

„Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának teljes körű felülvizsgálata, átdolgozása” című,
DAOP-5.1.1/B-13-2013-0004
azonosító számú projekt keretében készített

KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének
227/2014. (IX.4.) közgyűlési határozata által elfogadott végleges változat



Készítette: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.

Kecskemét
2014



**Kecskemét Megyei Jogú Város
Kerékpárforgalmi Hálózati Terve**

**„Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált
Településfejlesztési Stratégiájának teljes körű felülvizsgálata, átdolgozása” című, DAOP-
5.1.1/B-13-2013-0004 azonosító számú projekt keretében készült**

Témavezető

Kanalas Imre

A munka elkészültében aktívan közreműködtek

Borbélyné Balogh Katalin

Dr. Hoyk Edit

Novák Kornél

Varga László

Külön köszönetet mondunk

a **Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Szervezet tagjainak**,
a **Kecskeméti Rendőrkapitányság** munkatársainak, valamint a
TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. szakértőinek
(Vincze Tibor és Hovorka János uraknak)

Kecskeméti Városfejlesztő Kft.

2014. szeptember



Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE



TARTALOM

1. Földrajzi adottságok, a kerékpáros közlekedés települési relevanciája	1
2. Kecskemét meglévő városi kerékpárút hálózata	3
3. A kerékpáros közlekedést akadályozó tényezők.....	6
4. Forgalomgeneráló létesítmények, települési célállomások	11
5. Gépjárműforgalom nagysága, motorizált közúti forgalom alakulása	12
6. Baleseti gócpontok	16
7. Kerékpártárolás, s az ezzel kapcsolatos fejlesztési elképzelések, tervek.....	18
8. Kerékpárhálózat és közösségi közlekedés kapcsolata, intermodalitása	20
9. Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakíthatósága	22
10. A tervezett városi kerékpáros hálózattal kapcsolatos elvárások, célok	26
11. Javasolt beavatkozások a városi kerékpáros-hálózat fejlesztése érdekében	34
11.1.Általános megállapítások, fejlesztési és felújítási javaslatok.....	34
11.1.1. <i>Hálózatfejlesztési irányok</i>	<i>34</i>
11.1.2. <i>A meglévő kerékpárút-hálózat felújításra vonatkozó javaslatok.....</i>	<i>39</i>
11.2.Rövidtávon megfogalmazható javaslatok Kecskemét egyes útvonalainak kerékpár- baráttá alakítására.....	41
11.2.1. <i>Kerékpáros közlekedés egyirányú forgalmú úton</i>	<i>41</i>
11.2.2. <i>Kerékpársáv, kerékpáros nyom kialakítása</i>	<i>45</i>
11.2.3. <i>Néhány egyéb, kisebb befektetést igénylő átalakítási javaslat a jobb kerékpározhatóság érdekében.....</i>	<i>48</i>
11.3.Kecskemét belterületének tervezett kerékpárút fejlesztései.....	54
12. A térségi kerékpáros infrastruktúra jellemzői, hálózatba szervezésük bemutatása	61
12.1.A meglévő térségi kerékpárút-hálózat	61
12.2.Egyéb kerékpárforgalmi létesítmények	62
12.3.A térségi kerékpáros-hálózat bővítési lehetőségei	64
12.4.Tervezett kerékpárút építések Kecskemét környezetében	67
12.5.Vizsgálandó térségi kerékpárút-hálózati szakaszok.....	72



1. Földrajzi adottságok, a kerékpáros közlekedés települési relevanciája

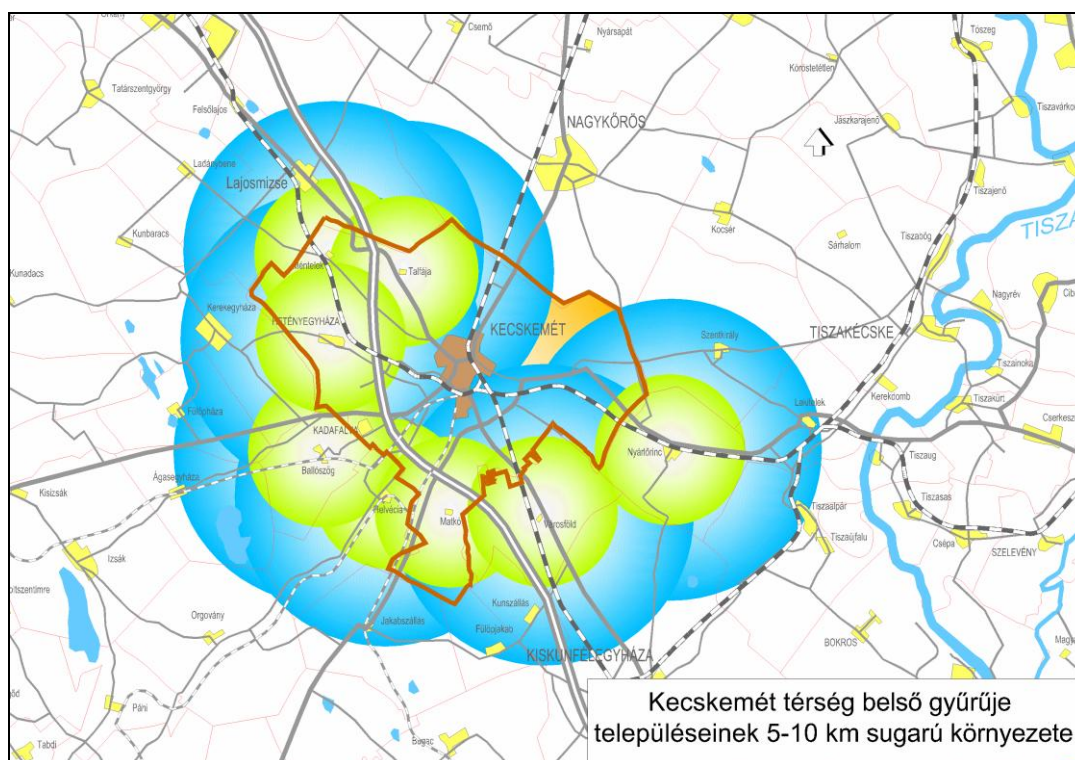
Kecskemét a Duna-Tisza-közének legnagyobb települése, Bács-Kiskun megye székhelye, Magyarország nyolcadik legnépesebb (állandó népesség: 111.863 fő, 2013) és hetedik legnagyobb területű ($322,57 \text{ km}^2$) városa, jelentős forgalmi csomópont.

Kecskemét város és közvetlen környezete a Duna-Tisza közti Homokhátságon, a Kiskunsági löszös hát kistáján, a Duna-Tisza köze vízválasztóján helyezkedik el. A város tágabb térségének (járás) nyugati része a Duna, középső és keleti része pedig már a Tisza vízgyűjtőjéhez tartozik. A domborzatot az ÉNy-i, DK-i irányú hátak és völgyek váltakozása jellemzi. A város környékén az urbánus és mezőgazdasági területek nagyarányú kiterjedése figyelhető meg. A város az éghajlati körzeteket tekintve a kontinentális mérsékelt meleg - száraz övezetéhez tartozik. Az évi középhőmérséklet $10,2-10,4^\circ\text{C}$, a vegetációs időszakban $17,2^\circ\text{C}$. A város és térsége az ország egyik napfényben leggazdagabb területe, ahol a napsütéses órák száma átlagosan 2050 és 2100 között változik. A csapadék évi összege Kecskemét térségében átlagosan 517 mm. A város földrajzi helyzetéből adódóan a nyugati, de inkább az ÉNy-i szelek az uralkodóak a kistáj légáramlásai közül a D-i szélirány is jelentős. Az átlagos szélesség $2,5-3,0 \text{ m/sec}$.

Kecskemét, alföldi elhelyezkedésének köszönhetően, nagy alapterületű város, jelentős vonzáskörzettel. A város szűkebb, 5-10 km-es belső várostérségi körzetéből érkezők száma napi átlagban meghaladja az 5 ezer főt, és várható, hogy a jövőben még tovább emelkedhet a szatellit településekről, illetve a szűkebb vonzáskörzetből ingázók száma. Ekkora távolságból **a kerékpárral való közlekedés megfelelő alternatívát jelenthet az egyéni, vagy tömegközlekedéssel szemben, ami alapot teremt a kerékpáros közlekedés súlyának növelésére** (a GKI mintegy 800 háztartásra elvégzett felmérése alapján a lakosság 8%-a kerékpározik Kecskeméten), **illetve a kerékpáros hálózat fejlesztésére**. Ezt erősítheti az a tény, hogy kerékpáros szempontból kedvezőek Kecskemét és környezetének domborzati viszonyai, hiszen a szintkülönbségek szélsőségei a közigazgatási területen (322 km^2) és közvetlen környezetében nem haladják meg a 40 métert, így a város területe szinte teljesen síknak tekinthető.

Kecskemét belvárosának kerékpáros elérése az 5-10 kilométeres belső vonzáskörzetében található településrészekről (pl. Méntelek, Katonatelep, Hetényegyháza, Kadafalva), illetve környező településekről (pl. Ballószög, Helvécia, Városföld) elviselhető igénybevételt jelent minden korosztály számára (1. ábra). Érezhető igény és növekedés figyelhető meg a városban

1. ábra: Kecskemét térség belső gyűrűje településeinek 5-10 km sugarú környezete



A domborzati, klimatikus és az elérhetőségi viszonyok tekintetében, **a kerékpározáshoz szükséges földrajzi adottságok tehát megfelelőek a településen és környezetében**, ennek ellenére Kecskemét – a kerékpáros közlekedés elterjedtsége alapján – a „kezdő” városok közé tartozik, pedig „haladó” vagy „bajnok” város is lehetne.

A besorolás egy adott város kerékpáros fejlettségét mutatja, a kerékpározás feltételei és a kerékpáros közlekedés részaránya alapján (Mobile2020 Handbook). Jelenleg Kecskemét esetében a kerékpározás feltételeinek kvantitatív mutatóiban mutatkozik elmaradás, mint pl. a kerékpáros létesítmények száma, hossza, a gépjárműforgalom sebességhatárai és intenzitása, vagy a forgalomcsillapítás mértéke, illetve az autómentes övezetek kiterjedése.



2. Kecskemét meglévő városi kerékpárút hálózata

A város meglévő kerékpárút hálózata a fő közlekedési útvonalakat követi (2. ábra). A meglévő kerékpáros útvonalak többségéről elmondható, hogy járda-kerékpárút vagy közös, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. A hálózat elsősorban a fő sugárirányú utak (Budai út, Ceglédi út, Szolnoki út, Izsáki út, Nyíri út) mentén épült ki. A közöttük lévő haránt irányú összeköttetések az egyes körútszakaszok (pl. Bethlen krt., III. Béla krt., Március 15. utca, Akadémia krt., Csabay Géza Krt.) biztosítják, melyek azonban komoly hálózati hiányokkal terheltek. A város észak-nyugati, nyugati és dél-nyugati területei (pl. Széchenyiváros, Máriaváros, Petőfiváros) kerékpáros közlekedés szempontjából a legjobban ellátottak. A kiépített kerékpárutak ezen térségek lakóövezeteinek gyűjtő jellegű útjaiként szolgálhatnak, azonban a legnagyobb lakóövezetek kerékpáros feltáró útjai hiányosak. Az északi és keleti városrészekben, a Szolnoki és Ceglédi út mentén találhatunk kerékpárutakat, melyek hálózatilag csak a Kerkápoly utcán, valamint a Rákóczi úton, illetve a folytatásában elhelyezkedő belvárosi kerékpáros és gyalogos zónán keresztül tudnak kapcsolódni (ez a kapcsolat azonban nem közvetlen) a város nyugati részében található kerékpárutakhoz. A belváros kerékpáros elérhetősége nem megfelelő, mindössze néhány irányból (Rákóczi út, Arany János utca) közelíthető meg kiépített kerékpárúton. Más kapcsolódási lehetőség nem épült ki, annak ellenére sem, hogy a közúti irányok (pl. Deák Ferenc tér, Batthyány utca, Mezei utca, Csongrádi utca) ezt lehetővé tennék. A város déli és dél-keleti részei kerékpárút szempontjából kiépítetlenek, ellátatlanok.

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a kerékpárút-hálózat nem egyenlő a település kerékpáros útjainak összességével, hiszen a hálózat magába foglalja mindazokat a kerékpározásra alkalmas utakat, ahol külön jelzéssel (pl. kerékpáros nyom, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv), vagy anélkül (pl. egyirányú utak) megengedett, és biztonságos a kerékpárral történő közlekedés.

Kerékpáros létesítményeknek tekintjük a következőket (Mobile2020 Handbook alapján):

- **Önálló kerékpárforgalmi létesítmények:**
 - Kerékpársáv
 - Kétirányú kerékpárút
 - Út melletti kétoldali egyirányú kerékpárút
 - Elválasztott gyalog- és kerékpárút
 - Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút



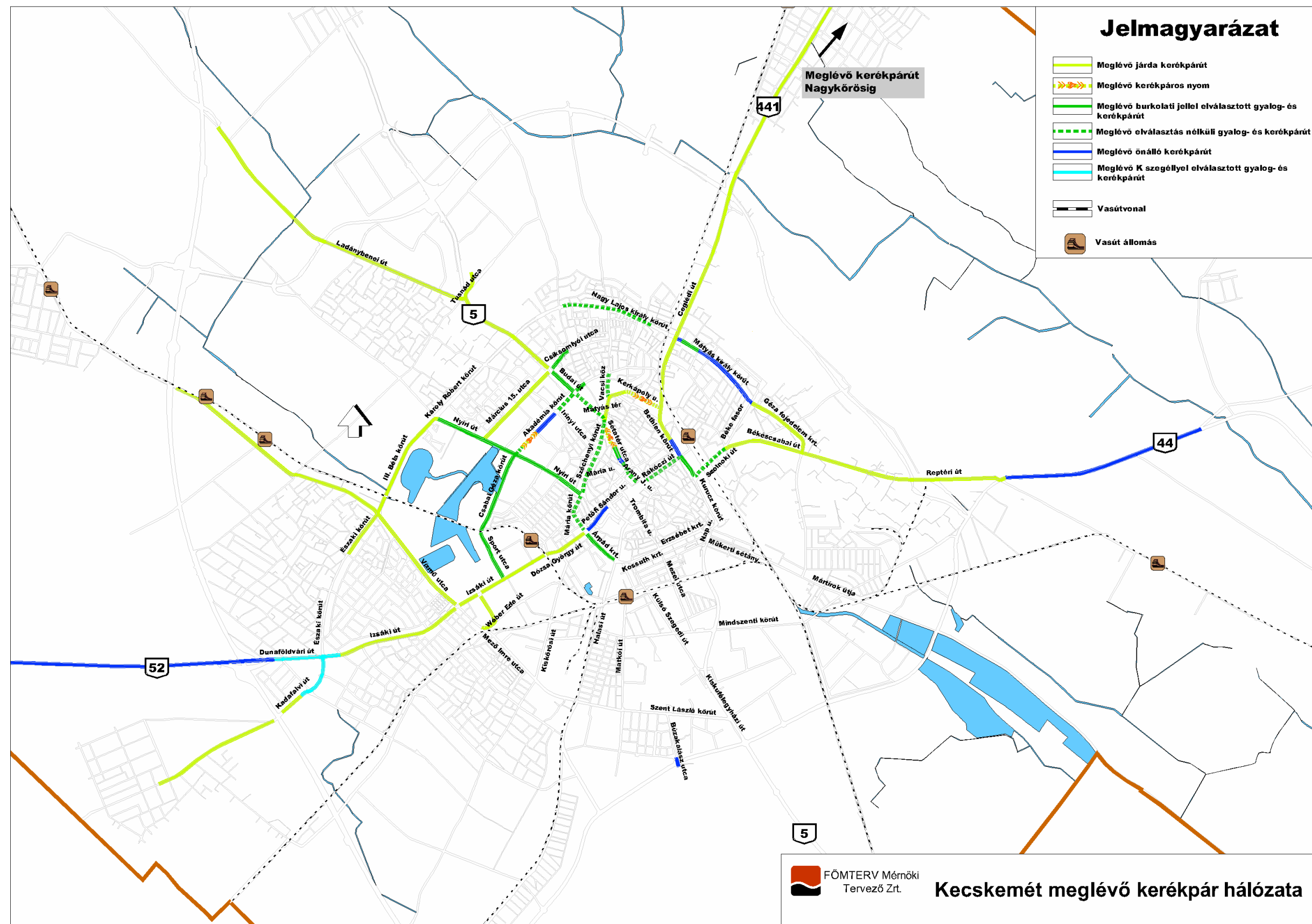
- Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények:
 - o Kerékpáros nyom
 - o Nyitott kerékpársáv
- ***Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető*** minden olyan közút, amelyen a kerékpározás nem tilos. Ezek közül külön említést érdemelnek azok a vegyes forgalmú felületek, amelyek különösen kerékpáros-barátnak tekinthetők:
 - Széles külső forgalmi sáv
 - Autóbusz-és kerékpársáv
 - Csillapított forgalmú terület
 - Kerékpáros forgalom számára két irányban megnyitott egyirányú forgalmú utca
 - Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
 - Kisforgalmú utca
 - Párhuzamos szervízút
 - Árvédelmi töltés
 - Erdészeti üzemi út
 - Mezőgazdasági út

Ennek fényében megállapítható, hogy Kecskeméten a kerékpározásra alkalmas hálózat lényegesen kiterjedtebb, mint a kerékpárút hálózat. Megállapítható továbbá, hogy Kecskemét kerékpározásra alkalmas hálózati kapcsolatai **viszonylag kis anyagi ráfordítással, akár már rövidtávon is javíthatók lennének**, áthidalva azt az időszakot, amely a kerékpárút hálózat teljes körű kiépítéséhez szükséges.

Természetesen szükség mutatkozik arra, hogy a legfontosabb forgalmi irányokban önálló kerékpárforgalmi létesítmények álljanak rendelkezésre, biztosítva ezzel például a Mátyás király és a Nagy Lajos király körút összekötését a 140-es vasútvonalon keresztül, vagy a Belváros és a déli iparterületek kapcsolatát. Ugyanilyen fontosságú a legnagyobb lakosságszámmal rendelkező városrészek és a belvárosi munkahelyek kapcsolatainak biztosítása – melyek egyelőre nem megoldottak – nem is beszélve az egyéb belterületi településrészek (pl. Halasi úti kiskertek, Matkó, Kisfái) biztonságos eléréséről.



2. ábra: Meglévő kerékpárút hálózat



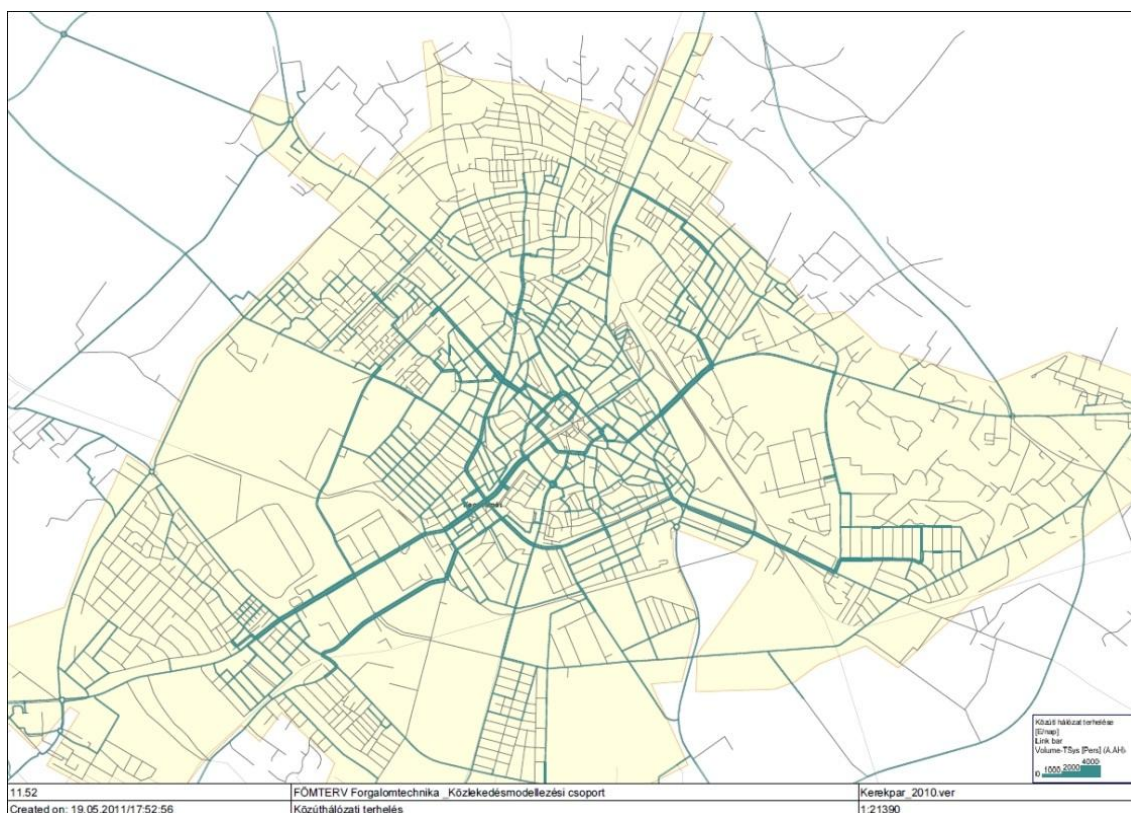
Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.



A kerékpáros forgalom döntő hányada a külső lakóterületek (Hunyadiváros, Petőfiváros, Székely-telep, Volker-telep stb.), a lakótelepek (pl. Széchenyiváros, Árpádváros, Műkertváros) és a belváros között bonyolódik, tehát a sugár irányú közlekedés jelentős, a forgalom mértéke a centrumba vezető utakon a legszámottevőbb (3. ábra).

Élénk forgalmat figyelhetünk még meg a közlekedési csomópontok, az oktatási intézmények, a szabadidőközpontok és sportlétesítmények, a bevásárlóközpontok, valamint a nagyobb ipari parkok környékén.

3. ábra: Meglévő kerékpáros forgalom terhelési ábrája



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

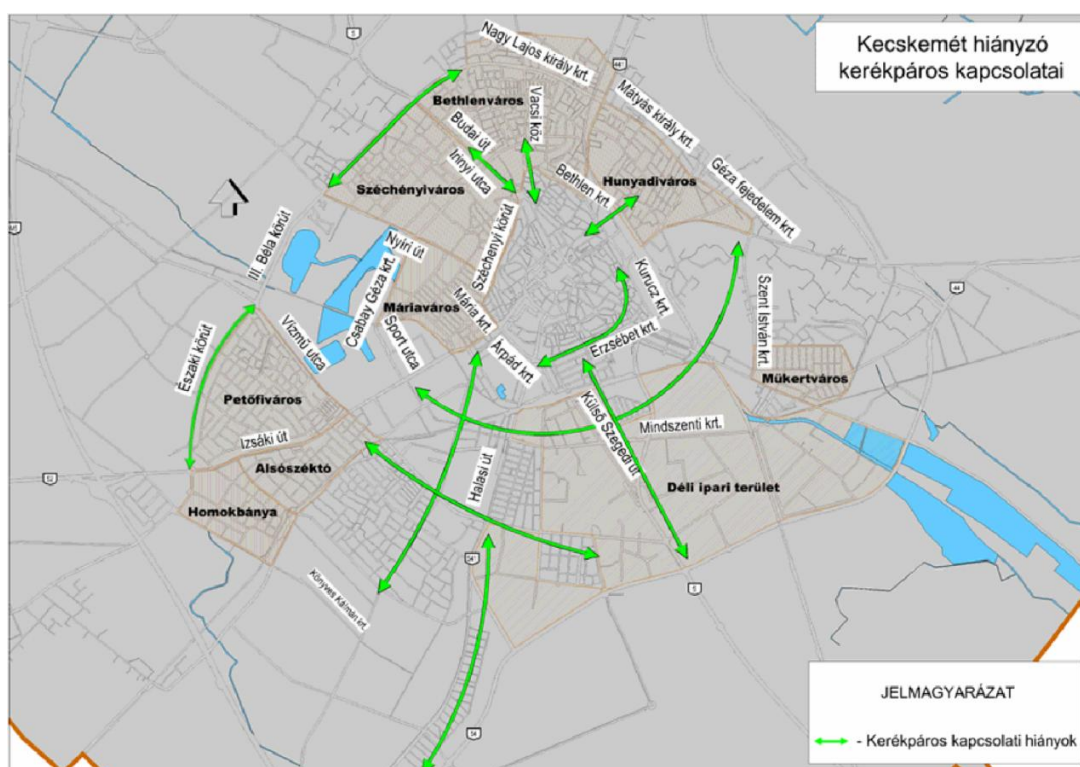
3. A kerékpáros közlekedést akadályozó tényezők

A meglévő kecskeméti kerékpárút hálózat több szempontból sem megfelelő, s számos problémával terhelt. A hálózat kiterjedése – a város területéhez, lakosságszámahoz és kedvező kerékpáros adottságaihoz képest – **alacsony szintű és aszimmetrikus**. A kerékpáros hálózati infrastruktúra az Izsáki és a Szolnoki utak által határolt északi és nyugati területeket fedi le, az Izsáki – Szolnoki úti tengelytől délre eső területeken pedig teljesen hiányzik. Eközben jelentős ingaforgalommal rendelkező ipari foglalkoztatók, valamint olyan

szabadidős létesítmények találhatók a város ezen területén, mint a Műkertvárosi sportcentrum, a Vadaspark, vagy éppen a műkerti zöldövezet.

Hiányosak a haránt irányú kapcsolatok (4. ábra). Egyes városrészek között, mint pl. Széchenyiváros–Bethlenváros, Bethlenváros–Hunyadváros, Hunyadváros–Rákóczi város, Szent István város–Szent László város, Szent László város–Alsószéktő az átjárás nehézkes, vagy csak jelentős kerülő árán lehetséges.

4. ábra: Hiányzó kerékpáros kapcsolatok



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011 alapján újraserkesztve 2014.

Ennek oka egyrészt a 140-es sz. vasút elvágó hatása, másrészt a gyűrű irányú útszakaszok (pl. Nagy Lajos király krt. és Károly Róbert körút közötti körútszakasz, Csabay G. krt. és a Mindszenti krt. közötti körútszakasz, Akadémia krt.-Mikszáth K. krt.) hiánya, kiépítetlensége.

Problémát jelent, hogy a város centruma közvetlenül déli és nyugati irányból nem – vagy csak nehézkesen nagy kerülőkkel – **közelíthető meg**, más irányokból is csak két ponton, az Arany János utcán és a Rákóczi úton keresztül biztosított a kapcsolat. A Nyíri út, az Irinyi utca, a Vacs köz, a Ceglédi út felől csak kerülővel érhető el a városközpont. Elmondható általánosságban, hogy napjainkban még a meglévő kerékpárutak, illetve a kerékpározás céljára igénybe vehető közutak nem szerveződnek rendszerbe, több helyen egy-egy

kereszteződésénél véget érnek, nem biztosítva folytatást a városrészek és forgalomgeneráló létesítmények között (ilyen például a Batthyány u. – Halasi út csomópont, Petőfi S. u. – Kiskörút csomópont, Akadémia krt. – Mikszáth Kálmán krt. térsége).

A meglévő kerékpárutak infrastruktúrája elavult, útburkolata rossz minőségű, több helyen töredezett (ld. Budai út, Nyíri út, Csabay Géza krt.) kialakításukból adódóan **gyalogos-kerékpáros és közúti konfliktuspontokkal egyaránt terhelt.** A felfestések kopottak, rosszul láthatóak. Rendkívül kevés az önálló kerékpárutak száma, s azok hossza a város méreteihez képest. A kerékpárutak többsége útburkolati jellel elválasztott (pl. Nyíri út, Nagy Lajos király körút, Dózsa György út), illetve közös gyalog- és kerékpárút (pl. Nagykörút), a burkolati jelek azonban sok helyen hiányosak, kopottak. Ahol létezik önálló kerékpárút, ott több esetben is a gyalogos utat nevezték át kerékpárútnak, azonban a gyalogosok számára nem épült külön út, így kénytelenek a kerékpárúton közlekedni (ez leginkább az Izsáki úton figyelhető meg) (5. ábra).

5. ábra: Járdán vezetett kerékpárút az Izsáki úton



Csak néhány helyen választották külön a gyalogúttól a kerékpárutat, Petőfi S. utca (Gáspár A. krt. – Mária krt.), az Izsáki úton (Zápor utca – Auchan), a Mátyás király körúton (Serleg utca – Béke fasor közötti szakaszon), az Akadémia körúton (Világ utca – Irinyi utca között), vagy éppen a Rákóczi úton és a Vasútkertben.

A város területén szinte csak kerékpárutakról beszélhetünk, az egyéb kerékpározásra alkalmas nyomvonalai lehetőségeket (pl. kerékpársáv, kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv, kerékpárosok elterelése a kis forgalmú mellékutcákba, egyirányú utcák stb.) még nem használta ki a város, igaz kísérleti jelleggel a kerékpáros nyom kialakítása már megjelent a Kerkápoli utcában (6. ábra).

6. ábra: Kerékpáros nyom a Kerkápoli utcában



A kerékpárutak átvezetése a csomópontokon általánosságban nem megoldott Kecskeméten, hiányoznak a kerékpárosok számára a jelzőlámpák, illetve a burkolati átvezetés. Jellemzően a csomópontok vagy kereszteződések előtt, kerékpárút vége táblát, a csomópont vagy kereszteződés után pedig kerékpárút táblát helyeztek ki, így oldották meg az átvezetést (7. ábra). A jellemzően az útpálya szélén vezetett kerékpárutak esetén sok a beláthatatlan kereszteződés, ami jelentős balesetforrás.

A nagy forgalomvonzó létesítmények (pl. iskolák, bevásárlóközpontok, hivatalok) közelében **egyre nagyobb gondot okoz a megfelelő számú kerékpártároló hiánya, illetve ezek minősége** (ld. Malom központ, Centrum áruház, Alföld áruház), melyek nem felelnek meg a kerékpáros szervezetek és az önkormányzat ajánlásainak.

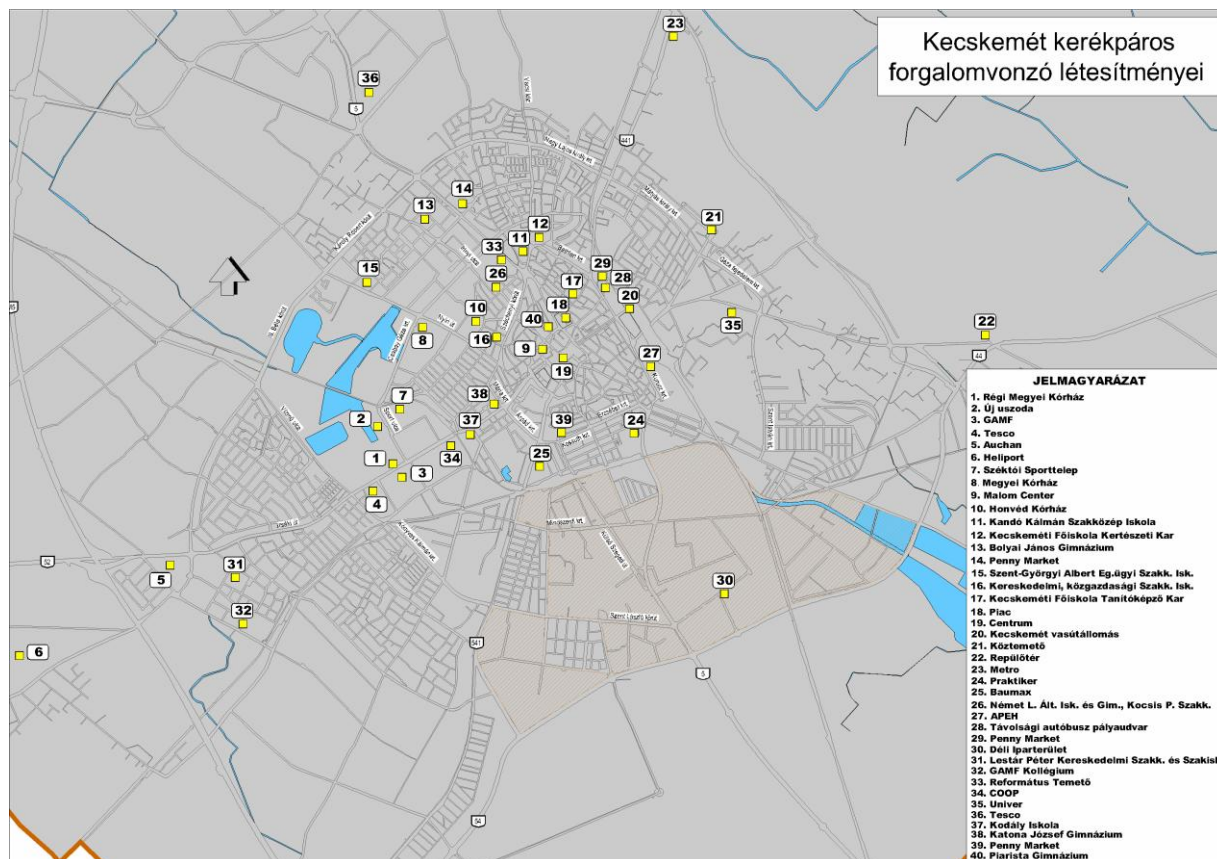
7. ábra: Megoldatlan csomóponti átvezetés a Dózsa György út – Mária körút csomópontban



4. Forgalmogeneráló létesítmények, települési célállomások

A városban számtalan jelentősebb forgalmogeneráló létesítmény azonosítható kerékpáros szempontból, ezek között találhatók iskolák, egészségügyi intézmények, kiskereskedelmi egységek, szabadidős és sportlétesítmények, hivatalok, vagy éppen munkahelyek. Ezek városon belüli területi eloszlásáról a 8. ábra. tájékoztat

8. ábra: Kerékpáros forgalmogeneráló létesítmények



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

A legjelentősebb forgalmogeneráló kerékpáros létesítményeket az alábbiak szerint lehet csoportosítani Kecskeméten:

- Középiskolák;
- Felsőoktatási intézmények (az Izsáki úton a GAMF, Kertészeti Főiskola Kar a Bethlen körúton, Tanítóképző Főiskola a Kaszap utcában, Főiskolai kollégium és Tudósház a Homokbányában);
- Kórházak (Megyei Kórház az Izsáki úton, Új Megyeri Kórház a Nyíri úton, Magyar Honvédség Kecskeméti Repülőkórház);
- Temetők



- Hipermarketek, barkácsáruházak (pl. Metro a 441-es út, Auchan és Target center az Izsáki úton, Tesco a Budai út mentén, Baumax a Halasi úton, Praktiker 5-ös út, Penny 5-ös út, Kossuth krt., Noszlopy park, Aldi a Csalánosi úton)
- Malomközpont és egyéb belvárosi kereskedelmi létesítmények (pl. Alföld áruház, Centrum, Univer)
- Vásárcsarnok és Piac
- Belvárosi hivatalok (pl. Városháza, Megyeháza, Okmányiroda, Posta)
- Vasútállomás (Kecskemét nagyállomás)
- Autóbusz állomás (pl. Noszlopy Gáspár park, Széchenyi tér)
- Széktői sport és szabadidős területek
- Jelentős munkaerő létszámmal dolgozó ipari üzemek (pl. Phoenix-Mecano, Univer, Hilti, MAG a Szent István városban, vagy a Knorr-Bremse Mercedes gyár és beszállítói a déli iparterületen)
- Ipari parkok (Technik Park Heliport Kadafalva, Kecskeméti Ipari Park).

A különböző kerékpáros létesítmények területi eloszlásáról elmondható, hogy a városon belüli meglehetősen szétszórtnak helyezkednek el. Mégis megállapítható, hogy ezek a létesítmények elsősorban a városba bevezető nagyobb sugárirányú utak mentén, a Nagykörút övezetében, illetve a Belvárosban találhatók. Ennek megfelelően a hálózati kiépítéseknek és korszerűsítéseknek elsősorban a nagy népességszámú lakóterületek (pl. Széchenyiváros, Árpádvaros, Hunyadiváros, Petőfiváros, Műkertváros) és a belváros, a lakóterületek és a nagyobb oktatási intézmények, szabadidős területek, illetve a lakóterületek és a nagyobb foglalkoztató körzetek között indokolt vizsgálni. A legnagyobb forgalomvonzó létesítmények általában nagyobb forgalmú utak mentén található, így a közlekedésbiztonság szempontjából is mindenképpen indokolt áttekinteni a gépjárműforgalom területi megjelenését és annak nagyságát.

5. Gépjárműforgalom nagysága, motorizált közúti forgalom alakulása

Kecskemét város közigazgatási határán, illetve a legfontosabb térségi elérhetőséget biztosító utjain megjelenő gépjármű forgalom megismerése érdekében, 11 helyszínen (9. ábra) történt 2+2 napos forgalomfelvétel. A mérési adatok az 1. táblázatban bemutatott idő intervallumokra és belső tartalommal állnak rendelkezésre. A mérési intervallumok jellemzően hosszabbak a megkívánt 2+2 napnál (5-6 nap) és a legtöbb esetben járműosztályozás is rendelkezésre áll (1. táblázat).

The map shows the city of Kecskemét, Hungary, with its surrounding areas. The city is divided into several districts, each labeled with a number in a blue circle (1-11). The map includes a network of roads, with major roads highlighted in red. The city is situated on the right bank of the Tisza River, which is shown in blue. The map also shows the location of the Kecskeméti Városi Önkormányzat (Kecskemét City Council) and the Kecskeméti Üzemélménység (Kecskemét City Experience) area. The map includes a grid of coordinates, with the city's center located at approximately 47° 30' N, 19° 45' E. The map also shows the location of the Kecskeméti Városi Önkormányzat (Kecskemét City Council) and the Kecskeméti Üzemélménység (Kecskemét City Experience) area.

1. táblázat: Forgalmatszámhlálási adatok

HSZ	Mérési intervallum*	sávszám
1.	2010.12.09. – 2010.12.14.	jármű db + osztályozás
2. és 3.	3 hétre napi + 2 nap lefolyás	jármű db + osztályozás (Magyar Közút adatszolgáltatása)
4.	2010.12.09. – 2010.12.14.	jármű db
5.	3 hétre napi + 1 nap lefolyás	jármű db (Magyar Közút adatszolgáltatása)
6.	2010.12.16. – 2010.12.20	jármű db + osztályozás
7.	2010.12.09. – 2010.12.14.	jármű db + osztályozás
8.	2010.12.10. – 2010.12.13.	jármű db
9.	2010.12.09. – 2010.12.14.	jármű db + osztályozás
10.	2010.12.16. – 2010.12.20.	jármű db + osztályozás
11.	2010.12.14. – 2010.12.19.	jármű db + osztályozás + sebességmérés
	*teljes napok	

A mérések alapján előálltak a fő járműkategóriákra az *éves átlagos napi forgalmi* (ÉÁNF) értékek. A mérések a Magyar Közút által kiadott törvényszerűségi tényezők figyelembevételével történtek (2. táblázat).



2. táblázat: Éves Átlagos Napi Forgalom helyszínenként [jmű/nap]

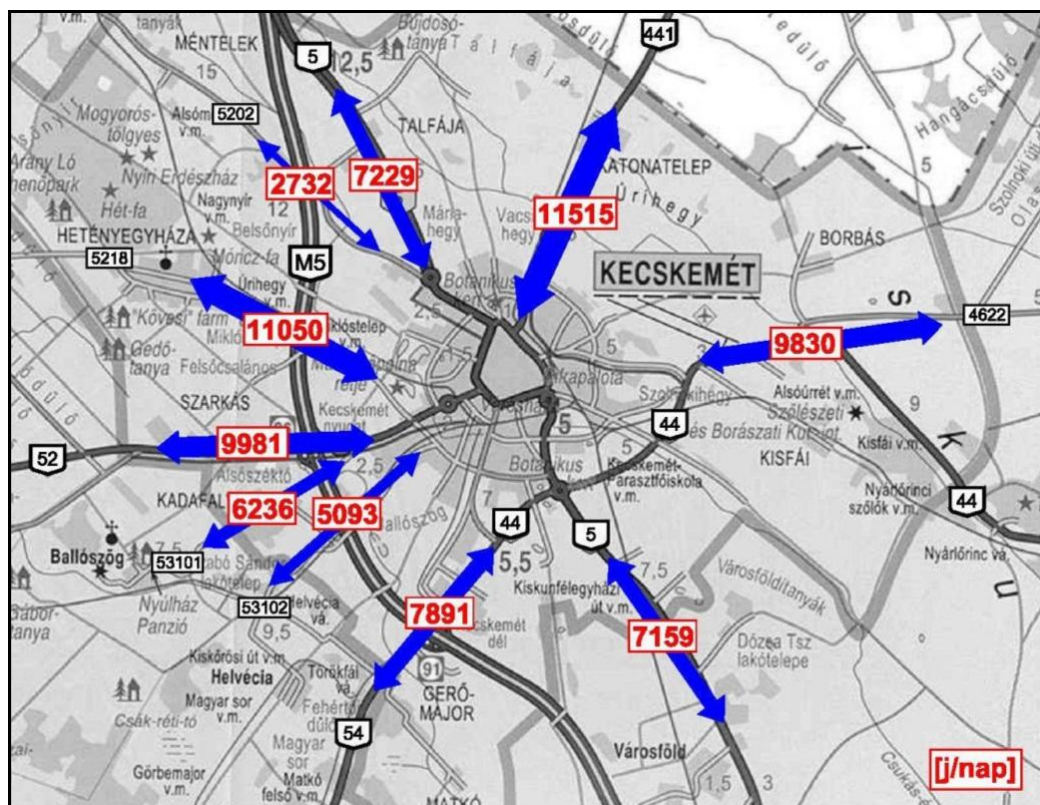
HSZ	Közüti kilométer szelvény	Sávok száma	Személygk.	Közepes tgg.	Nehéz tgg.
1.	5. sz. főút 92+300 km	2x1	7159	585	242
2. és 3.	44. sz. főút 5+650 km.	2x1	9830	2342	1459
4.	441. sz. főút 28+007 km.	2x1	11515	975	187
5.	5. sz. főút 80+086 km	2x2	7229	1136	903
6.	5202 j. út 70+900 km	2x1	2732	155	27
7.	5218 j. út 2+200 km	2x1	11050	525	56
8.	52. sz. főút 5+816 km	2x1	9981	754	545
9.	53101 j. út 0+600 km	2x1	6236	392	97
10.	53102 j. út 3+000 km	2x1	5093	312	25
11.	54. sz. főút 4+000 km .	2x1	7891	3436	811

Forrás: KÖZOP 3.5.0-09-11 Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT

A forgalmi adatok felhasználásával szemléltethető a bevezető utak forgalmi terhelése, illetve azokon a forgalom megoszlása, amely hatással van a kerékpározás lehetőségeire, illetve a közlekedésbiztonságra is különösen a csomópontokban, kerékpáros átvezetéseknél.

Személygépkocsi forgalom szempontjából kiemelkedő a 441. sz., a 5218. j., az 52. sz. és a 44.sz. utak forgalma, melyek közel 10-12000 jármű/nap/2 irány értéket mutatnak (10. ábra).

10. ábra: Automata mérések – személygépkocsi forgalom (ÉÁNF)

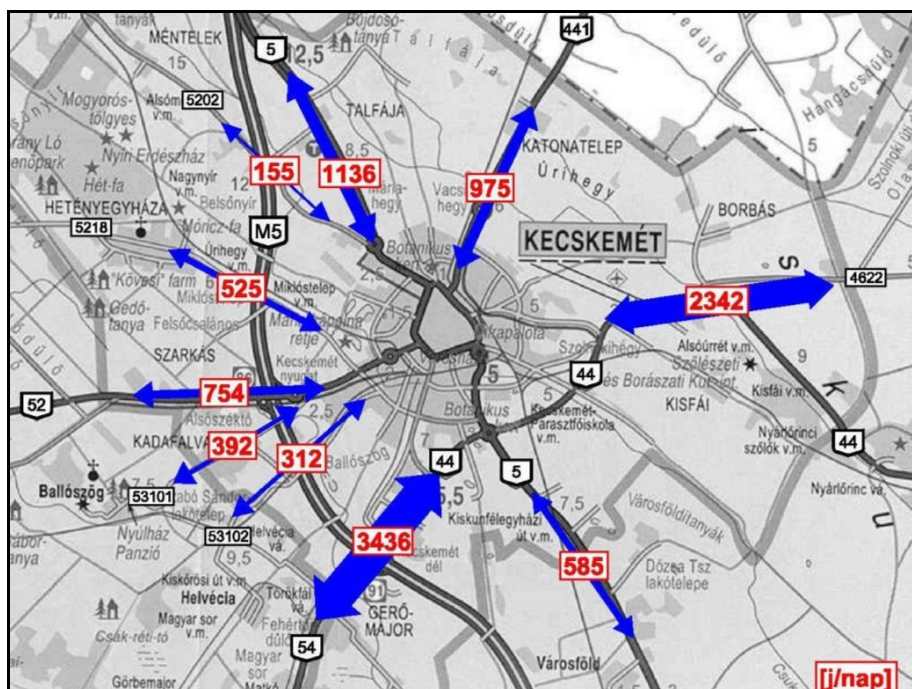


Forrás: KÖZOP 3.5.0-09-11 Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT

A többi bevezető út forgalma is erős; csak az 5202. j. út – Méntelek felől – forgalma kisebb a többi bevezető úthoz képest, amely azonban az 5-ös sz. főút forgalmával összeadódik a központi belterület bevezető szakaszán.

A közepes méretű tehergépkocsi forgalom elsősorban az 54. sz. és a 44. sz. főutakon kiemelkedően magas. Az 54-es sz. főút kiemelkedő forgalma a déli iparterület magas vállalkozási számával és kiemelkedő termelési kapacitásával magyarázható. A 44-es út esetében magas a tranzitforgalom aránya, illetve ezen szakasz forgalmához hozzájárul a hagyományosan erős a kiskereskedelmi kapcsolat Szentkirály, Tiszakécske, illetve Lakitelek irányába. Erős az 5. sz. főút északi bevezetőjének és a 441. sz. főútnak a forgalma is, ami elsősorban a nagyobb csomópontokban (5-ös sz. főút esetében Budai út-Március 15. utca, Budai út-Akadémia krt., Mátyás tér, illetve a 441. sz. főút esetében pl. Ceglédi út-Mátyás király krt.) jelenthet problémát a kerékpárforgalom számára (11. ábra).

11. ábra: Automata mérések – közepes tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF)



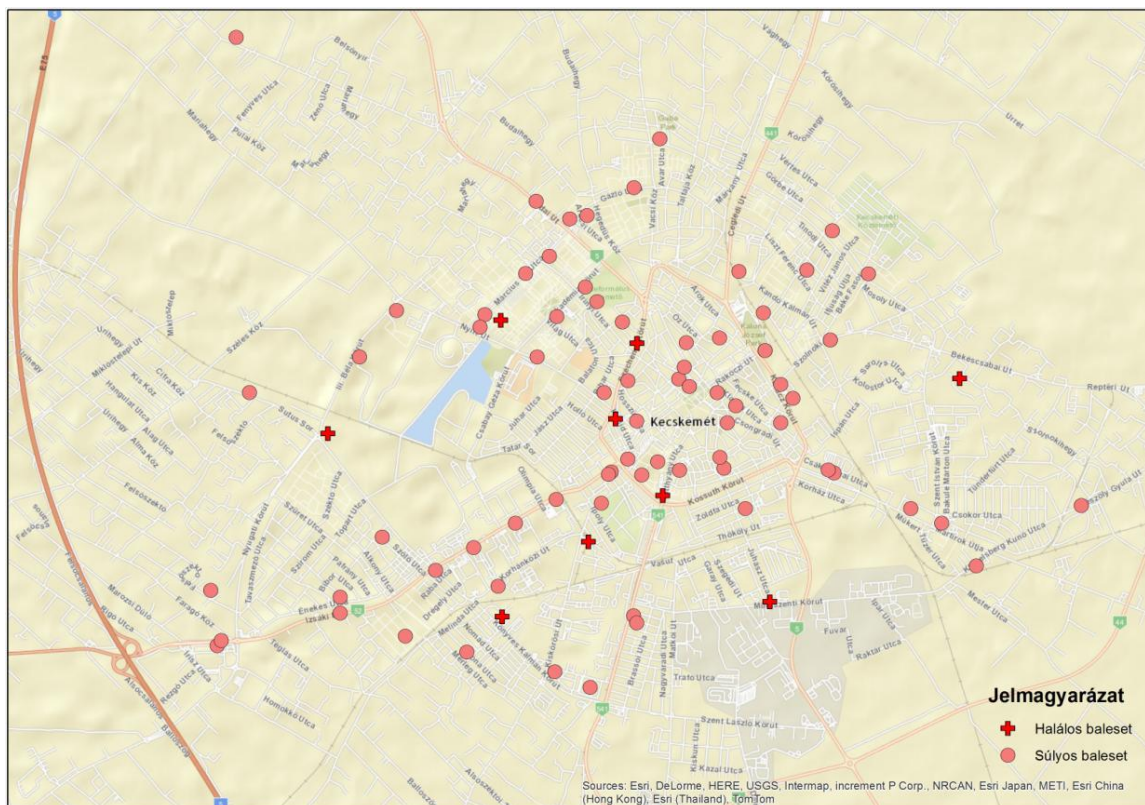
Forrás: KÖZOP 3.5.0-09-11 Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT

A nehéz tehergépjármű forgalom fő irányai a 44. sz. főutat, az 5. sz. főút északi szektorát, valamint az 54. sz. és az 52. sz. utakat érinti (12. ábra). Az érkező nehézgépjármű forgalom egy része csak célforgalom, másik része tranzit, amely napjainkban még eléri a Nagykörút övezetét, jelentős környezeti terhelést és torlódást okozva a város belsőbb övezeteiben, s veszélyforrást jelentve a kerékpáros közlekedésre. Ebben a helyzetben változást az északi elkerülő út megépítése hozhat, amely 2015 nyarára készülhet el.

A Kerékpárforgalmi hálózati terv a DAOP-5.1.1/B-13-2013-0004 azonosító számú projekt keretében készült

gócpont még a kiskörút övezete, a nagy kerékpáros forgalommal jellemezhető Széchenyivárosi fő gyűjtőutak (Március 15. utca, Akadémia krt., Irinyi utca) térsége, a Könyves Kálmán krt. és a Halasi út.

13. ábra: Kecskemét súlyos kerékpáros baleseteinek területi képe

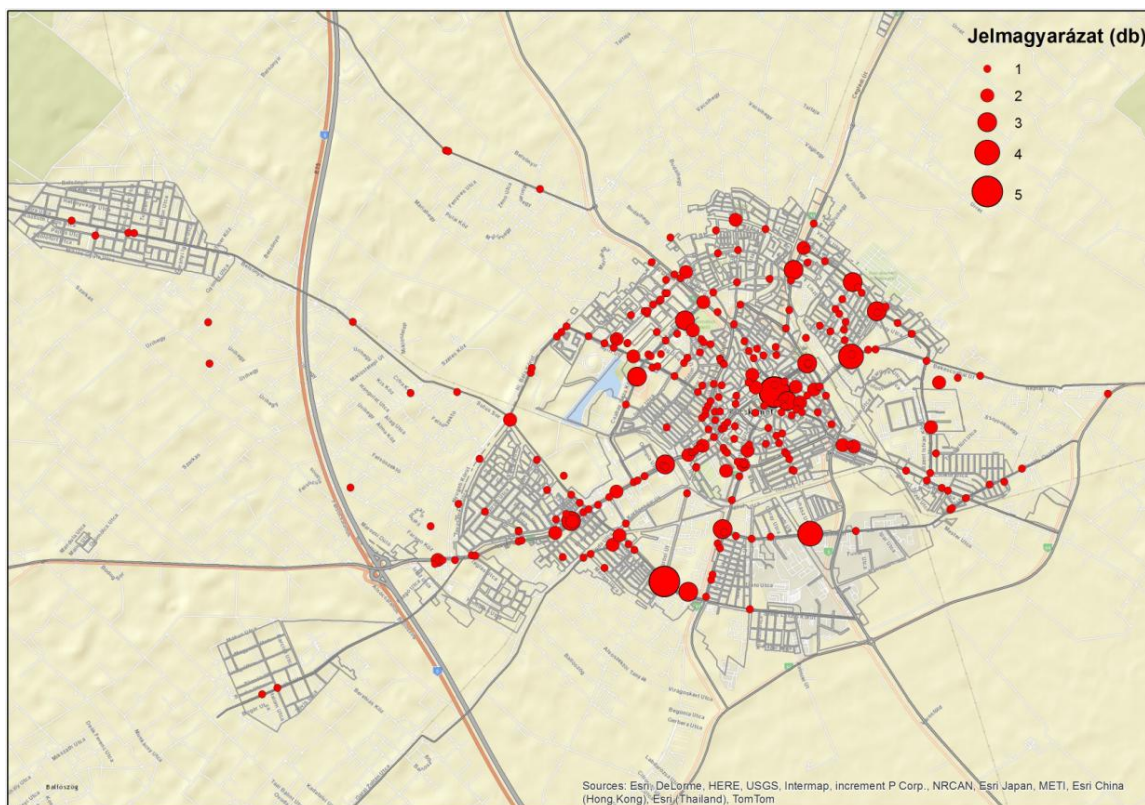


Adatok forrása: Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság 2014.

A vizsgálatok azonban nem csak a súlyos balesetekre korlátozódtak. Az összes balesetet tartalmazó felmérés eredményei megfelelően mutatják, hogy a problémák egyes városrészek esetében sűrűsödéseket mutatnak (14. ábra). A Belváros, a Széchenyiváros és a Hunyadiváros mutat ebből a szempontból kedvezőtlen képet. A legtöbb baleset a Belvároson belül a Kiskörút mentén, a Rákóczi út és a Csongrádi út közötti területen mutatkozik. A Széchenyivárosban baleseti gócpontokat találhatunk az Akadémia krt. és Irinyi utca kereszteződésében, a Március 15. utcában található Spar áruház körül, valamint az Akadémia krt. és Március 15. utca Nyíri úti kereszteződésénél. A Hunyadivárosban a kerékpáros balesetek a Mátyás király krt. mentén összpontosulnak. A jelzett területeken kívül, a jelentős forgalmat bonyolító Izsáki út mentén található nagy számban baleseti helyszínek, ezen belül is két gócpont a Shell üzemanyagtöltő állomás körforgalma és az Izsáki út Könyves Kálmán krt.-Alkony utca közötti szakasza. Kiemelt gócpontokat találhatunk még a Könyves Kálmán

krt.-Kiskőrösi út kereszteződésében, a Külső Szegedi út-Mindszenti krt. találkozásánál, a Szolnoki út-Kandó Kálmán utca-Béke fasor csomópontjában, valamint a Halasi út-Mindszenti krt. csatlakozásánál. E balesetek is indokolják a kerékpáros forgalom biztonságos csomóponti átvezetéseinek megoldását.

14. ábra: Kecskemét kerékpáros baleseti gócpontjai



Adatok forrása: Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság 2014.

7. Kerékpártárolás, s az ezzel kapcsolatos fejlesztési elképzelések, tervek

Kecskemét közlekedésfejlesztési koncepciója, valamint Kecskemét város intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések című Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánya is felhívja a figyelmet arra, hogy a városban tervezett minden P+R helyszínen biztosítani kell a biztonságos kerékpártárolás lehetőségét is.

A helyszínek kijelölésekor a közösségi közlekedési hálózat és utasforgalom mellett a vizsgálatok figyelembe vették a város szerkezeti adottságait, illetve a közösségi közlekedés lefedettségét. Megvizsgálták, melyek a legnagyobb népességű, ugyanakkor közösségi közlekedéssel kevésbé ellátott területek, amelyek várhatóan a legnagyobb kerékpáros forgalmat generálják. A közösségi közlekedési megállóhelyi kerékpártárolókat úgy kell elhelyezni, hogy az így ébredő igényeket a lehető legnagyobb mértékben ki tudják elégíteni.



Kerékpártárolás esetén figyelembe kell venni, hogy a tárolás alapvetően két típusba sorolható:

- **Rövid idejű tárolás iránti igények:** Könnyen megközelíthető köz- vagy magánterületen (pl. bevásárlóközpontok, hivatalok, sportlétesítmények, oktatási intézmények, vendéglátó helyek, egészségügyi intézmények) elhelyezett támaszokat jelentenek, amelyek kialakítása viszonylag egyszerű, általában hajlított fém szerkezet. A támasz akkor kerékpárosbarát, ha a kerékpáros a saját zárjával kényelmesen (a kerékpár sérülése nélkül) és biztonságosan (váz és legalább az egyik kerék rögzítése is lehetséges) zárhatja hozzá a kerékpárját.
- **Hosszabb idejű tárolást szolgáló tárolók:** Ezek általában költségesebb szerkezetek, amelyek lehetnek részben nyitottak, vagy akár teljesen zártak is. Amennyiben nyitottak, úgy fontos, hogy a kerékpárt két részén is le lehessen lakatolni. A tárolókat olyan frekvencián helyeken (nagyobb vasút- és buszállomások, városközpontok, turisztikai látnivalók, szálláshelyek, fürdőlétesítmények, strandok stb.) kell elhelyezni, ahol már regisztráltan vagy várhatóan megfelelő kapacitásigény merült, illetve merül fel.

Kecskemét esetében a rövid távú kerékpártárolás iránti igény esetében törekedni kell a kerékpárral közlekedők napi szokásaihoz illeszkedő igényeinek maximális figyelembe vételére. Ez nem csupán a megfelelő helyeken (pl. forgalomgeneráló létesítmények), és megfelelő számban kialakított kerékpártárolókat jelent, hanem magának a kialakításnak is igazodnia kell a használhatósághoz.

Jelenleg a városban található kerékpártárolók többsége sem mennyiségileg, sem minőségileg nem felel meg az igényeknek. Minőségi szempontból rendkívül fontos, hogy a tárolók olyan szélességet biztosítsanak a kerékpárok között, ami lehetővé teszi a megközelítést az egymás melletti kerékpárok között, és a hozzáférést a tárolóhoz, ami a kerékpár lezárása miatt alapvető jelentőségű. A túl szoros, szűk tárolás, szám szerint magas értéket mutathat a kerékpártárolók mennyiségében, azonban azoknak csak egy töredékével lehet számolni a valóságban (ld. Malom, Alföld Áruház, Centrum Áruház).

A Magyar Kerékpáros Klub és annak kecskeméti szervezete segítségével, javaslatai alapján – a városban a rövidtávú tárolási igényű területeken – telepítésre kerültek olyan kerékpártároló létesítmények (pl. P- és U-támaszok), amelyek megfelelnek az igényeknek, és amelyek számának növelésével megfelelő feltételek alakíthatók ki a kerékpártárolás terén.



A hosszú távú kerékpártárolás iránti igények a kecskeméti intermodális központban és közlekedési csomópontokban (pl. Noszlopy Gáspár park, buszfordulók), esetleg a nagyobb szabadidős és turisztikai központok, szálláshelyek közvetlen közelében merülnek fel, mely helyszínek speciális parkolók kialakításának szükségességét vonják maguk után.

Hosszú távú kerékpártárolás esetén az alábbi feltételeknek is meg kell felelni:

- Biztonságos (megfigyelt vagy zárt);
- Időjárástól védett (fedett);
- A tárolók mérete igazodjon a kerékpár helyigényéhez;
- A tárolók kialakítása legyen esztétikus és környezetbe illő;
- Az alkalmazott szerkezeti kapcsolatok éleket és csavarozott kötést nem tartalmazhatnak;
- A kialakítás és az alkalmazott anyagok olyanok legyenek, hogy a lehető legkisebb fenntartást igényeljék;
- A létesítményt úgy kell elhelyezni, hogy az a célállomás bejáratához a legközelebb legyen, de annak használatát ne zavarja.

8. Kerékpárhálózat és közösségi közlekedés kapcsolata, intermodalitása

A városi és a térségi kerékpáros hálózat akkor működhet megfelelően, ha a kerékpáros közlekedés összekapcsolható a településen belüli és a települések közötti közösségi közlekedéssel. Ennek előfeltétele a kerékpártárolás kérdésének megoldása, B+R (bike and ride, [kerékpározz és utazz]) parkolók kialakítása.

A B+R parkolók nem csupán a város külső részein történő kerékpártárolás feladatát kell, hogy ellássák – amely megteremti a lehetőséget a központi belterületre a szatellitákból, vagy a külsőbb tanyás részokről kerékpárral érkezők, valamint a városból kifelé tartók közösségi közlekedési módokra való áttérésének –, hanem a város távolsági közösségi közlekedési gócpontjaiban (távolsági autóbusz pályaudvar, vasútállomás) is szükség van a B+R parkoló/parkolók kialakítására, fenntartására.

Az intermodalitás a kerékpáros közlekedés figyelembe vételét is feltételezi. Ezt a szellemet tükrözik a **KÖZOP-5.4.0-09-2010-0004 azonosító számú** (Kecskemét város intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések) **projektben** megfogalmazottak is.



A projekt keretében a tömegközlekedés előnybe részesítése kapcsán a forgalmi rendben komplex megoldást keresett, így az Olimpiai utcától a Petőfi Sándor utcán át, a Kiskörút nyugati vonalán a Rákóczi utcáig, valamint a Kápolna utca végétől (Munkácsy u.) az Irinyi utcára javaslatot tett a megvalósíthatósági tanulmányterv. Az intermodális csomóponti fejlesztés pedig a Noszlopy G. parktól a Rákóczi úti csomópontig tervez beavatkozásokat.

A térségi kiemelt projekt keretében a fejlesztésben résztvevő országos utak és azok csomópontjaiban mindenhol tervezési szempont volt (engedélyezési tervezések folynak), hogy a hálózati utak mentén az útfejlesztéssel együtt kerékpáros közlekedési is megoldást kapjon (a közterületek adottságától függően önálló kerékpár úttal, szervíz úton vezetve, vagy gyalogos forgalommal vegyes megoldással). Természetesen ezzel együtt az érintett csomópontokban is megoldást adnak a tervek a kerékpáros átvezetésekre.

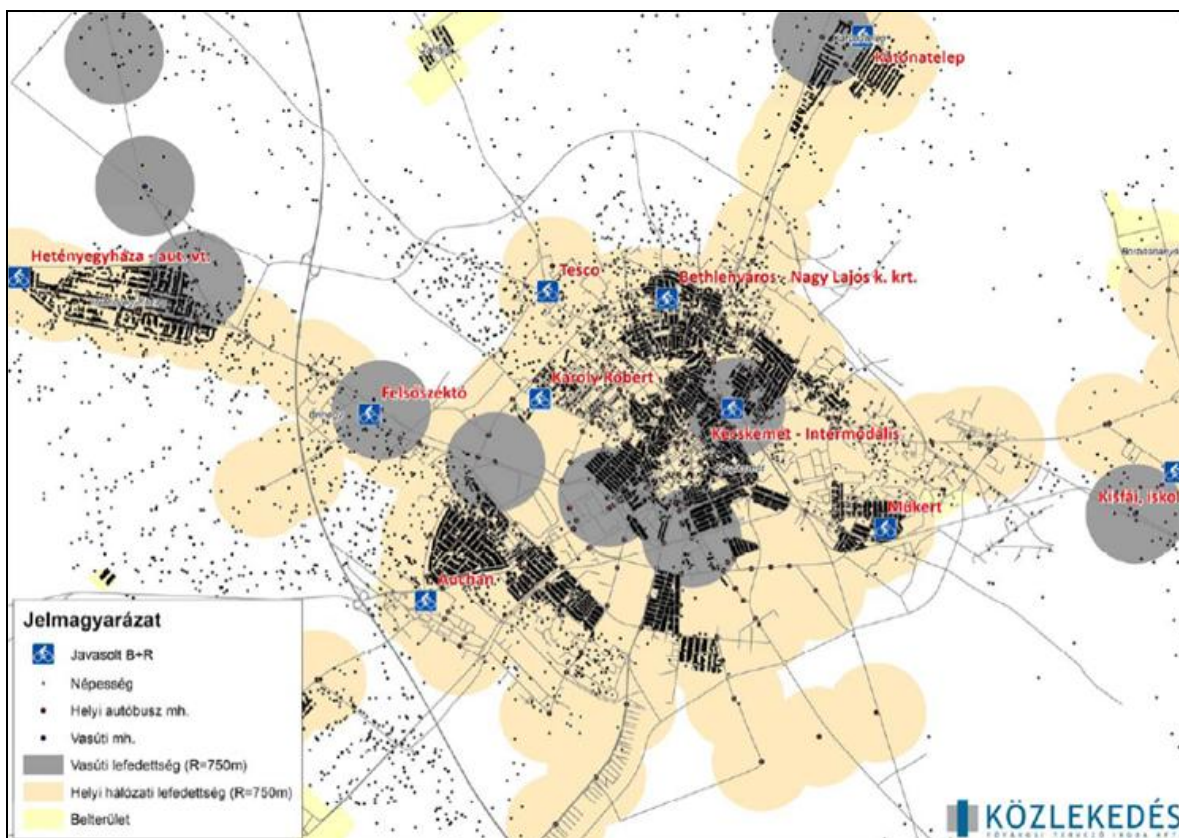
Az érintett útszakaszok:

- 54. sz. országos főút (M5 - 5. sz. főút közötti szakaszán)
- 52. sz. országos főút (M5- Olimpia utca közötti szakaszán)
- Nagykörút (mint az 5. sz. főút, a Ceglédi úti csomóponttól – Budai kapuig, a Nyíri úti csomópont, Dózsa Gy. úti csomópont, az Árpád krt. és a Battyhány u. csomópont, Bethlen krt. és Noszlopy G. park, Kuruc körút – Rákóczi út viszonylata)
- 441. sz. országos főút (Ceglédi u. csomóponttól a 445. j. útig)
- 541. j. főút új szakasza (52. sz. főút - Halasi út között)

Emellett a szakmai dokumentum kitért a B+R parkolók városon belüli helyszíneinek meghatározására. A vizsgálat során feltételként szabták, hogy a B+R a városközponttól legalább 1,5 km-re helyezkedjen el. A közlekedéstervezők megállapították, hogy a kerékpáros ráhordás előnyei a rágyaloglással szemben akkor érvényesülnek, ha a megállóhely és a kiinduló cím távolsága minimum 750 m.

Ezek alapján Kecskemét közigazgatási határain belül az első fejlesztési ütemben 10 jelentős forgalmú közösségi közlekedési megállóhelyen javasolt kerékpártároló kiépítése (15. ábra). A tervezők felhívták a figyelmet, hogy a kialakítandó B+R parkolók közül, kiemelten kell foglalkozni a tervezett intermodális csomóponttal, amely várhatóan a legnagyobb igényt támasztja a kerékpártárolással szemben.

15. ábra: Javasolt B+R parkolók



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiójának aktualizálása (munkaanyag) 2011.

A projekt keretében elhelyezett kerékpártárolók kísérleti jellegű beavatkozásnak tekintendők, ha a módváltásra kedvező hatással vannak, és használatuk általánossá válik, a B+R hálózat további bővítése szükséges.

9. Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakíthatósága

Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek (KKKR), vagy köznyelven közbringarendszerek szerte Európában megtalálhatók (pl. Párizs, Dublin, Bécs, Mainz, Frankfurt, Zágráb, Riga). Magyarországon az első nagyobb kerékpáros közösségi rendszer a Budapesti biciklirendszer (Bubi), melynek szolgáltatásai 2014 áprilisában elindultak, amely 76 gyűjtőállomásból és 1100 kerékpárból áll.

A közbringarendszerek hozzáférési technológiái különbözőek lehetnek a pénzügyi keret és a rendszer méretének függvényében, de az utóbbi időben elterjedt rendszereknél rendszerint személyes azonosításon alapulnak. A közbringarendszerekben használt kerékpárok eltérő minőségűek, általában azonban közös jellemzőjük a robosztus felépítés, az egyedi kinézet, az azonos méret, a reklámfelületek és a lakat megléte, mint tartozék. Ezek a jellemzők a

tartósságot (robosztus), a rongálásoknak és a lopásoknak (egyedi kinézet, lakat) való ellenállóságot, valamint a fenntartási költségekhez való hozzájárulást (reklámfelület) szolgálják.

A közbringarendszerek tipikus infrastruktúra eleme a gyűjtőállomás, amely rendszerint terminálból és dokkolóállásokból épül fel (16. ábra). Az alkalmazott technológiák eltérőek, de az utóbbi időben inkább az állomás alapú rendszerek szaporodnak.

16. ábra: High-tech KKKR: Barclays Cycle Hire, London



Forrás: Dr. Hoyk Edit 2014.

A rendszer üzemeltetői lehetnek nagy bankok, reklámcégek, közlekedési vállalatok, önkormányzatok, civil szervezetek.

Magyarországon, miután az első kerékpáros közlekedési rendszer most tart a kialakítási szakaszban (Budapest), Kecskemét igen előkelő helyet foglalhatna el a rendszer kiépítésével a kerékpárosbarát településsé válás útján. A rendszer szolgáltatásait várhatóan elsősorban a vonzáskörzetből érkezők, valamint a turisták vennék igénybe. Ennek megfelelően a kapcsolódó infrastruktúrát elsősorban a közlekedési csomópontokban (leginkább az Intermodális csomópontban), a forgalomgeneráló létesítmények közelében, valamint a turisztikai látnivalók, szolgáltatások környékén érdemes kialakítani.



A közbringarendszerek közösségi közlekedéssel való integrálása elősegíti az intermodalitás fejlődését. Ennek érdekében a tervezett intermodális központ esetében nem csupán a rövid- és hosszú távú kerékpártárolásra kell kitüntetett figyelmet fordítani, hanem a kerékpáros közlekedési rendszer kiépítése esetén a gyűjtőállomás kialakítására is.

A sikeres kerékpáros közlekedési rendszer alapfeltétele a fenntarthatóság, amelynek aspektusait a következő kategóriák mentén lehet összefoglalni:

- ***Kerékpárosbarát városi közlekedési infrastruktúra megléte:***

- Kerékpáros közlekedési terv létezése és megvalósítása;
- Kerékpárosbarát közúthálózat létesítése és megfelelő színvonalú üzemeltetése;
- Kerékpárosbarát intézkedések, csomóponti fejlesztések a gépjármű- és gyalogosforgalommal való találkozási pontokon;
- Gyűjtőállomások megfelelő elhelyezésének lehetősége, különösen a közösségi közlekedés megállóinak közelében.

- ***Hozzáférhetőség:***

- Könnyű hozzáférés időben és térben;
- Egyszerű regisztráció;
- Sűrűn elhelyezkedő gyűjtőállomások, megfelelő számú kerékpár és üres dokkolóállás;
- Meghibásodott kerékpárok gyors javítása;
- Hosszú nyitva tartás.

- ***Biztonság:***

- A közbringarendszerek bevezetésével a megnövekedett kerékpáros forgalomhoz képest a balesetek száma rendszerint nem emelkedik („safety in numbers”). Ennek megfelelően a relatív adatok (baleset szám/1000 utazás) értékelése szükséges az abszolút számok helyett;
- A gyűjtőállomások helyét nagy körültekintéssel kell megválasztani. A gyűjtőállomások kialakítása során figyelembe kell venni az egyéb közlekedési módok igényeit is;
- Kerékpárok láthatósága és biztonságos működése (lámpák, fékek stb.).



- ***A kerékpárok és a gyűjtőállomások kinézete:***

- A kerékpároknak elég robusztusnak kell lenniük ahhoz, hogy jól viseljék a vandalizmust, valamint lopásállók legyenek;
- A kerékpároknak jól megkülönböztethetőnek és könnyen felismerhetőnek kell lenniük a forgalomban.

- ***Finanszírozási modell (tulajdonos és üzemeltető):***

- Nyilvánvalóan a megfelelő finanszírozási modell a hosszú távú siker egyik kulcsa. Két szempontot kell figyelembe venni: a helyi önkormányzat ambícióit és a rendszernek a város méretéhez igazítását.

- ***Technikai és gyakorlati integráció más közlekedési módokkal:***

- A közbringa és más közös használatú rendszerek (közösségi közlekedés, közforgalmi autózás (car-sharing), P+R) integrálása a regisztráció, használati díj, közös okoskártya (pl. Kecskemét Kártya) tekintetében lehetőséget ad a felhasználónak, hogy kombinálja ezeket a lehetőségeket, valamint tisztábbá és hatékonyabbá tehesse a közlekedését;
- Az új információs és kommunikációs technológiák használata is fontos: állomások geolokációja mobileszközzel, átszállási lehetőségek, valós idejű utazási idő számítása, mobilfizetés stb. Ezek a technológiák inkább a nagyobb rendszereknél rentábilisak, bár van arra is példa, hogy kisméretű rendszerek használnak mobiltechnológiát.

- ***Újraelosztás:***

- A nagyobb forgalmú gyűjtőállomásokon felhalmozódó vagy éppen elfogyó kerékpárok pótlása fontos a szolgáltatás folyamatosságához és a kialakuló igények kielégítéséhez. Az egyes gyűjtőállomások kihasználtsága napi szinten is változhat attól függően, hogy kiinduló- vagy célállomásként funkcionál az adott állomás.



10. A tervezett városi kerékpáros hálózattal kapcsolatos elvárások, célok

A jelen kerékpárforgalmi hálózati terv kidolgozása során, illetve a kerékpáros hálózat kialakításával kapcsolatos általános elvárások és célok megfogalmazásakor a tervezők figyelembe vették az Európai Bizottság „városi mobilitási csomagjának” megállapításait, ajánlásait. A hazai dokumentumok közül a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv vitaanyagát (2013), a Nemzeti Kerékpáros Koncepció 2014-2020 dokumentumát (2013.), különböző jogszabályi előírásokat (pl. 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, 20/1984. (XII.21.) KM rendelet), valamint az Út 2-1.203:2010. útügyi műszaki előírást (ÚME).

Kecskemét Megyei Jogú Város kerékpárút-hálózatának, s kerékpáros közlekedésének bemutatásával, fejlesztési igényeinek megfogalmazásával számos városi dokumentum foglalkozott az elmúlt közel tíz évben.

Ezen dokumentumok közül az alábbiak emelhetők ki:

- Kecskemét Megyei Jogú Város közlekedési (benne tömegközlekedési) koncepciója (2005)
- Bács – Kiskun Megye Területrendezési Terve (2006)
- Kecskemét Megyei Jogú Város Gazdasági Programjának felülvizsgálata (2007)
- „Kecskemét és Térsége Akcióterv a Dél-Alföldi Regionális Operatív program forrásainak felhasználására” c. dokumentum (2007)
- Kecskemét 2005 évi közlekedésfejlesztési koncepciójának aktualizálása, városi közúti forgalmi modell felépítése (2008)
- Kecskemét Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2007-2013 (második átdolgozott változat) (2008)
- Kecskemét MJV. Közlekedési Koncepciójának aktualizálása (munkaanyag) (2011)
- Kecskemét Felülvizsgált Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2013-2015) (2012)
- Kecskemét Megyei Jogú Város Gazdasági Programja (2013-2014) (2012)
- Magyar Kerékpárosklub Kecskeméti Területi Szervezetének javaslatai (2013-2014)

Ezek azonban még túlzottan is csak a kerékpárút-hálózat fejlesztésével foglalkoztak, s nem vették figyelembe az egyéb kerékpárforgalmi létesítményekben (pl. kerékpársáv, kerékpáros nyom, kisforgalmú utca) rejlő lehetőségeket, illetve a kerékpározáshoz szükséges egyéb létesítmények (parkolók, kerékpártárolók, pihenőhelyek, kerékpáros útirányjelző táblák)



meglétét, vagy azok állapotát, hálózati szintű kiépítettségét, egyáltalán a kerékpározásban betöltött szerepük fontosságát.

Az elmúlt évek dokumentumainak megállapításai és napjaink kerékpáros igényeinek felmérése alapján a következő általános követelmények fogalmazhatók meg Kecskemét kerékpáros infrastruktúrájával kapcsolatban:

- A kerékpárforgalmi-hálózat illeszkedjen a tájba, a természeti környezetbe és a városképbe;
- A kerékpárforgalmi-hálózat legyen összefüggő, szűnjön meg a kerékpáros-hálózat aszimmetriája, töredezettsége;
- A kerékpárforgalmi-hálózati elemek és csomópontjaik legyenek biztonságos kialakításúak és akadálymentesek;
- A kerékpárforgalmi létesítmények biztosítsanak kerülőutak nélküli közvetlen kapcsolatokat, a kerékpározás jelentsen időmegtakarítást;
- A lakó- és feltáró utcák (mellékutak) megfelelő kerékpározhatóságát általánosan biztosítani kell (pl. forgalomcsillapítás, korlátozott sebességű övezetbe vonás, egyirányúsítás feloldása, széles sávok stb. révén). A forgalmasabb gyűjtőutak és főútvonalak mentén biztonságosan kialakítandó, lehetőleg önálló kerékpáros felületekre van szükség. A kétféle rendszer együtt a város minél teljesebb területét fedje le;
- Legyenek megfelelő kerékpártároló helyek (biztonságos, védett) a forgalomvonzó létesítményeknél, továbbá a tömegközlekedési kapcsolatoknál.

A tervezés során az alábbi szempontokat kell szem előtt tartani:

- Javasolt a kerékpáros szempontból eddig ellátatlan déli és keleti lakóterületek, illetve ipari területek bevonása a kerékpáros-hálózatba, kerékpáros útvonalak, infrastruktúra kiépítésével, különös tekintettel a nagy ipari foglalkoztatókra;
- A hiányzó haránt irányú kerékpáros útkapcsolatok megépítése, pótlása. Ezek egy része közúti projektekhez kapcsolódóan épülhet meg (pl. Csabay Géza krt. és a Mindszenti krt. közötti 541-es számú út megépítése, Mátyás király krt. Nagy Lajos király körút közvetlen összeköttetésének megteremtése), másik részük önálló kerékpáros fejlesztésként (pl. a Szent István körúton, Mindszenti körúton) valósulhat meg;
- Szükséges a városcentrum, illetve a Kiskörút elérhetőségének javítása minden forgalmi irányból, kapjon prioritást a központi zóna minden utcáján a kerékpározás biztosítása;

- A Nagykörút térségén belül elsődlegesen a közútra telepített kerékpársávok, illetve kerékpáros nyomok létesítése javasolt a sugár irányú bevezető utak mentén, annak érdekében, hogy a belvárosban átfogó kerékpáros övezet alakulhasson ki. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények kialakítását egyrészt a kevesebb hely, másrészt az alacsonyabb közúti, illetve a magasabb gyalogosforgalom (nem szerencsés a belváros közelében a járdán vezetett, konfliktusokkal terhelt kerékpáros forgalom) indokolja;
- A megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmény típusát, megoldását a tervezés során az útvonalak forgalomnagysága és részletes konfliktus-vizsgálata alapján kell megválasztani;
- Biztosítani kell a megfelelő, s biztonságos csomóponti átvezetéseket.

A szükséges hely és a megfelelő forgalmi viszonyok figyelembevételével, valamint a konfliktushelyzetek csökkentése érdekében **javasolt a járda kerékpárutak felülvizsgálata**. Helyette **kerékpársáv kijelölése** javasolt a közúton (szükség esetén az úttól alacsony szegéllyel elválasztva), megfelelő alternatívaként szóba jöhet a **K szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárút** (17. ábra – a képen láthatótól eltérően lehetőleg irányhelyes kialakításban), vagy **önálló irányhelyes kerékpárút**. Itt ugyanis nem csak a gyalogosforgalom (kölcsönös) zavarása a probléma, hanem (belterületen) az úttesttől távoli, illetve kétirányú vonalvezetés miatti baleseti kockázat is.

17. ábra: Korszerű, K szegéllyel elválasztott kerékpárút a Kadafalvai út mentén



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.



A gyalogút kerékpárúttá történt átnevezésével kialakult járda kerékpárutak helyét a gyalogosok vehetnék birtokba ismét. Ez a megoldás a gyalogosok mellett a kerékpárosok érdekeit is figyelembe veszi, hiszen a megfelelő minőségű kerékpáros közlekedéshez a megfelelő sebesség is hozzátartozik, ami a gyalogosok által elfoglalt járda-kerékpárutakon erősen korlátozott.

Kiemelten fontos a csomóponti átvezetések biztosítása a kerékpárosok számára. Ezért a legtöbb csomópont esetében szükséges a meglévő kialakítás felülvizsgálata. Jelzőlámpával nem védett keresztezések esetén szükséges a kerékpáros láthatóságának biztosítása (ld. például Akadémia krt. és Március 15. utca kereszteződései, Csabay G. krt.-Izsáki út, Mátyás király krt. kereszteződései).

A város forgalomgeneráló intézményeinek elérhetőségét kerékpárral is biztosítani kell – lehetőség szerint – kerülőutak megtétele nélkül, a biztonság javításával. Az intézmények környezetében megfelelő, OTÉK által előírt mennyiségű kerékpártároló elhelyezése szükséges. Fontos a közelmúltban megvalósult ipari beruházások (pl. Mercedes gyár és beszállítói, Knorr-Bremse új gyárának kialakítása, a déli és keleti iparterületen történt egyéb fejlesztések), illetve tervezett akcióterületi beruházások (pl. Intermodális csomópont kialakítása, Rudolf laktanya és környezetének fejlesztése, Homokbánya fejlesztése) kerékpáros infrastruktúrával való biztosítása.

A jövőben a kerékpáros forgalom további bővülésével lehet számolni Kecskeméten. A meglévő állapothoz képest várhatóan a sugárirányú bevezető utak (Ceglédi út, Izsáki út, Budai út, Nyíri út) kerékpáros forgalma fog növekedni legjelentősebben. Emellett a déli iparterületeket érintő utak, a Rákóczi út és Vasútkert övezetének, a Csabay Géza krt. térségében várható intenzívebb kerékpáros közlekedés. Ennek oka a jelzett területeken egyrészt már megvalósult (pl. termelő beruházások, újonnan átadott szabadidős és sportlétesítmények, oktatási (GAMF) és egészségügyi fejlesztések), vagy folyamatban levő (pl. Kórház beruházás, az Izsáki úti kórház telephely funkcióváltása), illetve tervezett (pl. Intermodális csomópont, a volt KTE pályán tervezett bevásárló központ) forgalomvonzó, sok munkahelyet teremtő, vagy számos szolgáltatást egy helyen biztosító beruházások.

A forgalomnagyság növekedésének további oka, hogy javul a kerékpáros infrastruktúra kiterjedése és színvonala, a mai töredezett kerékpárhálózat kiteljesedik, hiányzó kapcsolatok épülnek meg (18. ábra), valamint a Nagykörúton belüli területen a közúti forgalom mértéke csökken.

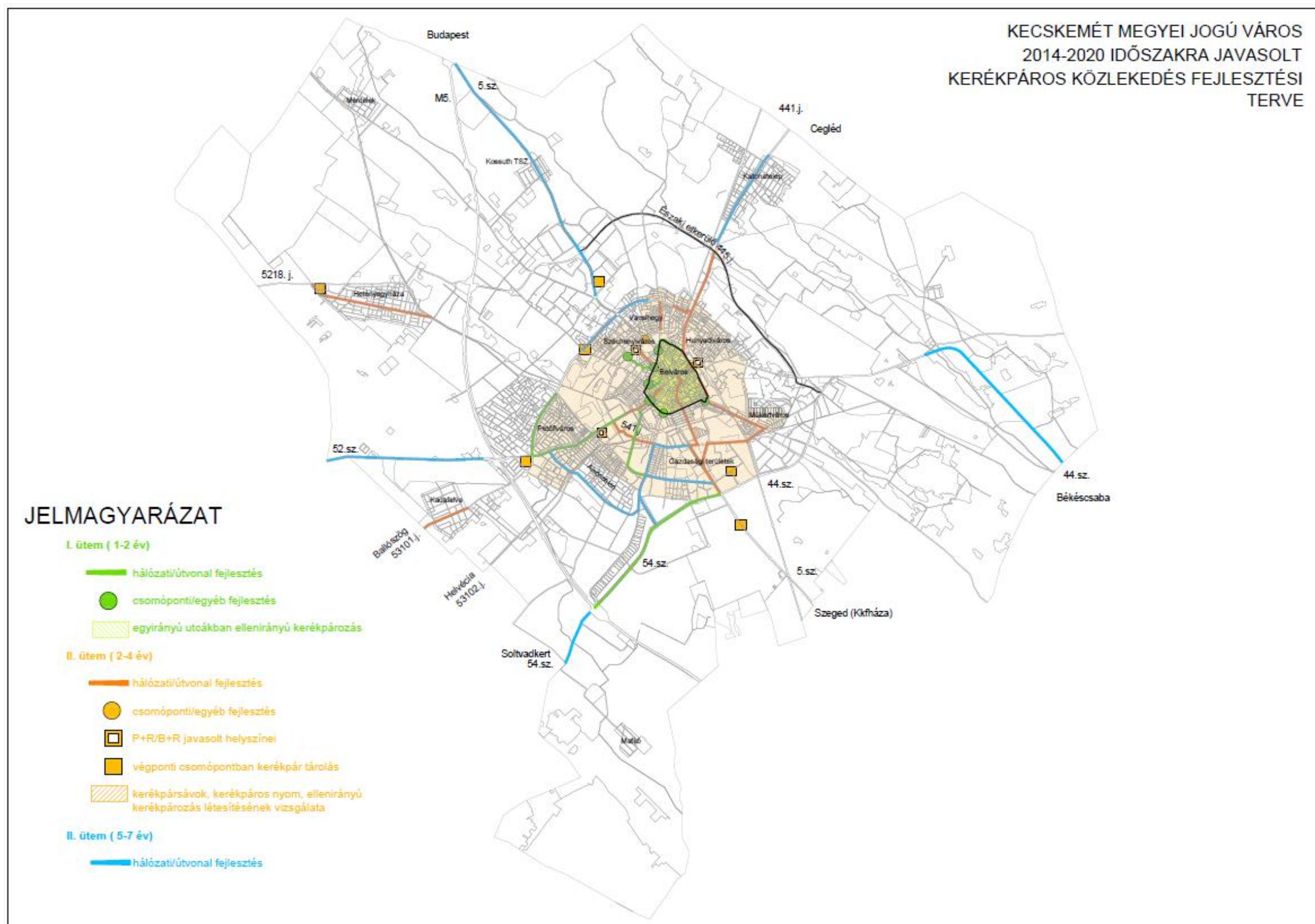


Kecskemét tervezett kerékpárforgalmi beavatkozásainak távlati célja a kerékpározás, mint környezetbarát közlekedési mód terjedésének ösztönzése a városrégió lakossága körében. **A közvetlen cél** *a lakóterületeket a munkahelyekkel, oktatási intézményekkel, valamint a mindennapi szolgáltatások, kereskedelem, ügyintézés helyszíneivel összekapcsoló, biztonságos kerékpáros közlekedés megteremtése, a város egészét lefedő, kerékpárosbarát útszakaszokból és korszerű kerékpáros létesítményekből álló, összefüggő, teljes közlekedési hálózat* kialakítása, s a kapcsolódó kerékpáros létesítmények (pl. kerékpártárolók, B+R parkolók) kiépítése.”

A kecskeméti kerékpárforgalmi-hálózat teljes körű kialakításának célja, hogy a helyközi, hivatásforgalmi és szabadidős célokat szolgáló kerékpárutak, kerékpáros létesítmények kiépüljenek, az érintett városrégió kerékpáros közlekedési infrastruktúrája megfelelő színvonalú és biztonságos közlekedést nyújtson a térség lakossága számára.



18. ábra: Kecskemét tervezett kerékpáros közlekedésfejlesztési elképzelései



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2014.



3. táblázat: Kecskemét Megyei Jogú Város 2014-2020 időszakra javasolt kerékpáros közlekedési fejlesztési terve

Kecskemét Megyei Jogú Város 2014-2020 időszakra javasolt kerékpáros közlekedési fejlesztési terve							
ütemezés /prioritás	feladatok		előkészítettség	felelős	megvalósulás kívánt ideje		
Szempontok: a kerékpáros közlekedés fejlesztésének teljesüléséhez							
hálózati szerepkörrel bíró (gyűjtőutak) utak és csomóponti fejlesztéseit a kerékpáros közlekedéssel együtt kell tervezni és megvalósítani							
folyamatosan törekedni kell a hálózati hiányok felszámolására, ennek érdekében terveket kell készíteni, s forrásokat kell szerezni a megvalósításhoz							
a meglévő adottságokat figyelembe véve, keresni kell a jelentős műszaki beavatkozást nem igénylő, de alternatívát adó megoldásokat mind a nyomvonalban (kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom), mind a csomópontokban (kerékpáros felállóhely, csomóponti átvezetések, lámpák hangolása)							
meglévő kerékpáros létesítmények műszaki fenntartásának biztosítása, felújításuk ütemezett megvalósítása							
a kerékpáros közlekedést segítő és kiszolgáló létesítmények folyamatos kiépítése (kerékpár tárolók, P+R és B+R, városi kerékpár-bérlési rendszer, stb.)							
az uniós forrásból előkészített országos utak fejlesztésével együtt az elvárt kerékpáros fejlesztések mielőbbi megvalósulása							
FELADATOK				ÜTEMEZÉS			
				1-2 év	2-4 év	5-7 év	
I.SZAKASZ	sorrend	feladatok	előkészítettség	felelős	1-2 ÉV	2-4 ÉV	5-7 ÉV
	ÚTVONALAK						
	1.	Nyíri út és a Kiskörút közötti kapcsolat (nyitott kerékpársáv a Nyíl utca - Hoffman J. úton)	Konceptióterv	önkormányzat			
	2.	Széchenyiváros kapcsolata belvárossal (nyitott kerékpársáv Világ u.-Balaton u. - Ady E. u.-Kápolna u. nyomvonalon)	Konceptióterv	önkormányzat			
	3.	Csalánosi út mellett új kerékpárút építése	Engedélyezési terv	önkormányzat			
	4.	Déli iparterületek megközelítése 1. útvonal: Kiskőrösi út - Könyves Kálmán krt.	Engedélyezési terv	önkormányzat			
	5.	A Nagykörúton belül az arra alkalmas egyirányú utcákban - modellprogram jelleggel - induljon el az ellenirányú kerékpározás feltételeinek megteremtése	Konceptióterv	önkormányzat			
	6.	52. sz. országos főút belterületi szakaszának fejlesztésével együtt a kerékpárút fejlesztés	Engedélyezési tervezés alatt	NIF Zrt./önkormányzat			
	7.	54. sz. országos főút fejlesztésével együtt a kerékpárút fejlesztés	Engedélyezési tervezés alatt	NIF Zrt./önkormányzat			
	8.	Nagykörút- országos szakaszának fejlesztésével együtt a kerékpárút fejlesztés	Engedélyezési tervezés alatt	NIF Zrt./önkormányzat			
	CSOMÓPONTOK, EGYÉB MŰSZAKI LÉTESÍTMÉNYEK						
	1.	Nagykörúti csomópontokban a kerékpáros útvonalak átvezetései, felállósávok. Lámpás hangolások	Konceptióterv	önkormányzat/állami útkezelő			
	2.	Petőfi S. utcai körcsomópontban a kerékpár forgalom átvezetése, Deák téri továbbvezetéssel	Konceptióterv	önkormányzat			
	3.	Az új Széchenyivárosi nyomvonal átvezetése a forgalmas kereszteződéseken (Március 15. utcán, az Akadémia krt-on, a Nagykörúton és a Kiskörúton)	Konceptióterv	önkormányzat/állami útkezelő			
	4.	Kerékpártárolók kihelyezése, illetve bővítése a forgalomvonzó létesítményeknél	Elfogadott típus (P és U alakú)	önkormányzat			
II.SZAKASZ	sorrend	útvonalak	előkészítettség	felelős	2-4 ÉV	2-4 ÉV	5-7 ÉV
	ÚTVONALAK						
	1.	Az Intermodális csomópont megépítésével és a tömegközlekedést érintő fejlesztéssel összefüggésben tervezet kerékpárút fejlesztések (előnyberészesítés) beindítása	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány	önkormányzat			
	2.	Déli iparterületek megközelítésére Kuruc krt. - Műkerti sétány - Klebelsberg Kunó út - Mindszenti krt. - 5.sz. főút mentén kerékpárút kialakítása	Kuruc krt. szakszára engedélyezési terv, a többi szakasz koncepció	önkormányzat/állami útkezelő			
	3.	Déli iparterületek megközelítésére Mezei u. - Juhász u. - Mindszenti krt. - 5.sz. főút mentén kerékpárút kialakítása	Mezei u. egy részére engedélyezési terv, a többi szakasz koncepció	önkormányzat/állami útkezelő			
	4.	441. sz. országos főút belterületi (a 445. j. útig) szakaszának fejlesztésével együtt a kerékpárút fejlesztés	Engedélyezési tervezés alatt	NIF Zrt./önkormányzat			
5.	441. j. út fejlesztésével egyidejűleg a Mátyás kir. krt.- Nagy Lajos kir. krt. csomóponti átkötéssel párhuzamosan a kerékpárút kialakítása a Kalász utcáig.	Tervezet	önkormányzat				



III. SZAKASZ	6.	541.sz. országos főút új szakaszával (52. sz. út- Halasi út között) együtt a kerékpárút építés	Engedélyezési tervezés alatt	NIF Zrt./ önkormányzat
	7.	445. j. út folytatásként a Hetényegyházát elkerülő szakasz megépülését követően a Kossuth utca kerékpáros közlekedésének megoldása	A tervezett új országos főút engedélyezés alatt; A Kossuth utcai kerékpáros közlekedés koncepció	önkormányzat
	8.	Vacsi közön önálló kerékpárút kialakítása (Mikszáth K. krt. - Nagy Lajos Kir. krt. közötti szakaszon)	Engedélyezési terv	önkormányzat
	9.	Akadémia krt.-Mikszáth K. krt. közötti kerékpárút kialakítása	Koncepcióterv	önkormányzat
	10.	Kadafalva belterületi szakaszán kerékpárút építése	Döntéselőkészítő tanulmány	önkormányzat/állami útkezelő
	CSOMÓPONTOK, EGYÉB MŰSZAKI LÉTESÍTMÉNYEK			
	1.	Intermodális csomópont megépítésével és a tömegközlekedést érintő fejlesztéssel összefüggésben tervezet kerékpárút fejlesztésekhez kapcsolódó P+R és B+R parkolók kialakítása	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány	önkormányzat
	2.	Kuruc krt.-Bem utca-Szolnoki út kereszteződés környezetének fejlesztésével kerékpáros közlekedés átvezetésének megoldása	Engedélyezési terv	önkormányzat
	3.	Akadémia krt.-Mikszáth K. krt. közötti kerékpárút átvezetésének megoldása a Budai úton	Koncepcióterv	önkormányzat
	4.	Kezdődjön el a Nagykörúton kívüli egyirányú utcák műszaki felmérése, s azon utcák kijelölése, melyek alkalmasak ellenirányú kerékpáros közlekedés kialakítására	Tervezet	önkormányzat
	5.	Kerékpársávok (nyitott és zárt), valamint kerékpáros nyom létesítésének vizsgálata az egész városra kiterjedően	Tervezet	önkormányzat
	6.	Kerékpártárolók folyamatos kihelyezése a forgalomvonzó létesítményekhez	Elfogadott típus (P és U alakú)	önkormányzat
	sorrend	útvonalak	előkészítettség	felelős
	ÚTVONALAK			
	1.	Mindszenti krt. kerékpársáv kialakítása	Koncepcióterv	önkormányzat
	2.	Szent László krt. kerékpársáv kialakítása	Koncepcióterv	önkormányzat
	3.	52. sz. országos út külső szakaszának (M5. - kerekgyháza leágazásig) fejlesztésével a kerékpárút felújítása	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány	NIF Zrt./önkormányzat
	4.	5. sz. út északi szakasza (M5- Tesco csomópontig) kerékpárút építése	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány	NIF Zrt./önkormányzat
	5.	441. j. út külterületi szakasza (445.j. úttól az iskola csomópontjáig) mentén az útfejlesztéssel együtt a kerékpárút fejlesztése	Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány	NIF Zrt.
	6.	541.sz. út fejlesztésével a kerékpárút kiépítése a Könyves K. krt.- 54. sz. főút között	Döntéselőkészítő tanulmány	NIF Zrt/önkormányzat
	7.	541. sz. út melletti kerékpáros közlekedés kialakítása (Halasi úti felüljárótól - Könyves K. krt.-i csomópontig)	Tervezet	önkormányzat/állami útkezelő
	8.	Hiányzó körúti szakaszok kialakításával egyidejűleg a kerékpár utak kiépítése: Nagy L. király krt., Károly R. krt., Alsószéktói út	Koncepcióterv	önkormányzat
	9.	Jakabszállás- Kecskemét (M5 autópálya) közötti kerékpárút kiépítése	Engedélyezési terv	települési önkormányzatok/állami útkezelő
	10.	44.sz. országos főút mentén a hiányzó kerékpárút építése (Szentkirályi elágazástól Nyárlőrincig)	Döntéselőkészítő tanulmány	NIF Zrt./települési önkormányzatok
	CSOMÓPONTOK, EGYÉB MŰSZAKI LÉTESÍTMÉNYEK			
	1.	Kerékpár kölcsönzési rendszer kialakítása	Tervezet	önkormányzat
	2.	Kerékpártárolók folyamatos kihelyezése a forgalomvonzó létesítményekhez	Elfogadott típus (P és U alakú)	önkormányzat

Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2014.



11. Javasolt beavatkozások a városi kerékpáros-hálózat fejlesztése érdekében

11.1. Általános megállapítások, fejlesztési és felújítási javaslatok

11.1.1. Hálózatfejlesztési irányok

Már a 2005-ös kecskeméti közlekedési koncepció javaslatokat tett a kerékpárforgalmi igények alapján – a kerékpározás szempontjából legfontosabb kilenc városrészben – a szükséges, s legfontosabb hálózati fejlesztésekre, felújításokra. Ezek apróbb – s az alábbiakban bemutatásra kerülő – módosításokkal, kiegészítésekkel napjainkban is aktuálisnak tekinthetők.

Kerékpáros szempontból a legfontosabb körzetek a következők:

1. Széchenyiváros
2. Máriaváros
3. Petőfiváros
4. Szeleifalu, Rendőrfalu, Szent László város
5. Műkertváros
6. Szent István város
7. Hunyadiváros, Dárdai és Volker telep
8. Miklovicstelep, Vacsihegy, Budaihegy
9. Városmegye
10. Déli iparterület

A koncepció kiemelte, hogy a kerékpáros közlekedés a sport és turisztikai célok mellett elsősorban az egyéni közlekedés (és részben a tömegközlekedés) alternatívájaként jelentkezik. Ennek megfelelően az egyes városrészekben jelentkező igényeket a kerékpárút-hálózat bővítésével, a kerékpározás feltételeinek javításával (útburkolati minőség javítása, a kerékpározás biztonságának emelése, a parkolás feltételeinek javítása, védett kerékpártárolók kialakítása, csomóponti átvezetések megoldása, stb.) szükséges kielégíteni.

A városi kerékpárforgalmi igények megkövetelik, hogy ezek a körzetek megfelelő kapcsolattal rendelkezzenek a Belvárossal. Ahol a sugárirányú kapcsolat rendelkezésre áll, ott a körzetek ezen utakra való felfűzése a cél, ahol pedig a sugárirányú utak nem adóttak, vagy elégségesek, illetve különböző forgalmi okokból (pl. buszsáv létesítése következtében kialakuló szűk keresztmetszet) nem javasolt használatuk, ott ezeket a hiányokat részben pótolni kell, vagy alternatív útvonalakat kell biztosítani a kerékpáros közlekedés számára.



I. körzet – Széchenyiváros

A körzet sugárirányú kapcsolatai részben adottak a Budai és a Nyíri utakkal. A város fejlődését és a közlekedési hálózat távlati fejlesztését is figyelembe véve szükséges azonban vagy az Irinyi úti kerékpárút kiépítése, vagy ha a városi tervek alapján itt vezetett buszsáv kialakítása nem teszi lehetővé kerékpárút kialakítását, akkor alternatív útvonal (pl. Tömörkény I. utca - Lánchíd utca - Aradi vértanúk tere - Világ utca - Balaton utca - Ady Endre utca - Kápolna utca - Belváros) kijelölése javasolt. A lakóterületeken generálódó forgalmak összegyűjtését a Március 15. utca, az Akadémia krt., valamint a Széchenyi krt. transzverzális viszonylatai biztosítják, így meg tud valósulni a sugárirányú utak összekapcsolása is.

II. körzet – Máriaváros

A körzet sugárirányú kapcsolatait a Nyíri út és a Dózsa György út biztosítja. A gyűrűs összekötést a Csabay Géza krt. és a Mária krt. adja, gyakorlatilag ezek a terület gyűjtőútjai is. Szerencsés lenne a belső terület feltárása (jó kiépítésű kerékpárúttal, vagy kerékpársávval), ami a Jász, vagy a Hétvezér utcán keresztül történhetne.

III. körzet – Petőfiváros

A körzet viszonylag távol fekszik a Városmegye központtól, a kapcsolatot a belső területekkel az Izsáki út – Dózsa Gy. út adja, amely tengelyen rendelkezésre is áll a kerékpárút (amely az Izsáki úton tervezett fejlesztésekkel megfelelően fogja szolgálni a lakossági igényeket). A II. körzethez hasonlóan itt is a Dózsa György út – Árpád körút kapcsolatának hiánya jelent gondot (a Magyar Közút jelzett csomóponti fejlesztésével ez a probléma is megoldódhat), ami biztosíthatná a kapcsolatot más városrészek irányába. Gyűjtőútként a Vízmű út szolgál, ami az Izsáki út és a „Királyok körútja” között is kapcsolatot teremt. A körzet NY-i részén javasolt a gyűrűirányú kapcsolat megteremtése, ami a Csalánosi krt. – engedélyes tervekkel rendelkező – kerékpárútjának megépítésével valósulhatna meg. A terület feltárásához a Muskotály, a Szüret és a Vízöntő utcákat lehet bevonni, melyeket a Kullai köz „fűz fel” az Izsáki útra (az 52. sz. főút (Izsáki út) fejlesztési tervei (kiemelt közlekedési projekt) foglalkoznak a Kullai köz kerékpáros csomóponti átvezetésével).

IV. körzet – Szeleifalu, Rendőrfalu, Szent László város

A kisebb létszámú, ritkábban beépített területek, ahol nem csak a forgalmi igények, hanem a terület tagoltságának sajátosságai is indokolták, hogy egy körzetbe történjen meg a besorolás.



Az ipari területek (nyugati és déli), valamint a vasútvonalak elvágó hatása miatt a sugaras szerkezet nem olyan konkrét, mint a többi városrész esetében, de a direkt sugárirányú bekötés megteremtése, pl.: Halasi úton mind közlekedésbiztonsági, mind hálózati szempontból szükséges, és szerencsére az útszakasz adottságai ezt lehetővé is teszik. A terület kerékpárút-hálózata jelenleg még teljesen hiányzik. Ezen a helyzeten változtathat az 541.sz. új út – az 52.sz út és a Halasi út között még hiányzó körútszakasz, kiemelt projekt keretében történő – megépítése, amely önálló kerékpárút kialakítását is tartalmazza. Ugyancsak rendelkezik már tervvel az önkormányzat a Könyves Kálmán krt. és a Kiskőrösi út mentén kialakítandó kerékpárútról. Ennek alapján a Könyves Kálmán krt. (Kórhánszéli úttól a Halasi útig) mentén északi oldalon önálló kerékpárút épülne, a Kiskőrösi útról csomóponti átvezetéssel, amely a Kiskőrösi út mentén nyugati oldalon vezetne tovább a Dózsa Gy. út irányába, amely a Szeleifalu és az Alsószéktői tanyák lakosainak biztosít kapcsolatot a Nagykörút irányába.

A Szeleifalu gépjármű-közlekedési kapcsolatát a városközponttal a Kiskőrösi út mellett a Weber Ede út biztosíthatja, míg a Rendőrfaluét a Halasi út. Ez az a körzet, ahol el kell dönteni, hogy a kerékpárutakkal követni akarjuk-e, követni kell-e a gépjárműforgalmi-hálózat fő elemeit. Ha igen, akkor az egyik megoldás a Halasi út lehet. Ennek az útnak a jellege egyértelműen a gépjárműforgalmat preferálja, éppen ezért itt csak a gépjárműforgalomtól fizikailag is elválasztott kerékpárút kialakítása fogadható el. A Szeleifalu sugárirányú kapcsolata tehát a Kiskőrösi út és Ipoly utcán (esetleg a Küküllő utcán) keresztül lenne biztosított, a Rendőrfalu lakói pedig a Halasi úton keresztül érnék el a Nagykörút övezetét. A Szent László város kapcsolatát pedig a Külső Szegedi út, Juhász és Mezei utca biztosíthatja a város irányába. Ez utóbbi esetében a vasúti átkelést kellene biztosítani a Juhász utca – Mezei utca átvezetésénél. A terület belső átkötéseit a Szent László körút – Makói út – valamint a tervezés alatt lévő 541-es számú út teremtheti meg a Csabay Géza és Mindszenti körút között.

V. körzet – Műkertváros

Sugárirányú kapcsolatát a Mártírok útja – Műkerti sétány – Csongrádi út jelenti. Gyűjtőútvonalai: Klebelsberg Kunó krt. és Csokor utca. A gyűrűs kapcsolat a NY-i irányba a Klebelsberg Kunó krt.-on és a Mindszenti krt.-on, É-ra a Szent István krt.-on alakult ki. A városrész egyetlen kiépített kerékpáros kapcsolata a Mártírok útja és a Szent István körút vonalában vezet. Fontos lenne megteremteni a belsőbb területek feltárását a Csokor utca vonalvezetésében, akár kerékpár sáv alkalmazásával is, továbbá biztosítani szükséges a Mártírok útja -



Klebelsberg Kunó krt. vonalában önálló kerékpárút kialakítását, amely kapcsolatot teremthet a 44. sz. főút kerékpárútjával.

VI. körzet – Szent István város

Laza beépítésű terület, melynek É-D-i irányú kapcsolatának biztosításához elegendő a Szent István körút. A területet a Belvárosra a már meglévő Békéscsabai-Szolnoki úti kerékpárút „fűzi fel”. A belsőbb területeinek feltárása azonban nehézkes az utcahálózat kiépíttetlensége, illetve adottságai miatt.

VII. körzet – Hunyadiváros, Dárdai és Volker telep

A Hunyadiváros nagykörúti kapcsolatai a Szolnoki úton és a Ceglédi úton valósulnak meg. A Dárdai és Volker telep legfontosabb közúti összeköttetéseit a Talfája köz és a Vacsai köz útjai biztosítják. A Hunyadivárosnak a Szolnoki út - Kuruc krt. - Rákóczi út vonalban a Kiskörúttal is van közvetlen kapcsolata. Az eljutás a Rákóczi útig azonban csak nagy kerülővel valósítható meg, amely a jövőben az Intermodális pályaudvar megépülésével (vasúton átívelő felvételi épület) lerövidülhet a gyalogosok és a kerékpárosok számára. A szomszédos északi városrészek irányába a közvetlen közúti kapcsolat egyelőre hiányzik, illetve nehézkes. Itt megoldást a Mátyás király krt. és a Nagy Lajos király krt. vasút alatt történő összekötése jelentheti, melynek tervei készülnek (a tervek a kerékpárutat felszínen vezetnék át a vasúton a Vaspálya utcában). A déli és a nyugati területek fele a Szent István krt., illetve a Nagykörút biztosít kapcsolatot, ezek az irányok határozhatják meg a kerékpárút hálózatok futását is. A Hunyadivárosban a feltáró utak két tengelye: a Vitéz J. utca – Pázmány P. utca – Baross utca, illetve a Daróczi köz. A két tengelyt a Liszt Ferenc utca köti össze. A Dárdai és Volker telep esetében a Talfája köz és a terület határán futó Vacsai köz képezné a legfontosabb feltáró tengelyeket. A keresztirányú kapcsolatokat a Nyitra u. – Alpár u. – Gázló utca, illetve a Mikszáth K. krt. biztosíthatná.

VIII. körzet – Miklovicstelep, Vacsihegy, Budaihegy

A terület kerékpárút fejlesztési lehetőségeit a jelenlegi hálózati kiépítettség már előre vetíti. A térségnek erős kapcsolata van a Budai út és a Nagykörút irányába (Vacsai köz, Talfája köz), ami rendkívül kedvező összeköttetést biztosít – a Budai úton keresztül – a NY-i és a – Nagykörúton keresztül – a városközponti területek felé. A nyugati irányú kapcsolatokat erősíti a Mikszáth K. körút (ennél hiányzik az Akadémia krt.-ra történő átkötés) és a Csíksomlyói utca – Gázló utca – Alpár utca – Nyitra utcai feltárás. Sajnos a keleti irányú – Ceglédi útra



történő – kikötés a vasúti vonal miatt nehézkes, ami csak a Ceglédi úti vasúti műtárgy, illetve a felszíni kerékpárút átvezetés (Vaspálya utca) megépítésével rendeződhet. Feltáró jelleggel indokolt a Vacsi közti kerékpárút kiépítése, amelyre elkészültek a tervek a Mikszáth K. krt. és a Nagy Lajos király krt. között. A Budaihegy feltárásában a Hegedüs köz játszhat fontos szerepet, amely kapcsolatot teremthet a Csíksomlyói utcával, illetve a Nagykörúttal egyaránt. A K-Ny irányú kapcsolatok a Nagy Lajos király körút és az 5. sz. főút között napjainkban még hiányzó szakasz kiépülésével valósulhatnak meg.

IX. körzet – Belváros

A készülő területi stratégiai dokumentumok (TFK, ITS) tükrében a jövőt, a belvárosi (Kiskörúton belüli területek) kerékpáros közlekedés szempontjából reménykeltőnek mondhatjuk. A gyalogosövezetek kitolódása, az akadályok, szintkülönbségek eltüntetése, a sétálóút jelleg, a díszburkolatok alkalmazása a kerékpározás ügyét is szolgálja. Nemzetközi példákat és a városképet szem előtt tartva azt javasoljuk, hogy a belvárost kezeljük gyalogos-kerékpáros övezetként, ahol a mozgások önirányítók és csak a szükséges helyeken (átkelőhelyek) történik meg a beavatkozás. A belső mag kapcsolata a Nagykörúttal a Sétatér utcán és Gyenes téren, a Kápolna utcán, a Mária utcán, a Bajcsy-Zsilinszky Endre utcán és természetesen a Rákóczi úton keresztül valósul meg. A belsőbb városrészek északi felének kerékpáros kapcsolatát a már meglévő Sétatér utca és Gyenes téren kívül kiegészíthetné a Kada E. utca és Őz utcán keresztül megvalósítandó kapcsolat, illetve a Nagykörúti fejlesztéseket követően a Bethlen és Kuruc körút is bevonható a kerékpárforgalmi hálózatba. A Kiskörúti kerékpárút forgalmi szerepének meghatározása további vizsgálatokat igényelne, szerepét leginkább az egyes városrészek összekötésében találhatnánk meg, a még hiányzó – a fentiekben már bemutatott – városi hálózati elemek megépülése esetében.

X. körzet – Déli iparterület

A Déli iparterület kerékpárút hálózata nem megfelelő. A terület legfontosabb sugárirányú útkapcsolatát az 5. sz. főút biztosítja. A terület K-NY-i irányú közlekedési kapcsolataiban meghatározó szerepet játszik a Mindszenti krt., a Szent László krt., valamint a 44. sz. és az 54. sz. főút. A déli ipari területek kerékpárúttal történő feltárása több irányból is megvalósulhat a jövőben. Az 5. sz. főút Szegedi úti felüljárója miatt, az út ezen szakaszán – amely a legrövidebb elérést tudná biztosítani a Nagykörút irányából – nem alakítható ki kerékpárút, ezért alternatív útvonalak feltárása válik szükségessé. Az egyik ígéretes útvonal a nyugati városrészeket kapcsolná össze az ipari területekkel a Könyves Kálmán krt - Szent



László krt. - Búzakalász utca - Daimler út útvonalon. A másik alternatíva a Mezei utcát, a Juhász utcát, a Mindszenti körutat, valamint a Külső Szegedi utat és 5. sz. főutat használná fel a nagy foglalkoztatók elérésére. A harmadik lehetőség a Kuruc körút térségét (Kuruc krt. - Műkerti sétány - Mártírok útja), a Műkertvárost, illetve a keleti városrészeket kötné össze az 5. sz. főút menti ipartelepekkel a Klebelsberg Kunó krt. - Mindszenti krt. - Külső Szegedi út - 5. sz. főút mentén kialakított kerékpárút vonalon.

11.1.2. A meglévő kerékpárút-hálózat felújításra vonatkozó javaslatok

A kerékpározásra kijelölt utak a város területén általánosan rossz állapotban vannak, emiatt fontos, hogy a hálózatfejlesztés mellett, kiemelt figyelmet kapjon a meglévő kerékpárút-hálózat felújítása is.

Általános elvként megfogalmazható, hogy a tervezett útfelújítások esetében, a közútburkolat felújítása mellett történjen meg a meglévő kerékpárút (gyalogos-kerékpáros útvonal) felújítása is. Amennyiben az adott út mellett nincs ilyen, a biztonságos kerékpározás érdekében szükséges megvizsgálni, hogy kell-e változtatásokat eszközölni. Ennek érdekében minden fejlesztés előtt elvégzendő, a balesetek részletes elemzésén alapuló forgalombiztonsági, korszerűségi felülvizsgálat is.

A felújításra érett utak tekintetében, a Nyíri út esetleges felújításakor érdemes lenne újragondolni a kerékpáros közlekedés lehetőségét, az átvezetések logikus megtervezését, melynek egyeztetése széleskörű szakmai konzultációk keretében javasolt.

A Csabay Géza krt. közúti rekonstrukciójával párhuzamosan, fontos lenne a kerékpárút felújításának tervezése. Mindkét útvonalon lényeges a gyalogos és kerékpáros forgalom megfelelő különválasztása. Az említett felújításon kívül javasolt a következő kerékpáros viszonylatok felújításának felülvizsgálata, melynek prioritásának meghatározásakor figyelembe kell venni az adott szakaszok műszaki állapotát, az útvonal melletti forgalomvonzó létesítmények kapacitását, a területen tervezett beruházásokat, fejlesztéseket, valamint a kerékpáros forgalom nagyságát.

A fentiekén kívül javasolt vizsgálati útvonalak:

- Budai út melletti kerékpárút
- Nagykörút
- Mátyás király krt. – Géza fejedelem krt.
- Szolnoki út – Békéscsabai út melletti kerékpárút



- Akadémia krt. és ennek továbbvezetése az Izraelita temető mellett a Mikszáth K. krt. irányába
- Vízmű utca
- III. Béla krt.
- Március 15 utca – Csíksomlyói u.
- Boróka u. (Kadafalva)
- Ladánybenei út

A tervezésnél figyelembe veendő szempontok:

A felújítások során fontos újragondolni a csomóponti átvezetések megoldásait, illetve ahol ezek hiányoznak, pótolni. A közlekedési utakkal párhuzamosan haladó kerékpárút esetén **gondoskodni kell a láthatóságról**, hogy a mellékutcába bekanyarodó, illetve onnan kikanyarodó járművek vezetői jól lássák a közeledő kerékpárosokat, illetve azokat az átvezetéseket, melyek a közlekedésbiztonság erősítését szolgálják. **Ahol a beláthatóság nem megfelelő**, vagy a forgalmi szituációk indokolják, **ott a biztonság növelése érdekében javasolt a kerékpáros átvezetések burkolati megemelése, illetve ennek szükségességének vizsgálata a keresztezésekben.** **A kerékpárutak elsőbbségét általában a vele azonos irányban haladó út elsőbbségével megegyezően kell szabályozni.** (20/1984. KM r. FMSZ 24.3.) Elkülönített kerékpárút elsőbbségére a megfelelő kiegészítő táblák kihelyezésén túl a megállás helyét jelző vonal felfestésével is célszerű felhívni a figyelmet.

A megfelelő feltételek megteremtésével elérhető, hogy azok az emberek is kerékpárra szálljanak, akiknél a közlekedési mód választásánál nem az üzemanyag ár, hanem a környezetvédelem és a biztonságos közlekedés az elsődleges szempont.

Mint ahogyan a közútfejlesztés érdekében tett beruházások a gépjárműforgalom növekedését eredményezik, úgy a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, annak használhatóságának javítása – az analógia alapján – a kerékpárforgalom növekedését fogja eredményezni, melynek számos előnye lehet:

- a kerékpárforgalom növekedése a gépjárműforgalom csökkenését eredményezheti,
- minden egyes ember, aki kerékpárra vált, eggyel kevesebb gépjárművet jelent az úton,
- a kerékpáros útfelület és parkolási felület egy főre eső igénye jóval kisebb, így növekedhetne a zöldfelületek kiterjedése a városban,
- a gépjárműforgalom csökkenése a károsanyag kibocsátás mérséklődéséhez vezet,
- az utak karbantartási igénye csökken, a csúcsforgalmi torlódások csökkennek, a kevesebb gépjármű kevésbé hátráltatja a tömegközlekedést, így csökkenthető a menetidő és a közösségi közlekedés üzemanyag felhasználása,

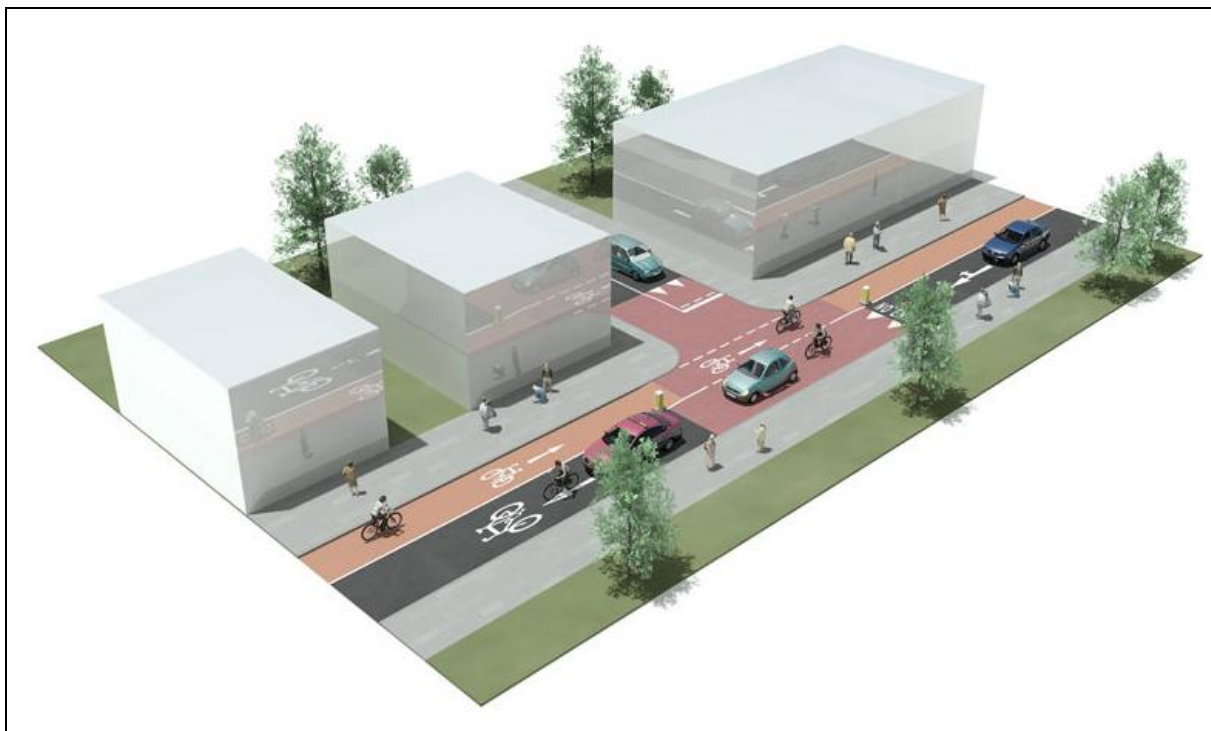
- elkerülhetők a gépjárműforgalom városi gyorsítása érdekében tervezett beruházások, mint kanyarodósávok, új forgalmi sávok, melyek – az évtizedes tapasztalatok alapján – csak további forgalmat gerjesztenének,
- a kerékpárt használó emberek fittebbek, egészségesebbek társaiknál, a szükséges egészségügyi ráfordítás esetükben kisebb,
- a kerékpár nem kelt zajt, nem zavarja a lakókat, s csökkenhet a közúti balesetek száma is.

11.2. Rövidtávon megfogalmazható javaslatok Kecskemét egyes útvonalainak kerékpár-baráttá alakítására

11.2.1. Kerékpáros közlekedés egyirányú forgalmú úton

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban Kresz) új eleme, hogy megfelelő szabályozás és feltételek együttes teljesülése esetén, az arra kijelölt **egyirányú forgalmú úton** lehetővé tette a **kerékpárral történő közlekedést**. Ennek értelmében kerékpárral az út forgalmi irányával szemben az úttesten kijelölt kerékpársávon (19. ábra), ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva lehet közlekedni.

19. ábra: Javasolt megoldás egyirányú utcában ellenirányú kerékpáros forgalom vezetésére



Forrás: <http://www.cyclemanual.ie/>



A szabályozás feltételeit az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet (továbbiakban rendelet), valamint a kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (ÚT 2-1.203:2010) nevű műszaki előírás (továbbiakban: ÚME) tartalmazza.

Az ÚME szerint a kerékpársáv minimális szélessége 1,25 méter.

A rendelet melléklete (forgalomszabályozási műszaki szabályzat) II. fejezet 6. pontja szerint: „6.12. Egyirányú forgalmú úton kerékpárral az út forgalmi irányával szembeni haladás kerékpársáv kijelölésével is megengedhető.

6.13. Az ellenirányú kerékpáros forgalom számára kerékpársáv akkor jelölhető ki, ha a kerékpársáv mellett legalább 2,75 m széles úttest áll rendelkezésre. Amennyiben az egyirányú utca menetiránya szerinti bal oldalán a járművek várakozása megengedett, a várakozó járműsor melletti biztonságos oldaltávolság is biztosítandó.

6.14. Ellenirányú kerékpározás kerékpársáv kijelölése nélkül akkor engedhető meg, ha a következő feltételek mindegyike teljesül:

- a) az út nincs főútvonalnak kijelölve,
- b) az úton nincsenek felfestéssel forgalmi sávok kijelölve és az út nem alkalmas párhuzamos közlekedésre,
- c) az út bármely pontján az egymással szemben haladó járművek vezetői legalább 70 méterről (30 km/h megengedett sebesség esetében legalább 50 méterről) folyamatosan jól láthatják egymást,
- d) az úton legalább 4,00 m (30 km/h megengedett sebesség esetében 3,75 m.) járható szélesség áll rendelkezésre, vagy az úton a mértékadó óraforgalom (MOF) a 200 jármű/óra értéket nem haladja meg, és vannak kitérési lehetőségek.”

A Polgármesteri Hivatal szakemberei a Kecskeméti Rendőrkapitányság közlekedési osztályával konzultálva, valamint a szakirodalmi példák alapján és a közlekedés biztonságának megteremtése érdekében azt javasolták, hogy ahol lehetőség van rá (a bal oldali parkolás szabályozott, burkolati jellel ellátott) a kerékpározásra kijelölt egyirányú utcákban (20. ábra) burkolati jelet is szükséges felfesteni. Ezt minden, kereszteződésekkel határolt útszakasz elején és végén néhány méteres hosszban kerékpár (felálló) sávként vagy kerékpáros nyomként jelölni kell, valamint az útkereszteződésekben átvezetni az ellenirányú kerékpárosokat. A kétirányú kerékpározásra a keresztező utcák felől is fel kell hívni a figyelmet a megfelelő jelzőtáblákkal.

20. ábra: Egyirányú forgalmú utca burkolati festéssel

Forrás: Dalos Péter

A Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának Beruházási és Városüzemeltetési Osztálya a Nagykörúton belül 42 helyszínen vizsgálta meg az egyirányú utcákat, a fenti feltételrendszer és az utca közlekedésében betöltött hálózati szerepét szem előtt tartva.

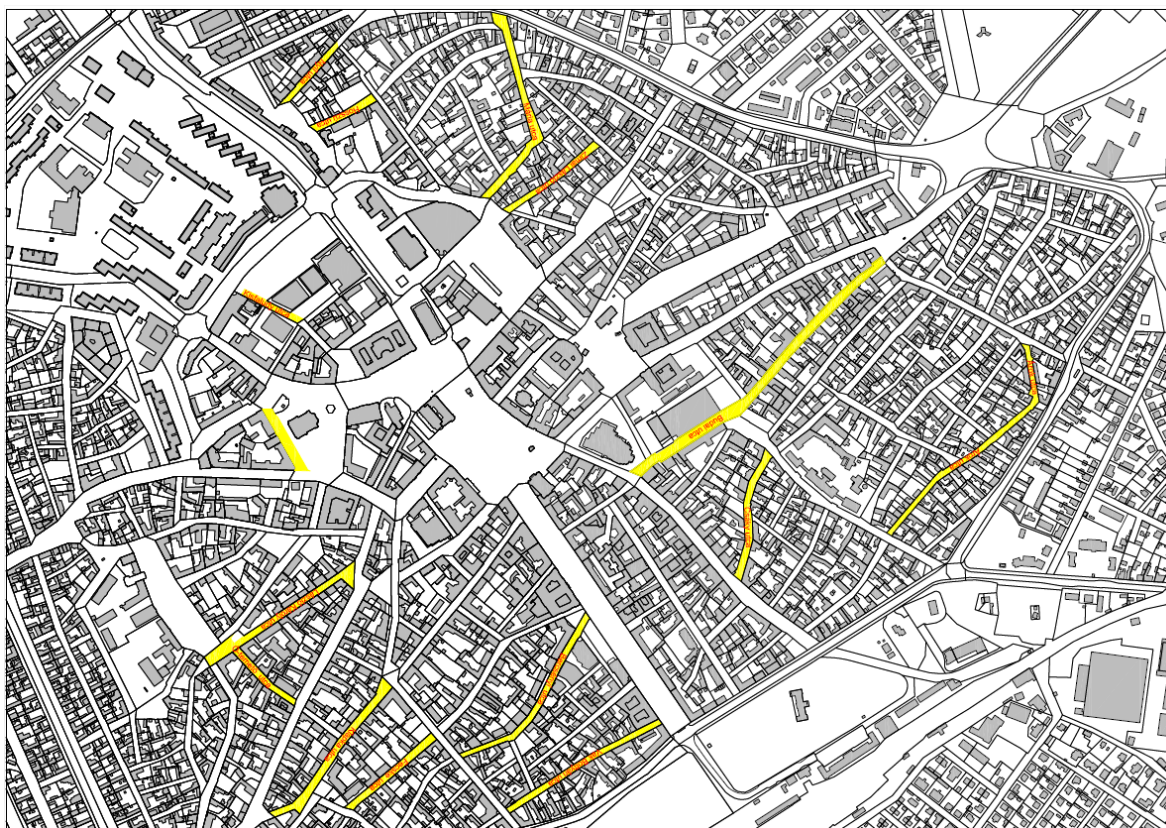
Ennek során megállapítást nyert, hogy a fenti jogszabályi és közlekedési feltételeknek az alábbi utcák felelnek meg (21. ábra).

A kijelölt utcák listája:

- Budai u., Erdősi u.-Kada E u. között.
- Budai u., Horváth Cirill u.-Kaszap u. között (30 km/h sebességkorlátozás mellett)
- Wesselényi u. (30 km/h sebességkorlátozás mellett)
- Csáky u. (bal oldali parkolás szabályozása mellett)
- Árok u., Kaszap u.-Kada E u. között
- Nyíl u.
- Hosszú u. óvoda előtti szakasz
- Zimay u.
- Mária u.
- László K u. (30 km/h sebességkorlátozás mellett)
- Ótemető u.
- Zrínyi iskola és Színház közötti u. (30 km/h sebességkorlátozás mellett)
- Kisfaludy u.
- Vak Bottyán u.

- Bercsényi u. (bal oldali parkolás szabályozása mellett)
- Fecske u., Bem u.-Fűzfa u. között
- Klapka u., Bem u.-Fűzfa u. között
- Kalap u.

21. ábra: Kerékpáros közlekedésre alkalmas egyirányú utcák elhelyezkedése



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2014.

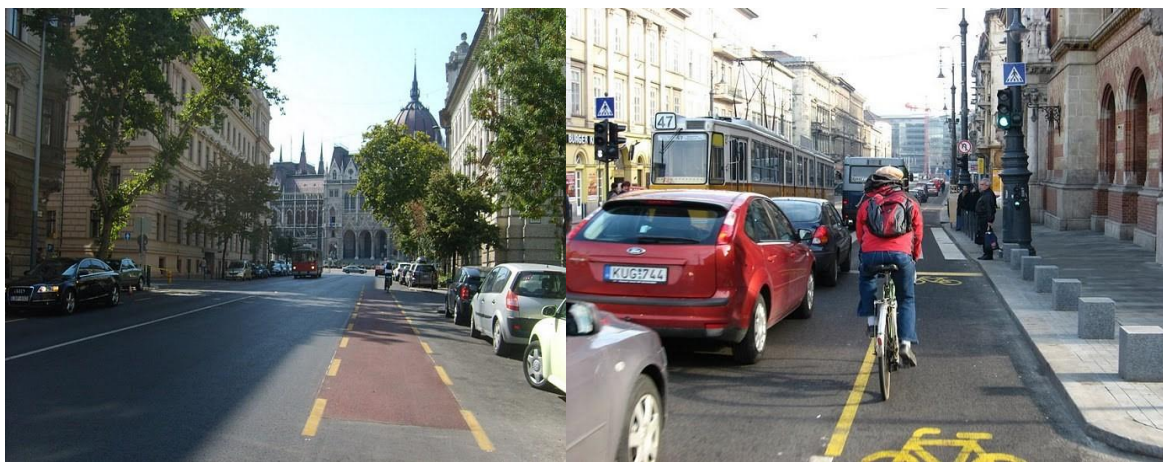
Javasolható, hogy az önkormányzat, az ügyi szakemberek, a kerékpáros szervezetek és a rendőrség bevonásával válassza ki a felsorolt utcák közül azt az egy-két helyszínt, ahol még a 2014-es évben – modell program jelleggel – megfelelő műszaki előkészítést követően beindulhatna az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom. Az üzemelés tapasztalatait felhasználva induljon el egy olyan 5 éves program, melynek során lehetőség nyílik a felsorolt belvárosi egyirányú utcák kerékpáros-baráttá alakítására. Ennek a programnak a keretében történjen meg továbbá a Nagykörúti területeken kívül is az egyirányú utcák felmérése és a műszakilag alkalmas utcák nevesítése. A következő években pedig – ütemezett módon – induljon el az érintett egyirányú utcák kerékpáros-baráttá történő átalakítása.

11.2.2. Kerékpársáv, kerékpáros nyom kialakítása

A Kresz lehetőséget nyújt kétirányú forgalmú úton **kerékpársáv**, **nyitott kerékpársáv**, valamint burkolati jellel kijelölt **kerékpáros nyom** kijelölésére is.

A **kerékpársáv** sárga színű folytonos, vagy szaggatott vonallal elválasztott sáv *kizárólag a kerékpárosok közlekedésére használható* (22. ábra). A **nyitott kerékpársávon** és a **kerékpáros nyom** (23. ábra) esetén *más jármű is közlekedhet*.

22. ábra: Kerékpársávok típusai



Forrás: Ivány Dániel

23. ábra: Kerékpáros nyom



Forrás: http://kerekagy.blog.hu/2009/05/27/forradalmian_uj_bringaut_azonnali_kopassal



A nyitott kerékpársáv esetén **fehér színű szaggatott burkolati jelet kell használni**, a **kerékpáros nyom jelének színe sárga**. A kerékpársáv és a nyitott kerékpársáv szélessége az ÚME szerint 1,25 m. A belterületi gyűjtőút forgalmi sáv szélessége ÚME szerint 3,00 m, ezt figyelembe véve kerékpársáv ott jelölhető ki, ahol a 8,50 m burkolat szélesség rendelkezésre áll.

Nyitott kerékpársáv esetén a sáv szélessége kiemelt szegély nélküli úton min. 1,25 m, kiemelt szegély mellett min. 1,5 m, a forgalmi sáv szélessége kétirányú gépjármű közlekedés esetén 3,5 m, (ami túlnyomórészt személygépjármű-forgalmat lebonyolító gyűjtőúton a gépjármű-sávszélesség 2,75 m-re csökkenthető). Ez alapján nyitott kerékpársáv 6,00 m burkolat szélesség esetén már kijelölhető. Ugyanakkor az alkalmazandó sávszélességeket minden esetben a tervezés során kell meghatározni.

Emellett érdemes megkülönböztetni az alkalmazható kerékpárforgalmi létesítmény típusokat:

- A kerékpársáv önálló felületet biztosít a kerékpárosoknak, szétválasztva a kerékpárforgalom és a gépjárműforgalom helyét (nagyobb nehézgépjármű-forgalom és megfelelően nagy szélesség esetén alacsony vagy K szegéllyel is megerősíthető az elválasztás);
- A nyitott kerékpársáv alárendeli a gépjárműforgalmat a kerékpárnak, a kerékpáros megelőzése csak szembe jövő forgalom nélküli helyzetben lehetséges, egyébként a kerékpárosoknak elsőbbséget adva, sebességükhöz alkalmazkodva fonódnia kell a gépjárműnek a nyitott sávba;
- A kerékpáros nyom nem biztosít önálló felületet a kerékpárosnak, csak jelzi számára, hol ajánlott közlekednie, és a forgalom többi résztvevője számára, hogy ott kerékpárosok közlekedésére számítani kell.

A **kerékpáros nyom** a forgalmi sáv felületére fölfestett burkolati jel, alkalmazható normál szélességű forgalmi sávon belül, nem növeli meg az útpálya szélességét. **Kerékpársáv, kerékpáros nyom kijelölésére megfelelő feltételek az alábbi utcákban biztosítottak** (24. ábra).

Kerékpársáv kialakítására alkalmas utca:

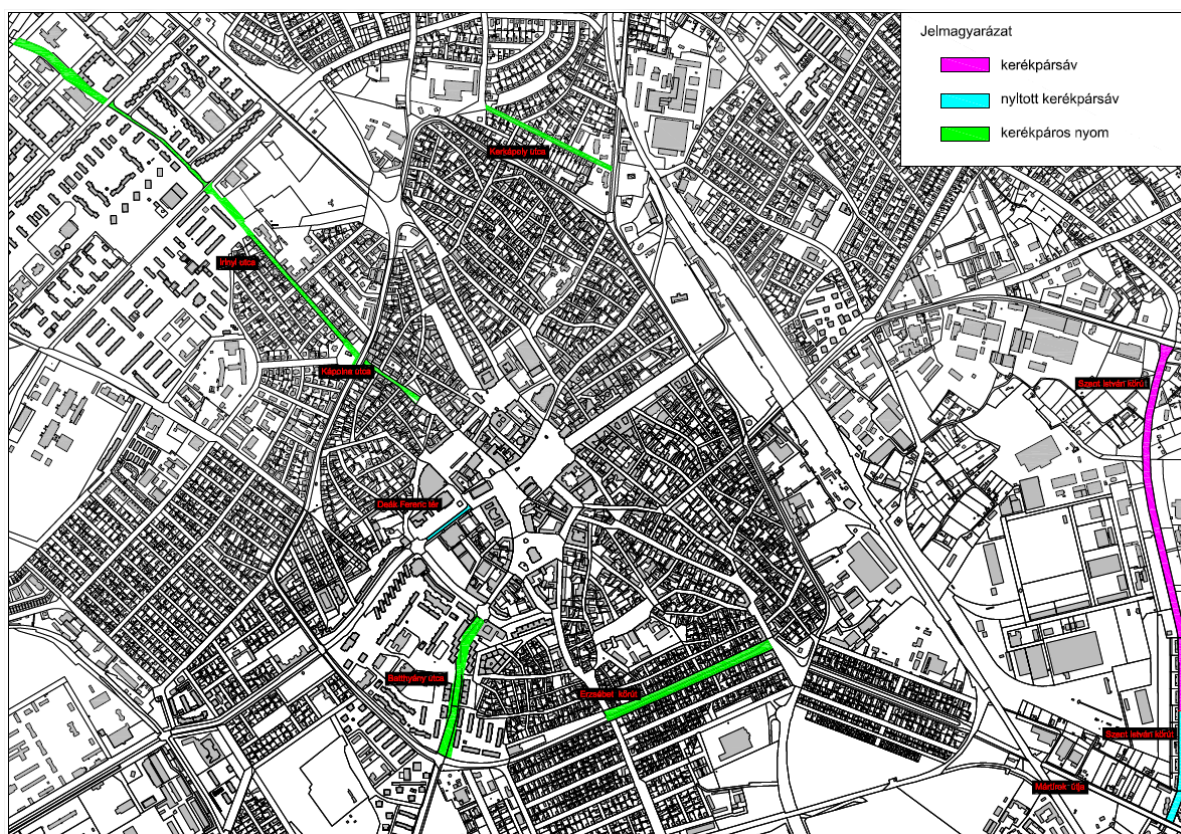
- Szent István krt. Szőlőfürttől Gyöngyvirág utcáig

Nyitott kerékpársáv:

- Szent István krt. Gyöngyvirág u.-Mártírok u. között.
- Alföld áruház előtti útszakasz

Kerékpáros nyom:

- Kerkápoly u. (a jelenlegi jelzések lecserélése a hatályos Kresz- nek megfelelően)
- Irinyi u. (további vizsgálata szükséges a tömegközlekedés előnybe részesítése, s buszsáv létrehozása tervezett projekt miatt)
- Kápolna u.
- Batthyány u.
- Erzsébet körút szervíz út (Mezei u.-Csongrádi u. között)

24. ábra: Kerékpársáv vagy kerékpáros nyom kialakítására alkalmas utcák

Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata 2014.

Az előző fejezetben (*Kerékpáros közlekedés egyirányú forgalmú úton*) javasoltakhoz hasonló módon, az önkormányzat, az útügyi szakemberek, a kerékpáros szervezetek és a rendőrség bevonásával válassza ki a felsorolt utcák közül azt az egy-két helyszínt, ahol még a 2014-es évben – modell program jelleggel – megfelelő műszaki előkészítést követően, kialakíthatóvá válna új nyitott kerékpársáv, vagy kerékpáros nyom.



A kedvező tapasztalatokat felhasználva 5 éven belül javasolt a már kijelölt szakaszokon a kerékpározás feltételeinek megteremtése, továbbá egy olyan felmérés, amely kiterjed a város teljes területére, s vizsgálja a kerékpársávok és kerékpáros nyom kialakításának lehetőségeit.

11.2.3. Néhány egyéb, kisebb befektetést igénylő átalakítási javaslat a jobb kerékpározhatóság érdekében

A kerékpáros szervezetek fontosnak tartják, hogy a városközpontban (a Nagykörúton belül) egybefüggő kerékpáros hálózatok alakuljanak ki, ennek egyik legfőbb áramlási iránya a Petőfi S. utca felől a Rákóczi út irányába tart. A Petőfi S. utcai kerékpárút azonban a Dobó körúti körforgalom környékén megszakad. Itt kiemelt feladat lenne, hogy a **Deák téri kerékpáros nyomvonal kialakuljon**, amely szakadásmentes kapcsolatot biztosíthatna a Petőfi utca és a Főtéri gyalogos-kerékpáros övezettel. Ennek érdekében **szaktervező bevonásával vizsgálni szükséges a Dobó körúti körforgalom övezetében a kerékpáros átvezetés megoldását, biztonságossá tételét**, illetve a Petőfi S. utcai kerékpárút Dobó körút irányába történő továbbvezetését *(pl. a Petőfi S. utca torkolatánál lévő gyalogátkelő melletti kerékpáros átvezetés felfestésével, a körforgalom megfelelő ki- és bevezető ágainak szélén valamint a körpálya középvezetékében kerékpáros nyom felfestésével, a Kölcsey u. illetve a Dobó körút torkolatánál lévő gyalogátkelők mentén egyirányú kerékpáros átvezetések kialakításával)*. A Főtér irányába történő kerékpáros kapcsolat a már kialakult közlekedési felületek felhasználásával megtörténhet, például az Alföld áruház előtt található egyirányú úton kerékpáros nyom alkalmazásával a város irányába, valamint a Megyeháza előtt vezetett egyirányú út megnyitásával és ellenirányú kerékpáros nyom felfestésével. A Megyeháza előtti úttestről egy rövid szakaszon egyirányú gyalog-kerékpárút kijelölése szükséges a Kölcsey utcai átkelőig. A Dobó körúti körforgalomnál az átvezetés (mindkét irányban) a gyalogátkelők mentén (itt a kerékpárosok a járdán tolva érhetik el a Petőfi utcai kerékpárutat), illetve a város felé tartó gyakorlottabb kerékpárosok körpályára vezetésével egyidejűleg megvalósítható.

Vizsgálni kell a Szabadság téri közös gyalogos-kerékpáros övezeten belül is a kerékpárosok orientálásának lehetőségét a térfalakhoz közelebb eső felületekre a központi sétány helyett. A jövőben a forgalmi rend esetleges átalakulásával (a Rákóczi út forgalmi szerepének csökkentése esetén) a Rákóczi út mindkét irányú úttestén kerékpáros nyomok felfestése is vizsgálható lenne. Az útvonal kialakításának legnagyobb hozadéka a kerékpárosok járdáról, s

gyalogos felületekről történő leterelése lenne, csökkentve ezáltal a gyalogos-kerékpáros konfliktusok számát – egyúttal javítva a kerékpározás biztonságát és eljutási idejét.

A tervezett Belváros – Széchenyiváros kerékpáros nyomvonal kialakítása fontos összeköttetést biztosítana a legnépesebb városrész és a Városmegye között. Kerékpáros szempontból két nyomvonal kialakítása képzelhető el a jelzett viszonylatban. Az első lehetőség a Kápolna utca – Irinyi utca kerékpáros útvonal, melynek kialakítása során azonban figyelembe kell venni az Intermodális Csomópont keretében tervezett, a tömegközlekedés előnybe részesítése az Irinyi úton c. projektet. A projekt keretében buszsáv kialakítását tervezik, ami – megvalósulása esetén – beszűkíti a kerékpársáv kialakításának lehetőségét, így leginkább egy közös autóbusz-kerékpársáv megoldása tűnhet reális megoldásnak, abban az esetben, ha a buszforgalom nem sűrű és a szükséges keresztmetszet rendelkezésre áll (25. ábra). Ez azonban csak akkor lehet alternatíva, ha szélső buszsávot jelölnek ki. Az optimális megoldás kialakításához szaktervező bevonása javasolt.

25. ábra: Közös autóbusz-kerékpársáv



Forrás: Magyar Kerékpárosklub

A másik megoldás a Kápolna utca – Ady Endre utca – Balaton utca – Világ utca – Aradi vértanúk tere – Lánchíd utca – Tömörkény István utca kerékpáros útvonal kialakítása lenne. Bármelyik megoldás is kerül kialakításra az képes lenne kapcsolatot teremteni a Március 15.

utca, az Akadémia körút és a Nagykörút kerékpáros útvonalai között, s nem utolsó sorban nagyobb kerülő nélkül elérhetővé válna a városközpont.

A két lehetőséget vizsgálva, egyaránt megállapítható, hogy az útvonal nagy része nem ad lehetőséget a kerékpárforgalom közúti forgalomtól való fizikai különválasztására. Az adott műszaki körülményeket figyelembe véve, az integráláshoz a **kerékpársáv**, **nyitott kerékpársáv**, valamint **kerékpáros nyom** használata javasolható (a kialakíthatósághoz vizsgálat szükséges). Az adott kerékpárforgalmi létesítményeket irányhelyes közlekedésnél jól lehet váltogatni. A kerékpározás biztonsága, a figyelemfelhívás és láthatóság érdekében szükséges felfesteni az útburkolati jeleket. A jelölések a kerékpározás szélesebb körű elfogadását, a gépjárművezetők részéről nagyobb figyelmet eredményezhetnek.

Bármelyik vonalvezetés is valósul meg, a Kiskörúton és a Nagykörúton történő csomóponti átvezetéseket mindenképpen meg kell oldani. Ennek érdekében előretolt felállóhely alkalmazását javasoljuk, amely lehetőséget biztosít a kerékpárosok számára, hogy a gépjárművek előtt haladhassanak be a csomópontba. Ez lehetővé teszi nem csak a csomóponton történő áthaladást, de a biztonságos balra kanyarodás kialakítását is, amely a Kiskörút forgalmi szerepének jövőbeli átalakulásával fontos lehet.

A Főtér felől haladva kerékpáros nyom, valamint a kiskörúti kereszteződésnél kerékpáros felállóhely létesítése javasolható mindkét irányban (26. és 27. ábra).

26. ábra: Javasolt kerékpáros felállóhely a Kápolna utcai kereszteződésben



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.

27. ábra: Javasolt kerékpáros felállóhely a Kápolna utcai kereszteződésben



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.

Javasolható továbbá csak a kerékpárosok részére egy zöld közlekedési kiegészítő lámpa, amely a négy gyalogátkelő zöldre váltása után késleltetéssel a kerékpárosokat továbbengedné. Így a gépjárművek indulásakor a kerékpárosok nem képeznek akadályt, illetve mindkét irányból biztosított a biztonságos rákanyarodásuk a Kiskörútra.

A kereszteződéshez vezető úton a sáv felfestését egyértelművé kell tenni, a jobboldali sávba sávváltást kelljen végrehajtani (28. ábra):

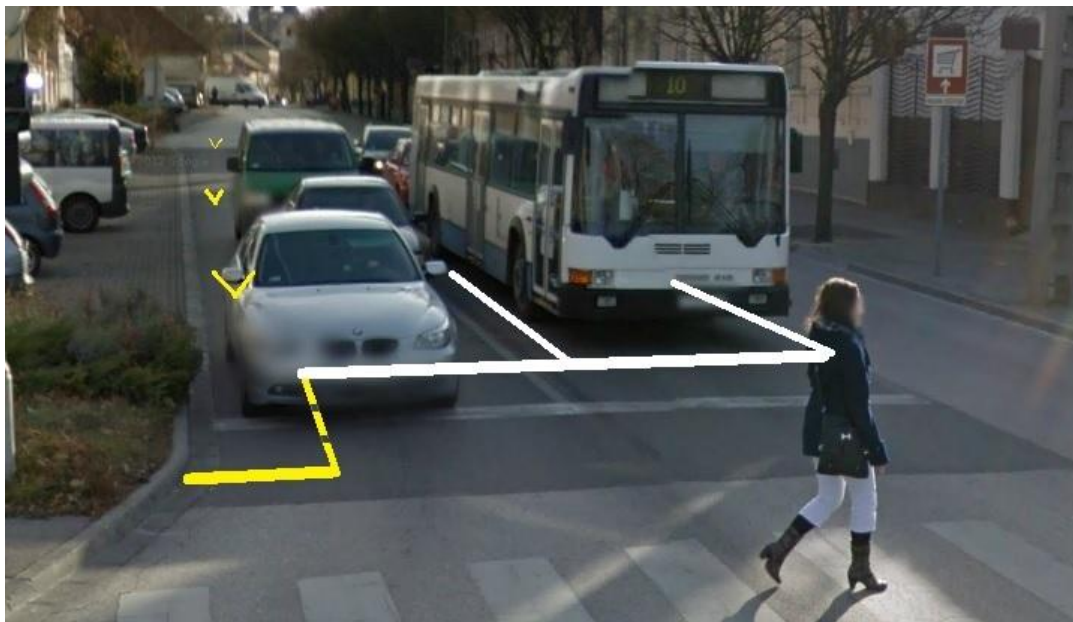
28. ábra: Sávváltásra irányító felfestések a Kápolna utcán



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.

A nagykörút kereszteződésénél a sávok újrafelosztásával nagyobb hely adható a kerékpározáshoz (29. ábra).

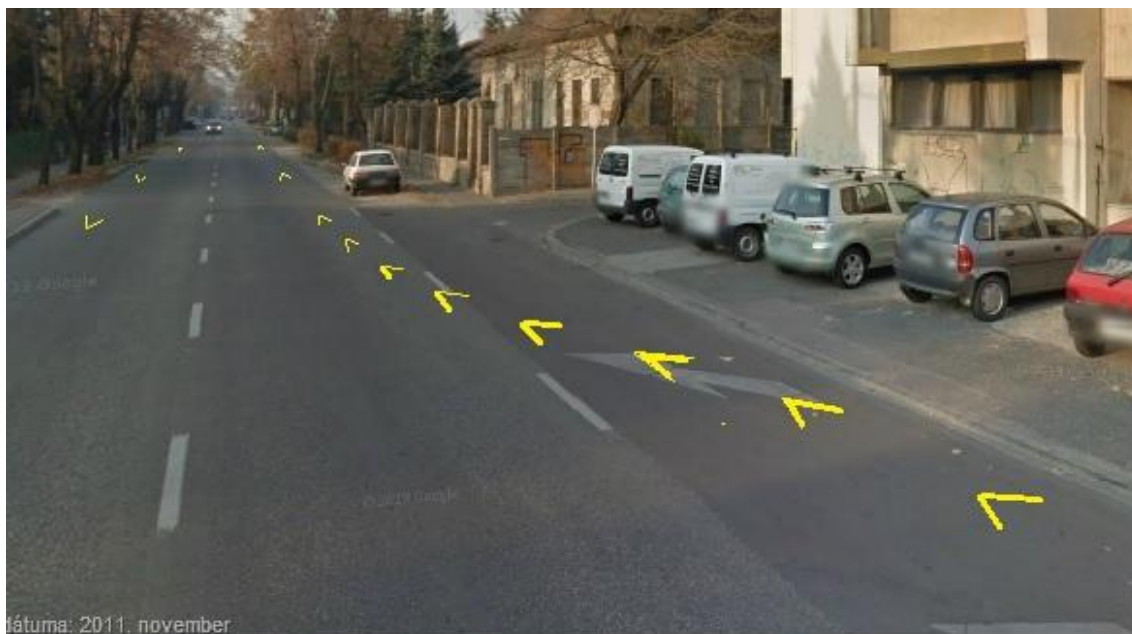
29. ábra: Sávok újrafelosztása a Kápolna utca Nagykörúti kereszteződésben



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.

Jelenlegi helyzet: külső 3,12 m/ belső 3,3 m. Javasolt: 3,67m/2,75m. A kerékpáros helyét a forgalomban kerékpáros nyom jelöli ki. A kerékpárost előre hozzuk a kereszteződésnél, így kihozzuk a mellette álló gépjármű holtteréből. A jobbra kanyarodók a kerékpárosokra figyelve fognak kanyarodni. A kerékpáros helyét a Kápolna utcán végig, illetve az Irinyi utca vagy a másik nyomvonal (Ady Endre utca - Balaton utca - Világ utca, stb.) közötti szűkebb részén kerékpáros nyom felfestésekkel javasolt kijelölni. A 30. ábrán látható jelzések csupán vázlatos jelölések, a végleges kialakítást az előírásoknak megfelelően, szakemberek bevonásával kell biztosítani.

30. ábra: Kerékpáros nyom az Irinyi utcán



Forrás: Magyar Kerékpáros Klub Kecskeméti Területi Szervezete, Google-Map felhasználásával 2014.

11.3. Kecskemét belterületének tervezett kerékpárút fejlesztései

Mercedes gyár megközelítése alternatív útvonalon

A 541. sz. út mentén, szintén az 54. sz. úti csatlakozásig kerékpárút építését javasoljuk. A körforgalmú csomópontban az 541. sz. út bal oldalán érkező tervezett kerékpárúti nyomvonalat a jobb oldalra vezetjük át, ahol a csomóponti ághoz csatlakozó, jobb oldalon vezetett párhuzamos szervízút segítségével vezetjük el a kerékpáros forgalmat egészen az 54. sz. útig (31. ábra). A kiépített kerékpárút a korábbi terveknek megfelelően az 54. sz. út alatt kerül átvezetésre, ahol csatlakozik az 54-es mentén kiépített kerékpárútba.

31. ábra: 541-54. sz. utak közötti javasolt kerékpárút



Forrás: Mercedes gyár megközelítése alternatív útvonalon RMT 2013.

54. sz. főúttal párhuzamos nyomvonalú kerékpárút kiépítése

Az 54. sz. főút kapacitásbővítése mellett az adott tervezési szakaszon a főúttal párhuzamos nyomvonalú kerékpárút kiépítése is a tervek között szerepel, amely csatlakozik a városföldi

készülő kerékpárútba (32. ábra). Ez a kerékpárút nagymértékben hozzájárul a biztonságos és akadálymentes kerékpározás megteremtéséhez a város eddig ellátatlan déli részében.

32. ábra: 54. sz. főúthoz tervezett kerékpárút



Forrás: Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT 2011.

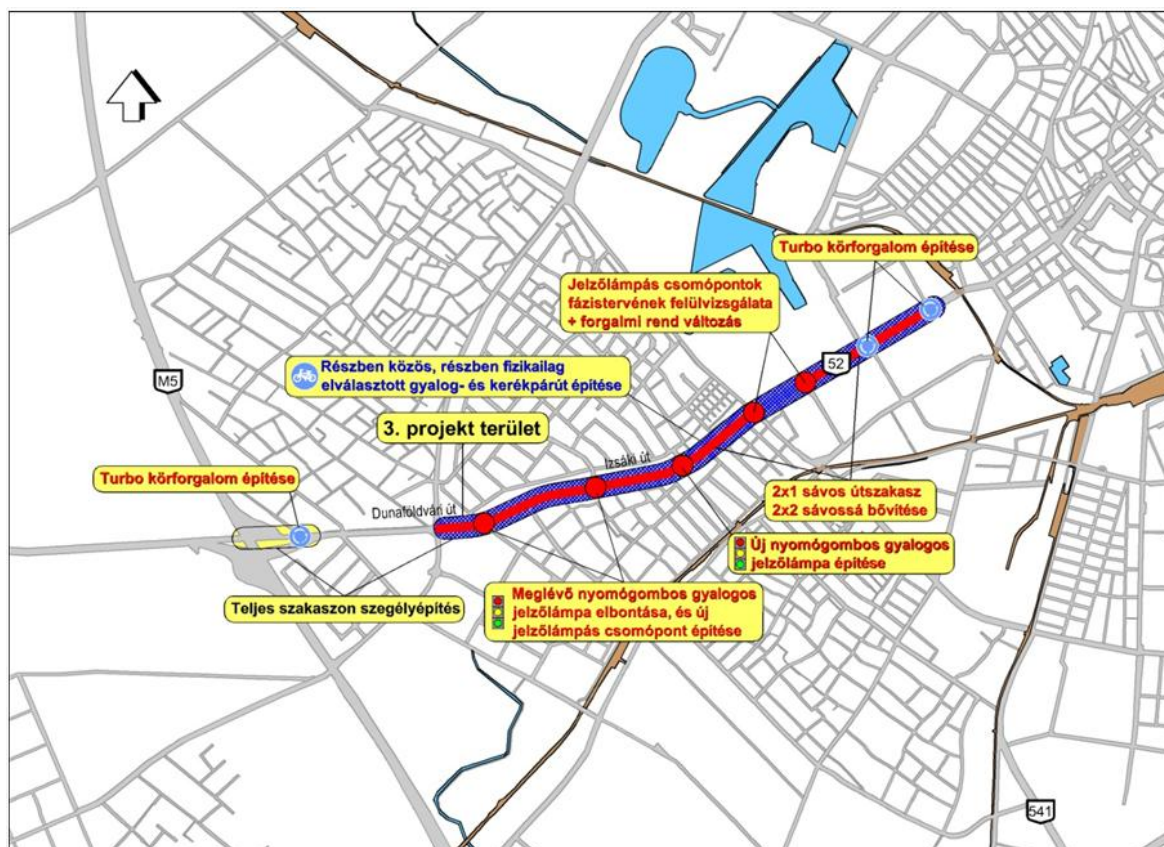
Izsáki út (52. sz. főút bevezető szakasza) fejlesztéséhez kapcsolódó kerékpárút fejlesztés

A tervezési szakasz az 52. sz. főút Marozsi dűlő –Izsáki út csomópontnál kezdődik és az Olimpia utca – Izsáki út csomópontot követően mintegy 160 m-rel fejeződik be. A teljes tervezési szakasz mintegy 3900 m hosszúságú.

A tervezési szakaszon a 2 x 1 forgalmi sávú útpálya 2 x 2 forgalmi sávossá történő átalakítása történik meg. A gyalogos és zöldfelületek rendezése is megtörténik, mint ahogyan, a teljes tervezési szakasz kerékpárúti kiépítése az útpálya jobb oldalán (33. ábra).

A kerékpáros közlekedés megoldása részben a már meglévő kerékpárút korszerűsítésével, részben a főúttal párhuzamos kialakítású, vegyes használatú útszakaszok kiépítésével, és kerékpáros közlekedésre történő kijelölésével történik, rendezve a csomóponti átvezetéseket is.

33. ábra: Izsáki út kapacitásbővítéséhez kapcsolódó tervezett kerékpáros fejlesztés



Forrás: Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT 2011.

Nagykörút ütemezett fejlesztése kerékpárút építéssel

A Szolnoki úti csomópontban a terv figyelembe veszi a Közlekedés Kft. által kidolgozott mélygarázs kijárat csatlakozást. A csomópontban új gyalogátkelőhelyek és kerékpáros átvezetések készülnek, itt kerül átvezetésre a Nagykörút ellenkező oldalára a kerékpárút (34. ábra).

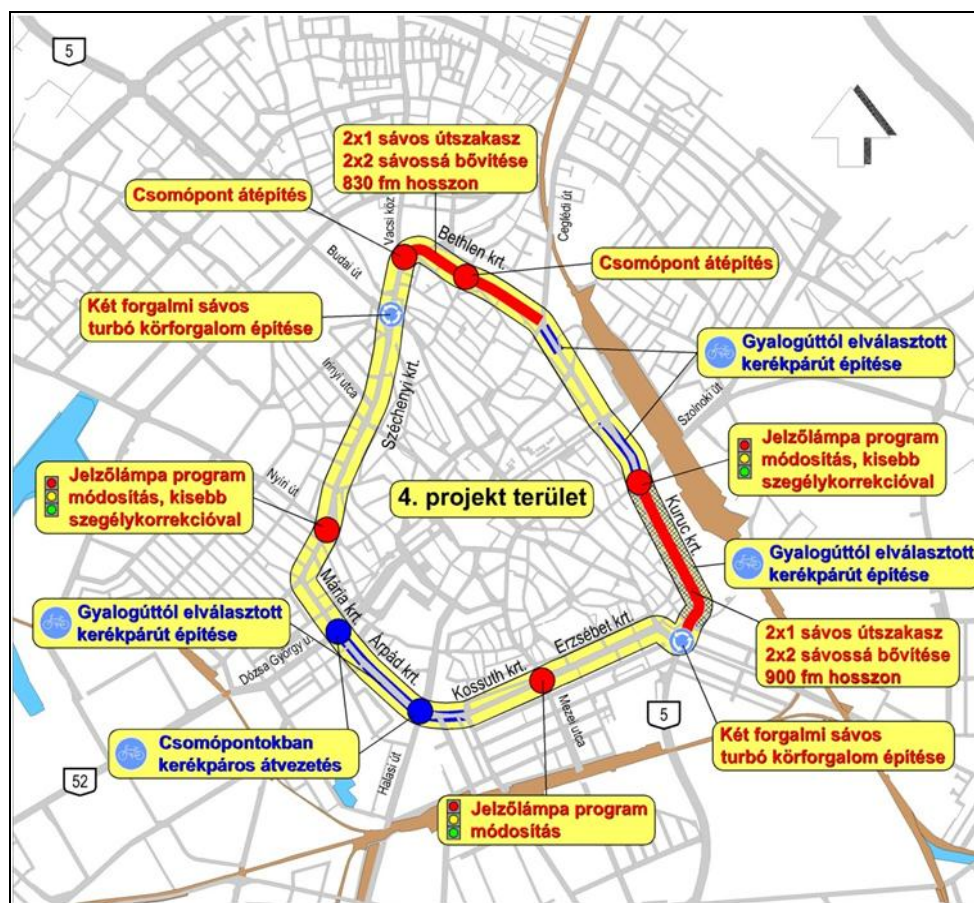
A Csáktornyai utcánál szintén új gyalogátkelőhely és kerékpárút átvezetés készül. A Csáktornyai utcán érkező kerékpárút itt csatlakozik a Kuruc körúton járdán érkező kerékpárúthoz, innen a Liliom utcán halad tovább.

A **Bethlen körút** tervezett szakaszán kerékpárút építése tervezett, mely a gyalogúttól elválasztott módon épül meg, s csatlakozik a Vasútkertben már kialakított kerékpárúthoz, illetve a kuruc körút újonnan kialakítandó kerékpárútjához

A **Kuruc körúton** a kerékpárosok közlekedése a Szolnoki út – Csáktornyai út között a belváros felőli oldalon a betonelemes járdától elválasztva, aszfalt burkolatú kerékpárúton

bonyolódik. A kerékpárút szélessége 2,25 m, mellette a járdaszélesség változó az adottságoktól függően 1,50 – 1,70 m. A kerékpárút és az útpálya között 1,0 m széles biztonsági sáv húzódik, ebben helyezhetők el a közvilágítási oszlopok is. A tervezési szakasz két végén a csomópontokban létesülő új gyalogátkelőhelyek mellett átvezetésre kerülnek a kerékpárosok, itt csatlakoznak a város kerékpáros úthálózati elemeihez.

34. ábra: Nagykörúthoz kapcsolódó tervezett kerékpáros fejlesztések



Forrás: Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT 2011.

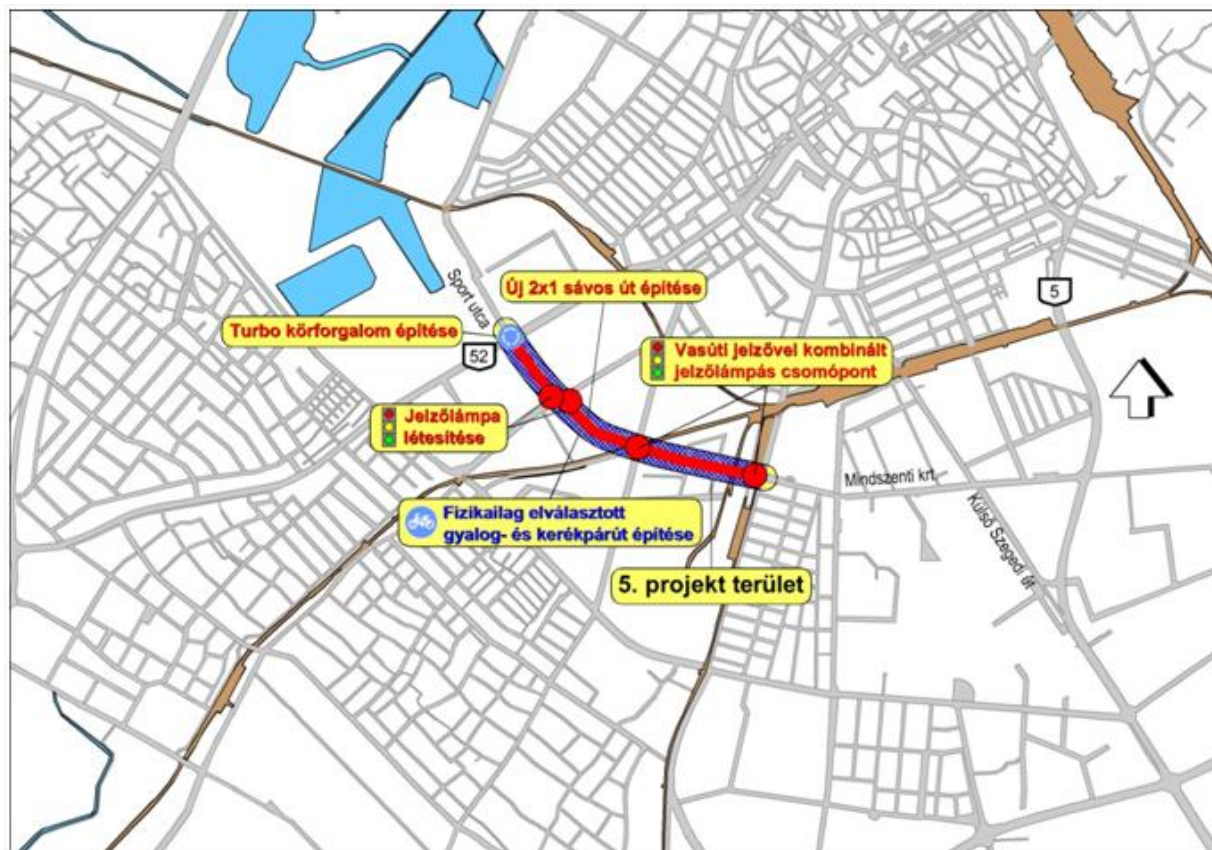
541. sz. út (52. sz. főút – Halasi út között) kiépítésével párhuzamosan épülő kerékpárút

A teljes tervezési szakasz mintegy 1600 m hosszúságú, melynek teljes tervezési szakaszán elválasztott gyalogos és kerékpárút épül. A fejlesztési elképzelések a 35. ábrán láthatók.

A gyalogosközlekedés közforgalmi létesítményeinek tervezése, az ÚT 2-1.203:2010. sz. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, valamint a tervezési diszpozícióban foglaltak szerint történik a keresztmetszet meghatározása. Ezek alapján a forgalmi sávok szélessége az 541. sz. főúton 3,50 m, Az elválasztott gyalogos és kerékpárút szélessége útszegély mellett 4,50 m, zóldsáv mellett vezetve 3,50 m.

Az 541-es út Izsáki út – Halasi út közötti szakaszán járdán vezetett elválasztott gyalog- és kétirányú kerékpárút épül. A kerékpáros átvezetések a teljes útvonalon biztosítottak.

35. ábra: 52. sz. főút – Halasi út közötti tervezett kerékpárút nyomvonala



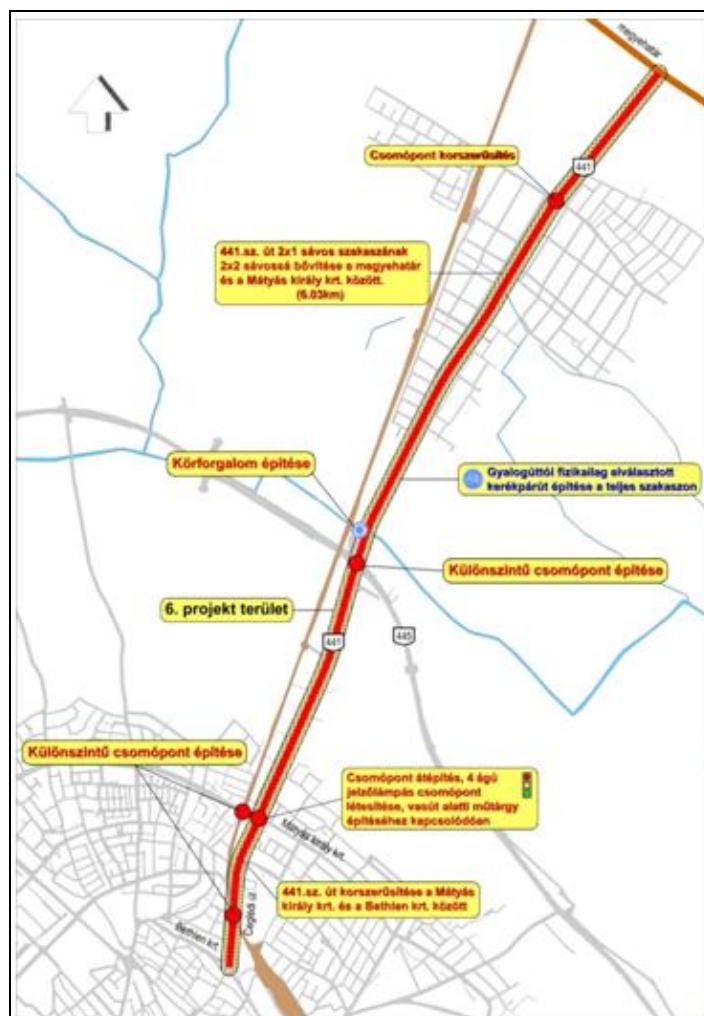
Forrás: Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT 2011.

441. sz. főút fejlesztése (+Ceglédi úti műtárgy), a hozzá tartozó kerékpárúttal

A Ceglédi út, a 441. sz. II. rendű országos főút, Kecskemét legnagyobb forgalmú sugárirányú útvonala. Ez az útvonal biztosítja a Nagykőrös – Cegléd – Szolnok és a Belváros között az összeköttetést, valamint az 5. sz. főút felé is.

A projekt keretében az útvonal négysávosná történő átépítése készül el a megyehatár (ténylegesen a tervezett M8 gyorsforgalmi út) és a Mátyás király körút között. E mellett a Mátyás király körút és a Nagy Lajos király körút kerül összekötésre, vasút alatti műtárggyal, valamint a Ceglédi vasútvonal alatt kerül a Ceglédi út átvezetésre műtárggyal (36. ábra). Mind a két esetben a gyalogosok és kerékpárosok átvezetése a meglévő szintbeli vasúti átjáróban (Mátyás király körút és a Nagy Lajos király körút között a Vaspálya utcában) marad csak az ő számukra, közút nélkül. A teljes tervezési szakasz mintegy 7300+500 m hosszúságú.

36. ábra: 441. sz. főút kerékpáros fejlesztése



Forrás: Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása RMT 2011.

A kerékpárosok és a gyalogosok a 140-es sz. vasútvonalat szintben keresztezik, mert így nincs számukra vesztes magasság, olcsóbb a műtárgy, jobb számukra a levegő minősége, a zaj és rezgés szempontjából is.

A gyalogközlekedés közforgalmi létesítményeinek tervezése, az ÚT 2-1.203:2010. sz. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, valamint a tervezési diszpozícióban foglaltak szerint történt a keresztmetszet meghatározása. A tervezési területen a kerékpárút szélessége változó, 2,00-3,00 m közötti, kialakítása a gyalogúttól fizikailag elválasztva történik meg a teljes szakaszon.



Petőfi Sándor utca, Kiskörút kerékpárút fejlesztései

A KÖZOP–5.5.0-09-11-2012-0007 azonosítószámú „Kecskemét Város Intermodális pályaudvar és közösségi közlekedés fejlesztése - tervezés, engedélyezés” című projekt keretében a tömegközlekedés előnyben részesítéséhez kapcsolódóan kidolgozott tanulmányterv részét képezi a Petőfi Sándor utca, továbbá Gáspár András – Hornyik János – Koháry István körútszakasz kerékpáros közlekedésének a kialakítása. A tanulmányterv szerint a Petőfi Sándor utca páros oldalán kerékpáros közlekedést is biztosító autóbusszsáv, míg az említett körútszakaszon a forgalmi és autóbusz sávok mellett mindkét forgalmi irányban kerékpársáv létesül. A körútszakasz átépítésével a kerékpáros közlekedés területén két, jelenleg kritikus útszakasz közlekedése jelentősen javulhat. Egyrészt a Petőfi Sándor utcán vezetett egyoldali kerékpárút mellett a páros oldali járdán történő kerékpáros közlekedés megszüntethető, másrészt a Főtér kerékpáros forgalma csökkenthető. Ez utóbbihoz azonban a Kiskörút déli szakaszán is szükséges a biztonságos kerékpáros közlekedés kialakítása.

12. A térségi kerékpáros infrastruktúra jellemzői, hálózatba szervezésük bemutatása

12.1. A meglévő térségi kerékpárút-hálózat

Kecskemét térségében a kerékpárutak minősége jobb, mint a város legtöbb szakaszán (ld. pl. Budai út, Szolnoki út; 37. ábra). A többségük az elmúlt években épült ki, mint pl. a 441-es út mentén Katonatelep és Nagykőrös között (amely részét képezi az OTrT-ben szereplő Országos Kerékpárút-törzshálózatnak), vagy a 44-es út mellett Nyárlőrinc irányába (38. ábra).

37. ábra: Kerékpárút a Szolnoki úton



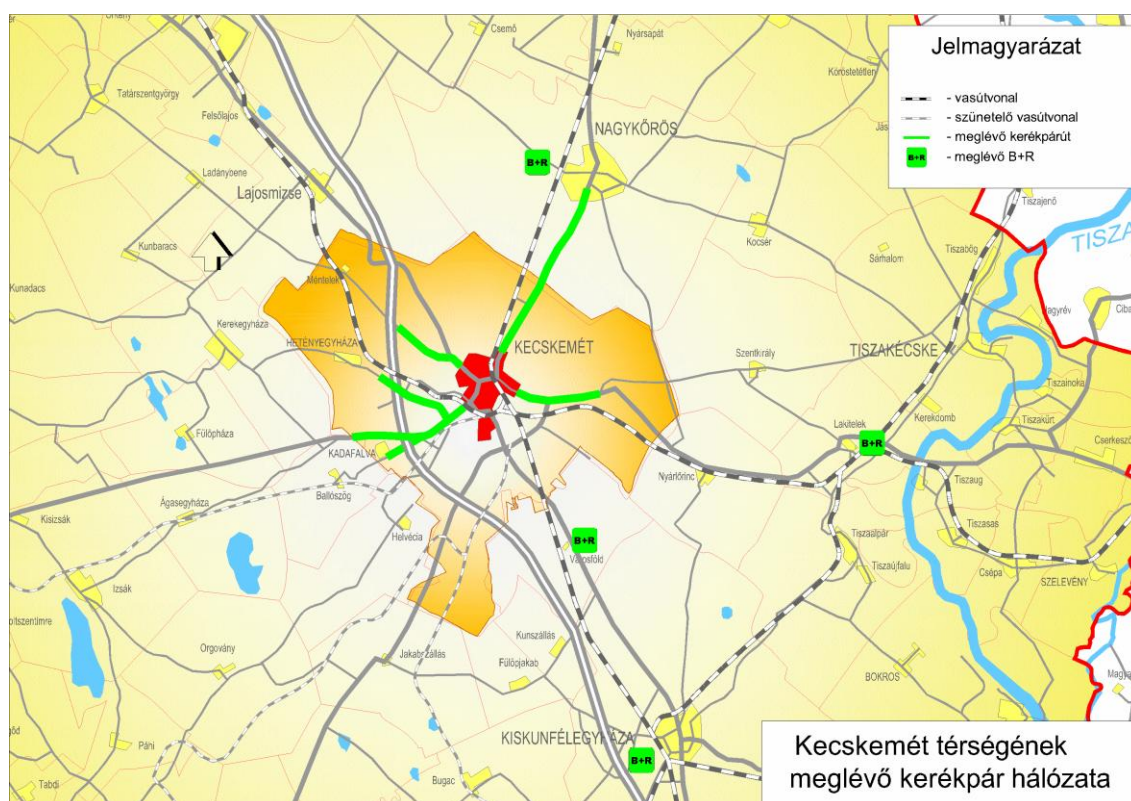
38. ábra: Kerékpárút a 44-es út mentén Nyárlőrinc felé



Azonban a **térségi kapcsolatok hiányosak**, kiépített kerékpárutak csak Kadafalva és Nagykőrös irányába épültek. Akadályoztatás nélkül pedig csak Nagykőrös érhető el kerékpárúton. A Kadafalvi úton az M5-ös felüljárón nincs kerékpáros átvezetés, mint ahogy Méntelek és Hetényegyháza irányok esetében sincs.

Kecskemét városi kerékpárút hálózatahoz hasonlóan a térség északi és nyugati területe ellátottabb kerékpáros infrastruktúra szempontjából, ugyanez a déli területeken ma még teljesen hiányzik. Ezen a helyzeten változtathat a Kecskemét-Városföld között létesítendő kerékpárút, melynek építése 2014 tavaszán elkezdődött, így várhatóan az év végére készen lesz az az összeköttetés, melyen keresztül Városföld lakói biztonságosan érhetik el a déli iparterületek munkahelyeit. A keleti térségben csak a 44-es főút mentén épült kerékpárút, azonban az is véget ér Nyárlőrinc előtt, így térségi szerepe még nem meghatározó (39. ábra).

39. ábra: **Meglévő térségi kerékpárút hálózat**



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

12.2. Egyéb kerékpárforgalmi létesítmények

Kecskemét kedvezőbb térségi elérhetőségének biztosításában nem csak a közút- és a kerékpárút-hálózat fejlesztésének van kiemelt szerepe, hanem az elővárosi tömegközlekedés feltételeinek javításának is. Ebben nagy szerepe lehet Kecskemét környezetében elhelyezkedő

településeken kialakított **B+R** (bike and ride) **parkolóknak** és a vasúton történő kerékpár szállítási lehetőségeknek, melyek sokat fejlődtek az elmúlt években. Ezek nem csak az adott településen ösztönözhetik a tömegközlekedési eszközök használatát, de Kecskemét közútjait is tehermentesíthetik az egyre növekvő gépjárműforgalomtól.

Sajnos egyelőre az említett B+R parkolók csak kis számban találhatók meg a környező települések vasútvonalai mentén. A 142-es vonal (Budapest-Dabas-Lajosmizse-Kecskemét) mentén például teljesen hiányzik a B+R hálózat, holott ebből az irányból is jelentős számú napi ingázót regisztrálhatunk a forgalom felvételi adatok alapján. A 145-ös vonalon (Szolnok-Tiszaújváros-Lakitelek-Nyárlőrinc-Kecskemét) is csak Lakitelken van kialakítva egyszerű, fedetlen kerékpár tárolási lehetőség (40. ábra), pedig a háttérfeltételek javításával – ha lassan is, de – értékelhető eredmények születhetnének az elővárosi közösségi közlekedés utas számainak növekedésében.

40. ábra: B+R Lakitelek állomáson



A legjobban ellátott vasútvonal B+R szempontból a Cegléd-Szeged közötti 140-es vonal. Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán komoly kihasználtsággal üzemelnek a kerékpáros parkolók, még a kora tavaszi és a késő őszi évszakok idején is (41. és 42. ábrák). Ezek a példák is szemléletesen mutatják, hogy megfelelő kiépítettség esetén, jelentős eredmények érhetők el a kerékpáros és kapcsolódó tömegközlekedési eszközök használatának növelésében.

41. ábra: B+R Nagykőrös állomáson



42. ábra: B+R Kiskunfélegyháza állomás mellett



12.3. A térségi kerékpáros-hálózat bővítési lehetőségei

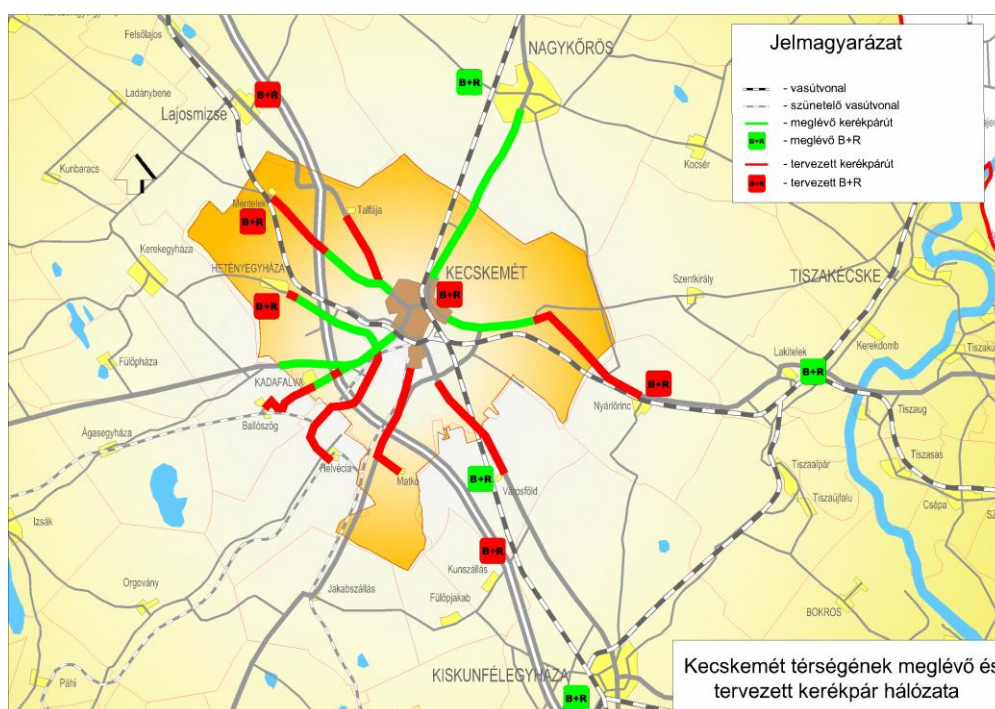
A térségi kerékpáros hálózat fejlesztésével kapcsolatos követelményeket az alábbiakban lehetne összefoglalni:

- Összefüggő, lehetőleg magas szolgáltatási színvonalon kiépített úthálózat álljon rendelkezésre, amely a lakott területen kialakított kerékpáros hálózathoz kapcsolódik;

- Lakott területen kívüli kerékpárforgalmi nyomvonal elemei elsősorban a közúti forgalomtól elválasztott kerékpárutak, kiszolgáló- és szervíz utak, mezőgazdasági, erdészeti, vízügyi utak, illetve olyan kisforgalmú utak hálózatából tevődjen össze, amelyeken a kerékpározás a közúti forgalommal közös felületen biztonságosan megvalósítható.

Kecskemét foglalkoztatási (déli ipari területének (Mercedes és beszállítói, Knorr-Bremse), keleti ipartelep (Phoenix Mecano, MAG, Hilti) illetve a Kadafalva-Heliport ipari fejlesztéseknek (pl. Bosal) köszönhetően), kereskedelmi és szolgáltatási szerepkörének növekedésével párhuzamosan – egyéb közlekedésfejlesztési beruházások mellett – igény mutatkozik a korszerűen kiépített kerékpáros infrastruktúra bővítésére, melynek legfőbb elemeit a 43. ábra mutatja be.

43. ábra: Javasolt térségi kerékpáros hálózat



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

Kecskemét déli térségében teljesen hiányzik a térségi (elővárosi) kerékpárút-hálózat. Kecskemét várostól max. 10 km-re elhelyezkedő településeknél (pl. Helvécia, Ballószög, Városföld, Nyárlőrinc, Szentkirály) élvezhet prioritást a kerékpár, hiszen egy oda-vissza út során egy nap 20 km a felső határ, amit a kerékpáros még túlzott igénybevétel nélkül elvisel. Erre hívták fel a figyelmet a háztartástatistikai felmérések is, melyek a közlekedési szokásokat mérték fel a különböző távolságok megtételének függvényében (4. táblázat).

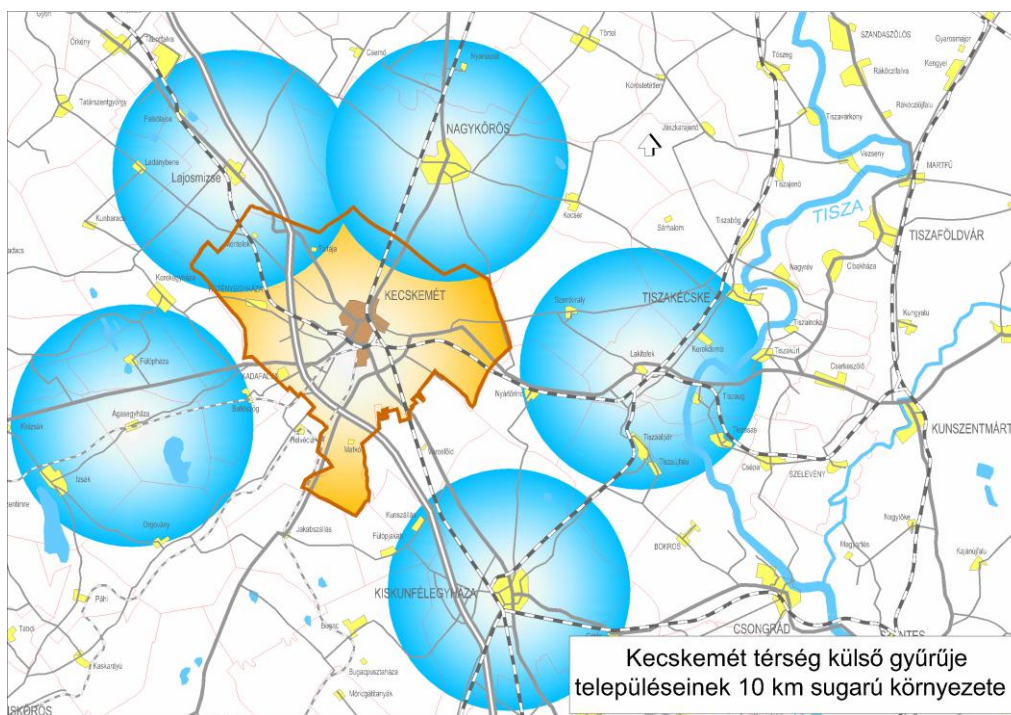
4. táblázat: A helyváltoztatások közlekedési módok alapján távolságok függvényében

Helyv. Mód	Távolságosztályok (%)								
	0-1 km	1-2 km	2-3 km	3-4 km	4-5 km	5-7,5 km	7,5-10 km	> 10 km	Σ
Szvk vezető	13,86	12,32	18,76	14,06	12,34	12,77	7,85	8,03	100
Szvk utas	14,46	15,38	16,55	13,40	10,89	11,50	9,95	7,88	100
Tömegközl.	8,47	11,73	20,50	17,32	9,96	13,04	8,45	10,54	100
Kerékpár	32,11	22,34	20,82	8,73	8,30	5,81	0,79	1,11	100
Gyalog	70,74	20,94	5,58	1,45	0,52	0,41	0,12	0,24	100
Σ	32,57	16,17	14,84	10,15	7,59	8,14	5,12	5,42	100

Forrás: MT 2011.

Ennél nagyobb távolságra eső, Kecskemét térségének külső gyűrűjét alkotó települések esetén (44. ábra) azonban felértékelődik a vasút szerepe, a kerékpározás iránti igény csökken (10 km-nél távolabb eső településről történő kerékpározás napi több mint 20 km megtételét jelenti). Ide értendő pl. Nagykőrös, Lajosmizse, Lakitelek, Kiskunfélegyháza.

44. ábra: Kecskemét térség külső gyűrűje településeinek 10 km sugarú környezete



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

A 10 km-nél nagyobb távolságok esetén célszerű a vasúton, illetve a vasúti megállóhelyeken, állomásokon megteremteni a kerékpár szállítási, illetve tárolási lehetőségeket. Javasolt B+R parkolók építése mind a három személyforgalommal rendelkező vasútvonal mentén elhelyezkedő településeken, településrészekben (pl. Lajosmizse, Nyárlőrinc, Méntelek, Hetényegyháza). A 142-es és 145-ös vonalon javasolt kerékpárszállításra alkalmas kocsik közlekedtetése.

12.4. Tervezett kerékpárút építések Kecskemét környezetében

Kecskemét-Nyárlőrinc kerékpárút

A 44.sz. főút mentén vezetett kerékpárút jelenleg a 4622.j. úti csomópontig épült meg. A kerékpárút továbbvezetésére engedélyezési, illetve egyesített tervek készültek. A Kunság-Út Kkt. által készült tervben a 14km szelvénytől a 22,5km szelvényig készült el a kerékpárút terve. A hiányzó kerékpárúti szakasz megépítésével, Kecskemét –Lakitelek viszonylatában összefüggő kerékpárút-hálózat épül ki, amely mind a hivatásforgalmi kerékpározás, mind pedig turisztikai forgalom szempontból jelentős előrelépés lehet, hiszen a fejlesztés a kerékpár törzshálózat részét képező szakaszt érinti.

A projekt keretében, a teljes tervezési szakaszon, a meglévő keresztszelvényi elrendezés mellé a 44.sz. út jobb oldalára épülne a 2 sávós kerékpárút a 8+700 km szelvény és a 16+000 km szelvény között (45. ábra).

45. ábra: A 44. sz. főút melletti kerékpárút fejlesztése



Forrás: A Kecskemétet Lakitelekkel összekötő, a 44-es számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának megépítése... RMT 2013.

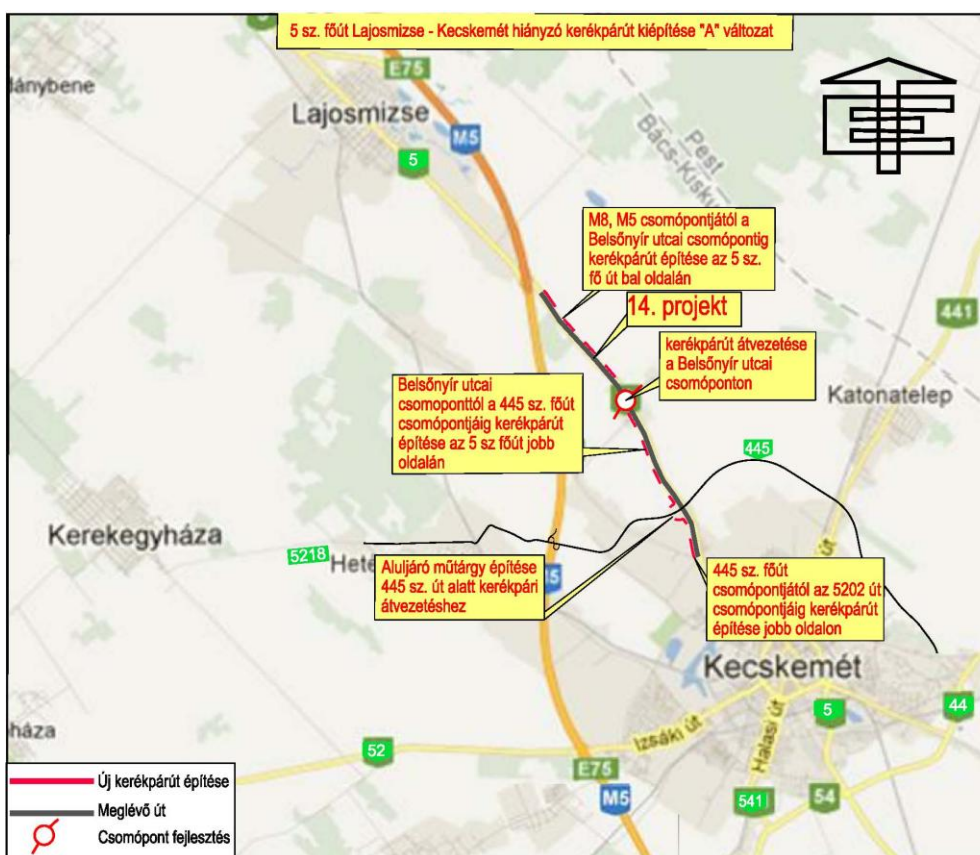
Kecskemét-Lajosmizse kerékpárút

A fejlesztés a kerékpár törzshálózat részét képező 5. sz. főút mentén vezetett hiányzó kerékpárúti szakaszt érint (46. ábra).

Az 5. sz. főút mellett bal oldalon a 72+700 km szelvényig található meglévő kerékpárút. A 73+000 szelvénytől M8 autópálya csomóponton át a 74+870-es szelvényig a nyomvonal továbbvezetése engedélyezési terv szintjén biztosított (UTIBER – TURA TERV Konzorcium). A 445. sz. út és az 5. számú főút csomópontja is engedélyezési terv szintjén elkészült (UVATERV Zrt.). A csomóponton történő átvezetést a tervezett állapottal összhangban kell átvezetni.

A nyomvonal a 74+870-es szelvénytől a hiányzó nyomvonal kiegészítését tartalmazza, ezáltal Lajosmizse elérhetővé válik Kecskemétről kerékpárral. A kiválasztott projektben, a tervezett kerékpárút a tervezési szakasz kezdetétől a jelzőlámpás csomópontig az út bal oldalán halad mintegy 3500m hosszon a jelzőlámpás csomópontnál pedig átvezetésre kerül a jobb oldalra.

46. ábra: Kecskemét – Lajosmizse tervezett kerékpárút



Forrás: A Kecskemétet Lajosmizsével összekötő, az 5. számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának megépítése RMT 2013.

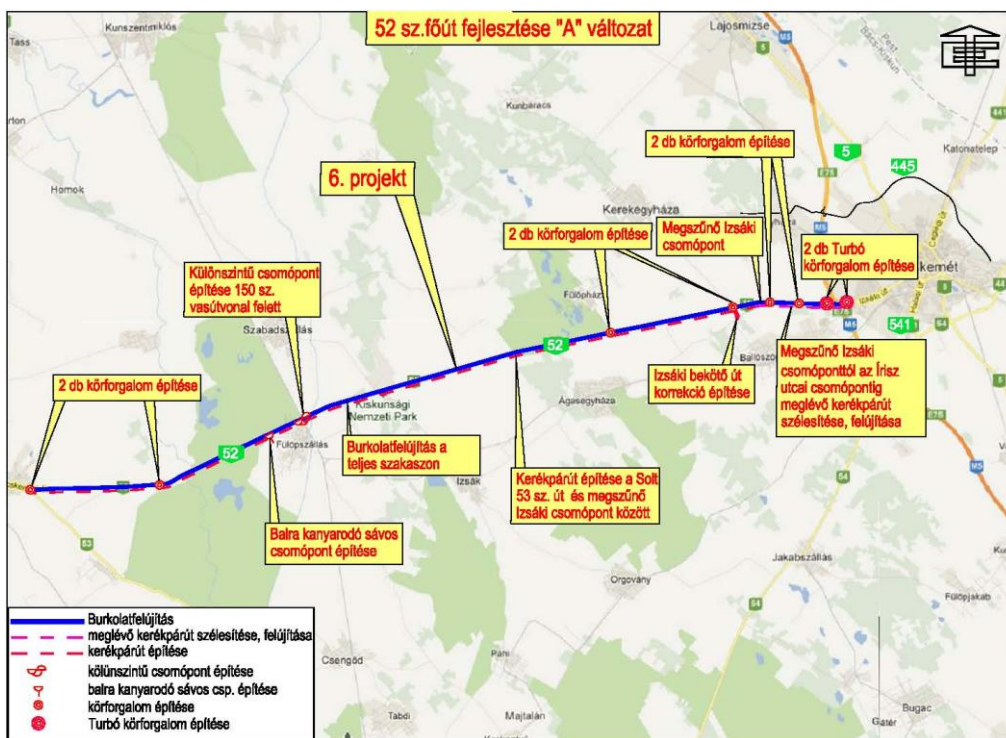
A tervezett 445. sz. út csomópontjánál a kerékpárutat rávezetésre kerül a csomóponti tervekben szereplő jobb oldali földútra. A földút végén a kerékpárutat folytatva a 445. sz. út töltése alatt kell átvezetni. Az átvezetés után a kerékpárút ismét a tervekben szereplő jobb oldali földúton halad, majd a földút végétől a tervezési szakasz végéig az 5. sz. főút jobb oldalán helyezkedik el.

Kecskemét-Solt kerékpárút

Az 52. sz. út felújításához kapcsolódóan a teljes tervezési szakaszon (3,774 - 51,170 km között), párhuzamosan vezetett kerékpárút kerül betervezésre, összekötve a Solt és Kecskemét belterületéről induló kerékpárutat (47. ábra). Az M5 autópálya csomópontján is átvezető kerékpárút az Izsáki 5301.j. bekötőútig vezet, ahol a meglévő terepen vezetett kerékpárút, felújításra illetve szélesítésre kerül, és a továbbépítést követően új kerékpárút vezet egészen Soltig, a baloldalon.

Az 5217. jelű út csatlakozásai kanyarodósávós csomópontként épülnek ki. A párhuzamos kerékpárút az 52. sz. főúttal párhuzamosan, a tervezett műtárgyon kerül átvezetésre. Az 5305.j. út Hartai csomópontja, háromágú körforgalmú csomópontként épül át, a meglévő buszbőlpár megfelelő elhelyezésével, illetve kerékpárúti átvezetéssel. Az 52. sz. út korszerűségi felülvizsgálatához tartozó utolsó csomópont az 521. sz. Solt északi elkerülő út tervezett körforgalmú csomópontja. A beavatkozás részeként a tervezet körforgalmú csomópont mellett a párhuzamos kerékpárúti átvezetés kialakítása a feladat, amely az 53. sz. út felé vezető déli ágon kerül átvezetésre. A projekt zárásaként, a kerékpárút a jelenleg meglévő 53. sz. úti csatlakozásig vezet, ahol a Solt belterületén átvezető kerékpárúthoz csatlakozik, biztosítva ezáltal a Kecskemét-Solt közötti kerékpárúti kapcsolatot.

47. ábra: Az 52 sz. főút mentén tervezett kerékpárút fejlesztés



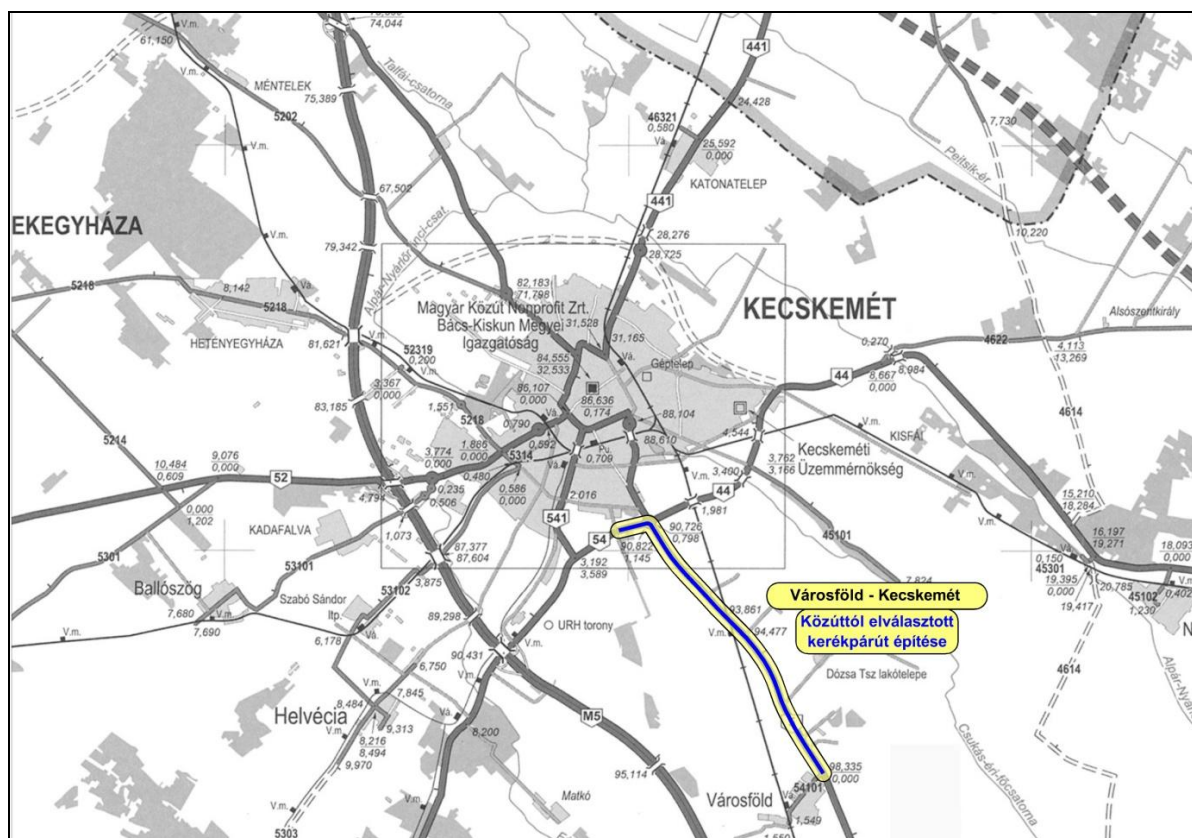
Forrás: Az 52. sz. főút 11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítése és korszerűségi felülvizsgálata RMT 2013.

Kecskemét-Kiskunfélegyháza kerékpárút

Az 5. sz. főút mentén, Kecskemét város térségi kerékpáros hálózat fejlesztési koncepciójának megfelelően, Kecskemét és Kiskunfélegyháza között kerékpárút építését tervezi.

Ennek első fázisaként 2014 tavaszán a **KÖZOP-3.2.0/c-08-11-2011-0007 azonosító számú projekt** keretén belül indul a Kecskemét és Városhőd közötti kerékpárút kivitelezése, mintegy 9300 méter hosszan (48. ábra). A megvalósuló kerékpárút a Búzakalász utcáról 500 méter hosszan indul majd, 900 méter hosszan érinti az 54-es utat, majd az 5-ös főúton halad Városhődig, ahol az utolsó 150 méteres szakasz a bekötő úttal párhuzamos lesz.

48. ábra: Kecskemét és Városhőd között tervezett kerékpárút nyomvonala



Forrás: Kecskemét térségi kerékpáros hálózatának fejlesztése, MT 2011.

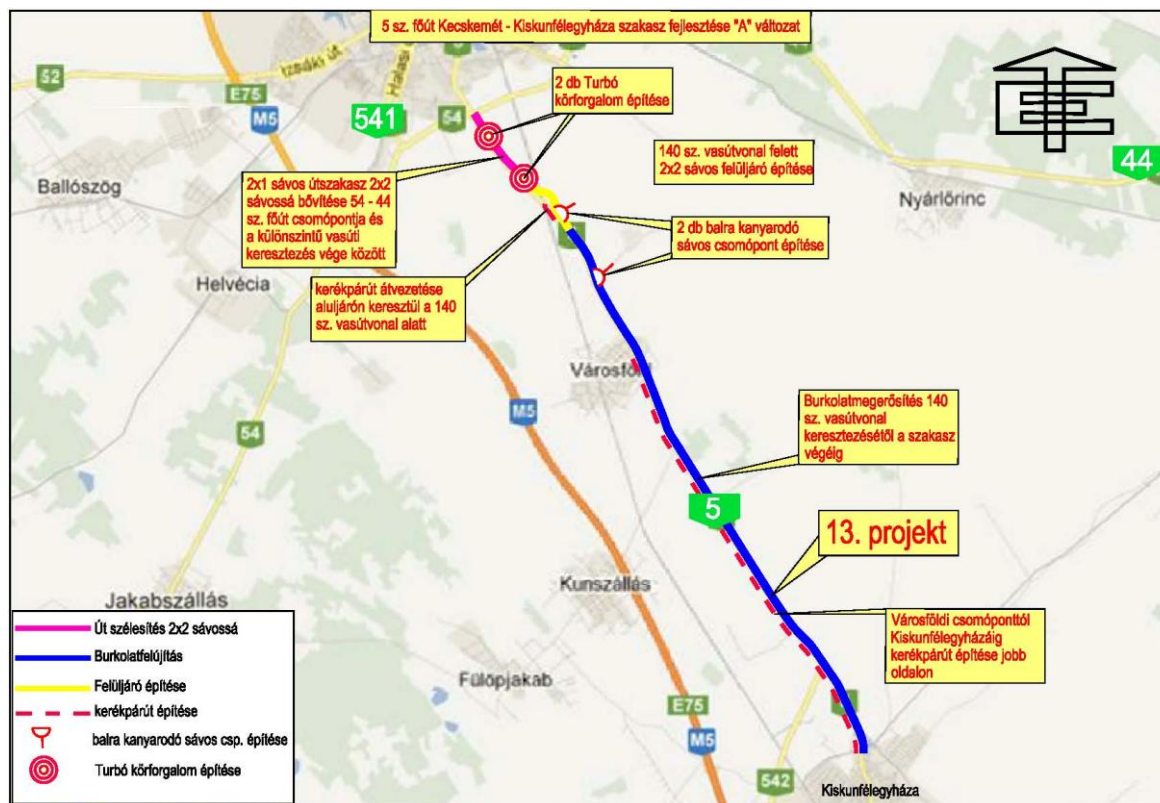
Az ÚT 2-1.201:2008. sz. Közutak tervezése c. Útügyi Műszaki Előírás, az ÚT 03.04.11.2010. sz. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Előírásban foglaltak szerint történt a keresztmetszet meghatározása. Ezek alapján a kerékpárút szélessége 2,50 m, mely magában foglalja a kétoldali felfestést is. A kerékpárút mindkét oldalán 1,0-1,0 m széles földpadka készül.

A kerékpárút a jelentős tehergépjármű forgalom és forgalombiztonsági okok miatt a Búzakalász utca – 54-es főút – Daimler út csomópontban külön szintben, aluljárón keresztezi a Daimler utat, majd csatlakozik a meglévő, Búzakalász utca – Daimler úton haladó kerékpárúthoz. Az 54-es út mentén a 54-es főút 2x2 sávossá bővítését figyelembe halad a déli oldalon, majd elérve az 54-es és az 5-ös főút csomópontját, tovább vezet déli irányba az 5-ös főút mentén. Szintben keresztezi a Daimler új bekötőútját illetve a 140-es vasútvonalat. Városvölgy bekötőútjánál ér véget a kerékpárút, ahonnan az úton lehet kerékpározni, amit kerékpáros nyom hangsúlyoz.

Jelen projekt mintegy kiegészíti a kivitelezési fázisban lévő Kecskemét-Városvölgyi kerékpárút beruházást. A Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése projekt keretében tervezett 5. sz. főút felújításával párhuzamosan az út jobb oldalán 12,6 km hosszban kerékpárút kialakítása valósulna meg Városvölgy és Kiskunfélegyháza között (49. ábra).

A hiányzó kerékpárúti szakasz megtervezésével a Kecskemét és Kiskunfélegyháza közötti 5. sz. út, forgalombiztonsági szempontból jelentős javulást hozhat.

49. ábra: Városvölgy és Kiskunfélegyháza között tervezett kerékpárút nyomvonala



Forrás: 5. sz. főút Kecskemét – Kiskunfélegyháza közötti szakasz felújítása, hiányzó kerékpárúti szakasszal együtt RMT 2013.

12.5. Vizsgálandó térségi kerékpárút-hálózati szakaszok

Kecskemét-Kerekegyháza, Kerekegyháza 52. sz. főút közötti kerékpárút fejlesztése

A tervek szerint az 5218. j. út burkolata a teljes szakaszon felújításra kerül, és az 5214. j út Kerekegyházi csomópontjában körforgalmi csomópont kerül kialakításra. Kecskemét belterületi szakaszától egészen Hetényegyháza határáig az út mellett vezetett meglévő kerékpárút felújításra kerül. A Hetényegyháza külterületi szakasza, és az építendő körforgalmú csomópont között kerékpárút épül.

Ehhez kapcsolódóan érdemes lenne vizsgálni az 5214. j. út, a tervezett körforgalom és a fejlesztendő 52. sz. főút közötti felújítandó útvonallal párhuzamos kerékpárút kiépítésének lehetőségét (50. ábra).

50. ábra: Kecskemét-Kerekegyháza-52. sz. főút között tervezett kerékpárút nyomvonala



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése Döntéshozó tanulmány – helyzetértékelés 2012.

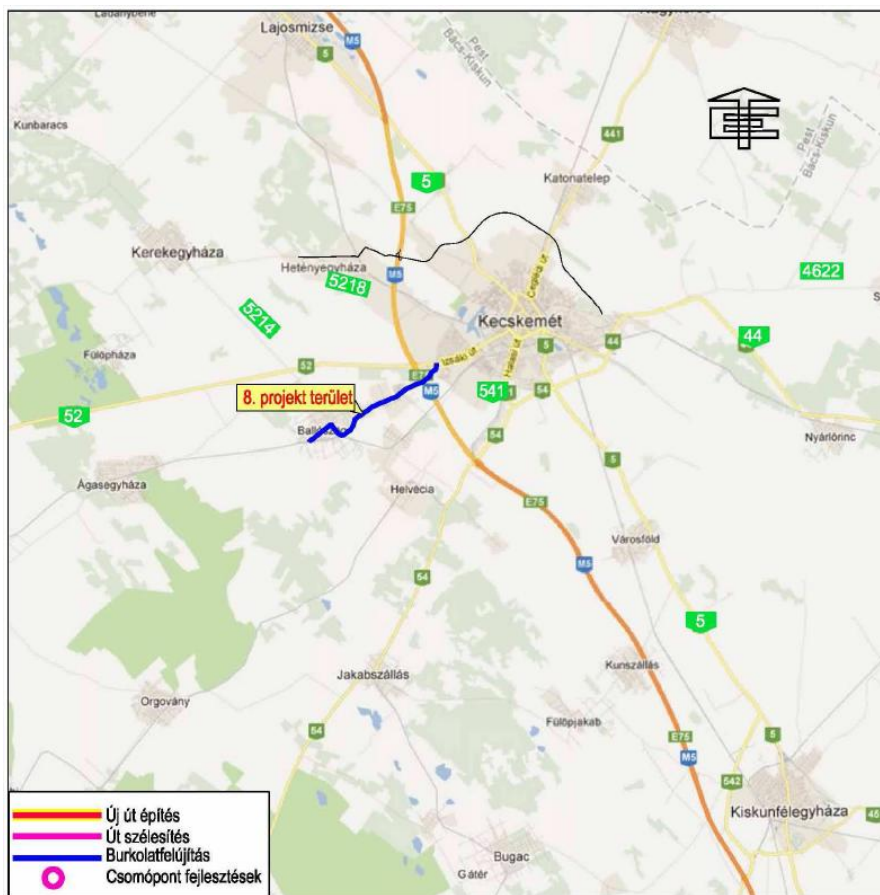
Kecskemét-Ballószög kerékpárút fejlesztés

A vizsgált 53101 j. út 2x1 sávossal, az 52.sz főút 3,774 km szelvényéből indul és 7, 680 km hosszú. Ballószög település előtt a település fejlődésével együtt az 53101. j. utat érintő átkötés

került kialakításra, az út áthidalt elkerülő része (4,7-6,4 km között) már kevésbé forgalmas, burkolat állapota azonban leromlott, ezért felújítása indokolt. Az út korszerűsítésével párhuzamosan valósulhatna meg a kerékpárút fejlesztés. Az 53101 j. utat a kezdőszelvényétől 2,4 km hosszan Kadafalváig meglévő kerékpárút kíséri. Ezen szakaszon belül az M5 autópálya aluljáró hídjánál szakad meg a kerékpárút. A felüljáró műtárgyon nincs kerékpárúti átvezetés. Az M5 autópálya keresztezés előtt új építésű gyalogosforgalmat bonyolító járda mellett 2,0 m széles a kerékpárút. Az M5 ap. keresztezését követően pedig 1,5 m széles jó minőségű kerékpárút vezet.

Tervezett projekt a meglévő 53101. j út 6800m hosszon történő felújítását, buszöblök létesítését, illetve a hiányzó kerékpárúti szakaszok 4500 m-en történő megépítését foglalná magába. A kerékpárúti fejlesztés, amely a város közlekedésfejlesztési koncepciójában szerepel, az M5 autópálya keresztezésénél a meglévő műtárgy konzolos szélesítésével, a hiányzó szakaszon pedig külön vezetett kerékpárút kiépítésével kerülne kialakításra (51. ábra).

51. ábra: Kecskemét – Ballószög tervezett kerékpárút nyomvonala



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése Döntéselőkészítő tanulmány – helyzetértékelés 2012.

53102. j. út vizsgálata 0+000-8+216 km között, kerékpárúti fejlesztés

Helvécia kapcsolatát biztosítja Kecskeméttel. Szatellit településként a meglévő úthálózat felújítása, és a kerékpáros hivatásforgalom elősegítését szolgáló kerékpárúti hálózat bővítése szükséges (52. ábra).

A fejlesztések az 53102. j út Könyves Kálmán körüti csatlakozásától indulnak (0+000) és a helvéciai buszfordulóig (8+216) tartanak. A 7+900 szelvénytől a 8+216 szelvényig az út bal oldalán 1,50m szélességű meglévő kerékpárút vezet.

A kerékpárúti fejlesztés a tervek szerint 7500m hosszon kerülne kialakításra.

52. ábra: Kecskemét – Helvécia kerékpárút nyomvonala



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése Döntéselőkészítő tanulmány – helyzetértékelés 2012.

53101-53102.j. utak közötti összekötő utak nyomvonalának vizsgálata, kerékpárúti fejlesztés

A tervezett projekt a Kecskemét városterület körül, attól néhány kilométeres távolságban jelentős lakossággal rendelkező kertváros jellegű települések, Ballószög és Helvécia között teremtené kapcsolatot.

A Beretvás köz 1500m hosszú, „2x1” sávos forgalmat bonyolít az út, Jelenlegi szélessége 5,1-5,80 között változó, azonban van olyan része, amely a 4,0 m-es szélességet is megközelíti.

A projekt két további összekötést vizsgál. Az egyik a Helvécia (Szabó Sándor telep) és Ballószög települések közötti átkötés, a másik Kecskemét belterületi szakaszát érintő Homokbányai út (53. ábra).

Az 53101.j. út körforgalmú csomópontját elhagyva, Helvéciai út irányába, keresztezi a 152. sz. Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonalat egészen az 53102. j. úthoz történő csatlakozásáig. Ez utóbbi szakaszon a tervezett burkolt út mentén külön vezetett kerékpárút kerül kialakításra.

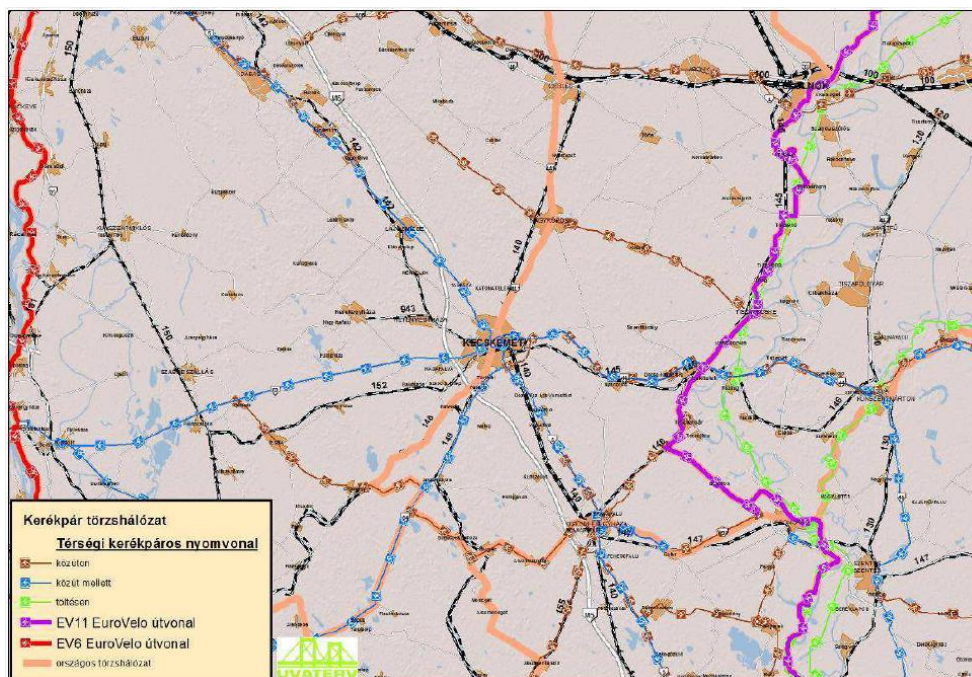
53. ábra: Beretvás köz felújítása, fejlesztése



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése Döntéselőkészítő tanulmány – helyzetértékelés 2012.

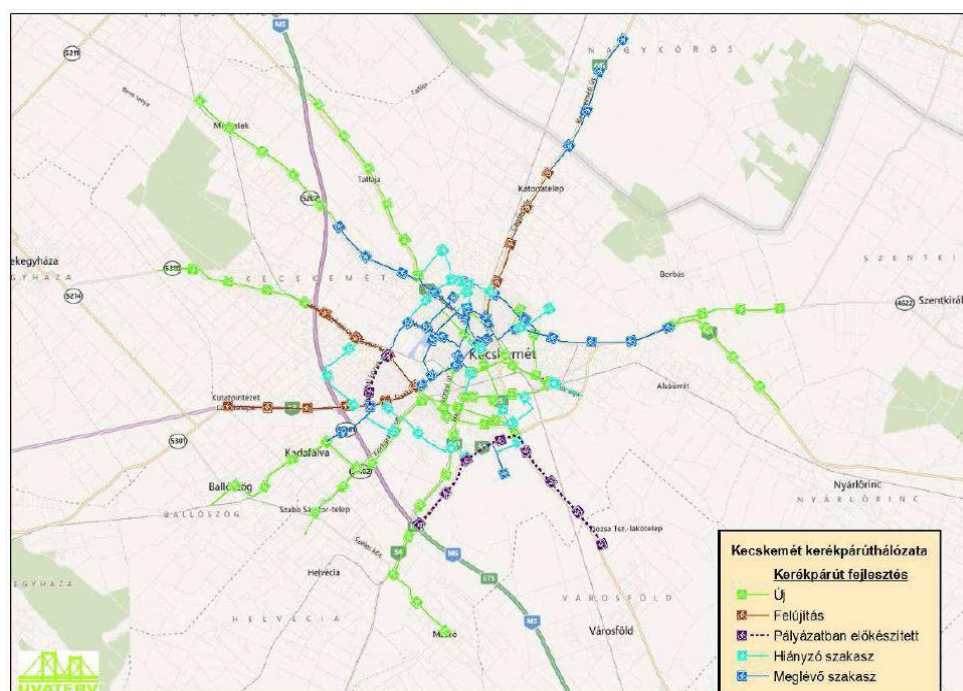
A tervezett kerékpárút fejlesztéseknek köszönhetően a Kecskemét környéki térségi kerékpárút hálózat jelentős fejlődésen menne keresztül, amely az országon áthaladó EuroVelo útvonalakhoz történő csatlakozást is biztosítaná (54. 55. ábrák).

54. ábra: Kecskemét térségi kerékpárút-hálózata I.



Forrás: Kecskemét MJV. elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése. Döntésselőkészítő tanulmány-helyzetértékelés 2012.

55. ábra: Kecskemét térségi kerékpárút-hálózata II.



Forrás: Kecskemét MJV. elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése. Döntésselőkészítő tanulmány-helyzetértékelés 2012.