



Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve

Készült a TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00001 azonosító számú

„Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) készítése” tárgyú projekt keretében

Kecskemét

2016. november

Városvezetői előszó

Kecskemét történelmének egyik legmeghatározóbb és legizgalmasabb időszakát éli. A város elmúlt évtizedét a folyamatos változás, valamint a külső és belső kihívásoknak történő megfelelés jellemezte. Kecskemétnek egyszerre, egy időben kellett kezelnie az örökölt – és részben a mezővárosias múltból következő – hátrányok és hiányok (pl. infrastrukturális, ellátási, innovációs) felszámolását, továbbá a jelentős ipari fejlődésből, illetve gazdasági, települési és társadalmi átalakulásból adódó szükségletek kielégítését.

A folyamatos fejlesztéseknek, s a kitartó munkának köszönhetően, a városban vonzó gazdasági miliő alakult ki, a vállalkozások növekvő számával és egy egészséges ágazati struktúrával. Letelepedett városunkban a Mercedes-Benz gyár és számos beszállítója, melynek hatásaként 2008-tól mintegy 8000 új munkahely jött létre. Kecskemét jelentős ipari, kereskedelmi és logisztikai központtá fejlődött. Kecskemét lakónépessége 2001-hez képest több mint 4000 fővel növekedett, mint ahogyan bővült a kistérség településeinek lakosságszáma is (több mint 5800 fővel). A dinamikus fejlődés jelentős módon emelte a mobilitás iránti igényt, amit megfelelően szemléltet a Kecskemétre ingázók számának – két legutóbbi népszámlálás közötti – 60%-os bővülése. A motorizáció terjedését jól érzékelteti, hogy a városban regisztrált személy- és tehergépjárművek száma egy évtized alatt jelentős gyarapodást mutatott (25-25 %), a legfrissebb felmérések pedig arra hívták fel a figyelmet, hogy 2011 óta, éves szinten, átlagosan mintegy 5%-kal emelkedik Kecskemét közúti forgalma.

A jellemző gazdasági, társadalmi és közlekedési folyamatokat tapasztalva, a város vezetése felismerte, hogy változtatnia kell a klasszikus, ágazati alapú közlekedéstervezési módszertanán. Ennek érdekében ágazatokon, szakpolitikákon átívelő, azokat integráló folyamat részeként kívánt eljutni – a túldimenzionált és megvalósíthatatlan projektek helyett – a város számára szükséges, költséghatékony fejlesztésekhez. Mindezt oly módon, hogy a tervezés fókuszában a városlakó, a közlekedést használó álljon.

Kecskemét egy olyan Fenntartható Városi Mobilitási Tervet (SUMP) kívánt készíteni, amely integrált megközelítésre épít, s jól nyomon követhető Kecskemét városának fenntartható mobilitás iránti elkötelezettsége. Egy olyan stratégiai terv elkészítése volt a cél, amely a városlakók és a környékből ingázók, valamint a helyi vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, továbbá a Kecskemét élhetőségének javítására fókuszál. Figyelembe veszi a város környezeti, gazdasági és társadalmi adottságait, valamint a város egyre erősödő logisztikai, oktatási, és foglalkoztatási szerepkörét, illetve bővülő vonzáskörzetét, s ehhez igazodva az összes szóba jöhető közlekedési mód korszerű, költséghatékony, kiegyensúlyozott és környezetkímélő fejlesztését célozza. A terv kiemelt figyelmet kíván fordítani a környezetbarát, „lágy közlekedési módok” (gyaloglás, kerékpározás, elektromobilitás) elterjesztésére, az utas- és áruforgalmi lehetőségek optimalizálására, szervezésére és irányítására. Emellett, a célrendszerében szem előtt kívánja tartani, hogy a kialakítandó új közlekedési rendszer mindenki számára hozzáférhető, elérhető, biztonságos és vonzó szolgáltatásokat nyújtó legyen.

Ezek a törekvések olyan mobilitási rendszert eredményezhetnek, amely nemcsak műszaki tartalmában, hanem településképi megjelenésében és szolgáltatási jellemzőiben is képes választ adni korunk kihívásaira, s hozzá tud járulni egy új mobilitási kultúra kialakulásához.

Kecskemét, 2016. november

Szemereyné Pataki Klaudia
Kecskemét MJV. polgármestere

Tartalomjegyzék

Városvezetői előszó	2
Vezetői összefoglaló	4
Első rész – A Mobilitási Terv bemutatása	5
Második rész – A Mobilitási Terv megalapozása	12
A város vonzáskörzete	13
Közlekedési munkamegosztás	15
Lágy közlekedési módok	18
Közforgalmú közlekedés	28
Közúti közlekedés	42
A problémák azonosítása, swot analízis	56
Harmadik rész – A Mobilitási Terv céljai és eszközei	57
Módszertan	58
Célrendszer	59
Eszközrendszer	66
I. Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!	69
II. Komplex kerékpáros fejlesztések: Biciklizz, Kecskemét!	73
III. Tudatos mobilitás fejlesztése Kecskeméten: Közlekedj okosan	77
IV. A közlekedésbiztonsági helyzet alapvető javítása. 2024-re a halálos közúti balesetek számának felére csökkentése Kecskeméten: Mindenki megvan	80
V. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenki jár	82
VI. Minőségi átszállási pontok kialakítása: Váltunk!	86
VII. Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat megvalósítása: Megvan a helye	88
VIII. A városi szállítási igények korszerűsítése: láthatatlan logisztika	91
IX. Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szervezzük	94
X. Hosszú távú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050	97
Negyedik rész – A Mobilitási Terv megvalósítása	100
Indikátorok	103
Monitoringrendszer	107
Kockázatkezelési terv	108
Cselekvési Terv	111
Szakpolitikai keretek	117

Vezetői összefoglaló

Kecskeméten a közeljövőben a munkahelyek számának jelentős növekedése prognosztizálható, minden előretekintésben egy növekvő, gazdagodó várost látunk. E folyamat áldásos hatásai mellett növekvő utazási és szállítási igényeket is eredményez, melyeket a város – több évtizedes elmaradásban lévő – közlekedési hálózata csak jelentős konfliktusok és kompromisszumok árán tud majd lebonyolítani. A városi forgalom növekedése meglepően gyors, és a vizsgálatok szerint a személygépjárműhasználat burjánzását idézi elő, ami a döntéshozókból a közúti közlekedési beruházások előtérbe helyezését kényszeríti ki. Talán most van az utolsó pillanat, amikor Kecskemétnek lehetősége van arra, hogy ne csak kövesse, hanem alakítsa a közeljövő közlekedési folyamatait. A város eddig is mindent megtett, hogy erejéhez mérten lépést tartson a közlekedési igények változásával, ezt igazolják a folyamatos fejlesztések is. Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet, hogy a közlekedésfejlesztés terén tapasztalható évtizedes lemaradást nem lehet néhány év alatt ledolgozni, ez hosszabb távú feladat. Féltő, hogy a település néhány éven belül komoly közlekedési kihívásokkal fog szembesülni, ezért is lényeges, hogy a döntések során, hosszú távon is működőképes, jó megoldások szülessenek. A történeti tapasztalatok rámutattak, hogy a félmegoldások, rossz kompromisszumok mindig súlyos következményekkel járnak.

A város eljövendő közlekedési problémái főleg a közúti közlekedésben jelentkeznek majd, a megoldás viszont a különböző közlekedési módok összehangolt, okos fejlesztésében rejlik. A közlekedési rendszer egészét tekintve azok a nagyberuházások hozhatnak átütő sikert, melyek forrásigénye messze meghaladja a város teherbíróképességét, így megvalósításuk állami segítséget igényel, amely a város alapvető közlekedési rendszerének fejlesztését évtizedes távlatokba helyezi. A legfontosabb teendő tehát az, hogy amíg ezek a beruházások megvalósulnak, addig is bölcs fejlesztésekkel, a meglévő infrastruktúra okos használatával a város közlekedése ne lehetetlenüljön el.

A jelen dokumentumban a tervezők igyekeztek minden olyan lehetséges fejlesztést egységes rendszerbe foglalni, amely a jövőben segíthet a városnak a közlekedési problémák megelőzésében, kezelésében. A javasolt intézkedések általánosak, „területsemlegesek”, így bármely városi helyszínen nyitva áll a lehetőség a megvalósításra. A dokumentum legfontosabb része a Cselekvési Terv, amely a közeljövő legfontosabb feladatait veszi számba. E feladatok közül kiemelkedik azon tanulmányok elkészítése, amelyek műszaki, rendezési és finanszírozási oldalról megalapozzák a forrásszerzést és előkészítik a megvalósítást. A Mobilitási Terv célja a városi mobilitás fenntarthatóbbá tétele. Ennek érdekében négy fő irányt jelöltünk ki a Cselekvési Tervben:

- Versenyképes és fenntartható közforgalmú rendszer kialakítása;
- A meglévő infrastruktúra okos megoldásokkal történő hatékony használata;
- A lágy közlekedési módokban rejlő lehetőségek kiaknázása;
- Átfogó és fenntartható városi fejlesztési megoldások alkalmazása.

Első rész – A Mobilitási Terv bemutatása



Szeretne olyan városban élni, ahol reggelente nem kell torlódásokban ácsorogni az Izsáki úton? Ahol a buszok pontosan érkeznek, a kerékpárutak jó minőségűek és ahol jó közlekedni? Ahol azt érzi reggel az ember, hogy egy fejlődő városban él, ahol a dolgok mindennap egy kicsit jobbak lesznek?

Bevezetés

Kecskemét legyen elérhető, élhető, vonzó és biztonságos a városban és környezetében élő és dolgozó emberek, valamint a gazdaság szereplői számára.

Az Európai Bizottság a 2009-ben kiadott Városi Mobilitási Akciótervében felvázolta a fenntartható mobilitás megvalósításához szükséges lépéseket. Ezt követően 2014 januárjában Útmutatót adott ki a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása érdekében. Végül 2016-ban megjelent Magyarország Kormányának felhívása, amely a Széchenyi 2020 program keretében a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program „Fenntartható Városfejlesztés a Megyei Jogú Városokban” fejezetében kapott helyet. Ezzel hazánk is elkötelezte magát a fenntartható városi mobilitás fejlesztése mellett. A Mobilitási Terv a kitűzött cél elérése érdekében, a komplex szemléletet és a fenntarthatóságot szem előtt tartva, az összes közlekedési mód átfogó, egymással is összefüggő fejlesztését célozza, melynek során előnyben részesíti a környezetbarát közlekedési ágak fejlesztését és bátorítja azok térnyerését.



A fenntartható városi mobilitási terv tervezési ciklusa (Forrás: Útmutató Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása, átdolgozott magyar változat, 2015. november)

Jelen mobilitási terv nem a hagyományos közlekedési tervezés egy új változata, hanem modern korunk komplex tervezési gyakorlatával összhangban álló, a már elfogadott (környezetvédelmi, közlekedési, terület- és településfejlesztési, stb.) tervek integrálására összpontosító módszer. Vezérelve a jövőorientált tervezés, melynek fókuszában a városlakó ember áll, és legfontosabb célja nem a forgalmi kapacitás és a sebesség növelése, hanem a jobb elérhetőség biztosítása, a gazdaság élénkítése, a környezet minőségének jobbá tétele, ezen keresztül pedig az életminőség javítása. Eszközrendszerét nem csak infrastrukturális beruházások alkotják, hanem költséghatékony megoldásokat is tartalmazó intézkedéscsomagok. Az emberközpontú tervezés előrevetíti, hogy a fő munkamódszer a részvételi tervezés, azaz a város lakói javaslataikkal hozzájárulnak a tervezéshez és segítik a terv elfogadását a nagyközönség számára, annak érdekében, hogy azt a város vezetői és a város lakói is magukénak érezhessék.

A munka a *helyzetfeltárás* → *helyzetértékelés* → *jövőkép és célok* → *intézkedési csomagok* felépítést követi, természetesen a megfelelő módszertani és a kötelező kiegészítő elemekkel. A Mobilitási Terv legkézzelfoghatóbb része az a tíz **programcsomag**, amely tematikusan foglalja össze a város közlekedésének fejlesztése érdekében javasolható intézkedéseket.

A Mobilitási Terv legfontosabb része ugyanakkor a **Cselekvési Terv**, amely azt igyekszik bemutatni, hogy a Programcsomagok intézkedései hogyan, mikor és milyen feltételek megléte esetén valósulhatnak meg. Nem szabad elfelejteni, hogy a város közlekedését alapjaiban meghatározó fejlesztések (pl. elővárosi vasúti rendszer kialakítása, hiányzó körúti szakaszok pótlása, alul- és felüljárók építése) olyan nagyberuházások, amelyek finanszírozását Kecskemét egymaga nem tudja megoldani, ezek megvalósításának lehetősége nincs a város kezében.

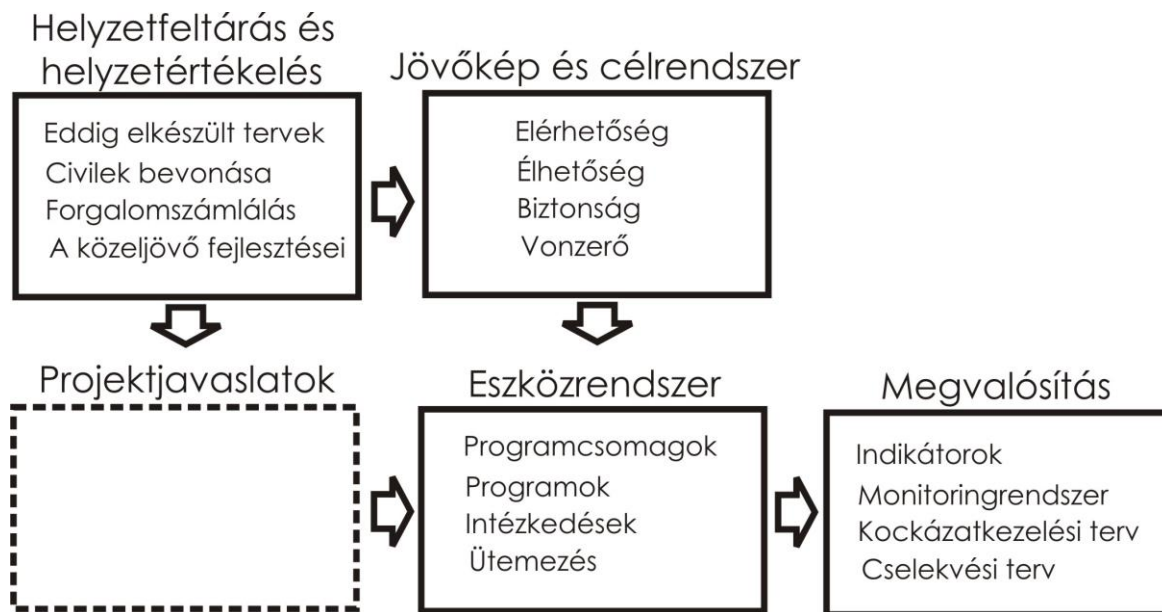
A várhatóan gyorsan romló közúti forgalmi helyzet azonban lépéskényszerbe hozza várost, melynek kezelésére javaslatokat kellett megfogalmazni, melynek egyes elemeit az a Cselekvési Terv tartalmazza, amely három szintből áll:

- Az első szint azon beruházásokat tartalmazza, amelyek megvalósulás előtt állnak, létrejöttük szinte biztosra vehető a közeljövőben;
- A második szinten azok a nagyberuházások találhatók, amelyek megvalósulása jelentős állami segítséget igényel, így a város egymaga nem dönthet róluk;
- Végül a harmadik szint azokat a kisebb forrásigényű beruházásokat tartalmazza, amelyeket Kecskemét önmaga is képes lehet finanszírozni, és amelyek kulcsszerepet játszhatnak a forgalomnövekedés és a nagyberuházások megvalósulása közötti időszakban.

Különös figyelemmel kell lenni a környezet állapotára, különösen a levegőszennyezésre: Kecskemét a szálló por tekintetében kimondottan rossz mutatókkal rendelkezik és a közúti közlekedés várható növekedése e tekintetben is kedvezőtlen hatásokkal járhat.

A tervezés módszere

A Mobilitási Terv teljes tervezési folyamata látható a következő ábrán. Jelen fejezetben a helyzetfeltárás és helyzetértékelés módszertanát mutatjuk be.



A helyzetfeltárás és helyzetértékelés alapvetően közlekedési alágazatonként (lágy közlekedési módok, közforgalmú közlekedés, közúti közlekedés, áruszállítás) történt. E munkarész egyik eredményeként projektjavaslatok is születtek. Ezeket külön nem ismertetjük, a projektjavaslatok az intézkedéscsomagokba épülnek be. A helyzetértékelő részben megismert és feltárt általános problémákra adott válaszok eredményeként jött létre a Mobilitási Terv egyik legfontosabb építőkövének tekintett jövőkép és célrendszer. Az Elérhetőség – Élhetőség – Biztonság – Vonzerő hívószavak tartalommal történő megtöltése jelenti a kecskeméti Mobilitási Terv jövőképének alapját és legfőbb mondanivalóját.

A Mobilitási Terv megvalósításának kulcseleme az intézkedéscsomagok átgondolt, a céloknak megfelelő felépítése. Az intézkedéscsomagok készítésének „felülről” származó bemenő adata, azaz a mobilitási tervek módszertanát követő szakértői munka eredménye a problémák megoldására létrehozott célrendszer. Ezzel egyidejűleg „alulról”, a szakmai és társadalmi egyeztetések, az érintettek bevonása nyomán születtek azok a projektötletek és javaslatok, amelyek az intézkedéscsomagok fő tartalmát jelentik. Ezek fontos része a javasolt projektek ütemezése, amely alapul szolgálhat a később, más dokumentumokban kidolgozásra váró Megvalósíthatósági Tanulmányoknak, melyek a tervezés következő fázisának elengedhetetlen elemei lesznek, s választ adhatnak például a konkrét műszaki kérdésekre, alternatív megoldásokra, költségigényekre, finanszírozhatóságra.

A Mobilitási Terv egyik fontos követelménye az ütemezett és rendszeres felülvizsgálat, annak érdekében, hogy a Mobilitási Terv céljainak megvalósulását ellenőrizni lehessen, és hogy az időközben bekövetkezett változások hatásai beilleszthetők legyenek.

Kecskemét gyors fejlődését és napjaink fejlesztéseihez szükséges Megalapozó Tanulmányok (MT) általános hiányát figyelembe véve, **4 éves felülvizsgálati ciklust javasolunk.**

A célok megvalósításához elengedhetetlen egy új üzemeltetési, fenntartási szemlélet. Természetessé kell válnia, hogy a megvalósított projektek a várost szolgálják, ezért hosszabb távú, minőségi működést biztosító fenntartásuk az üzemeltetés természetes része, ahogyan az üzemeléssel, működtetéssel kapcsolatos adatok és indikátorok gyűjtése is a rendszer működtetésének természetes velejárója. Ehhez tartósan biztosítani kell egy jól felépített szervezeti háttérrel, egy monitoring rendszert, valamint a szükséges forrásokat. Az indikátorok értékeit 2016-tól kezdve legalább négy évenként javasolt összevetni a célértékekkel. A célértékek meghatározásához szükséges alapadatok mérését és/vagy gyűjtését a projektek keretein belül a projektek indulásától kezdve folyamatosan kell végezni.

A helyzettérkép és helyzetértékelés



A Fenntartható Mobilitási Tervek készítésének útmutatója megköveteli a kapcsolódó nemzetközi gyakorlat átvételét, a magyar ajánlások és a város adottságainak és a külső körülményeknek a figyelembe vételét. A helyzettérkép során a város közlekedési dokumentumainak, terveinek és forgalmi jellemzőinek vizsgálata történt meg. Ehhez öt fő információforrás állt rendelkezésre:

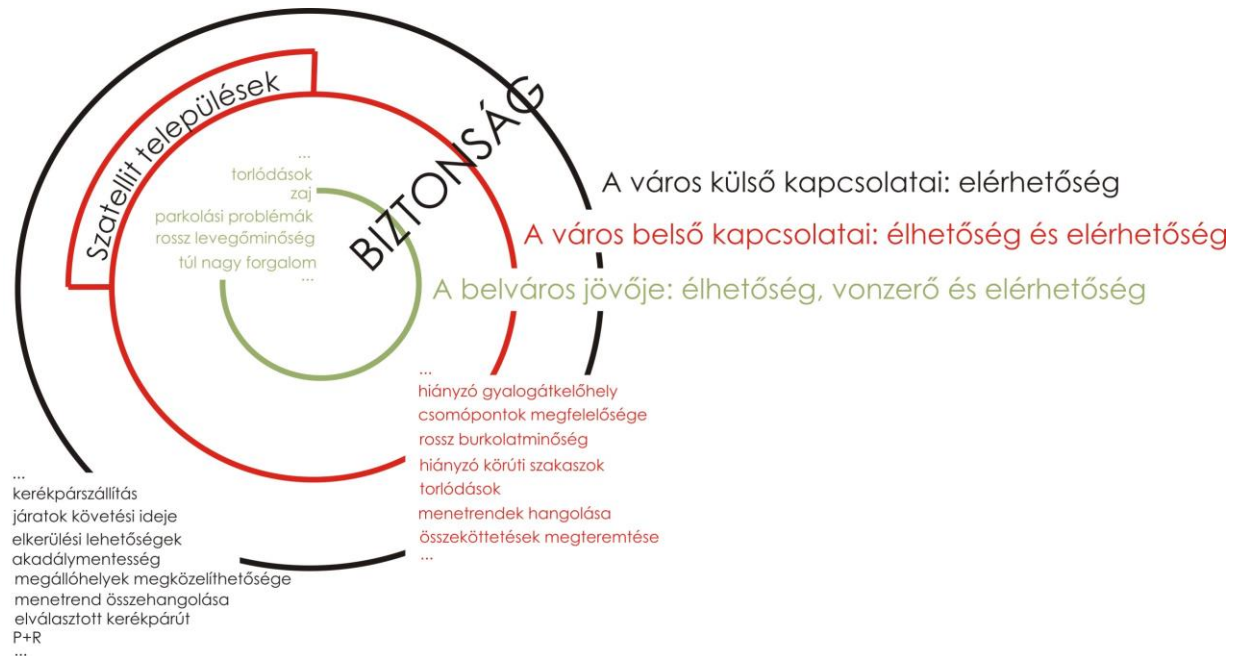
a meglévő statisztikai adatok, a városfejlesztéssel és közlekedéssel kapcsolatos stratégiai dokumentumok, szakértői információk és már elkészült tervek, a civil szféra tudása, valamint egy széles körű városi forgalomfelvétel. Az egyik legnagyobb részfeladat a tervezők rendelkezésére bocsátott tervek és stratégiai dokumentumok megismerése, elemzése volt. Ezek a dokumentumok nemcsak a jellemző folyamatokról, problémákról és feladatokról számoltak be, hanem a közeljövőben tervezett projektekről is fontos ismereteket tartalmaztak.

A részvételi tervezés fontos eleme a Mobilitási Terv tervezési folyamatának. Ennek érdekében a civil szervezetek két szinten is részt vettek a tervezésben. Az első szint sok szereplőt érintett, de lazább, főként az igényfelmérésre és egyeztetésre koncentráló együttműködést takart, a második szint csak néhány szakmai szereplőt érintett, de sokkal mélyebb volt, és a tényleges közös tervezésre összpontosított. A feladat része a megjelenés a civil és városi rendezvényeken, a Mobilitási Terv megismertetése a nagyközönséggel.

A város aktuális közlekedési helyzetének megismerése céljából széleskörű, a gyalogosokat, a kerékpárosokat, a személygépkocsikat és a tehergépkocsikat is érintő forgalomszámlálás történt. A felmérés 150 városi és városkörnyéki keresztmetszetet érintett. A felmérések 2016 késő tavaszán, kedd-szerda-csütörtöki napokon 6–10, valamint 14–18 óra között zajlottak le.

Területi lehatárolás

A Mobilitási Terv készítésekor Kecskemét város közlekedési és mobilitási problémáit a tervezők négy, területileg és funkciójában is jól lehatárolható területi egység viszonylatában vizsgálták és értékelték.



A **Nagykörúton belüli terület** a városmag, amelyet számos egyedi probléma terhel. Jelentős a gyalogos és kerékpáros forgalom, az átmenő jellegű autóbusz-forgalom, valamint a személygépkocsi-forgalom. Emellett forgalmi torlódások, parkolási nehézségek, továbbá levegőminőségi problémák jellemzik a területet. A városmag jövőbeni forgalmi helyzete sem tisztázott: a kecskeméti közgyűlés 7/2013.(II.14.) KH. számú határozatával (névleg) létrejött egy zero kibocsátású zóna a Nagykörúton belüli területeken, továbbá terv szintjén megfogalmazódott a helyközi autóbuszok Nagykörútra terelése és a Kiskörút forgalmi rendjének átalakítása is; ezek a tervezett beavatkozások csak komplex és szerteágazó feltételek megléte esetén valósulhatnak meg hatékonyan.

A **városhatár és a Nagykörút közötti terület** a városmag és a város beépített részeinek határa között elterülő városi terület. Itt napjainkban csaknem az összes Magyarországon elképzelhető városi közlekedési probléma azonosítható, melyek háttérében az intenzív, de egyenlőtlen gazdasági és társadalmi fejlődésből, illetve városszerkezeti hiányosságokból adódó okok egyaránt fellelhetők. A jövőkép is összetett: jelentős ipari, lakásépítési, intézményi és városrehabilitációs fejlesztések várhatók, amelyek előnyös hatásai mellett – forgalomvonzó hatásuknál fogva – növelhetik a zsúfoltságot, és közvetve ronthatják a lakókörnyezet állapotát és ezen keresztül az életminőséget. Ezek egymásra hatása és végső eredője ma még pontosan nem ismert, de a gazdasági fejlesztéseknek, a társadalmi jólét növekedésének, a motorizáció bővülésének köszönhetően, valamint a korlátosan rendelkezésre álló fejlesztési források miatt a közeljövő Kecskeméte a mainál szinte bizonyosan zsúfoltabb lesz.

A **város egyéb belterületi egységei** a központi belterület és a közigazgatási terület határa közti térrész, amely magában foglalja Kecskemét jelentős kiterjedésű és növekvő lakosságszámú egyéb belterületi egységeit (pl. Hetényegyháza, Kadafalva, Katonatelep), valamint külterületeit, amelyek sajátos településszerkezeti, társadalmi és közlekedési problémákkal terheltek, ugyanakkor folyamatos átalakulásban vannak.

A **város külső kapcsolatait** a várossal együtt élő egyre szélesedő vonzáskörzet gazdasági és közlekedési folyamatai határozzák meg. Itt is jelentős változások várhatók: az északi elkerülő (445. sz.) út 5. sz. főközlekedési úttól az M5 autópályáig tartó befejezése, a tervezett országos közúti (pl. M8, M44, 54. sz. főközlekedési út) és elővárosi vasúti fejlesztések (pl. 142-es számú Budapest–Dabas–Lajosmizse–Kecskemét, 145-ös számú Kecskemét–Lakitelek–Szolnok vonal) megvalósulása. A felsoroltakon kívül, az erősödő agglomerációs folyamatokból következő elővárosi mobilitás növekedése, Kecskemét logisztikai szerepkörének bővülése, az új közlekedési módok megjelenése, a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése, a kecskeméti reptér vegyes, polgári-katonai hasznosítása) mind-mind a komplex közlekedéstervezés újfajta megközelítését igénylik.

Második rész – A Mobilitási Terv megalapozása

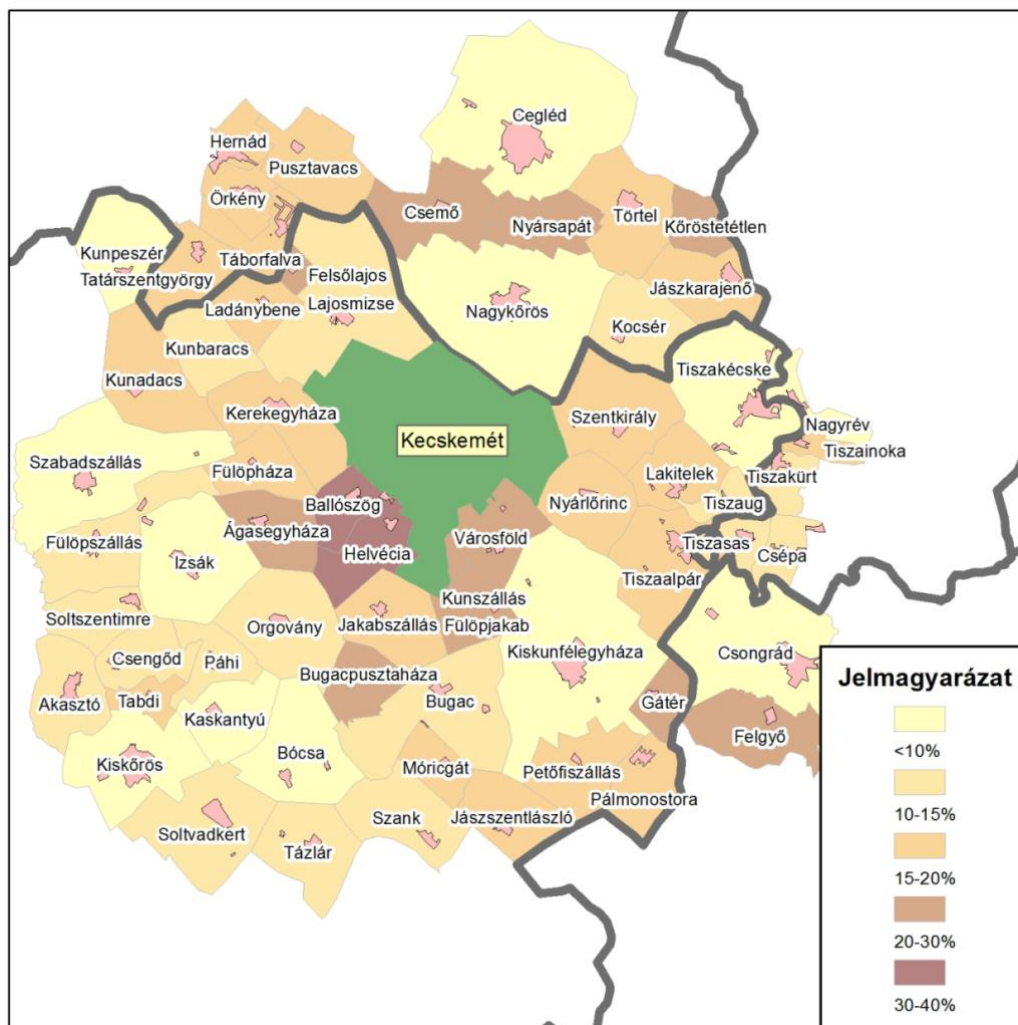


Minden közlekedési mód egyenrangú. Minden közlekedési eszközt a kerékpártól a vasútig használják az emberek az utazásaikhoz. Kecskemét közlekedése sokrétű, összetett, az egyes közlekedési módok jellemzőinek megismerése, bemutatása alapvető a megalapozott javaslattételhez.

A VÁROS VONZÁSKÖRZETE

A valós mobilitási folyamatok miatt a Mobilitási Terv tervezési területe kiterjed Kecskemét vonzásokörzetére is. Ez a területlehatárolás nem feltétlenül esik egybe a társadalmi-gazdasági statisztikai mutatók szerinti lehatárolással, melyek alapján például a Központi Statisztikai Hivatal vagy az Országos Területrendezési Terv (OTrT) megszabja a város vonzásokörzetének határait. A Mobilitási Terv szempontjából sokkal inkább a közlekedési szokások bírnak jelentőséggel, ezek közül is talán a legfontosabb tényező a napi ingázás.

A Mobilitási Terv készítése során nem volt mód olyan széles körű adatfelvételre, amelyekből a vonzásokörzetet pontosan meg lehetett volna határozni. Utoljára 2011-ben készült olyan adatfelvétel, amely alapján a napi munkába járóknak a kibocsátó települések lakosságszámához viszonyított arányát tágabb területen meg lehetett határozni. Ez ugyanakkor nem jelenti azt, hogy Kecskemét vonzása egyes irányokban – az utolsó felmérés óta – ne terjedhetne túl a felmért településeken, hiszen azóta jelentősen emelkedett az ingázók száma, köszönhetően elsősorban a Mercedes gyár és beszállítói munkahelyteremtő beruházásainak.

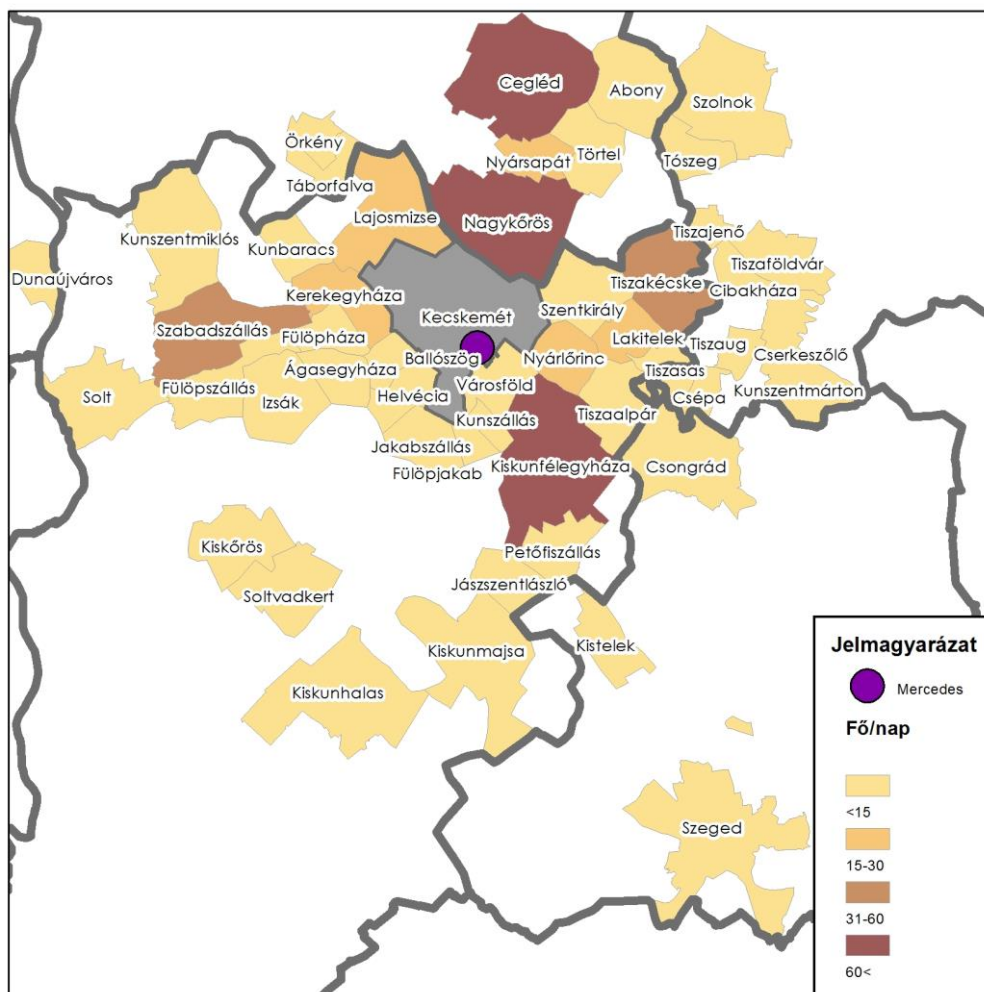


Kecskemét közlekedési vonzásokörzete az ingázók száma alapján (ingázók aránya a település népességének arányában)

(Forrás: Közlekedés Kft. alapján saját szerkesztés)

Az ábrán látható, hogy a város tényleges vonzáskörzete, az OTTr és a KSH által meghatározott, együtt tervezendő nagyvárosi településeggyüttes által érintett 8 (Kecskemét, Ágasegyháza, Ballószög, Fülöpjakab, Helvécia, Jakabszállás, Kerekegyháza, Kunszállás), illetve 7 településén lényegesen túlmutat. Érinti a Pest és Jász-Nagykun Szolnok megye déli, a Csongrád megye északnyugati, valamint a Bács-Kiskun megye középső részén – Kecskeméttől 30–50 km-es távolságban – elhelyezkedő településeket.

A Dél-alföldi Közlekedési Központ 2015 áprilisában felmérte a Mercedes gyárat érintő helyközi autóbusszjáratok utasforgalmát. Az eredményekből készült térképen jól látható, hogy naponta a gyárba busszal érkező mintegy 750 fő főként az előző térképen is megjelenített településekről érkezik. A vállalat kecskeméti telephelyét kiszolgáló napi 45 helyközi járatpár mellett 45 helyi járatpár teremt összeköttetést Kecskemét városa és a déli iparterületen található gyár között. A személygépkocsival történő ingázással érintett területről nem állnak rendelkezésre frissebb adatok, ugyanakkor a 2016 tavaszán és nyarán bejelentett újabb Mercedes beruházások tovább bővíthetik a napi ingázással érintett települések körét, különösen a jövőben tervezett közlekedés-fejlesztéssel érintett területek irányában (pl. M44, Bács-Kiskun és Pest megye déli területei).



A Mercedes gyárba helyközi busszal érkezők száma

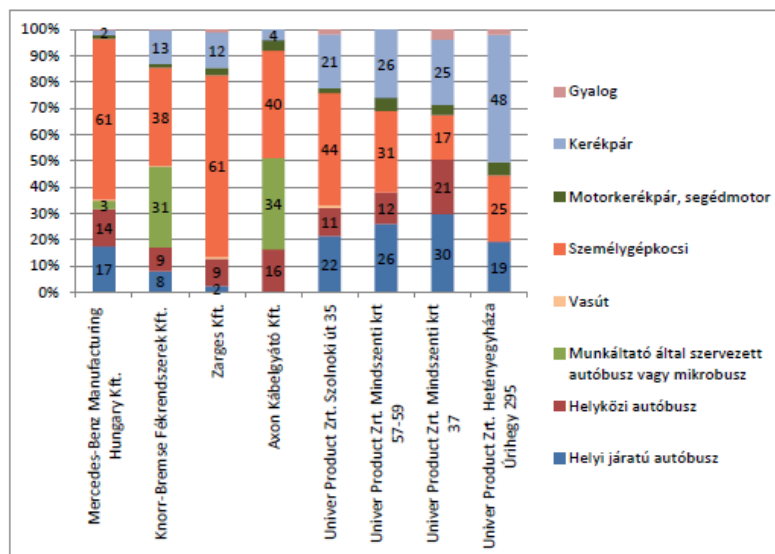
(Forrás: Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2015 alapján saját szerkesztés)

A Mobilitási Tervben a fenti területi lehatárolásból következő speciális közlekedési és mobilitási problémák, illetve fejlesztési igények az egyes vizsgált területeken más és más módon jelennek meg: pl. a kerékpáros közlekedés fejlesztése az elővárosi területeken a közúti forgalomtól elválasztott kerékpárutakat, B+R tárolókat és kerékpárszállítási lehetőséget jelent, a város területén a más közlekedőkkel közös felületeket, tárolási lehetőségeket, okosan kialakított csomópontokat. Végül a városmagban olyan megoldások lehetnek célszerűek, melyek szétválasztják a kerékpáros- és gyalogosforgalmat, emellett előnyben részesítik kerékpárosokat a belvárosi közlekedésben, s a forgalomvonzó létesítményeknél kellő számú parkolási lehetőséget biztosítanak.

Vannak olyan, az egyes területegységekre jellemző közlekedési problémák (pl. a városmagban jelentkező forgalmi torlódások, a belvárosi parkolási nehézségek, a közlekedésből származó légszennyezés), melyek kezelése nem feltétlenül oldható meg elszigetelt, helyi beavatkozással, így törekedni kell a város egészére értelmezhető komplex megoldások alkalmazására.

KÖZLEKEDÉSI MUNKAMEGOSZTÁS

A Mobilitási Terv céljait elsősorban a közlekedési módok közötti megosztás megváltoztatása révén kívánja elérni. A közlekedési módok közötti megosztás észszerű javítása egyértelműen színvonalasabb, környezetkímélőbb, fenntarthatóbb mobilitási folyamatokat eredményez. A városban a közeljövőben a munkahelyek számának jelentős növekedése prognosztizálható, ami egyben a városi és városkörnyéki lakosság, a várost használók számának jelentős növekedését is maga után vonja, ezért a személygépkocsik számának és használatának intenzív növekedésére kell számítani. A városban dolgozók utazási szokásainak vizsgálata szerint, a munkába járók többsége várhatóan az egyéni közlekedést fogja választani.



A munkába járási módok megoszlása a város jelentősebb foglalkoztatóinak dolgozói között

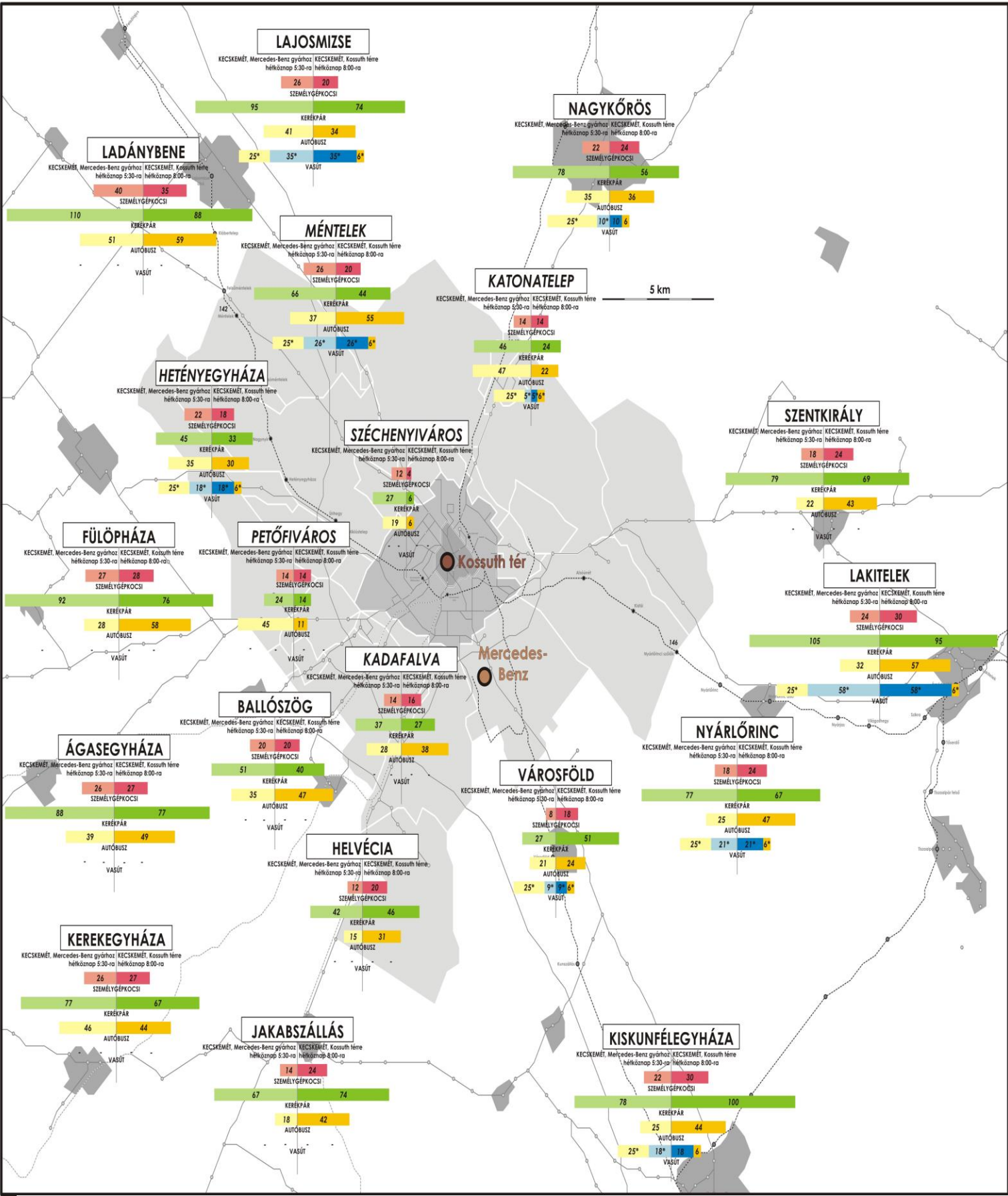
(Forrás: Kecskemét MJV közlekedési koncepciójának felülvizsgálata a gazdaságfejlesztési irányoknak megfelelően, IFUA Horváth & Partners Kft., Városutatás Kft., 2015.)

A Mobilitási Tervben megfogalmazott intézkedések azt a célt szolgálják, hogy a közlekedési módok közötti megoszlásban a személygépkocsik aránya csökkenjen, de legalább ne növekedjen (ez utóbbi önmagában is nagyon nagy eredmény lenne).

A legfontosabb teendők e cél elérése érdekében:

- Vonzó, jól működő városi és elővárosi közfoglalmú közlekedés létrehozása és működtetése;
- A kerékpározás és a gyaloglás érdemi támogatása;
- Az utazási láncokban minőségi átszállási pontok létrehozása;
- A fenntartható mobilitást elősegítő szervezési megoldások bevezetésének támogatása (táv munka, ütemes munkaidőkezdés, rugalmas munkaidő, házhozszállítás, stb.), valamint
- Korszerű forgalomirányító eszközök és jó gyakorlatok bevezetése.

Ugyanakkor tekintettel kell lenni arra is, hogy a város lakóinak ellátásában, kiszolgálásában a közúti közlekedés szerepe igen jelentős és ebben változás csak hosszú távon érhető el. Ezért ennek fejlesztése sem hanyagolható el, hiszen a személygépkocsinak számos helyen és élethelyzetben egyszerűen nincs valódi alternatívája.



Eljutási idők a Kossuth térre és a Mercedes-Benz gyárhoz közlekedési módonként (Forrás: KTI)

Utazási idők a városi és a városkörnyéki hálózaton

Megvizsgáltuk a Belváros és a Mercedes gyár megközelítését egy-egy meghatározott időpontban (iskolai tanítási napon, a Mercedes-Benz gyárhoz reggel 5:30-ra, a Kossuth-térre reggel 8 órára) Kecskemét kiválasztott településrészeiről és a szomszédos települések központjaiból. Az utazási időt négy közlekedési mód esetében számítottuk ki:

- *személygépkocsival*: a Google-útvonaltervező által a megadott érkezési időpontra ajánlott, az aktuális adatokból képzett átlagos eljutási idő;
- *kerékpárral*: a terkepem.hu útvonaltervező által megadott időtartam;
- *autóbusszal*: a DAKK saját útvonaltervezőjének (xmapp.dakk.hu) és a menetrendek.hu statikus időértékei;
- *vonattal*: a MÁV-START útvonaltervezője által meghatározott aktuális eljutási idő, kiegészítve a hozzá csatlakozó helyi és helyközi autóbusz eljutási idejével, mellyel biztosított az eljutás a célpont közelébe (az időadatok az autóbusznál használt útvonaltervezők segítségével lettek meghatározva).

Az utazási idők nem tartalmazzák a kisebb-nagyobb rágyalogolási időket, azaz a megállók és a célpont megközelítésének, valamint az átszálláskor megtett gyaloglásnak az idejét.

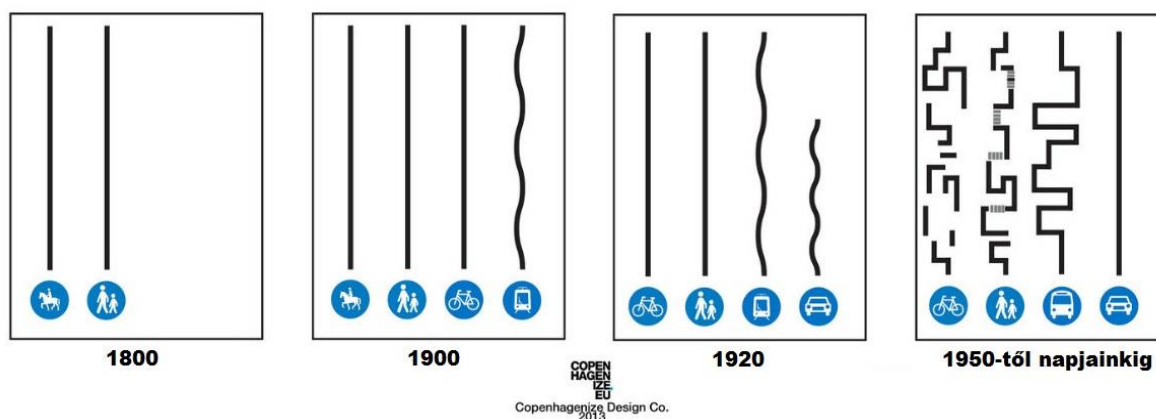
Az ábra Kecskemét egyes területeiről a Belvárosba és a Mercedes gyárba való eljutás utazási idejét hasonlítja össze a személygépkocsi, a kerékpár, az autóbusz és a vasút esetében. A legfontosabb eredmény, hogy a város belső területeiről a Belváros felé a személygépkocsi, a kerékpár és az autóbusz értékei nem sokban különböznek. Ez esélyt ad arra, hogy jó közforgalmú közlekedéssel és jó kerékpáros infrastruktúrával a jövőben a városlakók a célállomásukat ne személygépkocsi használatával ériék el. Kihívást jelent viszont, hogy jelenleg a környékbeli települések esetében alig található olyan kiindulási pont, ahonnan bármelyik vizsgált közlekedési mód érdemben versenyezni tudna a személygépkocsival.

*: az eljutás biztosítható lenne, de nem a kiválasztott érkezési időpontra

-: az adott célpont nem közelíthető meg az adott közlekedési móddal

LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

A lágy közlekedési módok fejlesztése a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának céljai között is előkelő helyen szerepel a célok között. A környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezése, a motorizált és a nem motorizált forgalom konfliktusainak felszámolása Kecskemét MJV. Közlekedési Koncepciójának Aktualizálása (2011) törekvései között is megjelenik. Az igények jogosságának alátámasztására érdemes szemügyre venni a mára kialakult helyzethez vezető közlekedéstervezési felfogás változásait. Ahogy az alábbi ábrán látható, napjainkra a legnagyobb probléma, hogy az egyéni motorizált közlekedés kapta a legnagyobb prioritást, ezzel összhangban a közlekedés többi résztvevője sok esetben hosszabb vagy kényelmetlenebb út megtételére kényszerült. A kerékpározás esetében még mindig gondot jelent, hogy a tervezés során nem kezelik járműként, nem szempont a legrövidebb út, így az infrastruktúra-hálózatát a töredezettség jellemzi.



A közlekedéstervezés fejlődése az 1800-as évektől napjainkig
(Forrás: Copenhagenize Design Co.)

A lágy közlekedési módok egyre szélesebb körű elterjedése mind az egyén, mind pedig a társadalom számára jelentős és közismert hasznot hajtanak, ami az egyéni motorizált közlekedésről nem mondható el. A gyaloglásnak és a kerékpározásnak az egészségre, a levegőminőségre, a közlekedésbiztonságra, a közterület-fejlesztésre vagy az emberi kapcsolatokra kifejtett hatást nem kell külön ismertetni. A nemzetközi közlekedéstervezés jelenlegi trendjei alapján, Kecskeméten is olyan prioritási sorrendet javasolt felállítani a közlekedési alágazatok között, amelyben a lágy közlekedési módok élvezik a legnagyobb támogatást.

Habár a gyaloglás és a kerékpározás mind élettani, mind társadalmi hasznossága szempontjából hasonlóan mondható, a mindennapokban e két közlekedési mód igen eltérő tulajdonságokat mutat. Sok esetben tévesen a kerékpárost a gyalogosokhoz sorolják, holott a modern közlekedéstervezés járműként tekint rá. E téves felfogás nap, mint nap konfliktusokat szül a gyalogosok és a kerékpárosok között Kecskeméten is, ezért nem lehet egy csoportban vizsgálni őket – de értelemszerűen teljesen külön sem. A következő fejezet e filozófia szerint mutatja be a gyaloglást és a kerékpározást, annak városi problémáit, jövőképét, szerepét, illetve a lehetséges fejlesztési irányokat, intézkedéseket és eszközöket.

Gyalogos közlekedés



A gyalogos közlekedés a legegyszerűbb közlekedési forma. Ez az a mozgásforma, amely az összes helyváltoztatási folyamatban megtalálható; kortól, nemtől, foglalkozástól, vagyoni helyzettől függetlenül mindenkit érint. A Terv készítése során gyalogos közlekedés alatt nem csak a gyalog megtett utakat értjük, hanem ide soroljuk a közforgalmú közlekedési eszközhöz való kísétálást (rá- és elgyaloglás), az átszállásokat, illetve a közforgalmú közlekedési eszközről a célhoz való gyaloglást, de például a kikapcsolódást jelentő, rekreációs célú sétákat is. A gyaloglás, mint közlekedési forma általában az 1 km-nél rövidebb távok megtétele során alternatíva, ennél fogva a városrészek kapcsolatában nem játszik, és valószínűleg a későbbiekben sem játszik majd érdemi szerepet. A gyaloglás vizsgálatokor olyan tulajdonságokat kell számba venni, mint a hozzáférhetőség, eljutási idő, kényelem vagy a biztonság. A fentiek tekintetében megvizsgáltuk, hogy Kecskeméten milyen gyalogolni, milyen gyalogosokat érintő jó és rossz tapasztalatokkal találkozhatunk.

A város közlekedésében betöltött szerepe, kínálat

A kecskeméti gyaloglási szokások átlagosnak mondhatóak: az emberek 70%-a legfeljebb 1 km gyaloglásra hajlandó, míg 1-2 km megtételére már csak közülük minden ötödik vállalkozik. Látható tehát, hogy a távolság növekedésével csökken a gyaloglási hajlandóság. Nagyobb távolságot jellemzően azok tesznek meg gyalog, akik nem választhatják meg az utazásuk módját, (ilyenek például a tanyás területek szociálisan hátrányos helyzetű lakói) vagy azok, akik tudatosan (pl. egészségmegőrzés, környezetvédelem) választják a közlekedés eme módját. Nem várható tehát, hogy a jövőben ennek a közlekedési módnak az aránya jelentősen változna. Az általános gazdasági és társadalmi jólét fejlődésével elképzelhető a gyaloglás részarányának változása, ennek irányát azonban napjainkban még nehéz megjósolni. Elképzelhető, hogy bizonyos területek (külterületek, zártkertek, lakótelepek) vonatkozásában a magasabb jövedelmeknek köszönhetően, a gyaloglás háttérbe szorulhat más közlekedési módokkal szemben.

Ugyanakkor a Belvároshoz közelebb eső területek, vagy kompaktabb városrészek (Homokbánya, Nyugati városkapu) esetében az egészség- vagy környezettudatos gondolkodás, esetleg költséghatékony szemlélet előtérbe kerülésével a jelenleginél is elterjedtebbé válhat a gyaloglás.

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

Ezekon a területeken a legalacsonyabb a gyaloglók aránya (14%), ami arra enged következtetni, hogy a nagyobb távolság legyőzésében a személygépkocsi, illetve a közösségi közlekedés dominál, a gyaloglás főként a megállókbá való kijutást vagy a helyben elintézhető ügyintézését szolgálja.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

Ebben az övezetben lakótelepek, kertvárosias jellegű területek találhatók. A gyaloglók aránya 24%, a térségben dominál a személygépkocsi-használat. Ez logikusnak tűnhet, hiszen a távolságok nagyobbak annál, mintsem hogy az érintettek gyalogoljanak, ám a kerékpár már jó alternatívát jelenthet. A lakótelepeken a nagy népsűrűségnek köszönhetően a közszolgáltatások (pl. orvosi rendelő, iskola, boltok) sűrűn helyezkednek el, itt már a gyaloglás a legnépszerűbb közlekedési mód (42%). A családi házas, kertvárosi övezetekben, ahol a kisebb népsűrűség miatt a szolgáltatások ritkábban jelennek meg, az embereknek már csak 24%-a gyalogol.



A belvárosban a legnagyobb részarányal a gyalogosok képviselik magukat – legyen az munkába, iskolába járás, vagy kikapcsolódás, séta (Forrás: KTI)

A Nagykörúton belüli terület

A tágabban értelmezett belvárosban egyértelmű gyalogos dominancia figyelhető meg (50%-os részaránnyal), ami a munkahelyek, az iskolák és a szolgáltatások kedvező időbeli elérhetőségére, valamint a Kiskörúton belüli gyalogos-kerékpáros zóna (kellemes környezetű és biztonságosan gyalogolható) kialakítására vezethető vissza.

Jelenlegi állapot, igények

Egy-egy városi területi egységhez jellemző gyaloglási formák tartoznak. A felmerülő problémák azonosításában a releváns dokumentumok és személyes bejárások mellett a civil szervezetektől érkezett észrevételek is segítettek.

Városszerte jelentős probléma a konfliktushelyzet a többi közlekedési móddal. Számos helyen a gyalogos és a kerékpáros ugyanazt az útfelületet kénytelen használni. A gyalogosok és a személygépkocsival közlekedők igényei eltérnek, azonban általános tapasztalat, hogy a személygépkocsival közlekedők több szempontból is előnyben részesülnek a hétköznapi helyváltoztatások során, ami számos ponton kihat a gyaloglás minőségére. A gyalogos hálózat karbantartására fordított figyelem nem elégséges. A nem karbantartott, esetleg hiányzó járdaszakaszok miatt a gépjárművek által használt úttesten vagy burkolatlan felületen kell gyalogolni, ami rontja a gyalogos közlekedés minőségét, így még rövidebb távokon sem feltétlenül jelenthet alternatívát. A leginkább kritikus pontok a közúti átkelések: az átkelési lehetőségek száma és minősége elsősorban a közlekedésbiztonságra, továbbá az eljutási időre és a kényelemre van kihatással. Biztonsági okokból több helyen is indokolt lenne új gyalogátkelőhelyek létesítése (például Nyíri út és III. Béla körút).

Egyenlő esélyű hozzáférés: törekvés, hogy az emberek kortól, nemtől, szociális, egészségi állapotától függetlenül, maradéktalanul részt tudjanak venni a közlekedésben. A fogalom kapcsán alapvetően a fogyatékkal élőkre gondolunk, de az egyenlő esélyű hozzáférés eredményeinek többek között az idősek, gyerekesek, kismamák is hasznélvezői.

A lakótelepeken belüli forgalomcsillapítás ösztönzőleg hat a gyaloglásra. A város gyaloglás szempontjából legfrekvenciáltabb része a belvárosi gyalogoszóna, ami kis mérete ellenére kiemelkedő színvonalú, a helyi lakosok és a városba érkező turisták számára is a „nyugalom szigete”. A város belső, sűrűn lakott részeire igaz, hogy a parkoló autók egyes helyeken nagy és értékes területet vesznek el, ezzel rontva a városképet, a gyalogosok lehetőségeit és biztonságérzetét.

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

A gyaloglás egyik legfontosabb közlekedési feladata, hogy az emberek eljussanak a közforgalmú közlekedés legközelebbi megállójáig. Kecskeméten a helyközi autóbuszhálózat megállóit alapvetően jó lefedettséget biztosítanak: 500 méteres gyaloglással szinte mindenhol elérhető megállóhely, ez általában még a környező tanyákra is igaz.

Jelentős problémát jelent, hogy a külső városrészekben sok esetben nincs karbantartva vagy hiányos a gyalogosok számára fenntartott útfelület, ezért az úttestet használják, ami este, s különösen rossz időjárási, illetve látási viszonyok között balesetveszélyes. A külterületeken – a nem helyi célforgalom esetében – a legfőbb cél tehát a gyaloglás feltételeinek javítása, a legrövidebb út biztosítása (különösen a közforgalmú közlekedés megállóihoz), valamint a hiányzó, de indokolt járdák, átkelők pótlása, azok biztonságossá, akadálymentessé tétele.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A helyi autóbusz-hálózat az újonnan beépült városrészek területén hiányos, ami növeli a gyaloglási távokat, és a motorizált járművek használatára ösztönözhet. Jellemző forma a rá- és elgyaloglás. A már korábban említett, a kerékpárosok és a gyalogosok közös útfelület-használatából származó konfliktus is élesen jelenik meg. Cél tehát a konfliktushelyzetek feloldása, a rá- és elgyaloglási távolságok csökkentése, emellett további cél a helyi forgalomban a gyaloglás részarányának növelése. A város belső részein található nagy átszállási csomópontokat, például a Széchenyi teret, a vasútállomást és a helyközi autóbusz-állomást az utasok közel 50%-a használja gyalogosan¹. Az átszállók száma kb. napi 4000 fő², jellemzően a helyi és a helyközi autóbusz állomás között. Cél, hogy a felsorolt objektumok megközelítése megfelelő kapacitású és minőségű gyalogos, illetve kerékpáros útvonalak révén legyen lehetséges, a két közlekedési mód szétválasztásával, a vonalvezetés optimalizálásával, megfelelő minőségű és mennyiségű kerékpártároló biztosításával. Mindezt úgy kell elérni, hogy az átszállási távolságok minimálisak, akadálymentesek legyenek. Elsősorban a turisták és az ingázók számára egyértelmű és egységes utastájékoztatási rendszerre van szükség. Ezek mind hozzájárulnak a hatékony közlekedési hálózat kialakításához.

Nagykörúton belüli terület

A város szerkezetének történelmi fejlődése miatt sok forgalomvonzó létesítmény (pl. üzletek, szolgáltatók, hivatalok, templomok, szórakozó- és vendéglátóhelyek) a mai napig a városmagban található. A felmérési eredmények szerint a Petőfi Sándor utca irányából például több mint 320 gyalogos lép be a legforgalmasabb órákban a Kiskörúton és a Deák téren át a városmag területére. A Kiskörút széles útpályájával és szinte folyamatos járműforgalmával területelvágó hatással bír, szigetté degradálva az igényesen kialakított belvárosi gyalogos zónát, ami méretét tekintve amúgy is elmarad egy közel 115 ezer fős város követelményeitől, igényeitől. A belvárost átszelő fontos gyalogostengely – amely a Rákóczi utat/Nagykörösi utcát köti össze a Főtéren keresztül a Petőfi Sándor utcával – két helyen is megszakad: egyrészt a Dobó István körúti körforgalom, másfelől a Szabadság tér és Rákóczi út közötti lámpás kereteződés parancsol megálljt a gyalogosoknak.

¹ Intermodális DET, 2. kötet, 177. old

² Uo.

Itt célként fogalmazódhat meg a Kiskörút elzáró hatásának csökkentése, a gyalogos forgalom növelése, illetve a gyalogosok és kerékpárosok közötti konfliktusok feloldása.

Tervezett fejlesztések

A tervezett kecskeméti közlekedésfejlesztési projektek közül a gyalogos forgalomra várhatóan az intermodális csomópont kialakítása lesz a legnagyobb hatással. Segítségével könnyebben megközelíthetővé válik a vasút- és az autóbusz-állomás, valamint zökkenőmentessé válhat közöttük a gyalogos átszállóforgalom. A belvárosi célok között középtávon egy zéró kibocsátású zóna kialakítása szerepel. Ez magával hozhatná a Főtér gyalogos zónájának kibővítését, új zöldfelületek megjelenését, ami kiváló feltételeket biztosítana nemcsak a rekreációs célú gyaloglás számára, de a belvárosi forgalomvonzó helyek gyalogos megközelíthetőségét is nagymértékben segítené, tovább erősítve ezzel a Belváros környezeti állapotának javítását.

Kerékpáros közlekedés



A kerékpározás olyan fenntartható egyéni közlekedési forma, amely alacsony állandó költségek mellett, jól tervezhető utazást biztosít, emiatt rövid (5-10 km-es) távolságokban a közforgalmú vagy ez egyéni motorizált közlekedés reális alternatívája, míg a 10 km feletti távolságokban annak kiegészítője lehet. Az EU kerékpározásra vonatkozó, jelenleg formálódó ütemterve³ a következő 10 évben a kerékpározás Európai Unión belüli 8%-os részarányának megduplázását tűzi ki célul.

A város közlekedésében betöltött szerepe

Kecskemét nagy kiterjedésű alföldi város, amelynek 322 km² kiterjedésű területén nincs 30 méternél nagyobb szintkülönbség. A napsütéses órák száma jelentős, évente átlagosan 2040⁴ óra, emellett a csapadékos napok száma az elmúlt 30 évben átlagosan évi 122 nap volt, alacsonyabb Szeged, Debrecen vagy Békéscsaba hasonló időjárási-éghajlati mutatójánál. A város földrajzi adottságai tehát kedvezőek a kerékpáros ingázás és általában a kerékpározás szempontjából. A város jelenlegi épített kerékpárút-hálózata, a közúthálózat mintáját követve gyűrűs-sugaras szerkezetű, kiegészülve a kevésbé forgalmas, éppen ezért biztonságosan kerékpározható utcákkal, mellékutakkal. Ugyanakkor azt is észre kell venni, hogy a zömében főutak mellett kialakított kerékpárutak sok helyen megszakadnak, így valós, egybefüggő hálózatról egyelőre nem lehet beszélni. Ez különösen szembeötlő a város déli, délnyugati részein. Annak érdekében, hogy Kecskeméten a kerékpározás 8%-os⁵ részaránya tovább növekedhessen, fontos annak feltárása, hogy a város és lakói hogyan viszonyulnak a kerékpározáshoz, mint közlekedési formához. Ehhez nem csupán a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseit kell átgondolni, hanem szemléletváltás is szükséges. Az alábbiakban bemutatásra a kerékpározás területi jellemzőit, a feltárt problémákat és a javasolt megoldási lehetőségeket vázoljuk.

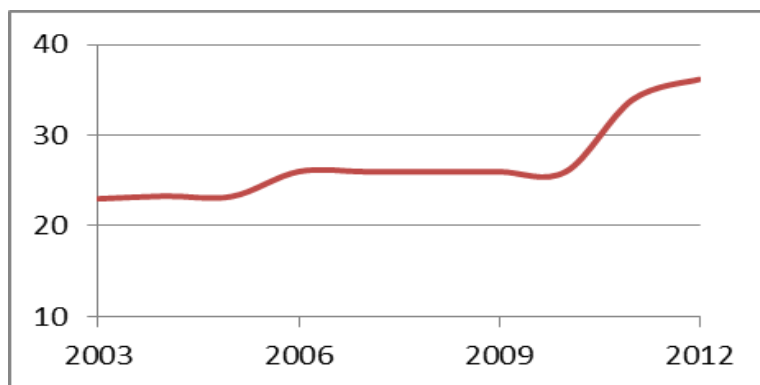
³ Az ütemterv jelenleg vitaanyag formában érhető el, elfogadására várhatóan 2016. októberben kerül sor.

⁴ Az 1985-től 2003-ig terjedő időszakra vonatkozóan.

⁵ A GKI 2014-ben végzett, 800 háztartásra kiterjedő felmérése alapján

Jelenlegi állapot

A város kerékpárforgalmi létesítményeinek hossza az elmúlt évtizedben folyamatosan nőtt. A kerékpárutak burkolatának minősége azonban nagyon eltérő, az újonnan épült szakaszok jó minőségű felülete mellett helyenként kifejezetten rossz, több esetben balesetveszélyes úthibák (Budai út, Csabay Géza krt., Nyíri út, stb.) jellemzik a hálózatot.



Kecskemét kerékpárforgalmi létesítményeinek hossza (km) (Forrás: KSH)

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

A Kecskemét közeli települések és településrészek egy része (Kadafalva, Ballószög, Helvécia, Hetényegyháza, Katonatelep), valamint a 10-15 km-re található Nagykőrös, illetve Városhőd is elérhető kerékpárúton a belváros irányából, ez utóbbi esetében azonban csak a Szent László körúttól a Mercedes gyár érintésével épült ki a kerékpárút, hiányzik a belvárosi kapcsolat. A napi ingázás során a Kecskemét körüli településekről a 10 km-nél hosszabb utazások jellemzőek, így a kerékpár és a közforgalmú közlekedés együttműködésére kell törekedni, mind a járművön való szállítás, mind a kulturált kerékpártárolók tekintetében. Több külterületről vezet be Kecskemétre kerékpárút, ám ezek minősége kívánnivalót hagy maga után.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város alapjellemzőiben – ahogy erről feljebb szó esett – kifejezetten alkalmas a kerékpározásra. A legnagyobb hiányosság a déli, délnyugati városrészek kapcsolatának hiánya, amit tovább súlyosbít az itt áthaladó vasútvonalak területelvágó hatása. E miatt a déli ipari terület, Rendőrfalu, Kósafalu városrészek vagy Műkertváros mindössze két forgalmas főúton és egy mellékutcán közelíthető meg, annak ellenére, hogy nagy a kerékpáros forgalom. További konfliktusforrás, hogy a főútvonalak mellett vezetett kerékpárutakkal párhuzamosan nem épült ki járda. Példa erre az Izsáki út melletti, gyalogos sétány benyomását keltő kerékpárút; a gyalogosforgalom itt a KRESZ alapján szabályos, ám balesetveszélyes, így nem követendő példa. Körülményessé teszi a kerékpározást a kerékpárutak sűrű oldalváltása, a megoldatlan átvezetések.

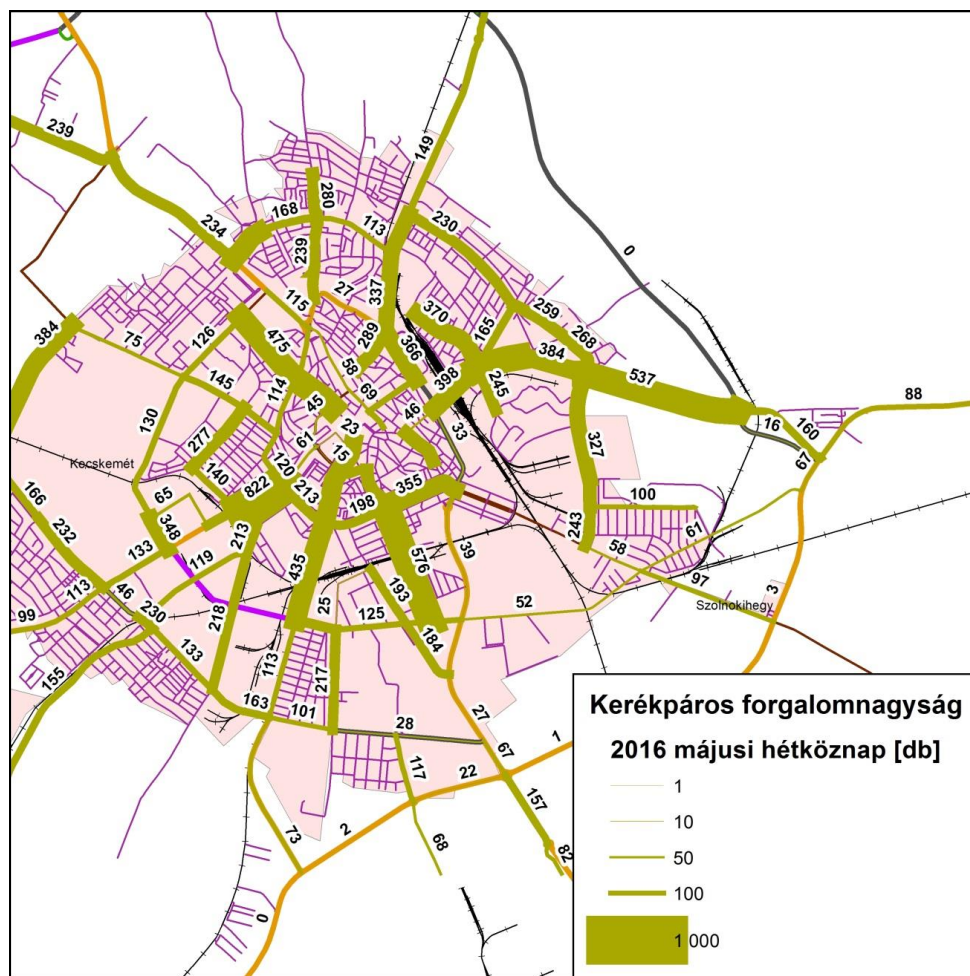
Annak érdekében, hogy a kerékpározás vonzó alternatíva legyen, a forgalomvonzó létesítmények (például iskolák, bevásárlóközpontok) biztonságos kerékpáros megközelítését lehetővé tevő infrastruktúrát kell kiépíteni, valamint megfelelő kapacitású és biztonságos kerékpártárolókat szükséges elhelyezni a létesítményeknél. Fontos, hogy ezek megfeleljenek a kerékpáros szakmai szervezetek ajánlásának is.



A kerékpárutak helyenként felújításra szorulnak (Forrás: KTI)

A Nagykörúton belüli terület

Kecskemét Önkormányzatának tervei között szerepel, hogy a Nagykörúton belül zéró kibocsátású zónát alakít ki. Az itt kerékpározók számára ez öröndetes változás lenne, hiszen egy csillapított forgalmú övezetben könnyebben megoldható a gyalogos forgalomtól elkülönítetten vezetett kerékpárutak és más kerékpáros folyosók kialakítása. Erre szükség is lenne, mert a Belváros kerékpárfogalmát bemutató ábrára tekintve látható, hogy több irányból is jelentős a Kiskörutat átlépve a városmagba érkező kerékpárosok száma. A Belvárosban számos forgalomvonzó létesítmény található (hivatalok, oktatási intézmények, kereskedelmi és szolgáltató egységek), melyeket sokan kerékpárral közelítenek meg, ezért fontos, hogy megfelelő számú és befogadóképességű kerékpártároló épüljön. A kerékpározás részben áltál válik vonzóvá, hogy a célba érkezéskor nem kell percekét gyalogolni a kerékpár biztonságos és szabályos elhelyezése érdekében. A Belváros esetében gondolni kell a tranzit kerékpárforgalomra is, vagyis azokra, akik úti céljukat jelenleg a városmag érintésével érik el. Számukra fontos a gyors áthaladás és lehetőség szerint el akarják kerülni a nagy gyalogosforgalmú Szabadság és Kossuth tereket. Számukra olyan megoldást kell biztosítani, amely gyors áthaladást tesz lehetővé, egyben nem kerül konfliktusba a gyalogoszóna forgalmával. Ebben segíthet az egyirányú utcák további ellenirányú megnyitása, vagy a kerékpáros nyomok kijelölése.



A kerékpárforgalom számlált nagysága Kecskeméten (forrás: KTI)

Tervezett fejlesztések

Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében (2014), valamint közlekedésfejlesztési koncepciójának 2015-ös felülvizsgálatában számos kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó projekt jelenik meg. Nagyobb részük a hiányzó hálózati elemek pótlását megcélzó infrastruktúra-fejlesztési elképzelés. Emellett a tervezett projektek között szerepel új kerékpártárolók kihelyezése, valamint a meglévők bővítése a forgalomvonzó létesítményeknél, illetve közösségi kerékpáros rendszer kialakítása. A közeljövő legfontosabb feladata a meglévő kerékpáros infrastruktúra minőségének biztosítása, a kerékpáros hálózat fejlesztése (a helyszínekhez alkalmazkodó tervezéssel, a belterületen főként kerékpársávok és -nyomok kialakításával), továbbá a kerékpárosok járműforgalomba integrálásának elősegítése. Javasolt továbbá B+R tárolók kialakítása a megfelelő helyszíneken, ahol a kerékpáros, a közforgalmú és személygépjármű közlekedés között magas színvonalú eszközváltás alakulhat ki. Javasolható továbbá az elektromos kerékpárokban rejlő lehetőségek és a város egyes területeit vonalasan felfűző közösségi kerékpáros hálózat kialakítása is; ennek érdekében Kecskemét 2016 őszén közbringarendszer létrehozására pályázatot nyújtott be. Végül nagyon fontos, hogy ezeket a hálózatokat a közlekedésben részt vevők „megtanulják” biztonságosan használni. A tanulási folyamatot érdemes tervezni és támogatni.

KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS

Az Európai Unió ide vonatkozó dokumentumai („A városi mobilitás cselekvési terve”, a közlekedéspolitikai Fehér Könyv, és az „Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé”) megállapítják, hogy a magas színvonalú és megfizethető közösségi közlekedés a fenntartható városi közlekedési rendszer gerincét alkotja. A megbízhatóság, a tájékoztatás, a biztonság és a könnyű hozzáférés rendkívül fontos az autóbusz- és a vasúti közlekedés vonzóvá tételéhez. A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia szerint a jelenlegi személyszállítási igények döntő hányada – minden utazást számításba véve az utazások 97%-a, a motorizált utazások 96%-a – a helyi és elővárosi közlekedésben jelentkezik. Ezért is hangsúlyozottan fontos, hogy ez a nagyszámú helyváltoztatás – az európai elvárásoknak is megfelelően – környezetbarát és fenntartható módon valósulhasson meg. Ennek egyik hatékony eszköze a helyi és elővárosi közlekedés lebonyolítása közforgalmú közlekedési eszközökkel, az egyéni motorizált közlekedés hányadának csökkentésével. A cél elérése érdekében biztosítani kell a színvonalas közforgalmú közlekedés elérhetőségét, az igényvezérelt közlekedésszervezést, valamint az egyes szállítási módok közötti hatékony eszközváltás lehetőségét.

A fent említett uniós dokumentumok és céljaik alapján született hazai kormányhatározatok és közlekedésfejlesztési elvárások közül Kecskemét közforgalmú közlekedése kapcsán hármat érdemes kiemelni:

- a 2014–2020-as programozási időszak országos jelentőségű közlekedési fejlesztéseit felsoroló 1696/2014. (XI. 26.) kormányhatározatot,
- a központi költségvetésből finanszírozott kiemelt közúti beruházásokról szóló 1010/2015. (I. 20.) kormányhatározatot, valamint
- a Bács-Kiskun 2020 dokumentumot, azaz Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Programját.

Nem lehet figyelmen kívül hagyni Kecskemét Integrált Településfejlesztési Stratégiáját sem, amely nyolc tematikus célt azonosított. Ezek figyelembe veszik mindazon városi szférákat (gazdaság, társadalom, infrastruktúra, természeti-környezeti tényezők), melyek átgondolt fejlesztése alapvetően meghatározhatja a város versenyképességét, hatékony működését, hosszú távú életképességét. Ezen célok közül egy kifejezetten a térségi elérhetőséget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztésről, a hiányzó városszerkezeti jelentőségű közlekedési kapcsolatok kiépítéséről, valamint a belvárosban a gépkocsiforgalom kiszorításáról szól, míg a többi tematikus célnak (pl. a környezetbarát eszközök, technológiák széles körű alkalmazása) is vannak a közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos vetületei. A helyi és helyközi közlekedés strukturálisan és intézményi szinten is elkülönül. Eltérő a megrendelő és az ellátásért felelős személye, valamint a tarifarendszer adottságai, ami nehezíti az integrált közlekedési rendszer kialakítását. A különböző közlekedési szolgáltatók menetrendjének összehangolása sem teljes körű, pedig ez az utazóközönség egyik legfontosabb elvárása.

Helyi és helyközi autóbuszos közforgalmú közlekedés



A város közúti közforgalmú közlekedését autóbuszokkal biztosítja a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (a Kunság Volán Zrt. jogutódja). A hálózatot 36, jellemzően nappali időszakban (üzemidő iskolai előadási napokon 4:30-22:50 között) közlekedő, valamint két bevásárló forgalmat kiszolgáló viszonylat alkotja. Az autóbusz-közlekedés döntően belváros központú, jellemzően átszállásokon alapuló tradicionális hálózat. Ez a haránt irányú (a belvárost elkerülő) és átlapolt (a belvároson csak áthaladó) utazási igényeket kevésbé tudja színvonalasan kielégíteni, így bizonyos utazási relációkban nem nyújt minőségi alternatívát az egyéni közlekedéssel szemben.

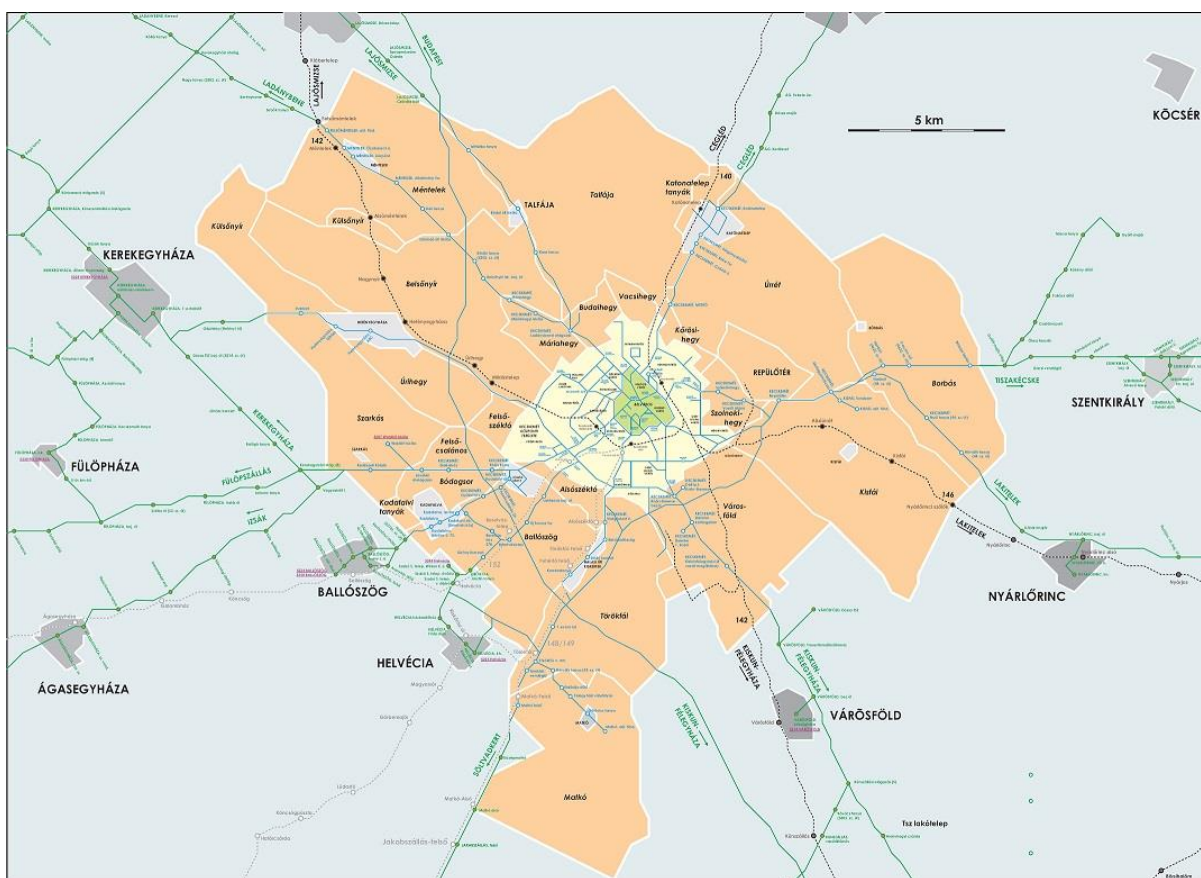
A város helyközi közforgalmú közlekedését szinte kizárólag az autóbuszos közlekedési mód határozza meg. Ennek egyik oka, a 2007-ben, 2009-ben és 2010-ben a vasúti szolgáltatás területén elrendelt ideiglenes forgalomszüneteltetések, továbbá – a társadalmi igényeknek nem megfelelő menetrendek és elérési idők miatt – a vasútvonalak nagyon alacsony kihasználtsága.

Kecskemét elővárosi településeinek mindegyike rendelkezik autóbuszos kapcsolattal és viszonylag sűrű megállóhálózattal. A városban a helyközi autóbuszjáratok vég- és kiindulópontját jelentő, 1965-ben létesített autóbusz-állomás a vasútállomás közelében, a Bethlen körút és a Noszlopy Gáspár park szomszédságában található. Az évente több mint 10 millió utast és nagyjából 110 ezer járatot fogadó állomás kocsállásain elektronikus indításjelzők működnek.

A várost három nemzetközi és számos távolsági vonal érinti, melyek Kecskemét minőségi autóbuszos elérhetőségét és kapcsolatát biztosítják Budapesttel, valamint a közelebbi és távolabbi eső megyeszékhelyekkel, nagyvárosokkal. A környező települések közforgalmú elérhetőségét a szerteágazó regionális vonalak autóbuszjáratai biztosítják.

A város közlekedésében betöltött szerepe

Kecskemét területileg nagy kiterjedésű, ugyanakkor alacsony népsűrűségű (354 fő/km²) város, amelynek közlekedését a városmag közepéig benyúló sugaras kialakítás, és az egyirányú forgalmat biztosító belső gyűrű (kiskörút) határozza meg. A közforgalmú közlekedés szervezése szempontjából fontos feladat a városközpont kiszolgálása, mivel ez a kereskedelmi, üzleti, kulturális és közigazgatási élet – túlsúlyos – központja. Ugyanakkor a közforgalmú közlekedés iránt a legnagyobb igény a város peremén található „kertvárosias” lakóterületek (pl. Petőfiváros, Alsószéktő, Műkertváros), külső településrészek (pl. Kadafalva, Hetényegyháza, Katonatelep), valamint a városközpont közelében nagy népességszámú lakótelepek (Széchenyi és Árpádváros) irányából mutatkozik. A város közforgalmú közlekedésére érzékelhető hatást gyakorolnak még a település határában épített nagy alapterületű kereskedelmi egységek (pl. Tesco, Auchan, Metro), valamint az ipari munkahelyek⁶.



Kecskemét és közvetlen vonzaskörzetének közforgalmú közlekedés által lefedett területei

(Forrás: KTI)

A kialakult hálózat egyik problémája a városközpontban (Széchenyi tér) nagy területet elfoglaló végállomás, amely nem illik sem a belvárosi településképhez, sem pedig annak funkcionalitásába.

⁶ Intermodális DET, 2. kötet, 121. old

További gond, hogy a Széchenyi téri végállomáson megjelenő 20 járat közül 13 a végállomás eléréséhez minden fordulóban bejárja a kiskörút vonalát, növelve ezzel a belváros forgalmi és környezeti terhelését. A Noszlopy Gáspár parkban kapott helyet a város másik autóbusz-végállomása.

E végállomás kialakítása olyan, hogy a helyi és helyközi autóbusz-végállomások közvetlenül egymás mellett helyezkednek el. A Noszlopy parki autóbusz-állomás helyi oldalán 12 vonal végállomása található.⁷

A központi belterület tökéletesen le van fedve, és a távolabb eső belterületek is – az úthálózat kiépítettsége mellett elérhető legnagyobb lefedettséggel – vannak kiszolgálva. Térbeli lefedettség tekintetében a település helyi közlekedési kiszolgálása összességében megfelelő. Egyes új lakóterületek esetében ez még nincs megoldva, részben a közforgalmú közlekedést lehetővé tevő utak hiánya miatt. Az új lakó- és iparterületek, szolgáltató létesítmények esetében komplex, a közforgalmú közlekedést és a kerékpáros megközelítést preferáló részletes, a város egészének érdekeit szem előtt tartó tervezési módszer kialakítására lenne szükség.

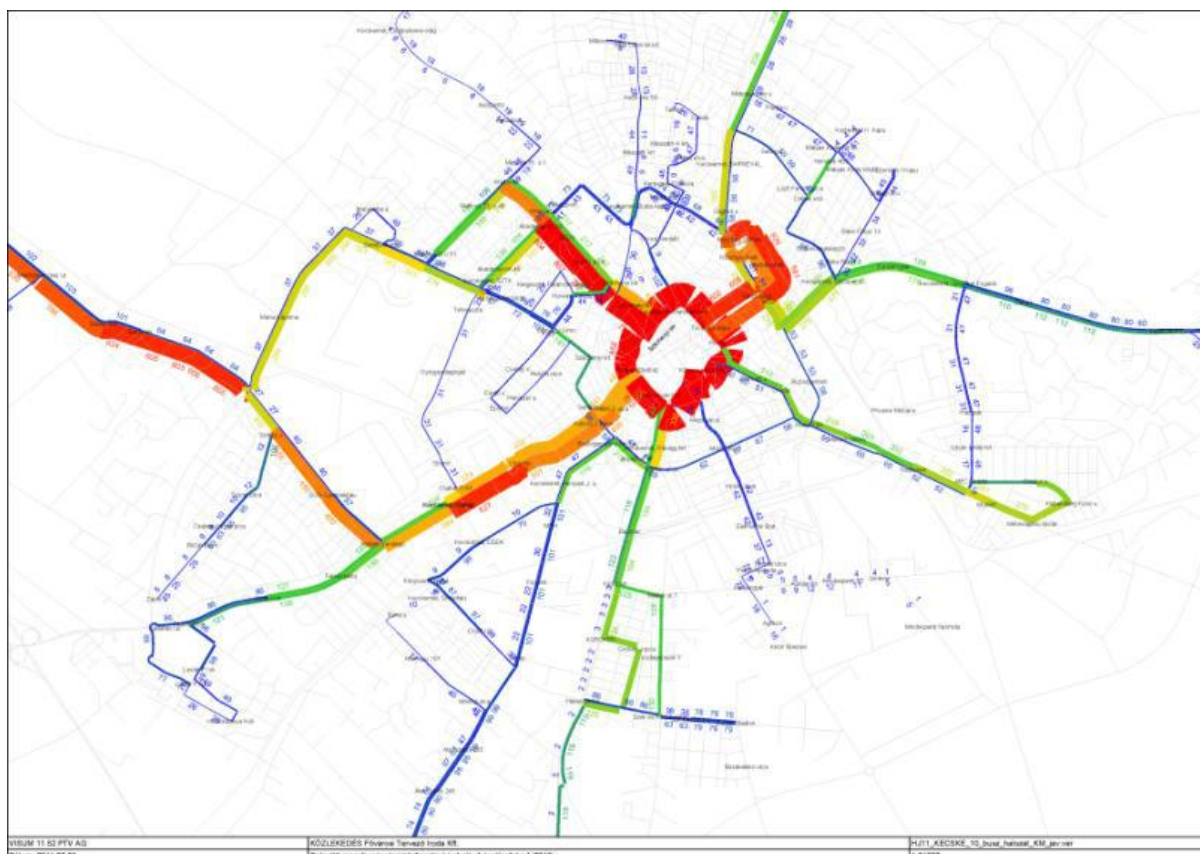
A járműállományt 58 db autóbusz alkotja, melyek többsége alacsonypadlós és csuklós kialakítású (átlagéletkoruk 8,78 év). A legújabb, 2014 eleji beszerzés során huszonöt soros hibridhajtású, alacsony károsanyag-kibocsátású, tisztán elektromos üzemben is működő, így a kialakításra váró belső zéró kibocsátású zónában is használható, alacsonypadlós járművel gazdagodott a város autóbuszflottája.

A helyi viszonylatokon közlekedő járműveken elsőajtós felszállás van érvényben. Az autóbuszok többsége audiovizuális utastájékoztató berendezésekkel rendelkezik. A „Kecskemét Város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása-zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével” című, uniós és hazai támogatásból megvalósult projekt részeként 2015 szeptemberében adták át a városnak a helyi autóbuszok forgalomirányító és utastájékoztató rendszerét, melynek fő feladata a valós idejű járműkövetés és operatív irányítás. A projekt keretében 77 autóbusz-megállóban helyeztek el új, a járatok valós megállóhelyi érkezési idejéről tájékoztató információs kijelzőket és hangos utastájékoztató eszközöket.

Jelenlegi állapot, igények

A városfejlesztési elképzelések között jelentős szerepet játszó intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmányának készítése során meghatározták a helyi közforgalmú közlekedési hálózat utasforgalmát, melynek reggeli csúcsidei adatait mutatja be a következő ábra:

⁷ Uo., 122. old



Kecskemét helyi autóbusz-közlekedésének reggeli csúcsforgalmi adatai

(Forrás: Intermodális DET, 2. kötet, 245. old)

A legutolsó, 2011-es adatok alapján a hálózat leginkább terhelt részei a Kiskörút, valamint az izsáki úti (egyetemi) és a hetényegyházai irányok, továbbá a Széchenyivárost a belvárossal összekötő Kápolna utca – Irinyi út tengely. Megállapítható, hogy a városi közforgalmú közlekedésre jellemző klasszikus, három (reggeli, délutáni és esti) csúccsal rendelkező görbe csak nyomokban maradt meg, ennek magyarázatához további kutatás szükséges. Viszonylag élesen, korán és rövid időtartammal jelentkezik a reggeli csúcsidőszak, amely az egész napi járműigényt meghatározza. A napközbeni és esti forgalom a reggeli csúcsidőszaki terhelés felét sem éri el, a délutáni, munkahelyhez köthető csúcsidőszak alig azonosítható. Az iskolaidőszak végén emelkedik meg kissé a forgalom, de délutáni csúcsidőszakról a kecskeméti közforgalmú közlekedés esetében szinte nem is lehet beszélni.⁸

A szakértők által végzett felmérés alapján összességében megállapítható volt az is, hogy a város közlekedésében a személygépjármű-közlekedés a domináns, 41%-kal; a közforgalmú közlekedésben csupán a helyváltoztatások ötöde jelenik meg. Újabb adatok egyelőre nem állnak rendelkezésre, ezek pótlása alapvető fontosságú feladat. Csak 2016 végére készül el Kecskemét térségére a helyközi autóbuszok hétköznapi utasforgalmát leíró teljes körű adatbázis, éppen ezért ezen adatokat a jelen Mobilitási Terv nem tudta hasznosítani.

⁸ Intermodális DET, 2. kötet, 129. old

Helyi közforgalmú közlekedés

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

A helyi autóbuszok biztosítják a városmagtól távolabb eső városrészek (Hetényegyháza, Miklóstelep, Katonatelep, Borbás, Kisfái, Matkó) közforgalmú közlekedését is. A szolgáltató helyközi (elővárosi) forgalmat bonyolító autóbuszvonalai a helyi közlekedéssel ellátatlan településrészek kiszolgálásában is részt vesznek, így bizonyos időszakokban kiegészítik a város közforgalmú közlekedési rendszerét. A Kadafalva településrészre utazók a Ballószögre és Helvéciára közlekedő, míg a Felsőméntelekre utazók a ladánybenei és a kunszentmiklósi helyközi járatokat vehetik igénybe. A szaktárca, valamint Kecskemét Önkormányzata és a DAKK által kötött megállapodás értelmében a 4 és 4A helyi viszonylatokkal párhuzamos vonalvezetésű szentkirályi, lakitelki és tiszakécskei helyközi autóbuszokat az utasok szabad- és munkaszüneti napokon, míg az 52 jelzésű, matkópusztai helyi járat útvonalát feltáró, Bugacra és Kiskunhalasra közlekedő helyközi autóbuszokat napi rendszerességgel is igénybe vehetik. A külterületeken az autóbusz-megállóhelyek szolgáltatási színvonala általában nem megfelelő, hiányzik a szilárd burkolat, az egyenlő esélyű hozzáférés nincs biztosítva, nincs esőbeálló és megfelelő kerékpár-tárolási lehetőség sem. A közlekedési módok megoszlása tekintetében a szatellit-övezetben a közforgalmú közlekedés használóinak aránya összességében 26%, a személygépjárműé 53 %.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város legnagyobb autóbusz-közlekedési csomópontja a Noszlopy Gáspár parkban, a helyközi autóbusz-állomással funkcionálisan egybeépült területen található, mindössze 230 méterre a vasútállomástól.



A Noszlopy Gáspár parknál elhelyezkedő autóbusz-végállomás

(Forrás: Google Maps)

Jelenleg innen végzik mind a helyi, mind a helyközi menetrend szerinti járatok forgalomirányítását is. A Noszlopy parki autóbusz-állomás 12 helyi járatnak a végállomása, melyek közül 6 járat a déli városrészeket és iparterületeket, 3 járat a nyugati, északnyugati, míg egy járat a keleti területeket tárja fel. További két járat a Nagykörút térségét fűzi fel. A vonalak fele elhalad a vasútállomás főbejárata előtt, ahol megállóhelyük is van, így biztosítva a vasúton érkezők átszállási lehetőségét.

A nagyobb lakótelepek (pl. Széchenyiváros, Árpádváros) területén elhelyezkedő autóbusz-megállóhelyek döntő hányada szilárd burkolatú és jól megközelíthető, esőbeálló azonban nem mindenhol van.

A kisebb beépítési intenzitású területeken a megállóhelyek szolgáltatási színvonala nem megfelelő. A lakótelepi lakosság 22%-a használja a közforgalmú közlekedési eszközöket, míg 29% személygépkocsival közlekedik. A családi házas belterületeken élők esetében nagyobb, 46% a személygépkocsi-használat aránya, a közforgalmú közlekedést csupán 19% veszi igénybe.

Nagykörúton belüli terület

A Széchenyi téren található helyi autóbusz-állomás; a forgalomirányított autóbusz-közlekedési csomópont a városi autóbusz-hálózati viszonylatok 61%-ának végállomása. Az 1970-es évek végén átadott létesítmény azonban – a mai közlekedési igények által támasztott elvárások alapján – már elavultnak számít. A helyszín egyirányú megközelíthetősége a Kiskörút irányából napjainkra jelentős hálózatszerkezeti problémák okozója. A helyi autóbusz-állomás elhelyezkedése városképi, környezetvédelmi (zaj, rezgés és levegőtisztaság) szempontból sem szerencsés, s ezen érdemben még a 2014-ben beszerzett soros hibridhajtású – alacsony károsanyag-kibocsátású, tisztán elektromos üzemen is működő, így a tervezett zéró kibocsátású zónában is használható – alacsonypadlós járművek sem tudnak változtatni.

A belvárosban a megállóhelyek szilárd burkolatúak, többségükben biztosítva van az akadálymentes hozzáférés, illetve rendelkezik esőbeállóval. Itt a közforgalmú közlekedés részaránya csupán 12% - igaz, ezen a területen a gyaloglás és a kerékpározás is valós alternatíva.

A helyközi autóbusz-közlekedés

Külső kapcsolatok és külső területek

A helyi viszonylatok közül a 2D, 12D, 14D és 15D közvetlen kapcsolatot biztosít Hétfényegyházára, a Nyíri útra, a Széchenyi térre és az autóbusz-állomásra. A helyközi autóbuszjáratok közül a műszakrendhez igazodó járatok nyújtanak kapcsolatot. Az utóbbi évek fejlesztéseinek következtében és a Mercedes gyárhoz betérő járatok számának növekedésével az egész hálózatra vonatkoztatva enyhe utasszámnövekedés volt megfigyelhető.

A szintén a déli lparterületen található Knorr-Bremse gyár is önálló helyi vonallal (13K), valamint a műszakrendhez igazodó helyközi járatokkal van kiszolgálva. A Kecskemét külterületén elhelyezkedő megállóhelyek esetében több helyen hiányzik a szilárd burkolat, hiányoznak az egyenlő esélyű hozzáférést biztosító akadálymentesített megállóhelyi megoldások, a megállóhelyek megközelítése pedig nehézkes és nem biztonságos, gyakori az esőbeállók hiánya, továbbá hiányoznak a megfelelő kerékpártárolók.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A jelentősebb forgalmat lebonyolító helyközi autóbusz-megállók a városban: az Autóbusz-állomás, Széchenyiváros, Metro, Sütőipar, Konzervgyár, Halasi út, Kadafalvi út –Auchan, Katona József Gimnázium, valamint a belvárosban a Cifrapalota és Rávagy tér.

Nagykörúton belüli terület

A központi belterület minőségi módon érhető el közforgalmú közlekedéssel, azonban ennek az elérhetőségnek környezetvédelmi szempontból hátrányai is vannak, mert a helyközi autóbuszok jelentős környezeti terhelést (levegőszennyezés, rezgés, zaj) okoznak a Kiskörút és a Rákóczi út térségében. A Rákóczi út díszburkolata az elmúlt években nagyon megsínylette a túlzott és egészében nem feltétlenül indokolt autóbusz-forgalmat.

Tervezett fejlesztések

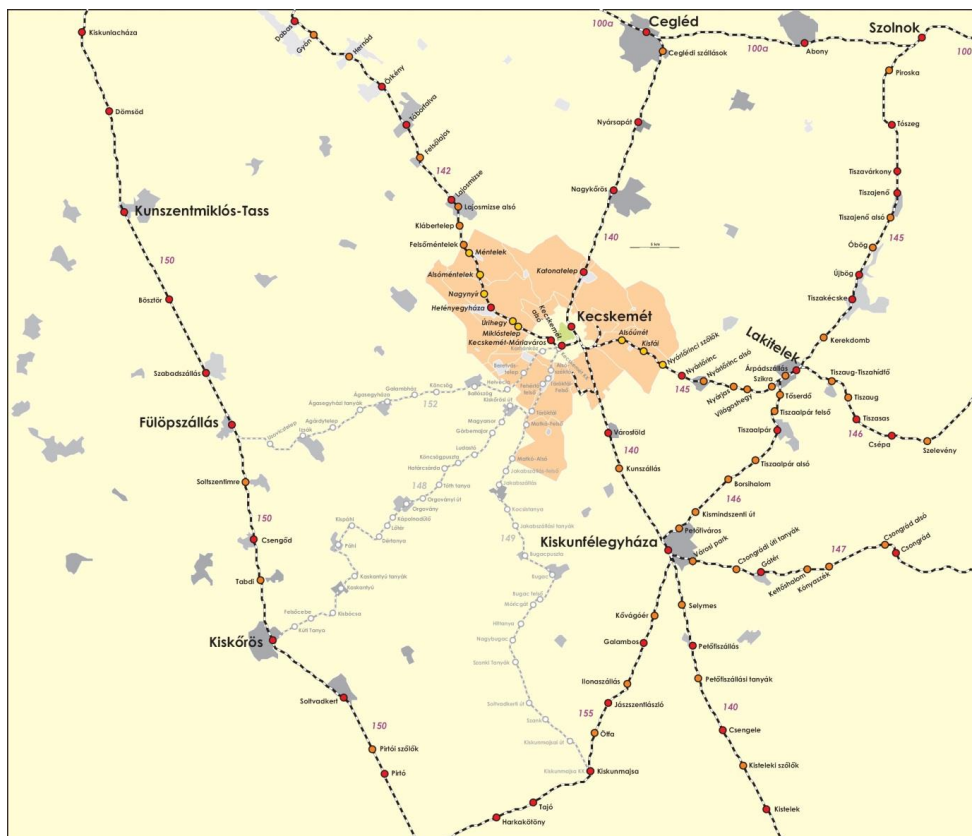
A közforgalmú autóbusz-közlekedést érintő fejlesztési elképzelések a város 2015-ben felülvizsgált közlekedésfejlesztési koncepciója alapján a következők:

- Intermodális csomópont kialakítása a vasútállomás környezetében, a vasúti, autóbuszos és egyéni közlekedési módok összekapcsolása érdekében;
- Fejlesztések a közforgalmú autóbusz-közlekedés előnyben részesítése érdekében, úgymint autóbuszsávok kialakítása, forgalomtechnikai eszközök alkalmazása, csomópontok forgalomszabályozásának módosítása;
- A Széchenyi téri autóbusz-végállomás áthelyezése;
- Újragondolt autóbusz-hálózat kialakítása;
- Igényvezérelt közlekedés bevezetése a jobb lefedettség és a nagyobb utasszám biztosítása érdekében;
- Regionális közlekedésszervezés kialakítása;
- Környezetbarát járműpark kialakítása érdekében további – alacsony vagy zéró károsanyag-kibocsátású – autóbuszok beszerzése;
- Új városi autóbusz-telephely felépítése;
- Intelligens közlekedési rendszer (ITS), utastájékoztatás és forgalomirányítás megvalósítása, teljes körű kiépítése;
- Elektronikus jegyrendszer bevezetése.

Vasúti közlekedés



A vasúti közlekedés fenntartható közlekedési mód, hiszen környezetbarát és nagy tömegeket tud egyszerre szállítani. Másfelől a fajlagos költsége magasabb, mint az autóbuszé, ezért a vasút ilyen irányú fejlesztése a kormány, a városvezetés és a városlakók által vállalt tudatos konszenzus eredménye lehet. Kecskemétet és a környező tanyavilágot, külterületeket történelmi okokból sűrűn behálózta a vasút, azonban ez a hálózat a regionális és ingázó forgalomban szinte semmilyen szerepet nem kap. Az alábbiakban azt tekintjük végig, hogy a vasút milyen szerepet tölt be *jelenleg* a város és környékének közlekedésében, illetve az egyes vasútvonalakon milyen körülmények tapasztalhatók. Ezek alapján érdemes eldönteni, hogy a város a jövőben milyen szerepet kíván szánni a vasútnak a helyi és az elővárosi közlekedésében.

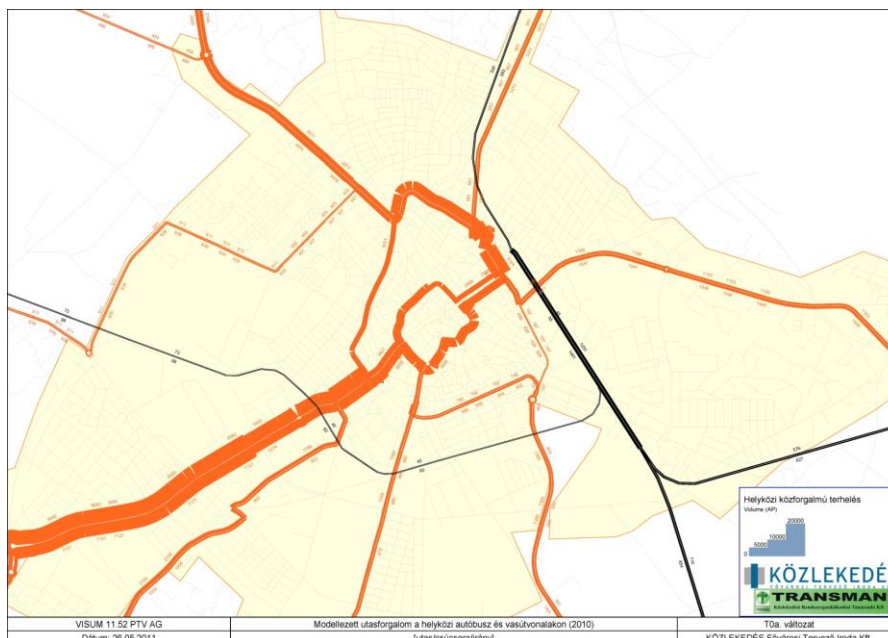


Kecskemét és környékének vasúti hálózata (Forrás: KTI)

A város közlekedésében betöltött szerepe

Kecskemét jelentős vasúti kapcsolatokkal rendelkezik, mivel a városon halad keresztül a Cegléd – Szeged (140. sz.) vasúti fővonal, ezen kívül ide fut be több mellékvonal is Lajosmizse (142. sz.), Fülöpszállás (152. sz.) és Lakitelek (145. sz.) irányából. Kecskemét állomás kivételével egyik állomáson, illetve megállóhelyen sincs semmilyen szolgáltatás. A vasútvonalak a várost félkör alakban veszik körül, és a közúthálózatot 10 helyen keresztezik szintben. Mindössze három külön szintű keresztezés (egy alul- és két felüljáró) van a városban.

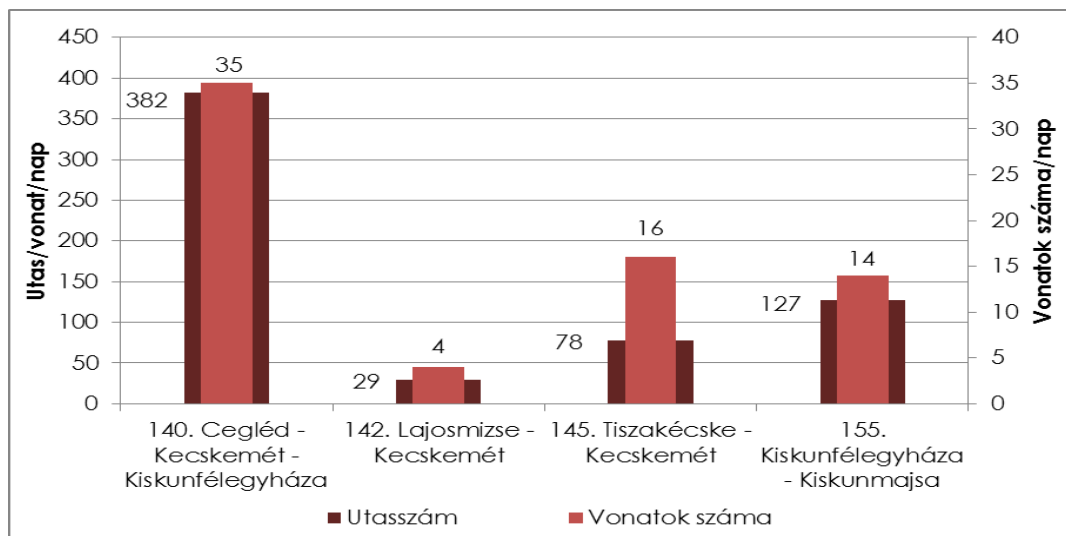
A város intermodális csomópontjának megvalósításához készített döntéselőkészítő tanulmány szerint vasúti le- és felszálló forgalom szinte kizárólag Kecskemét állomáson van, melynek egyik oka az 1990-es évek végéig végrehajtott megállóhely bezárások miatt előállt helyzet, a másik pedig a 2007-es és 2009-es forgalomszüneteltetések. Összehasonlításképpen: az autóbusz-végállomáson kívül hat további olyan autóbusz-megállóhely is van, amelynek utasforgalma több mint kétszerese Kecskemét vasútállomásának. A közvetlen összevetést nehezíti, hogy a helyközi autóbusz-közlekedés részt vesz a helyi közlekedésben, a vasúti közlekedésnek azonban még ott sincs ilyen szerepe, ahol egyébként jelentős vasúti forgalom bonyolódik le, mint pl. Katonatelep és Kecskemét között. Kecskemét központi belterületén a vasúti közlekedés ritka követési idejének, kedvezőtlen mellékvonali menetidejének, valamint rugalmatlan árképzésének köszönhetően egyáltalán nem szolgál ki helyi közlekedési igényeket⁹, és alig szolgál ki elővárosi szükségleteket. Ez látható a város elővárosi közlekedési fejlesztését célzó elképzeléseket vizsgáló tanulmány ábráján is: jól látható, hogy a helyközi autóbusz-közlekedés nagyságrendileg nagyobb szerepet vállal a vasúthoz képest.



Modellezett csúcsórai helyközi utasforgalom az autóbusz (narancssárga) és vasúti (fekete) hálózaton
(Forrás: Intermodális DET II. kötet, 251. old)

⁹ Intermodális DET II.kötet, 173.oldal

Az elővárosi vasútfejlesztés megvalósíthatósági tanulmányának keretében 2012-ben végzett utasszámlálás alapján az egyes vasútvonalak átlagos utasszámai a következőképpen alakultak:



Átlagos utasszám az egyes vasútvonalakon

(Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése, Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése alapján saját szerkesztés)

Az utasszámlálás, valamint az összközlekedési adatok feldolgozása alapján megállapítható, hogy a város elővárosi közlekedésében a vasút csupán 2,8%-os részarányt képvisel. Jelentős problémaforrás az eltérő közlekedési módok közötti minőségi átszállópontok hiánya (közvetlen átszállási lehetőség a személygépkocsiról és a kerékpárról a vasútra vagy az autóbuszokra) a városban és környékén. Ilyen szempontból az intermodális csomópont megvalósítása jelentős beruházás lesz, mely számos előnye mellett az elővárosi vasúti közlekedés jobb kihasználását is elősegítheti. Ehhez azonban további fejlesztések és szervezési lépések szükségesek, úgymint forgalomszüneteltetések feloldása, igényvezérelt ütemes menetrendek bevezetése, megállóhelyek áthelyezése, átszállási kapcsolatok javítása a hálózaton, tarifaközösség kialakítása, valós idejű utazási információ biztosítása, az infrastruktúra ütemes fejlesztése.

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

140-es vonal

A 140-es vasútvonal a (Budapest –) Cegléd – Szeged vasúti fővonal, mely a transzeurópai áruszállítási hálózat része, és jelentős forgalmat bonyolít le. A vasútvonal jelen Mobilitási Tervet érintő körülbelül 68 km-es szakasza villamosított, normál nyomtávú fővonal, amely a Városföld-Kiskunfélegyháza szakaszon kétvágányú. A vonal pályasebessége Magyarországon jónak mondható, Cegléd és Kiskunfélegyháza között 120 km/h, Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás között 100 km/h. 2003-2008 között a vonalon jelentős pályafelújítások történtek, így javult a vasúti közlekedés biztonsága, csökkent a zavarérzékenysége. A felvételi épületek többségének állapota megfelelő, az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nagyrészt megfelelő, ezen kívül a nagyobb állomásokon P+R parkoló és B+R tároló is található.

A vonalon az elővárosi és távolsági jellegű személyszállítás 2006 óta ütemes menetrend szerint történik. Naponta 15 „hibrid IC” (InterCityvel egyesített gyorsvonat) vonatpár közlekedik Budapest és Szeged között – Kecskemét érintésével – órás ütemben, illetve menetrendi időszaktól függően egy további IC-pár és egy expresszvonatpár. Továbbá napi egy Budapest–Szeged sebes-, egy Szeged–Budapest gyorsvonat, nyolc Kecskemét–Kiskunfélegyháza személyvonatpár, illetve reggel Budapest felé egy személyvonat közlekedik.

A vonal teherforgalma a TEN-T korridor miatt jelentős, amelyet tovább növelnek a 2011-ben átadott Mercedes-gyár szállításai és az algyői mezőkön kitermelt kőolajat szállító vonatok is. Némiképp visszaesést eredményezett azonban a kiskundorozsmai terminál megszűnése miatt elmaradó Ro-La kombinált forgalom. A Kecskemét–Városföld „állomásközben” Kecskemét állomástól 2,3 km-re található Kecskeméti elágazás, ahol a 142. számú vonal, mint deltavágány csatlakozik a fővonalba, illetve ahol a 145. számú vonal kiágazik a szegedi fővonalból. A Kecskemét-Kecskeméti elágazás között a 145. számú mellékvonal, mint kétvágányú vonalszakasz funkcionál, mely nyíltvonali keresztezési lehetőséget biztosít az itt közlekedő vonatoknak. Kecskeméti elágazástól 0,5 km-re épült meg a DAIMLER Benz Kecskeméti Gyárának nyíltvonali iparvágány kiágazása, amely közvetlen kapcsolatot biztosít a gyár és a szegedi fővonal között.¹⁰

▪ 142-es vonal

A 142-es vasútvonal (Budapest–Lajosmizse–Kecskemét) II. kategóriájú országos törzshálózati besorolású vonal, melynek Kecskemét várost érintő, körülbelül 24 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A pálya a rendszertelen és elégtelen fenntartási munkák miatt rossz állapotban van. Állandó, és ideiglenes lassú jelek is gyakoriak a vonalon. Kecskemét alsó – Lajosmizse szakaszon állomástávolságú közlekedés van érvényben, egyes vonalszakaszokon a biztosítóberendezés nem működik. A vasútvonal kapcsolatot biztosít Lajosmizsén át Budapestre, így e vonal a 100a és a 140-es vonal üzemzavara esetén kerülő útirányként tud szolgálni. A felvételi épületek többségének állapota nem megfelelő, sokszor kritikus, valamint az utasok időjárás elleni védelme sok helyen nincs biztosítva. A vonalon vegyes állapotú peronok találhatóak, változó hosszal, az akadálymentes elérés biztosítása nélkül, szintbeni megközelítéssel. Az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a kapcsolatai a közforgalmú közlekedéssel nem megfelelőek, ezen kívül az állomásokon nincsenek P+R parkolók és B+R tárolók sem.

A vonal Kecskemét számára fontos elővárosi jellegű területeket (Hetényegyháza, Lajosmizse) fűz fel, ráadásul éppen ebből az irányból a személyautós és autóbuszos megközelítés is nehézkes a város úthálózati hiányosságai következtében kialakuló torlódások miatt.

¹⁰ Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése. Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése. Döntéshozókészítő tanulmány (Helyzetértékelés)

Mai állapotában a vonal azonban még a nem túl magas színvonalú közúti közlekedéssel sem versenyképes.

A személyforgalmat 2009 decemberében leállították, azonban 2010 júliusában újra-indították, most naponta két személyvonatpár közlekedik Lajosmizse és Kecskemét között. Ugyanakkor a vasútvonal teherforgalma jelentős, mivel Táborfalva térségében kiterjedt honvédségi iparvágány-hálózat terül el, valamint Hetényegyháza állomásnál üzemanyagtároló telep található. A vonal környezetében emellett ipari üzemek is települtek, amelyek tehervagonjait Kecskemétre továbbítják a vasútvonal déli részéről. Ezen kívül Kecskemét alsón és Lajosmizsén van árufeladás.

▪ 145-ös vonal

A 145-ös vasútvonal (Kecskemét – Lakitelek – Szolnok) országos mellékvonal besorolású. A jelen tanulmánnyal érintett 26 km-es szakasza nem villamosított, normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége 60 km/h. A vonalon komolyabb felújítás, átépítési munkák utoljára az 1960-as években történtek. A vasútvonal egyrészről kapcsolatot biztosít Tiszakécskén át Szolnok, másrészről Szentes felé. A felvételi épületek többségének állapota nem megfelelő, sokszor kritikus, valamint sok helyen az utasok időjárás elleni védelme sincs biztosítva. A vonalon vegyes állapotú peronok találhatók, változó hosszal, akadálymentesítés nélkül, szintbeli megközelítéssel. Az utasforgalmi létesítmények állapota, színvonala és a közösségi közlekedéssel való ellátottsága nem megfelelő, ezen kívül az állomásokon P+R és B+R parkoló nincs, illetve a meglévők színvonala, kialakítása sem megfelelő.

A vonalon az elővárosi jellegű személyszállítás ütemes menetrend szerint történik. Naponta hat személyvonatpár közlekedik Kecskemét és Szolnok között 2-3 órás ütemben, illetve ütemen kívül Kecskemét és Szolnok között, továbbá Tiszakécske és Kecskemét között naponta egy személyvonat. Az UVATERV által készített megvalósíthatósági tanulmány szerint ez az egyetlen olyan vasútvonal, ahol a megtérülési számítások szerint legalább érdemes lenne elgondolkodni a fejlesztésen. A vonalon, a MÁV-START szerelvény-összeállítási tervei szerint 6341 típusú orosz dízel motorvonatok, valamint BZ motorvonatok bonyolítják le a forgalmat.

▪ 152-es vasútvonal

A 152-es (Fülöpszállás – Kecskemét) országos mellékvonal besorolású. A vasútvonal érintett 42 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú. A vonal maximális pályasebessége jelenleg mindössze 20–30 km/h. A vonalon az utolsó jelentősebb felújítás 1937-ben történt. A vasútvonal stratégiai jelentőségű szerepet tölt be a megyei és országos vasúthálózatban is, hiszen a budapesti Déli összekötő vasúti híd és/vagy a 155-ös Kiskunfélegyháza – Kiskunhalas vasútvonalon bekövetkező tartós üzemzavar esetén képes biztosítani a kapcsolatot a 150-es Budapest-Kelebia vasútvonallal, ezáltal összekötve az ország közepét a keleti és nyugati területekkel, valamint biztosítani tudja a Balkán és Nyugat-Európa vasúti kapcsolatát.

A vasútvonalon a személyszállítás 2007 óta szünetel, ennek megfelelően a személyszállítási infrastruktúra a folyamatos rongálások következtében igen rossz állapotban van. A vonalon csak eseti teherforgalom bonyolódik.

■ 148-as és 149-es vonalak

A 148-as és 149-es vasútvonal 53, illetve 44 km-es szakasza egyvágányú, nem villamosított, keskeny (760 mm) nyomtávú vonal, a síneken az engedélyezett maximális pályasebesség 40 km/h volt, de a működés utolsó éveiben több szakaszon is 20–30 km/h-s sebességkorlátozás volt érvényben. A vasútvonalakon a személyszállítás 2009 decembere óta szünetel, ennek megfelelően a személyszállítási infrastruktúra a folyamatos rongálások következtében rossz állapotban van és jelenleg nem alkalmas a közlekedésre.

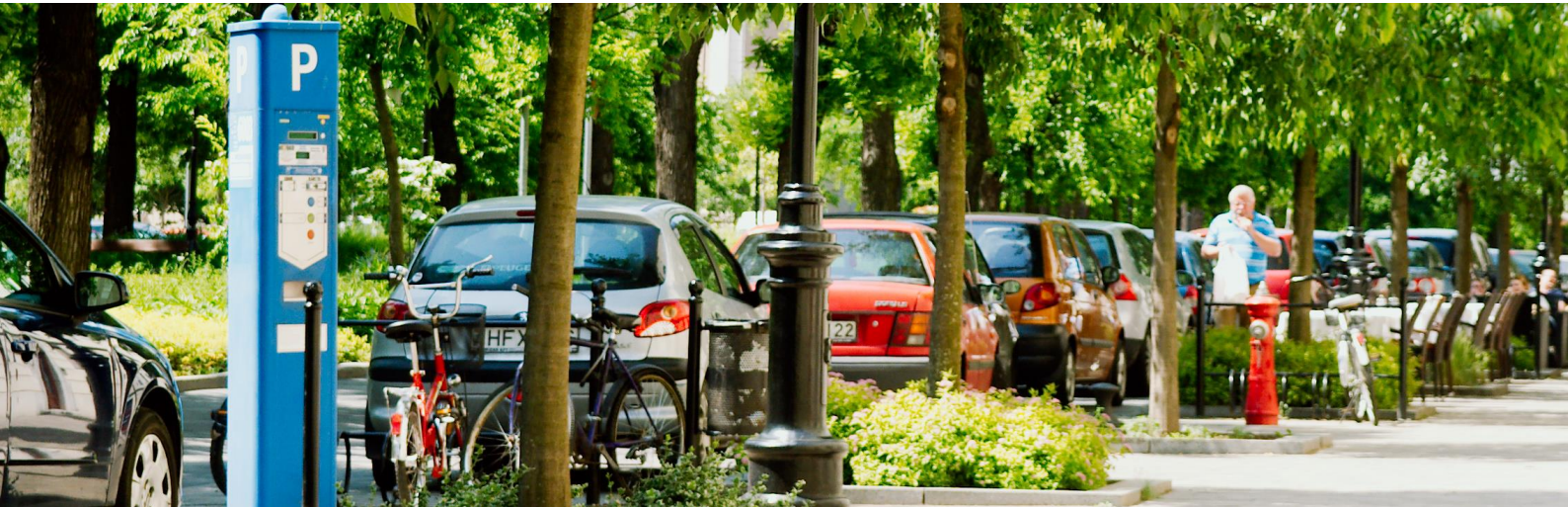
Tervezett fejlesztések

A Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), és az annak szerves részét képező Országos Vasútfejlesztési Konceptió (OVK) fejlesztési prioritásként kezeli a vasúti szűk keresztmetszetek feloldását, a villamosítást, valamint a szolgáltatási színvonal emelését. Ezen fejlesztési céloknak mind a vasúthálózatot üzemeltető MÁV, mind a város önkormányzata által elképzelt fejlesztések megvalósíthatók, úgymint:

- Kecskemét állomás teljes körű felújítása, az elővárosi vasútfejlesztés figyelembevételével,
- a 140. vonal kétvágányúsítása Cegléd és Városföld között,
- a 142. vonal felújítása, villamosítása,
- a 145. vonal felújítása, részleges kétvágányúsítása,
- a 152. vonal felújítása, a személyforgalom újraindítása.
- A szolgáltatási színvonal emelése érdekében javasolt fejlesztések:
- Kecskemét állomáson intermodális csomópont kialakítása, közvetlen átszálló kapcsolat biztosítása a helyi és helyközi autóbusz-közlekedéssel,
- Ütemes menetrendek bevezetése az elővárosi vasúthálózaton, összehangolás az autóbusz-közlekedéssel,
- P+R parkolók és B+R tárolók kialakítása az elővárosi megállóknál/állomásokon,
- tarifaközösség, közös jegyrendszer kialakítása a vasút, a helyközi és a helyi autóbuszos szolgáltatók együttműködésével,
- Igényekhez igazított megállóhelyek kialakítása: egyes megállóhelyek megszüntetése, újak kialakítása,
- kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése,
- menetrendi fejlesztések a távolsági személyszállítási szolgáltatások igényekhez igazítása és az átszállási kapcsolatok biztosítása érdekében.

Javasolható továbbá a 149. számú vonalon Kecskemét KK és Bugac-felső szakaszon elsődlegesen a személyforgalom turisztikai célú visszaállítása, majd egy későbbi fázisban vizsgálatra érdemes lehetőség a 148-149. sz. vasútvonalakon a személyszállítás újraindítása. A közelmúltban a Modern Városok program kapcsán jelentős elővárosi vasúti fejlesztésekről kezdődtek meg előkészítő tárgyalások.

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS



Az EU közlekedéspolitikai Fehér Könyve a közúti forgalom tekintetében főként a távolsági és nemzetközi forgalomra értelmezhető célokat tűz ki, de a közlekedésbiztonság javítása, a szolgáltatási színvonal növelése, a környezetszennyezés csökkentése vagy az integrált városi mobilitási tervek települési szinten is értelmezhetőek, így a közúthálózat fejlesztési szükségletei, az elmaradások felszámolásának feladatai is levezethetők belőle.

A személygépkocsi-forgalom

A város közlekedésében betöltött szerepe

A személygépkocsi-forgalom a mai városok életének természetes velejárója, bizonyos utazási okoknál (például vásárlás, egészségügyi okok, szabadidő) a személygépkocsi használat 90% feletti arányt mutat, de a napi forgalom jelentős részét kitevő munkába járásban is 50% körüli értékkel részesedik. Vannak olyan társadalmi csoportok, mint például a cégvezetők, egyéni vállalkozók, akik közlekedési igényeiket közel 100%-ban személyautóval valósítják meg, de az alkalmazottak többsége is személygépkocsival jár munkába. Ezek alapján a személygépkocsival történő utazásokra általános és széles körű igény mutatkozik, emellett az ilyen típusú utazások jelentős részének indokoltságát és jogosságát sem lehet kétségbe vonni. Emellett természetes, a fenntarthatóságot támogató cél a rentábilisan helyettesíthető személygépkocsi forgalom kiváltása, áttérítése más, fenntarthatóbb közlekedési módokra. A város szerkezete kialakult, a meglévő hálózat évtizedes hiányosságai csak jelentős, a város lehetőségeit meghaladó források árán, hosszú távon építhetők ki. Így előtérbe kell kerülnie a forgalom- és parkolás-gazdálkodásnak.

A város úthálózata több évtizedes lemaradásban van, ennek pótlása ennek megfelelően több évtizedes, jelentős állami forrásokat igénylő feladat, azonban a forgalom növekedése néhány év alatt is jelentősen rontani fogja a közúti és egyéb közlekedés körülményeit.

Ezért rövidtávon azokat a kisebb költségű közúti fejlesztéseket (kanyarodósávok kialakítása, csomópontok átépítése) kell végrehajtani, amelyek érdemben javítják a meglévő kapacitások kihasználását és ezáltal adnak némi mozgásteret a más pontokban részletezett forgalom- és igénymenedzsment eszközök megvalósítására.

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

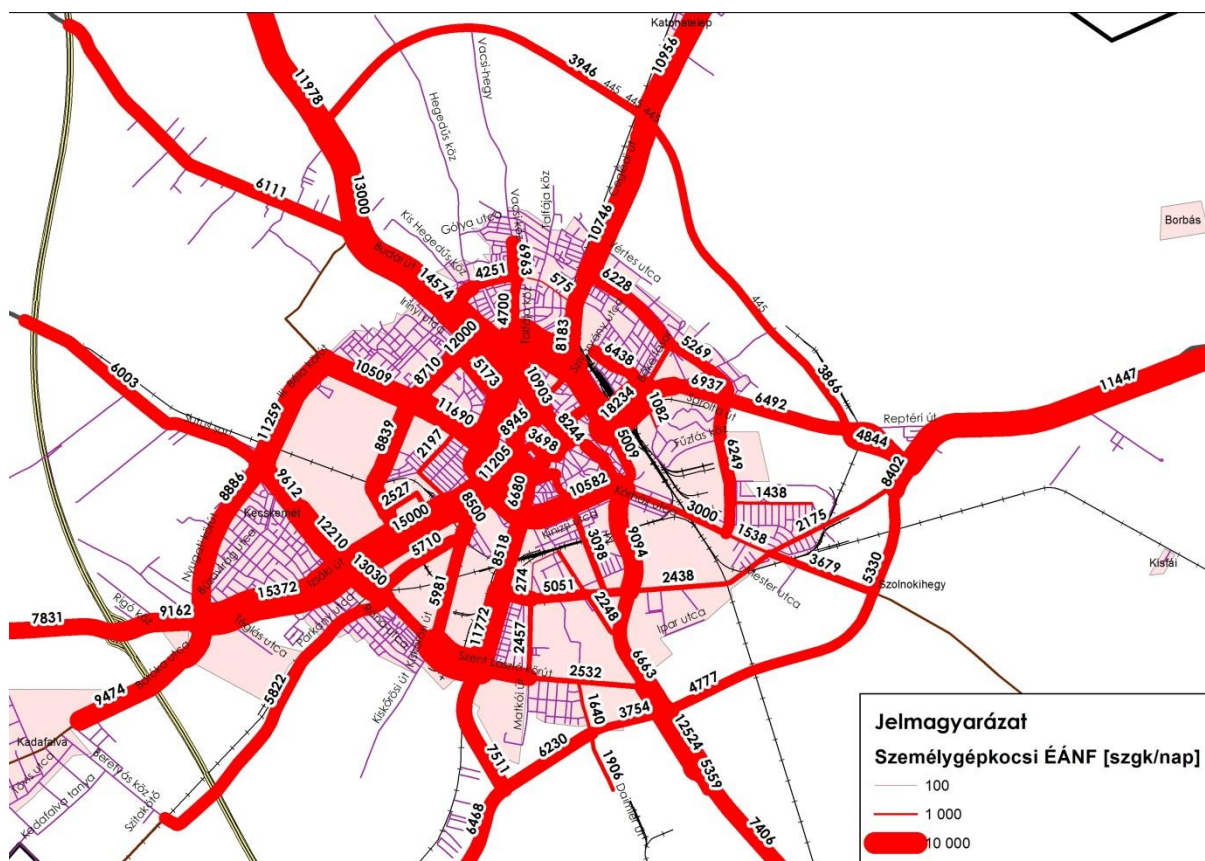
Kecskemét legfontosabb külső közúti kapcsolata az M5-ös autópálya, ami a várost az ország központjához, az ország nyugati területeihez, illetve Európához köti, egyben az eredetileg neki szánt szerep szerint az autópálya városi szakasza a település nyugati elkerülő útja is. Ez utóbbi szerep a megyei matricák 2015. január 1-i bevezetése és ezzel párhuzamosan a gyorsforgalmi városi elkerülő szakaszok fizetőssé tétele miatt háttérbe szorult, a várost addig az autópályán elkerülő forgalom részben a város útjaira terelődött. Az agglomerációs közlekedésben játszott funkcióján túl jelentős regionális és nemzetközi szereppel bír a 44. sz. főút. Emellett fontos szerepe van az 52. sz. főútnak is a nyugat-keleti regionális viszonylatban. A város és elővárosai kapcsolatában kiemelkedően fontos az észak-dél irányultságú 5. sz. főút, amely áthalad a városon, továbbá a 441. sz. főút, amely Nagykőrös és Cegléd felé ad magas szinten kihasznált kapcsolatot. Ki kell emelni még a főleg szállítási szempontból meghatározó 54. sz. főút közigazgatási határon belüli szakaszát, amely a déli iparterület vállalatainak ellátásában játszik kiemelkedő szerepet. A klasszikus szerkezetből kissé kilóg a Hetényegyházára vezető 5218. j. út, amely közigazgatásilag Kecskemét belterületéhez tartozik, de attól jól elkülönül. A városba beérkező sugárirányú utakat köti össze a központi belterületet ma már csaknem teljesen körbe ölelő, a 445. sz.-44. sz. és 54. sz. főutakból álló elkerülő útszakasz, amely a tranzitforgalom elvezetésében játszik meghatározó szerepet.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város közúthálózatának szerkezetére a sugaras-gyűrűs elrendezés jellemző. A város szélén találjuk az ún. „Királyok körútját”, amelyen jelentős hálózati szakadások vannak, a körbejárás nem valósítható meg, ugyanakkor a nemrégiben átadott Nyugati körút jelentős hiányosságot szüntetett meg. A központ felé haladva a következő közel sem teljes körúti elem az Akadémia körút - Csabay Géza körút - Mindszenti körút vonal, amely összességében sem éri el a félkört. A következő körúti elem a Nagykörút, amely ugyan teljes körként záródik, de nem biztosított az egyen keresztmetszet, egyes szakaszai szűk keresztmetszettel jellemezhetők. A Nagykörút legnagyobb része az 5. sz. országos elsőrendű főútból áll, amely a sugárirányból érkező országos és helyi főutak között teremt kapcsolatot. Rövid szakaszon a 441.sz. másodrendű főút része a Nagykörútnak, a keleti oldala pedig helyi főút. A hiányzó körútszakaszok és a meglévő, ám nem megfelelő színvonalat nyújtó elemek összességében azt eredményezik, hogy a sugárirányú utak nagyobb forgalmi terhelésnek vannak kitéve és a körutakkal meglévő csomópontok egy része is problémákkal küzd (szűk áteresztőképesség). Fontos feladat a közeljövőben kiépülő Intermodális csomópont közúti kapcsolatainak (feltárási út és forgalmi csomópontok) magas színvonalú kialakítása is, a prognosztizálhatóan növekvő városi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében.

Nagykörúton belüli terület

A legbelső körgyűrű a Kiskörút, amely a Belvárost öleli körbe és teljes gyűrűként záródik. Az egy irányban körbejárható különböző kialakítású, különböző csomóponti formákkal kiépített Kiskörút, egészében nem sugall átgondolt forgalmi tervezést, sokkal inkább az 1970-es évek közepén a Főtérről kiterelni kívánt forgalomnak a levezetésére szolgált. Napjainkra szerepe átalakult, kisebb részt szolgál csak célforgalmat, lényegesen nagyobb szerepet tölt be „egérútként”, illetve jelentős szerepet tölt be a belvárosi parkolóhelyek keresésében.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó személygépkocsi-forgalom 2016-ban

(Forrás: KTI)

Tervezett fejlesztések

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

A közeljövőben kiépül az északi elkerülő út még hiányzó szakasza az 5. sz. főút és az M5 autópálya között. A jelenlegi szándékok szerint a város számára nagyon fontos lenne az elkerülő út Hetényegyháza felé (5218 j. út) történő folytatása, amely azonban a közeljövőben (a szükséges források hiánya miatt) nem fog megépülni. Jelentős kérdéseket vet fel az északi elkerülő teljes kiépítését követően (M5 autópályához történő bekötés) az elkerülőn belüli országos közúthálózat további sorsa, hiszen egy lehetséges tulajdonosi/fenntartói változással az önkormányzatnak jelentős közúti hálózatot kellene átvennie, melynek üzemeltetési és fejlesztési módjáról komoly döntéseket kell majd meghozni.

Az országos gyorsforgalmi út fejlesztési tervekben szerepel az M8 gyorsforgalmi út, amely Kecskemétet északról fogja elkerülni és jelentős teherforgalmat bonyolíthat majd le a város közelében. Hasonló szerepet játszhat a jövőben a 111 km hosszban megépítendő, s a város határától induló M44-es gyorsforgalmi út is, amely jobb közúti kapcsolatot fog biztosítani Jász-Nagykun Szolnok megye déli és Békés megye északi részei, valamint Békéscsaba, s azon keresztül Erdély irányába. Az 54. sz. főút kapacitásbővítése az 5. sz. főút és az M5 autópálya közötti szakaszon szintén fontos fejlesztési elem, amely nem csak a megye délnyugati területei felé biztosít közúti kapcsolatot, de részét képezi Kecskemét déli elkerülő útjának is, amely meghatározó szerepet tölt be a déli iparterület közlekedési kapcsolatainak biztosításában.

Érdemes lenne elgondolkodni azon, hogy milyen javaslatokat fogalmazzon meg a város annak érdekében, hogy a települést nyugatról elkerülő M5 autópálya újra teljes körűen vehessen részt a teherforgalmon kívül a város személyközlekedésének és kisáru szállításának lebonyolításában.

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

Az országos úthálózat változása jelentős változásokat hozhat a város közúti közlekedésében is. Jelenleg az autópályával az 5. sz. főútnak, az 52. sz. főútnak és az 54. sz. főútnak van csomópontja, így az autópálya felől érkezők e három csomópontban hajthatnak le, ha a várost el akarják érni.

A 445. sz. főút teljes kiépülésével új autópálya-kapcsolat jöhet létre, amely jelentős változásokat idézhet elő a város megközelítésére használt úthálózaton, ugyanis az új csomóponton át sokkal gyorsabban elérhető a város, mint a településtől viszonylag távolabb elhelyezkedő 5. sz. főúti csatlakozáson keresztül. Már a sok-sok évvel ezelőtt született tervekben, illetve a jelenleg érvényes területrendezési elképzelésekben is szerepel egy, az új 445. sz. főutat – Máriahegy térségében – a Nyíri úttal összekötő út. Az előzőekben leírtakból következik, hogy Kecskemét belvárosának elérése az M5 autópálya felől ezen a ma még csak tervezett útvonalon lesz majd a leggyorsabb, így az autópályáról érkező forgalom itt fog a városba érkezni. Ez egy jelentős kockázat, hiszen a jelenlegi csendes, kertvárosias környezetet alapvetően negatívan fogja érinteni a meghatározó mértékben növekvő forgalom, de ennek káros hatásai lehetnek a Nyíri út térségében fekvő létesítményekre (lakóparkok, városi kórház), valamint az érintett városrész úthálózatára és forgalmi csomópontjaira nézve is. Sőt, a távlati fejlesztési elképzelések megvalósulása esetén, a Hetényegyháza felől érkező forgalom egy részének is ez lesz az útvonala. A tehergépjárművek kitiltásával, forgalomtechnikai intézkedésekkel az út vonzereje csökkenthető, azonban az út kiépülése esetén csak a negatív hatások csökkentéséről lehet szó, ezeket elkerülni csak akkor lehet, ha ez a bekötés egyáltalán nem épül meg. Az elkerülő út fejlesztéséhez kapcsolódóan a jelenlegi tervekben szereplő Nyíri úti fejlesztést, mai formájában kockázatosnak, éppen ezért átgondolandónak tartjuk.

Tervek szerint a közeljövőben fog megépülni a III. Béla körút folytatása (Károly Róbert krt.) a Széchenyiváros északi részén az 5. sz. főközlekedési útig (Budai út).

Ennek jövőbeli meghosszabbítása a Nagy Lajos király körút meglévő szakaszáig, egy olyan körúti hálózati kapcsolatot eredményezhetne, amely nem csak a sugár irányú utak tehermentesítését szolgálná, hanem egyes városrészek (Széchenyiváros, Székelytelep, Miklovicstelep, Dárdáitelep, Volkertelep) közvetlen összekapcsolását és a szolgáltatástervezés új lehetőségeit nyitná meg (óvodai és iskolai ellátás, új buszhálózati vonal kialakítása, a kereskedelmi egységek jobb megközelíthetősége, stb.). Ugyancsak fontos hálózati kapcsolatot eredményezne a Nagy Lajos király körút és a Mátyás király körút összeköttetése, melyre már tervek is születtek.

Ennek létrehozása a már említett körúti szakaszok kiépítésével, egy teljes értékű körúti hálózati szakaszt eredményeznének (királyok körútja) a 44. sz. és az 52. sz. főút között. Ennek folytatásaként épülhetne meg a város nyugati részében az Izsáki út és a Wéber Ede utca között – a Homokbánya közelében – tervezett körútszakasz, amely a hivatásforgalmi közlekedésnek nyitna új csatornát a déli ipartelep irányába.

A tervezett, s a fentiekben felsorolt közúthálózati fejlesztéseken kívül vizsgálandó a Nagykörút „egyenkapacitásának” kialakítása, továbbá indokolt lenne az Izsáki út ma még 2 sávós szakaszainak 4 sávossá bővítése, amelyet – a jelenleg is rendkívül nagy forgalom mellett – a térségben zajló intenzív fejlesztések is szükségessé tesznek. Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy a jelen munka keretében a GAMF kar Informatikai tanszéke által készített forgalmi szimuláció eredményei alapján a kapacitásbővítés a Vízmű utcai csomópont teljes újragondolása nélkül nem fog átütő eredményeket hozni, ugyanis az útszakasz leggyengébb láncszeme jelenleg ez a csomópont. A város területén a közeljövőben jelentős többletforgalom megjelenésére lehet számítani. A szükséges források rendelkezésre állása esetén a négysávósított Izsáki hosszabb távon olyan fenntartható fejlesztéseket kell megvalósítani, amelyek a közlekedési módok közötti munkamegosztást kedvező irányba befolyásolják. Így javasoljuk a létrejövő plusz sávokon buszsávok, telekocsi sávok vagy csúcsidőben igény szerint irányított sávok létrehozását.

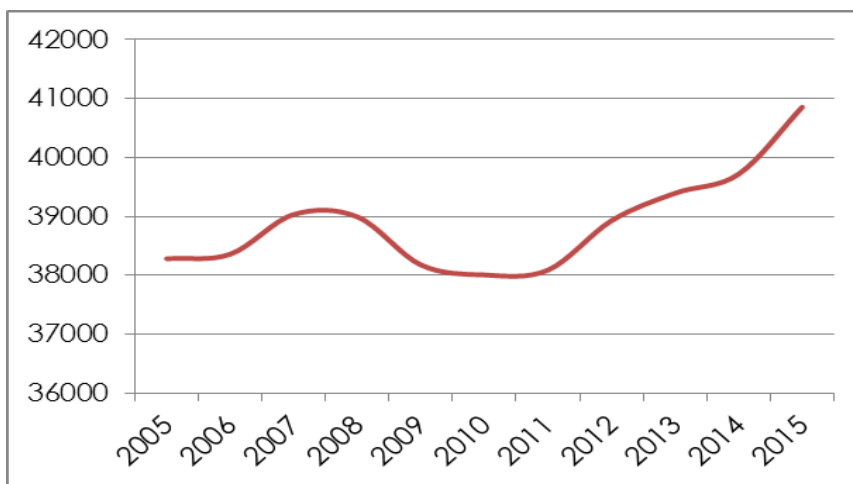
A Nagykörúton belüli terület

A Nagykörúton belüli területen zéró kibocsátású zóna működtetése tervezett. Ennek megvalósítása, véleményünk szerint – az általunk ismert formában – nem reális, ilyen zónát alapos mérlegelés után esetleg a Kiskörúton belüli terület egy részén lehet kialakítani, ugyanakkor törekedni kell egy alacsony kibocsátású zóna létrehozására és a hozzá kapcsolódó feladatok azonosítására. Mind a Nagykörút, mind a Kiskörút, mind pedig az egyéb érintett útszakaszok (pl. Bem utca, Nagykőrösi utca, Rákóczi út) tekintetében döntést kell hozni az egyes útszakaszok távlati funkcióit és feladatait érintően, a városi fejlesztésekkel összhangban.

Parkolás

A modern városok legfontosabb közlekedési problémáinak többsége visszavezethető a túlzott személygépkocsi használatra. A személyautó használat korlátozásának bevett és társadalmilag is leginkább elfogadott módja a parkolás szabályozása, fizetössé tétele. Azt nem lehet megakadályozni, hogy a városlakók személygépkocsit vásároljanak és használják, arra viszont ösztönözni lehet őket, hogy tudatosan, környezetbarát módon használják a személyautókat. Az önkormányzat részéről a fenntartható fejlődést szem előtt tartó parkolási politika egyike lehet azon roppant fontos eszközöknek, amellyel befolyásolni lehet a személygépkocsi forgalom nagyságát. Különösen szerencsés, ha a kor kihívásainak megfelelően intelligens, a forgalomirányításban is szerepet játszó megoldások kialakítását támogatja a város, mint pl. a Kálvin téren kiépített intelligens parkolási rendszer. A motorizáció várható további növekedésével olyan helyeken is megjelenhetnek parkolási problémák (pl. a lakótelepeken, a parkolási zóna határain, vagy a kertvárosok egyes részein) ahol ez ma még elképzelhetetlennek tűnik, ennek kell elejét venni még azelőtt, hogy kialakulna.

Kecskeméten a 2008-as gazdasági válság okozta rövid visszaesést követően folyamatosan növekszik a személygépkocsi állomány, ami 2011 óta további 3000 személyautó megjelenését jelentette a város úthálózatán. A városban és környékén várható jelentős lakosság- és munkahelyszám növekedés egyenes következménye a személygépkocsik számának és forgalmának további gyors és jelentős növekedése. Ehhez képest a Kiskörúton belül korlátosak a parkolási lehetőségek, jelenleg 1119 db, a Nagykörút és a Kiskörút között további 4393 db parkolóhely áll az autók rendelkezésére.



A Kecskeméten nyilvántartott személygépkocsik száma (db)

(Forrás: KSH)

Figyelembe véve a városrehabilitációval összefüggő uniós és hazai előírásokat, valamint a változó társadalmi igényeket, látható, hogy a felszíni parkolók száma a jövőben várhatóan nem növekszik, sőt. A konfliktusok feloldására azonban nem csak a város belső területein, hanem a Nagykörút szomszédságában található lakóövezetekben, illetve a nagyobb lakótelepek esetében is kiemelt figyelmet kell biztosítani.

Általánosan javasolt a rövid távú parkolás előnyben részesítése és az egyes területekhez illeszkedő parkolás-szabályozási rendszer kialakítása, valamint a parkolóházak és mélyparkolók építésének támogatása.

A város közlekedésében betöltött szerepe

Kecskemét jelenlegi parkolási helyzetét a jelentős személygépkocsi forgalom, a funkcionális egyközpontúság és az ezzel is magyarázható belvárosi parkolóhelyhiány határozza meg. Nincs elegendő P+R parkoló, ami miatt sokak számára hiányzik a közlekedési módok közötti váltás lehetősége. A parkolási igények jelentős része a belvárosban összpontosul. A következőkben területegységenként mutatjuk be a parkolás helyzetét és a kapcsolódó fejlesztési lehetőségeket.

Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

A vonzáskörzet településeinek a parkolás a Kecskemétre vonattal és autóbusszal utazók közlekedési eszközváltásánál okoz problémát. A városba irányuló személygépkocsi forgalom csökkentésében kulcskérdés, hogy aki vonatra vagy autóbusszra száll, biztonságos és kulturált körülmények között tudja gépjárművét elhelyezni a továbbutazás előtt. Vasútállomások és forgalmas helyközi autóbusz megállóhelyek mellett megfelelő kapacitású P+R parkolókat szükséges kialakítani. Ez sok helyütt még várat magára, ugyanakkor javasolható a jó példák átvétele, mint amilyen a nagykőrösi vasútállomáson 2009-ben megépített P+R parkoló.

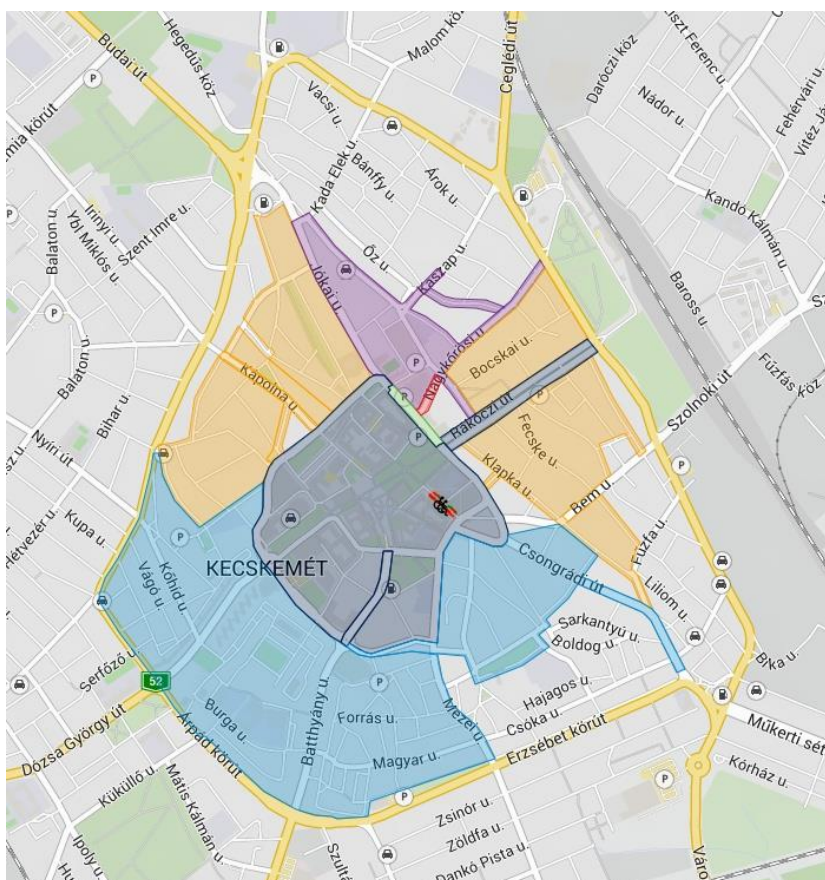


P+R parkoló a nagykőrösi vasútállomás mellett

(Forrás: Google Maps)

A városhatár és a Nagykörút közötti terület

A város külső részein a parkolási igényeket részben az ingázók táplálják. Ahhoz, hogy közlekedési módot tudjanak váltani, megfelelő kapacitású P+R parkolók szükségesek, főként az autóbusz-végállomásoknál, autóbusz-fordulóknál kialakítva. Ez jelenleg megoldatlan problémát jelent, hiszen a városban nem találhatók külön e célra épített parkolók. A külső városrészekben a nagyobb forgalomvonzó létesítmények (cégek, bevásárlóközpontok, oktatási intézmények), valamint közforgalmú közlekedési átszállóhelyek mellett is jelentős parkolási igény jelentkezik. Hasonló megállapításokat tehetünk a nagyobb lakótelepek esetében, ahol az egy lakásra jutó parkolási igény, jelentős mértékben emelkedett az elmúlt évtizedekben.



Kecskemét fizetős parkoló zónái jelenleg

(Forrás: terkepem.hu)

A Nagykörúthoz közeledve hétköznap munkaidőben megfigyelhető a fizetős parkoló zónák szomszédságában található utcákban a parkoló járművek okozta zsúfoltság. Ez különösen az itt lakók számára okoz nap, mint nap kellemetlenséget. A vasútállomás mellett jelenleg nem található P+R parkoló a Kecskemétről vonattal elutazók számára. Ugyanakkor egy felmérés szerint az utasok 1% személygépkocsi vezetőként, 5%-a személygépkocsi utasként érkezik ide, ami naponta mintegy 70 db hosszú időtartamú és 350 db rövid időtartamú parkolásnak feleltethető meg. A vasútállomás Belvároshoz való közelsége és a területen való ingyenes parkolás miatt azonban jelentős a nem a vasúthoz kapcsolódó parkolási igény is.

A Nagykörúton belüli terület

A parkolás szempontjából fontos adottság, hogy a városmaghoz közeledve egyre inkább csökken az a tér, ami parkolásra használható, miközben a parkolási igények itt a legmagasabbak.

Ebből szükségszerűen következik, hogy a Nagykörúton belül már fizetni kell a parkolásért, ennek ellenére munkaidőben jellemző a parkolóhelyek nagyarányú kihasználtsága. A Kiskörút és Nagykörút közötti utcákra elsősorban a lakó (és vendégforgalom), másodsorban pedig a hivatásforgalom parkolási igénye jellemző. A Kiskörúton belül jelentős a hivatásforgalom az itt található közintézmények, kereskedelmi szolgáltató helyek nagy száma miatt, miközben természetesen az itt lakók, illetve a különböző szolgáltatásokat igénybe vevő ügyfelek számára is biztosítani kell parkolóhelyeket.

Tervezett fejlesztések

A Belvárosban a parkolást alapvetően parkolóházakban és mélygarázsokban (Széchenyi tér, Piac, Domus) tervezi a város. A belváros közvetlen szomszédságában az ingázók számára az Intermodális csomóponthoz kötődő P+R parkoló kialakítása hozhat megoldást. Emellett hosszú távon a zéró kibocsátású zóna jelentősen csökkentheti a Nagykörúton belüli gépjármű forgalmat. Ennek kialakítását követően a parkolóhelyek iránti igény csökkenése prognosztizálható. A város testén belül pedig a forgalmasabb autóbuszmegálló környezetében alakulhatnak ki a közeljövőben P+R parkolók. Emellett a városrehabilitációs területeken, a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények közelében (új Egyetemi Campus, Rudolf-laktanya, esetleg Széchenyi tér) várható újabb parkolók építése, melyek egy része várhatóan mélyparkoló formájában kerülhet kialakításra. A parkolás fejlesztése során figyelembe kell venni és fel kell használni a legmodernebb technológiákat, a külföldön vagy Magyarországon már bevált módszereket, továbbá keresni kell azokat a fejlesztési területeket, amelyeknek megoldásai kölcsönösen felhasználhatók. Kecskeméten például a város vezetése a parkolás-szabályozás eszközeit (pl. behajtási díj, forgalomfigyelő kamerák, rövid távú parkolási rendszer, parkolás-irányítási rendszer) a zéró kibocsátású zóna és a teherforgalmi behajtási zóna kialakításában magas szinten tudná felhasználni.

Teherforgalom

Jelenlegi állapot, igények

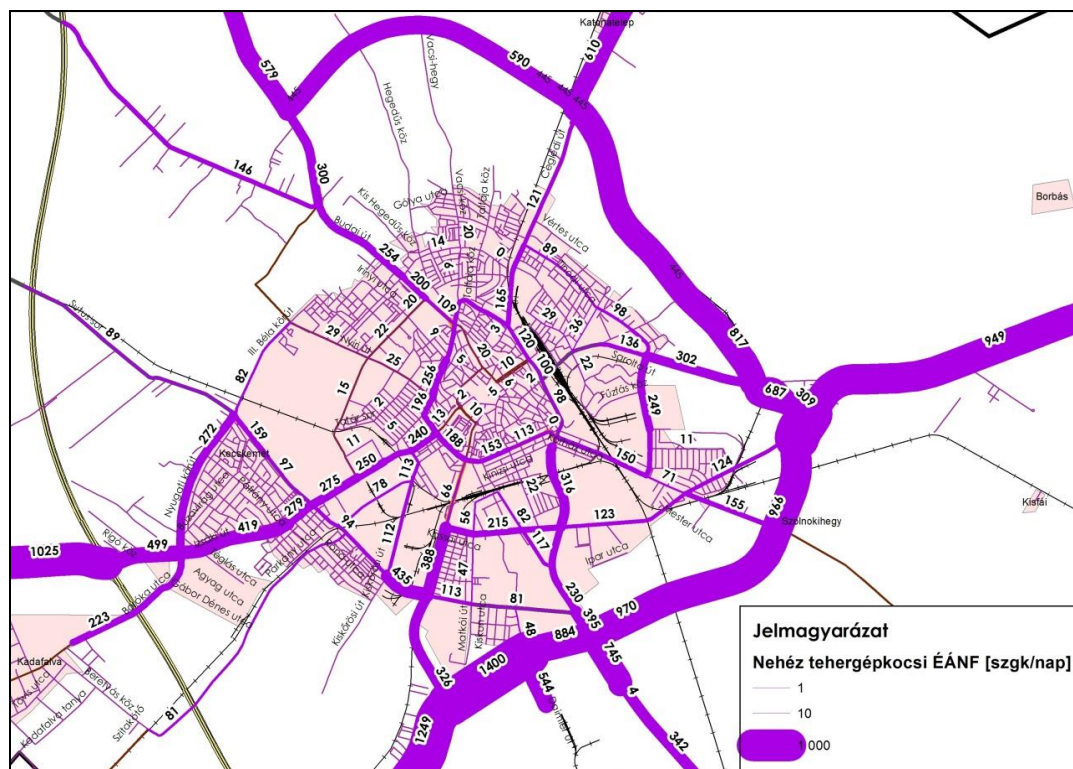
Külső kapcsolatok és egyéb belterületi egységek

Kecskemét áruszállítási, logisztikai szempontból Magyarország egyik legkedvezőbb fekvésű városa. A balkáni útvonal ma már főleg romániai eredetű kamionforgalmának jelentős (mintegy 3300 jármű naponta) része az M5 autópályán érkezik meg a város térségébe és tart az Európai Unió törzsterületei felé. Kecskemét térségében a 44. sz. főútról újabb mintegy 1300 nyerges szerelvény csatlakozik az M5 forgalmához. A város ideális helyzetben van egy nagy logisztikai központ kialakítására.

Az egyes cégeknek a saját működésük szervezéséhez eleve szükségük van logisztikai háttérre, így a logisztikai fejlesztéseknek kiváló táptalaja a város jelentős és gyorsan fejlődő ipara, amit a magánberuházások mértéke is jelez.

A vasút szerepe a városi áruszállításban jelentősen növelhető, s várhatóan növekedni is fog az új Mercedes gyár felépülésével, s kapacitásának bővítésével. Ugyancsak potenciálként jelentkezhet a városban a polgári célú légiszállítás megjelenése (zöldségek, gyümölcsök, élelmiszer, elektronikai és informatikai termékek, stb.), amely középhátvonalon egy új „cargo” központ kialakítását is indokoltá teheti.

A várost az M5 autópálya - 54. sz. főút - 44. sz. főút - 445. sz. utakból álló gyűrűje szinte teljesen elkerülhetővé teszi, így a város belső területeire alapvetően csak célforgalomban hajtanak be tehergépjárművek. Ugyanakkor érdemes szem előtt tartani, hogy a város jelentős ipara önmagában is jelentős belső teherforgalmat generál, amelynek nagyobb része a város déli ipari övezetének egyébként túlszűfolt útjait használja. A város és térségének lakossági kiszolgálása ugyancsak nagy teherforgalmat indukál, amely a jövőben várhatóan még tovább növekszik.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó nehéz tehergépkocsi forgalom 2016-ban
(Forrás: KTI)

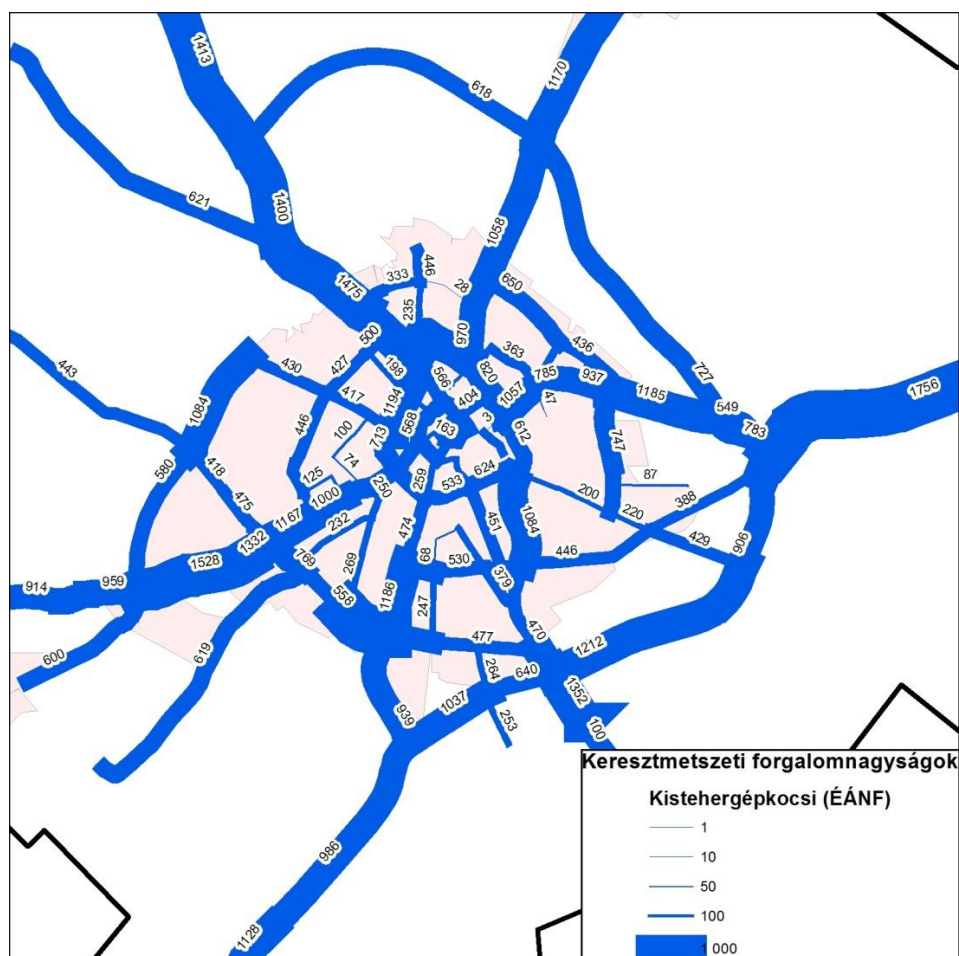
A városhatár és a Nagykörút közötti terület

Bár a teherforgalom alapvetően el tudja kerülni a város lakott részeit, ugyanakkor a város megközelítését szolgáló főutak külső szakaszain jelentős a teherforgalom, ami ezeken a szakaszokon számottevő környezetszennyezéssel jár együtt. Kecskemét belső úthálózatán a nehéz teherforgalom aránya alacsony, ugyanakkor a város lakott területein a település ellátásában kulcsszerepet játszó kisteher-gépjárművek száma magas.

Problémát jelent, hogy a használatban lévő kisteher-gépjárművek túlnyomó része dízelüzemű, ráadásul sok közülük régi és/vagy rossz műszaki állapotú, környezetszennyező. A városhatár és a Nagykörút közötti területen általánosan kedvezőbbek a rakodás feltételei így ez ismert problémát nem okoz. A hiányzó körúti szakaszok és a kapacitív bevezető utak hiánya az áruszállító járművekre is hatással van, a torlódásokban károsanyag kibocsátásuk jelentős.

A Nagykörúton belüli terület

Kecskemét város egyik legfontosabb és legnehezebb városfejlesztési feladata a Nagykörúton belüli terület vonzerejének fenntartása és növelése. A környezeti, élhetőségi szempontok jelentik a vonzerő egyik kulcselemét. A vonzerő másik fontos összetevője a magas színvonalú megközelíthetőség és kiszolgálhatóság, a belső városrész kulturált elérhetősége. A ma is itt található és a – remélhetőleg – további betelepülő ipari, kereskedelmi és szolgáltató cégek jogos elvárása, hogy az áruszállítási igényeik magas szinten történő kiszolgálása megoldott legyen. A belső városrészben parkolási és rakodási helyhiány van, továbbá semmilyen komolyan vehető indok nem támasztja alá a Kiskörút jelenlegi léptékű forgalmának fenntartását sem. Hosszabb távon a rendelkezésre álló szűkös terület tudatos újraelosztása, a szállítási-ellátási rendszerek újragondolása (pl. City logisztika) jelenthet majd megoldást.



A Kecskemét közúthálózatán lebonyolódó kistehergépkocsi forgalom 2016-ban
(Forrás: KTI)

Tervezett fejlesztések

A közeljövő Kecskemétje várhatóan egy fejlett ipari-innovációs központ lesz. Az ipar szállítási szükségletei tovább nőnek, a nagymértékű külső beszállítás mellett, egyre fontosabb lesz a város iparterületei közötti szállítási igény kielégítő megoldása. Az ipar fejlődése maga után vonja a várostérségi lakosság és a szolgáltató szektor növekedését. A gazdaság és a lakosság magas színvonalú és hatékony kiszolgálása, valamint ezzel egyidejűleg a város élhetőségének biztosítása és megfelelő környezeti állapotának fenntartása jelentős kihívás elé állítja a város döntéshozóit és a városfejlesztésben érdekelt szakembereket.

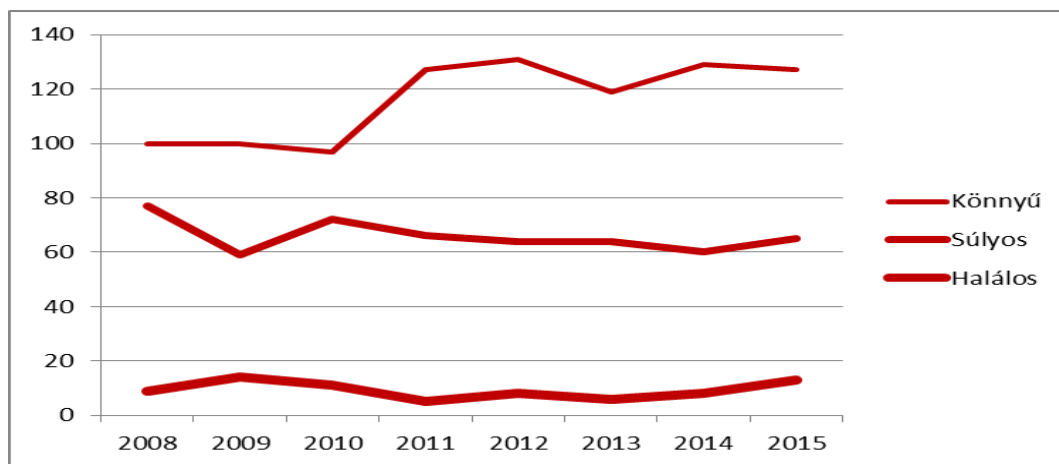
Az áruszállítást érintő tervezett fejlesztések

Kecskeméten számos fejlesztés érinti az áruszállítást. A szállítási igényeket befolyásolja az iparfejlesztés: a városba betelepülő újabb és újabb ipari üzemeket ki kell szolgálni, így várható a településen a logisztikai ágazat további fejlődése. A jövőbeli szállítási útvonalakat a közlekedési fejlesztések módosíthatják, így például az M8 gyorsforgalmi út kialakítása, a várost keletről és északról elkerülő 445. sz. főút M5 autópályához való bekötése és a tervezett úthálózati kapacitásbővítések, hatással lesznek a közúti szállításra, ennek előjele, illetve a környezetre és élhetőségre gyakorolt következményei ma még nehezen prognosztizálhatók. Éppen ezért hosszú távon a tudatos és fegyelmezett területfelhasználás és optimális szállítási módok megtervezése kulcskérdés lesz az áruszállítás kedvezőtlen hatásainak mérséklésében. A vasút szerepének a teherszállításban történő növelése kiemelt fontosságú lenne a város számára, ugyanakkor a jelentős és céltudatos állami beruházások nélkül, ezen a területen előrelépés nem várható a közeljövőben.

A Nagykörúton belül tervezett alacsony vagy zéró kibocsátású zóna megvalósítása a belváros áruszállításának újragondolását, új alapokra helyezését kívánja meg. Emellett a város számolhat további logisztikai beruházásokkal, melyek újabb áruszállítási kapacitások kiépülését feltételezik (várhatóan a város déli és északi részében). Nem szabad elfeledkezni továbbá a Szentgyörgyi Dezső repülőbázis vegyes (katonai és polgári) hasznosításáról, s ehhez kapcsolódóan a reptér környezetének logisztikai (cargo) típusú fejlesztéséről, amely új piacokat és áruszállítási viszonylatokat nyithat a város életében.

Közúti közlekedésbiztonság

A közlekedésbiztonság az Európai Unióban kiemelt szerepet kap. A közúti balesetek évi 28 000 halálos áldozatot követelnek az Unióban, melynek 38% városi területeken történik. Kecskeméten átlagosan nagyságrendileg 10 halálos közlekedési baleset történik évente, ráadásul 2013 óta minden évben több halálos baleset történt.

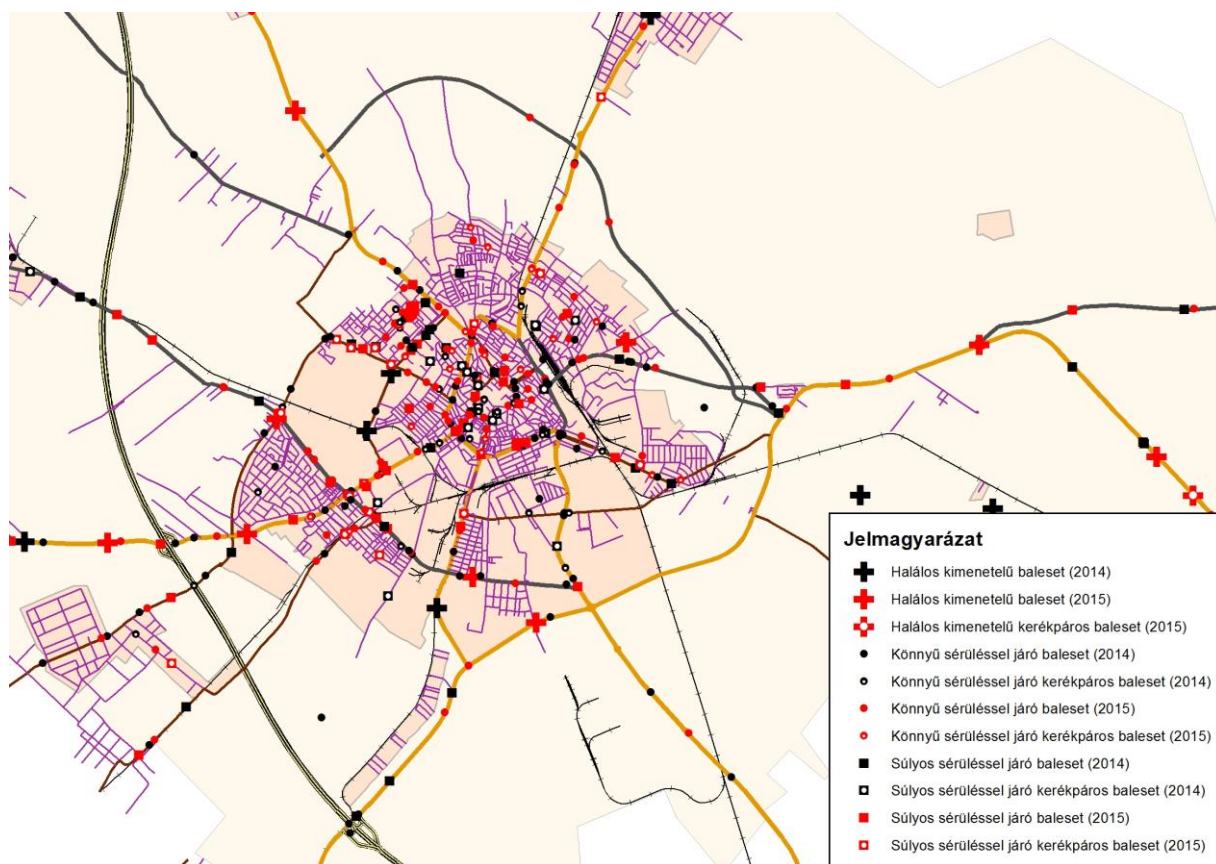


Kecskeméten történt személyi sérüléses balesetek száma (db)

(Forrás: Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság)

Halálos kimenetelű közlekedési balesetek

2008-2015 között 74 db halálos kimenetelű közlekedési baleset történt Kecskemét közigazgatási határain belül a Bács-Kiskun Megyei Rendőr Főkapitányság adatai szerint. A halálos balesetek mintegy fele a tranzitforgalommal is erősen terhelt 5., 44., 52. és 54. sz. főutakon, elsősorban a külterületi részekén történt. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek másik fele a Nagykörút vonalában, illetve az azon kívül eső területeken történt, melynek 1/3 részében kerékpáros is érintett volt. A Nagykörút és a Kiskörút közötti részen kettő, míg a Kiskörúton belüli belvárosi részen a fenti időszakban egy halálos kimenetelű baleset volt.



A Kecskeméten történt személyi sérüléses balesetek területi elhelyezkedése 2014-15-ben

(Forrás: Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság adatai alapján KTI szerkesztés)

Súlyos, illetve könnyű személyi sérüléses, valamint anyagi káros közlekedési balesetek

Kecskemét területén több baleseti gócpont is található. Ilyenek például a Dózsa György út és a Nagykörút csomópontja, illetve az Izsáki út bizonyos szakaszai. A Nagykörút Kuruc körút és Bethlen körút szakaszai szintén gyakori baleseti helyszínek. A balesetek számát a forgalomnagysága is befolyásolja. A városon belül az Izsáki út, a Dózsa György út, a Nyíri út, az Akadémia körút és a Március 15. utca forgalma jelentős, így ezeken az útszakaszokon a balesetek is gyakoribbak. A Klebelsberg Kunó út – Mártírok útja csomópont pedig az utak kedvezőtlen szögű metszéspontja miatt jelent baleseti gócpontot. A Belváros tekintetében gyakori baleseti helyszín a Dobó István körút. Potenciális veszélyforrások szerte a városban megtalálhatók. Ilyenek például a nagy forgalmú csomópontok (melyek sok esetben elavult forgalomtechnikai megoldásokkal jellemezhetők), a szintbeli vasúti keresztezések, a rossz állapotú útburkolattal rendelkező útszakaszok, valamint a biztonságos kerékpárforgalmi hálózat hiánya, a kerékpárút átvezetések megoldatlansága nemcsak a Nagykörúton belüli, hanem az azon kívül eső térségek esetében is. A forgalom további növekedésével várhatóan emelkedni fog a balesetek száma is, ezért nagyon fontos átfogó és alapos, rendszerszintű vizsgálatokat végezni (a közlekedési társaságok, a Magyar Közút illetékes osztályainak, a helyi közterület felügyelet és a rendőrség bevonásával), majd az eredmények alapján érdemi, megelőző jellegű válaszokat adni.

A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, SWOT ANALÍZIS

A Mobilitási Terv készítésének szabályai szerint összefoglaló SWOT analízis készült.

Erősségek	Gyengeségek
Jelentős ipari potenciál, erős gazdasági szereplők jelenléte a városban	Autóközpontú gondolkodásmód
Kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedés, a város jó megközelíthetősége	Hiányos közúti és kerékpáros hálózat, tagolt, műszakilag leromlott úthálózat
Folyamatosan kiépülő városi közúti elkerülők	A belváros közlekedésének rendezetlensége, zsúfoltság, forgalmi dugók, parkolási nehézségek
Kerékpározásra alkalmas domborzati viszonyok és éghajlati adottságok	Intelligens forgalomirányítás teljes hiánya
A városi döntéshozók elkötelezettsége a fenntartható mobilitás mellett	Szuburbanizációs folyamatok, szétterülő településszerkezet, az egyes funkciók közötti nagy belső távolságok
Kedvező társadalmi háttér: pozitív vándorlási egyenleg, stabil természetes szaporulat, javuló iskolázottság, erősödő környezettudatosság a lakosság körében	A közforgalmú közlekedés nem tud méretgazdaságosan működni, a külső városrészek közötti kapcsolatok gyengék, vannak ellátatlan területek
Kifejezetten jó hálózati kapcsolatokkal rendelkező városon belüli és városkörnyéki kötőtpályás hálózat	A kötőtpályás közlekedés alacsony részaránya a város közlekedési szerkezetében
Lehetőségek	Veszélyek
EU-források rendelkezésre állása a fenntartható mobilitás fejlesztésére	Klímaváltozás negatív hatásai, környezetileg érzékeny terület
A megújuló, valamint helyi energiaforrások felhasználása a város energiafüggésének mérséklése érdekében	A városba települő gazdasági szereplők növelik a közúti forgalmat, az ingázás mértékét, s az abból adódó károsanyag kibocsátás szintjét
A város élhetővé tételével növekszik annak vonzereje, megindul a reurbanizáció, növekszik a szolgáltatások színvonala	A közút- és közlekedés- és szolgáltatásfejlesztésre rendelkezésre álló források elégtelensége
A különböző funkciók a városi térben tudatosan kerülnek telepítésre, csökkentve ezzel a mobilitási igényt	A közforgalmú közlekedés tarifa politikájának változatlansága esetén, már rövid távon is jelentős városi költségvetési forrás többlet bevonására lesz szükség
A fenntartható mobilitást népszerűsítő kampányok által csökken az egyéni motorizált közlekedés részaránya	Az üzemeltetés és karbantartás emelkedő költségei miatt, fokozatosan romló közlekedési infrastruktúra
A térség potenciálját, közlekedési kapcsolatát kihasználva erős logisztikai szerepkört tölthet be	A közúti hálózati szakadások és a modern forgalomirányítási rendszerek alkalmazásának hiánya miatt Kecskeméten állandóvá válnak a forgalmi torlódások
A csökkenő károsanyag-kibocsátás és az aktív életmód által lényegesen csökkenő egészségügyi kiadások	A város testének további koordinálatlan növekedése következtében megjelenő jelentős új forgalmi igény
A mobilitáshoz való egyenlő hozzáférés biztosításával csökkenthetők a társadalmi különbségek	Külső tényezők: kedvezőtlen gazdaság- és közlekedéspolitikai döntések, az elektromobilitás támogatásának elmaradása, a közösségi közlekedés kormányzati támogatásának csökkenése
A kötőtpályás hálózat fokozatos bevonása a menetrendszerinti személyszállításba, az áruszállítási igények kiszolgálásába	Extenzív ingatlanfejlesztés miatt tovább terjeszkedik a város, ezzel növelve az agglomerációs forgalmat
Forgalomirányítási és díjszábsási közösség kialakítása a különböző közlekedési alágazatok között	A napi politika kiszámíthatatlansága veszélyezteti a koncepciózus, komplex tervezést

Harmadik rész – A Mobilitási Terv céljai és eszközei



Egy város életében nagyon fontos a célok kitűzése. E célokhoz lehet terveket, majd forrásokat rendelni. A közlekedés fejlesztése csak rendszerben képzelhető el. Ebben a fejezetben mutatjuk be azokat a fejlesztési programcsomagokat, amelyek együtt, egymás hatásait erősítve lehetővé teszik Kecskemét közlekedésének fenntartható fejlesztését.

MÓDSZERTAN

Jövőkép

A Mobilitási Terv célrendszerének alapját adó jövőkép háttérében Kecskemét és térsége általános és mobilitással kapcsolatos céljai és víziója áll. A hasonló szerepkörű városok gyakorlatához igazodva, Kecskemétnek is felelőssége van szűkebb környezete és tágabb vonzáskörzete közlekedési- és térkapcsolatainak formálásában, az elérhetőség biztosításában, javításában, továbbá a környezetbarát és fenntartható mobilitás kialakításában. A fenntartható mobilitás kialakítása során a városnak figyelembe kell vennie a település és környezetének a versenyképességgel és élhetőséggel kapcsolatban megfogalmazott törekvéseit.

Ennek megfelelően – az ilyen tárgyú stratégiák, koncepciók tükrében – megállapítható, hogy Kecskemét településfejlesztésének fő célja olyan város(térség) kialakítása, amely nemcsak mindenki számára élhető körülményeket biztosít, hanem versenyképes kereteket teremt, szemlélete ökotudatos és környezetbarát, a fejlesztései innovatívak, és képes a folyamatos megújulásra.

Ezzel összefüggésben Kecskemét mobilitási rendszere a jövőben az egyenlő hozzáférés elve, a fenntarthatóság, valamint az értékalapú és értékőrző intelligens fejlődés jegyében biztosítja majd a mobilitási folyamatok és a kapcsolódó közterek emberközpontú fejlesztését, a várostérségen belüli elérhetőséget és a külső utazási-szállítási kapcsolatokat, a közforgalmú közlekedés és a lágy közlekedési módok támogatása révén a környezetbarát és energiahatékony közlekedési rendszer kialakítását, valamint a biztonságos helyváltoztatás feltételeinek a megteremtését.

Ezek a törekvések olyan mobilitási rendszert eredményezhetnek, amely nemcsak az uniós és hazai közlekedéspolitikai dokumentumokban foglaltaknak akar megfelelni, hanem műszaki tartalmában, településképi megjelenésében és szolgáltatási jellemzőiben is képes választ adni korunk kihívásaira. Emellett figyelembe veszi a város környezeti, gazdasági és társadalmi adottságait, valamint a város egyre erősödő logisztikai, oktatási, és foglalkoztatási szerepkörét, illetve bővülő vonzáskörzetét, s ehhez igazodva az összes szóba jöhető közlekedési mód korszerű, költséghatékony, kiegyensúlyozott és környezetkímélő fejlesztését célozza. Az ehhez vezető út fontosabb lépéseit az alábbi célrendszer és a kapcsolódó programcsomagok, projektek jelölik ki.

A mobilitással kapcsolatos optimista forgatókönyv azt feltételezi, hogy a fenntartható mobilitás megteremtéséhez kedvező feltételek (ösztönző uniós és hazai ágazati politika, helyi elköteleződés és felkészültség) és megfelelő finanszírozási háttér párosul, amely biztosíthatja a projektek kivitelezését legalább a Mobilitási Terv időtávjában. A programcsomagok az ütemezésnek megfelelően haladnak, a projekteket pedig a városvezetés, a városi polgárok és a vonzáskörzetben élők többsége támogatja majd. A fenntartható városi mobilitás alapvető keretei ebben a feltételrendszerben megvalósíthatók. Ezzel szemben a pesszimista forgatókönyv olyan jövőt vetít előre, amelyben ezek a feltételek (közülük egy vagy több) akadályokba ütköznek, amelyek ellehetetlenítik a mérföldkövekhez kapcsolódó célok elérését.

A Mobilitási Terv megvalósításáért felelős kecskeméti szervezet(ek)nek – éppen ezért – a kockázatok mérlegelésével kell kidolgozniuk programjaikat, és törekedniük kell, hogy széleskörű szakmai és társadalmi összefogás mellett történjen meg a megvalósítás.

CÉLRENDSZER

A fenntartható városi mobilitási tervek alapvető célja – definíciószerűen – a városi területek megközelíthetőségének javítása, minőségi és fenntartható mobilitás és közlekedés biztosítása a városi területeken, azokon keresztül és azokon belül. Kidolgozásuk során a „működő”, „élő” város és vonzáskörzete igényeit tartják szem előtt, így nem kizárólag a statisztikai vagy közigazgatási határok által megszabott területre összpontosítanak.

A fenntartható városi mobilitási tervek – egységes útmutató alapján – a világ bármely települése esetében olyan városi-elővárosi közlekedési rendszer kialakítására törekednek, amely:

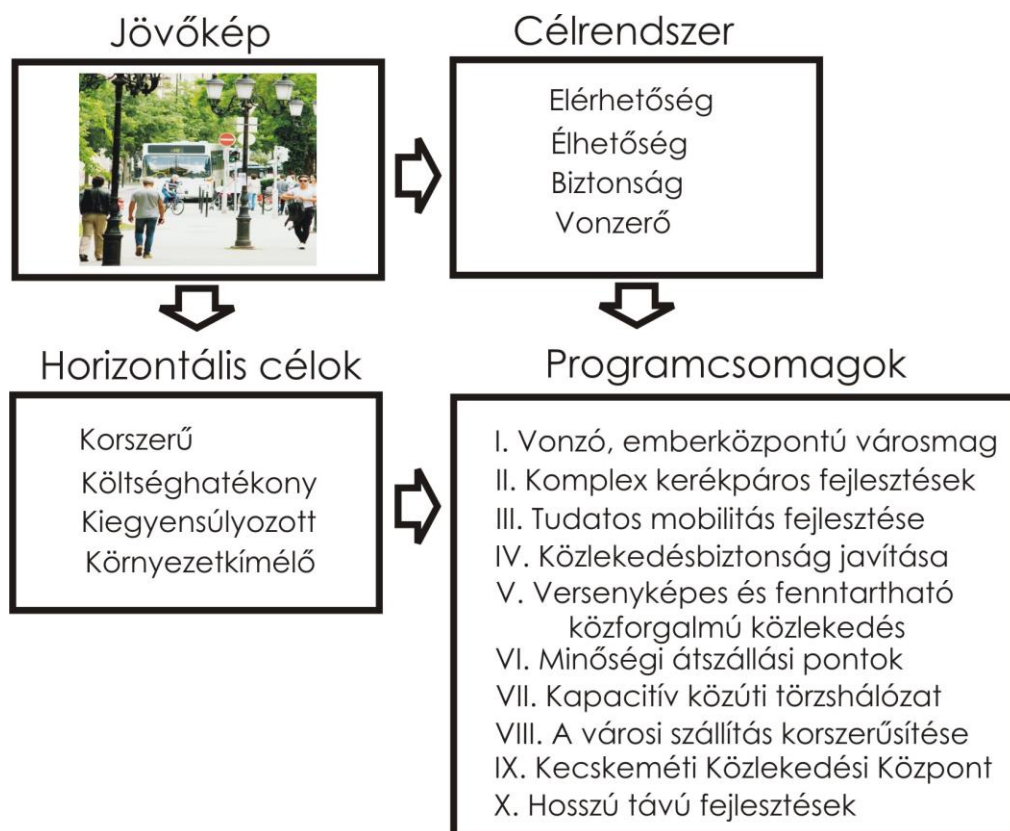
- Akadálymentesen hozzáférhető és kielégíti minden használó alapvető mobilitási igényeit;
- Egyensúlyt teremt a polgárok, a vállalkozások és az ipar mobilitás és közlekedési szolgáltatások iránti eltérő igényei között és reagál ezen igényekre;
- A különböző közlekedési módok kiegyensúlyozott fejlődését és jobb integrációját szolgálja;
- Megfelel a fenntarthatóság követelményének, és egyensúlyt teremt a gazdasági életképesség, a társadalmi méltányosság, az egészség és a környezeti minőség szükségletei között;
- Optimális hatékonyságot és költséghatékonyságot biztosít;
- Jobban kihasználja a városi tereket és a meglévő közlekedési infrastruktúrát és szolgáltatásokat;
- Vonzóbbá teszi a városi környezetet, javítja az életminőséget és a közegészségügyi helyzetet;
- Javítja a közlekedés biztonságát;
- Csökkenti a levegő- és zajszennyezést, az üvegházhatású gázok kibocsátását és az energiafogyasztást;
- Hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat és az egész európai közlekedési rendszer általános teljesítményének javításához.

Ezek a célok minden városi mobilitástervezés esetében – a helyzetfeltárás, az előzmények és az egyeztetések nyomán – más és más szempontok mentén szerveződnek.

Kecskemét esetében négy fő cél foglalja össze a Mobilitási Terv törekvéseit:

- **Elérhetőség:** mindenki számára jó megközelíthetőséget és hozzáférhetőséget biztosító, a lágy közlekedési módokat támogató, a köztereket e gondolatiság mentén közösségi területekké fejlesztő város,
- **Élhetőség:** a környezeti fenntarthatóságot szem előtt tartó, a klímaváltozás kihívásaira választ adó, energiahatékony közlekedést támogató, kiemelkedő települési életminőséget biztosító város,
- **Biztonság:** a közlekedés élet- és vagyonbiztonságát minden eszközzel elősegítő város,
- **Vonzeroő:** az együttműködésre építő, a fenntartható személyközlekedési és szállítási módok versenyképességét erősítő, a vonzasközpontok mobilitását folyamatosan javító, a helyiek és a látogatók számára is vonzó közlekedési és más kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó város.

Kecskemét számára különösen fontos, hogy a jövőbeni közlekedési rendszer korszerű, költséghatékony, kiegyensúlyozott és környezetkímélő legyen. E horizontális célok a Mobilitási Terv egészét meghatározzák. A jövőkép, a célok és a tervezett programok összefüggéseit mutatja be a következő ábra.



Nem mellékes, hogy az e célokat a későbbi fejezetekben részletező programcsomagok, projektek megvalósításának nyomon követése nem képzelhető el monitoringrendszer üzemeltetése nélkül, amelynek a közlekedési rendszer minden területére (a baleseti adatgyűjtéstől a levegőminőségi mintavételen át az utaselégedettségi vizsgálatokig) ki kell terjednie.

Elérhetőség

A közlekedési infrastruktúra és a szolgáltatások könnyű elérhetősége és hozzáférhetősége európai szinten megfogalmazott elvárás. Ennek háttérében egyrészt az áll, hogy a mobilitás tágabb értelemben – a lakhatás, az egészségügyi ellátás, az oktatás és a foglalkoztatás mellett – a társadalmi integráció biztosításának, a társadalmi egyenlőtlenségek felszámolásának hangsúlyos területe, amely nélkülözhetetlen a köz- és más szolgáltatások igénybevételéhez. Másrészt az elérhetőség, a minőségi szolgáltatás egyik fő jellemzője, ennek hiányában elképzelhetetlen a közforgalmú közlekedés részarányának növelése vagy a módok közötti integráció erősítése. A kecskeméti terület-, település- és közlekedésfejlesztési dokumentumokban is kiemelt figyelmet kap az elérhetőség problémáinak javítása, a közszolgáltatásokhoz történő egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása, az esélyegyenlőség és a társadalmi integráció erősítése. Az említett „horizontális” célok ugyanakkor nem csak helyi (városi) törekvések, hiszen napjaink területi politikájában Kecskeméttel – mint megyei jogú várossal, megyeszékhellyel, térségi közigazgatási és gazdasági központtal – szemben országos szintű elvárás a vezető szerep felvállalása, különösen a területi különbségek kiegyenlítésében, a környező területek gazdasági és társadalmi felzárkóztatásában, az innovációk terjesztésében, munkahelyei révén pedig a térség foglalkoztatásában, valamint a térségi elérhetőség javításában.

Példa a programcsomagokból:

Mindenkinek jár

„Rugalmas, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése”

Jelen Mobilitási Tervnek is célja, hogy Kecskemét közlekedési rendszere az alább bemutatott programcsomagok végrehajtása által a lehető legtágabb értelemben egyetemes, igazságos, befogadó, elérhető, hozzáférhető és megkülönböztetés-mentes legyen. Ennek keretében a részcélok a hozzáférhetőség biztosítása, a lágy közlekedési módok támogatása és a közterületek új minőségének megteremtése mentén fogalmazhatók meg:

- Hozzáférhető közlekedési rendszer biztosítása, amely magában foglalja a közforgalmú közlekedés földrajzi, időbeli és társadalmi hozzáférhetőségének, valamint a fogyatékkal élők és más hátrányos helyzetű csoportok mobilitásának a kiterjesztését;
- Az infrastruktúra hozzáférhetőségének, különösen a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítása;
- A közterek fejlesztése, emberközpontú újragondolása és átalakítása, a védtelen közlekedők biztonságának növelése, a „közelség” mint a városok erősségének kiaknázása.

E célok megvalósítása lehetővé teszi, hogy a Kecskeméten biztosított közszolgáltatások (pl. egészségügy, oktatás, közigazgatás) és más piaci szolgáltatások (pl. kereskedelem, vendéglátás, rekreáció) elérhetőek legyenek mindenki számára – aki a városban és a vonzáskörzetében él – méghozzá megfelelő elérési idő, biztonság, kényelem, ár vagy környezeti minőség vonatkozásában, elfogadható feltételek mellett.

Élhetőség

A napjaink közlekedési rendszere előtt álló egyik legfontosabb feladat a környezet

Példa a programcsomagokból:

Miénk itt a tér

„A belső városmag élhető, kulturálisan és szolgáltatásokban gazdag hely legyen.”

védelme, a klímaváltozás hatásainak mérséklése. A kőolajfüggőséggel összefüggő mobilitási egyenlőtlenségek, az üvegházhatású gázkibocsátásból eredő felmelegedés következményei, az energiahatékonysági problémák, a környezetbarát technológiák ellenére is jelentkező lég- és zajszennyezés, az indokolatlanul túlterjeszkedő, vagy átgondolatlan terület-

használat alapjaiban alááshatja egy város lakóinak életminőségét. Az Európai Unió városi mobilitási zöld könyve, közlekedéspolitikai fehér könyve, valamint hazánk közlekedésfejlesztési stratégiája is az erőforrások hatékony felhasználása, valamint a CO₂ és károsanyag-kibocsátás csökkentése mellett tör lándzsát. Ehhez a városokban – így Kecskeméten is – eszközként a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítését, a hagyományos tüzelőanyaggal működő járművek fokozatos kivonását (2050-ig), a városi logisztika szén-dioxid-mentesítését (2030-ig), ezekkel párhuzamosan az alternatív meghajtási rendszerek (pl. hibrid, üzemanyag cellás, elektromos) alkalmazását kívánják felhasználni.

A Kecskemét jövőjével foglalkozó korábbi dokumentumok – a városban és környezetében is – számos környezeti problémát azonosítottak: évi középhőmérséklet emelkedése, az időjárási szélsőségek és aszályhajlam növekedése, kedvezőtlené váló hidrológiai viszonyok, talajvízszint-süllyedés, defláció és légszennyezés. Különösen utóbbi esetben hangsúlyos a közlekedésből eredő szennyezés, amelynek visszaszorítására Kecskemét Levegőminőségi terve számos intézkedést nevesített. Ilyen többek között:

- A zéró kibocsátású zóna megteremtése és fenntartása;
- A hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok üzemeltetése;
- Az Intermodális csomópont és a közforgalmú közlekedés fejlesztése, beleértve a P+R, illetve a B+R parkolók fejlesztését;
- A kerékpáros hálózat bővítése;
- A parkolási díjrendszer differenciálása (a városmag felé haladva növekvő parkolási díj, elektromos járművek díjmentessége);
- A nehézgépjárművek forgalomkorlátozása;
- Forgalmuszerkezési intézkedések a torlódások csökkentésére, valamint a nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése érdekében.

A felsorolt környezetvédelmi célok a tervekben az élhetőbb város és lakókörnyezet megteremtésével egészülnek ki.

E keretek között Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve is törekszik a környezet védelmére és az életminőség javítására, különösen az alábbi célok tervezett megvalósításával:

- A levegőminőség javítása a közlekedésből származó szennyezőanyagok (NO_x, PM_{2,5}, PM₁₀, SO_x stb.) kibocsátásának visszaszorítása, különösen a Kecskemétet fekvéséből adódóan is súlyos porszennyezés csökkentése révén;
- A klímaváltozás megelőzése az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésével;
- Az energiahatékonyság javítása, alternatív meghajtás alkalmazása a közforgalmú közlekedésben és ösztönzése az egyéni motorizált közlekedésben, törekvés a hagyományos tüzelőanyagok alkalmazásával kapcsolatos közösségi célok megvalósítására (EU-célszámok: az arány 2030-ra 50%-ra, 2050-re 0%-ra csökken);
- A városi életminőség javítása zajcsökkentés és a közterület-használat csökkentése révén;
- A környezetbarát közlekedési eszközök használatának ösztönzése korlátozások (pl. zero kibocsátású zóna megteremtése), ösztönzők (pl. járműcsere program támogatása) és tudatosítás (pl. kampányok) segítségével, a városi polgárok és a munkahelyek, iskolák bevonásával.

Biztonság

Az Európai Unió törekvéseivel összhangban hazánk is elköteleződött a közlekedés veszélyeinek és káreseményeinek enyhítése mellett. Ezt híven tükrözi az ENSZ által életre hívott „közlekedésbiztonsági évtized” gondolatísága és az ehhez kapcsolódó európai és hazai tevékenységek, mint amilyen a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, amelynek fő célja a közúti halálos balesetek számának a felére csökkentése 2011 és 2020 között. Mindennek jegyében a Kecskemét közlekedésével kapcsolatos közelmúltbéli elemzések és tervek (többek között az integrált településfejlesztési stratégia, a településfejlesztési koncepció, a közlekedési koncepció) egyöntetűen zászlajukra tűzték a közlekedésbiztonság javítását. A dokumentumoknak az infrastruktúrát és a forgalom-szervezést érintő céljai közül példaként kiemelhető a városi gócpontok és kritikus közlekedési útvonalak (különösen a belvárosba vezető utak és ezek csomópontjai: keresztezések, vasúti átjárók) átépítése vagy forgalomtechnikai átszervezése, a forgalom biztonságosabb levezetése érdekében. Hasonlóan fontos törekvésként említhető a biztonságos kerékpárforgalmi hálózat kiépítése, a meglévő hálózati elemek (különösen a balesetveszélyes, járdán, illetve elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárúton vezetett kerékpáros folyosók) felülvizsgálata, a megoldatlan csomóponti átvezetések rendezése, amely napjainkban a kerékpározás népszerűsítésének egyik legjelentősebb akadálya Kecskeméten.

Példa a programcsomagokból:

Mindenki megvan

„A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re.”

A tervek általános, a mobilitási kultúrát és a hosszú távú törekvéseket támogató céljai például: a közlekedés résztvevőinek egyenrangú kezelése, a lényegesen eltérő közlekedési tulajdonságokkal rendelkező szereplők elválasztása, illetve a beavatkozások által az emberéletet, egészséget, vagyoni értéket érintő baleseti veszteségek minimalizálása.

A kecskeméti tervekben kifejezett törekvések általános megfogalmazásuk ellenére nem fedik le a mobilitási rendszerben rejlő, életet és vagyontárgyakat veszélyeztető problémákat, és nem tűzik ki egyértelműen az ezekkel kapcsolatos teendőket. A város közlekedési jelentősége ellenére hiányzik tehát a kifejezetten a közlekedés biztonságával foglalkozó, részletes helyzetfeltáráson alapuló stratégiai dokumentum és a hozzá kapcsolódó cselekvési terv. Ennek elkészítése, egyeztetése és elfogadása elsőbbséget élvez a közlekedésbiztonsággal összefüggő feladatok sorában. A stratégia végrehajtását – elfogadása után – célszerű koordináló szervezetre bízni, amely egyszerre felel a közlekedésbiztonság „kemény” (pl. infrastruktúrát, forgalomtechnikát érintő) és „lágy” (pl. figyelemfelkeltő, tudatosító kampányokra, tájékoztatásra épülő) eszközeinek alkalmazásáért, valamint a közutak, a forgalom, esetleg a közlekedési közszolgáltatások biztonsági szempontú monitorozásáért. A Mobilitási Terv e feladatok végrehajtására – külön programcsomagban, ld. alább – közlekedési központ felállítását javasolja.

A Kecskeméten feltárt közlekedési helyzet, valamint a társadalmi és szakmai egyeztetések megállapításai indokolják a tágran értelmezett közlekedésbiztonsággal összefüggő célok megfogalmazását.

Ezek közül is első helyen áll a baleseti halálozási mutató romló trendjének megfordítása, hogy 2024-re a felére csökkenjen a halálos balesetek száma Kecskeméten. Az ezzel összefüggő általánosabb célok az alábbiak:

- A közúti forgalom baleseti mutatóinak javítása, a balesetekből eredő halálesetek felére csökkentésére, a személyi sérülések és a vagyoni károk érdemi visszaszorítása;
- Minden közlekedő számára biztonságos és biztonságérzetet adó feltételek megteremtése, hangsúlyosan a lágy közlekedési módok és a legvédelemben csoportok (gyermekek, várandósok, idősek, mozgáskorlátozottak stb.) védelmének növelése;
- A közlekedéssel összefüggő közbiztonságot, így a személyi és vagyonbiztonságot elősegítő eszközök alkalmazása, egyebek mellett a biztonságos tárolás (parkolás) és a közterek biztonságának szavatolása érdekében;
- A közlekedési szolgáltatások üzembiztonságának javítása, megbízható és fenntartható szolgáltatási színvonal biztosítása;
- A közlekedési ellátási színvonal javítása, ideértve a Kecskemétet érintő áruszállítás folyamatainak biztonságát erősítő intézkedések bevezetését, illetve a közlekedésbiztonsággal összefüggő szolgáltatások hatékonyságának növelését (pl. balesetek esetén);

- A közlekedési kultúra javítását célzó tevékenységek támogatása, elsősorban a közlekedés biztonságát szolgáló és a közlekedési rendszer megbízhatóságába vetett bizalmat erősítő kampányok és tájékoztatás (különösen a biztonságos közlekedésre nevelés) terén.

A biztonsággal összefüggő célok – amelyek közül a nemzetközi törekvésekkel összecsengő „zéró vízió” az alábbiakban önálló programcsomagban kapott helyet – csak az ezekért felelős közigazgatási szervek, hatóságok, érdekvédelmi csoportok, sajtó, nevelési intézmények, továbbá minden közlekedésben érdekelt (pl. lakosság, döntéshozók) támogató együttműködése esetén valósíthatók meg.

Vonzero

Az Európai Unió városi mobilitással kapcsolatos legújabb törekvései – az erőforrások hatékony felhasználása mellett – a versenyképességet helyezik középpontba. A személyközlekedésben kiemelt terület a közforgalmú közlekedés támogatása (versenyhátrányának felszámolása), az egyéni motorizált közlekedés térnyerésére visszavezethető veszteségek (idő és pénz) csökkentése, a fenntartható utazási módok előnyben részesítése.

Az áruszállítás alapvető jelentőségű a városok sikeres működéséhez és a városi forgalom szerepének biztosításához a térségi (országos, nemzetközi) ellátási láncban, ezért a benne rejlő potenciált a mobilitástervezés során is célszerű kiaknázni. A versenyképességi célok elérésében a szereplők (pl. Kecskemét és a környező települések lakossága, a közigazgatási szervek és a kecskeméti vállalkozások, a városi döntéshozók) együttműködése kulcsfontosságú, ennek érdekében első lépés a Mobilitás Terv elkészítésének együttműködésre építő folyamatának erősítése.

Példa a programcsomagokból:
Láthatatlan logisztika

„Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése”

Kecskemét vonzereje napjainkban sem kérdőjelezhető meg: dinamikusan fejlődő, térségi jelentőségét folyamatosan növelő, központi szerepű város, amelyben élénk a vállalkozási kedv, bővül a kvaterner szektor és növekszik a munkahelyek száma. A város a szakadatlan ipari, kereskedelmi és lakóövezeti fejlesztések, illetve beruházások következtében számos – a közlekedési rendszert is érintő – kihívással szembesül (igény a közúthálózat bővítésére, a megnövekedett forgalommal járó torlódások csökkentésére, a gépjármű-függőség erősödéséből eredő problémák kezelésére).

Mindezek fényében a Mobilitási Terv célja, hogy Kecskemét innovatív megoldásokat alkalmazó, élhető, vonzó és versenyképes várossá váljon, amit együttműködésre építő, társadalmi és gazdasági fejlődést ösztönző, az itt élők és ide látogatók számára kedvező feltételeket biztosító mobilitási rendszer segíthet elő.

E törekvés része:

- A közforgalmú közlekedés versenyképességének és vonzerejének javítása. a közlekedési módok közötti (intermodális) kapcsolatok erősítése, az összehangolt (lehetőleg integrált) szolgáltatás, a városmagot elkerülő közvetlen mobilitási lehetőségek biztosítása, az igényvezérelt menetrend bevezetése, az utastájékoztatás fejlesztése és a tarifarendszer utasbarát módosítása révén;
- Az áruszállítás versenyképességének javítása, új városi logisztikai stratégia kidolgozása és érvényesítése segítségével, korszerű technológiák és megoldások alkalmazásával, ennek ösztönzése a köz- és a magánszektor szereplői körében;
- A vonzásközpontok mobilitásának javítása, a munkahelyek, üzletek, rendezvények stb. elérhetőségének fejlesztésével, a vonzásközpontokkal történő együttműködés erősítésével, a mobilitási folyamatok összehangolása és a fenntartható módok előnyben részesítése érdekében;
- A Kecskemétre látogatók (turisták, üzletemberek stb.) színvonalas közlekedési kiszolgálását és tájékoztatását szolgáló eszközök, berendezések és tevékenységek fejlesztése;
- A torlódások és az utazási idő csökkentése, egyfelől az utazási kényszer csökkentésének ösztönzése, másfelől a fenntartható közlekedési módok használatának támogatása és korszerű fogalomirányítási rendszerek alkalmazása révén.

Az itt felsorolt célok közös jellemzője, hogy napjainkban csak a korszerű, intelligens, részben innovatív technológiák alkalmazásával valósíthatók meg.

ESZKÖZRENDSZER

Az előző fejezetekben felvázolt célrendszer eléréséhez, az elérhetőség, elérhetőség, vonzerő, biztonság megteremtéséhez szükséges definiálni azokat az eszközöket, amellyel azok elérhetővé válnak. A helyzetelemzés során meg lettek határozva a problémák, kirajzolódtak a fő fejlesztési irányok:

- Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása,
- Okos megoldások a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használatára,
- Lágymű közlekedési módok fejlesztése,
- Fenntartható városi övezetek létrehozása.

E négy fő fejlesztési irány szellemiségében határoztuk meg azt a 10 jól azonosítható, könnyen értelmezhető programcsomagot, melyek reflektálnak a város mobilitási problémáira. Az ebben található programelemek úgy lettek meghatározva, hogy a szinergiák a lehető legteljesebb módon érvényesülhessenek. Minden programelemen belül eszközöket határoztunk meg, melyek konkrét intézkedések formájában öltenek testet.

Az eszközök, illetve a megfogalmazott intézkedések két fajtáját különböztethetjük meg: az infrastrukturális fejlesztéseket, a beszerzendő berendezéseket, eszközöket kemény („hard”) elemként, míg a menedzsment-, szervezési és „smart” beavatkozásokat puha („soft”) tényezőként azonosíthatjuk.

A következőkben az eszközenszer keretében megfogalmazott programcsomagokat, azok céljait, a javasolt beavatkozásokat, valamint a tervezett ütemezést és az indikátorokat mutatjuk be.

A CÉLRENDSZER ÖSSZEFÜGGÉSEI

Jövőkép	Kecskemét olyan mobilitási rendszert kíván kialakítani, amely magas szinten képes biztosítani a város közlekedési elérhetőségét, az utazási és szállítási kapcsolatok minőségét, a közforgalmú közlekedés és a lágy közlekedési módok fejlődését, mindezt környezetbarát, energia-hatékony, fenntartható és biztonságos módon.							
Stratégiai célok	ELÉRHETŐSÉG A város jó megközelíthetőségének, a közlekedési infrastruktúra és -szolgáltatások könnyű elérhetőségének és hozzáférhetőségének biztosítása, a város versenyképességének, térségi szerepkörének és élhetőségének növelése érdekében		ÉLHETŐSÉG Fenntartható és környezetbarát városi közlekedési rendszer kialakítása, amely előtérbe helyezi a lágy közlekedési módokat, az utas- és áruforgalmi lehetőségek optimalizálását		BIZTONSÁG A közlekedés veszélyeinek mérséklése, a közlekedéssel kapcsolatos élet- és vagyonbiztonság növelése, a halálos balesetek jelenlegi számának felére csökkentése, a közlekedési morál javításával és közlekedésbiztonsági beavatkozásokkal		VONZERŐ Kecskemét innovatív megoldásokat alkalmazó közlekedési rendszerének kialakítása, amely alapját képezi egy új - a helyi lakosság és az ide látogatók számára kívánatos - mobilitási kultúrának	
Horizontális célok	A város közlekedési rendszere legyen korszerű, intelligens és innovatív							
	A közlekedési fejlesztések és szolgáltatások legyenek költséghatékonyak, fenntarthatók és egyenlő hozzáférésűek							
	A közlekedési rendszer fejlesztése és működtetése legyen kiegyensúlyozott, optimális arányokat biztosítva az egyes közlekedési módok között							
	A közlekedési rendszer fejlesztése és működtetése legyen környezetkímélő és energiahatékony							
Közlekedési problémák	Kecskemét és vonzáskörzetének közlekedési kapcsolatai alacsony színvonalúak, a gyorsan fejlődő gazdaság számára szükséges munkaerő nagyobb távolságból való szállítása nem biztosított	A különböző városrészek megközelíthetősége eltérő színvonalú, melynek hátterében a közúthálózati hiányokat, keresztmetszeti és útminőségi problémákat, valamint a közforgalmú közlekedés korlátait azonosíthatjuk	A város élhetőségét jelentősen rontja a közlekedési eredetű lég- és zajszennyezés, a forgalmas utak elválasztó hatása, valamint a lágy közlekedési módok alacsony aránya	A közforgalmú közlekedés, a kerékpározás és az újszerű mobilitási módszerek lehetőségeihez képest alacsony használata, az intermodalitás nem megfelelő színvonal, a felszíni parkolás magas aránya	A közlekedési kultúra alacsony színvonala és a közlekedésbiztonsági beruházások nem kielégítő mértéke miatt magas a városban a halálos és a személyi sérüléssel járó balesetek száma	Az eljutás biztonságát és kiszámítható időtartamát egyre súlyosabban veszélyezteti a közutak zsúfoltsága	A városban alacsony színvonalú a közlekedési rendszer, hiányoznak az intelligens forgalomirányítási és parkolási megoldások, folyamatosan csökken a közösségi közlekedés vonzereje	A belső városrészek használhatóságát és vonzerejét rontják a forgalmi torlódások és a parkolóhelyhiány

I. VONZÓ, EMBERKÖZPONTÚ VÁROSMAG LÉTREHOZÁSA: MIÉNK ITT A TÉR!

A programcsomag célja és feltételei

A megfogalmazott cél, hogy a belső városmag élhető, kulturálisan és szolgáltatásokban gazdag hely legyen, ahol a gyalogosoké a főszerep. Biztonságos, befogadó, vonzó környezetet kívánunk létrehozni, ami arra ösztönzi a városlakókat, hogy ezeket a területeket a nap bármely szakában használhassák. A használat kulcseleme a jó elérhetőség, amit a városmag közelében, de annak határán kívüli közforgalmú közlekedési kapcsolatok és parkolóhelyek biztosítanak. A szolgáltatások és látnivalók sűrűsége alapján a Kiskörút és az azon belüli belvárosi területen előnyben kell részesíteni a lágy közlekedési módokat, és ez lehetőséget teremthet a zöldfelületek, gyalogos zónák további fejlesztésére. Az átalakítás során arra kell törekedni, hogy a személygépkocsival közlekedőkben tudatosodjon, hogy a belső városmag átutazásra nem, csak célforgalomra használható. Ebben az övezetben a személygépkocsi csak megtűrt eszköz, így az autósoknak tiszteletben kell tartania a kerékpárosokat és gyalogosokat. Ez az első lépés a Kiskörúton belüli **zéró kibocsátású zóna** megvalósítása felé.

A Kiskörút és a Nagykörút közötti területen az élhetőség szempontjából a teherforgalom, valamint a helyközi autóbuszok forgalmának komoly korlátozása javasolt, ezzel csökkentve a zajt és a légszennyezést, ami az **alacsony kibocsátású zóna** alapfeltétele. Ahhoz, hogy ezt a célállapotot el lehessen érni, döntésnek kell születnie a felszíni parkolóhelyek kiváltásáról, illetve arról, hogy a helyközi autóbuszok nem használhatják a Kiskörutatót és a Rákóczi utat, a Széchenyi téri autóbusz-állomásnak pedig a Kiskörúton kívül kell alkalmas helyet találni.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A Kiskörúton belüli területet ma szigetté változtatja a Kiskörút forgalma. Fontos, hogy a város szövetével egészséges kapcsolatot tartson fenn, ezzel elérhetővé téve azt mindenki számára. A közforgalmú eszközök, valamint a parkolóhelyek felé kényelmes és gyors eljutást kell biztosítani.

Biztonság: A legnagyobb veszélyt a Kiskörúton való áthaladás jelenti, ez a veszély gyalogosokra hangolt átkelőhelyekkel, a Kiskörút forgalmának drasztikus mérséklésével csökkenthető. A gyalogos-kerékpáros konfliktusokat szintén kezelni kell. A biztonságérzetet nagyban növeli a jó minőségű köztéri világítás kiépítése, valamint a funkciógazdagság, aminek köszönhetően szinte egész nap kihasználható a tér.

Élhetőség: A forgalom csökkenésével együtt csökken a zaj, a parkoló autók által elfoglalt hely, a füst, a por. A zöldfelületek, a kellemes környék látványa maradásra bírja az embereket, élhetőbbé, egészségesebbé téve a várost.

Vonzerő: A városmag vonzereje nő, mind az ott lakók, mind a lakást keresők, mind a boltok, vendéglátók számára. Ez egy öngerjesztő folyamat, amit ha sikerül beindítani, kis odafigyeléssel hosszútávon komoly sikereket lehet elérni.

Intézkedések

I/1. Vonzó, élhető és elérhető városmag kialakítása a Kiskörúton belül

Cél: A kiskörúton belül vonzó köztéri, gyaloglási felületek kialakítása, ami túlnyúlik a jelenlegi főtéri gyalogos zóna határain és sétálásra, kikapcsolódásra ösztönzi az embereket. A kialakítandó közforgalmú közlekedési átadó pontokból és parkolóhelyekről, mélygarázsokból közvetlen és akadálytalan útvonalak kiépítése a városmag irányába.

A terület gyalogos központú átalakítása időigényes folyamat, ami több szakaszból áll. A projekt nagyban épít a „Kecskemét 2050” programcsomagban foglaltakra, e kettő csak párhuzamosan tud hasznot hozni.

Eszközök

1. A jelenlegi gyalogos zóna felújítása és korszerűsítése
2. A Kiskörúton belüli utcák jövőbeli funkciójának felülvizsgálata (sétálóutca, vegyes felület, forgalomcsillapított utca, lakóutca)
3. A felszabaduló parkolófelületek visszaadása az embereknek, a közlekedési felületek újraosztása
4. A kialakított közforgalmú közlekedési átadó pontokból, parkolókból, mélygarázsokból közvetlen gyalogos kapcsolat kiépítése a városközpont felé
5. A közforgalmú közlekedési átadó pontokból induló gyalogos kapcsolatok Nagykörúttal és Kiskörúttal való keresztezésének gyalogsközpontú felülvizsgálata
6. A Kiskörút gyalogos központú átalakítása, sétálásra, időtöltésre alkalmas belvárosi gyűű létrehozása
7. Automata gyalogos-, személygépkocsi és kerékpárosszámlálók kiépítése
8. Automata levegőminőség- és zajmérő rendszer kiépítése

Indikátorok

- A városmagba érkezők száma [fő/év]
- A városmagba érkezők közlekedési módok közti eloszlása [%]

I/2. Kényelem, biztonság és tájékozottság a Belvárosban

Cél: nem elég csupán a járművek számát csökkenteni a célterületen, további feltételei is vannak, hogy az mindenki számára élhető köztér legyen; egyszerű, gyors beavatkozásokkal is sokat lehet javítani.

Eszközök

1. A biztonságérzet javítása: jó minőségű közvilágítás, sötét zugoktól mentes kialakítás, diverz funkciók, amik lehetővé teszik, hogy a városmag a nap legtöbb szakában kihasznált legyen
2. Információnyújtás: kulturális látnivalókhoz, fontosabb közszolgáltatásokhoz iránymutatás, távolság, gyaloglási idő. Lehet offline, de lehet digitális megoldás is, smart funkciókkal (WiFi stb.)
3. Utcabútorzat: ott-tartózkodáshoz, megálláshoz, leüléshez, kültéri tevékenységekhez kényelmes, vandálbiztos padok, székek, asztalok, csobogók stb.
4. Automata gyalogosszámláló rendszer kiépítése

Indikátorok

- A különböző napszakokban a Belvárosban (pl. a gyalogos zónában) tartózkodók száma [fő]

I/3. Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül

Cél: Jelenleg a városközpontba befutó kerékpáros útvonalak a Kiskörút határán megszakadnak, így csak a gyalogos zónán keresztül lehet kerékpárral haladni, ami főleg a nyári időszakban körülményes, sok esetben balesetveszélyes, a cél e konfliktus feloldása. A személygépkocsival szemben a kerékpárosok számára javasolt a Kiskörúton haladó, a városmagot elkerülő út kiépítése, a gyalogoszónába való behajtás meghagyásával együtt. Előbbi használhatják a csak átmenő, gyorsan haladó kerékpárosok, utóbbit pedig azok, akiknek az úti céljuk a városközpont.

Eszközök

1. A Kiskörúton kétirányú kerékpáros forgalom kialakítása
2. A Kápolna, Bem, Mezei és Batthyány utcán kétirányú kerékpáros kapcsolat kiépítése a városközpont felé, a városi kerékpáros létesítményekkel való kapcsolat megteremtése
3. A Kiskörúton belül sűrűn elhelyezett, rövid idejű tárolást szolgáló kerékpáros támaszok kialakítása

Indikátorok

- A gyalogos-kerékpáros balesetek száma a Kiskörúton belül [db/év]
- A városmagot elkerülő kerékpárút használóinak száma [kerékpáros/év]
- A kerékpártámaszok kihasználtsága a Belvárosban [%]

I/4. Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül

Cél: A baleseti kockázat, a légszennyezés és a zaj csökkentése különböző forgalomtechnikai beavatkozásokkal, ezzel javítva a városmag vonzerejét, élhetőségét. A belváros parkolási igényeinek ésszerű kielégítése, a városmagban a felszíni parkolóhelyek számának jelentős csökkentése, a Kiskörút és a Nagykörút közötti övezetben mélygarázs építése

Eszközök

1. Sebességkorlátozás, gyalogos- és kerékpárosburkolat kiemelése az átkeléseknél, jelzőlámpaprogramok átalakítása
2. A Kiskörút egyes szakaszain a sávszám csökkentése, sávszűkítés
3. A behajtási engedélyezés újragondolása, a környezetkímélő teherautók, autóbuszok előnyben részesítése
4. A belváros személygépkocsival való átjárhatóságának megszüntetése, új forgalmi rend kialakítása
5. A városmagban található parkolóhelyek számának racionalizálása, mélygarázsok, parkolóházak építése, parkolás alapú behajtási rendszer kiépítése
6. Zéró kibocsátású zóna kialakítása a Belváros arra alkalmas részén
7. Automata forgalomszámlálás kialakítása

Indikátorok

- A Kiskörúton és azon belül a közúti forgalom nagysága [jármű/nap]

A programcsomag indikátorai

- A városmagban megjelenő gyalogosok száma [fő/év]
- A gyalogos-kerékpáros és a gyalogos-személygépkocsi balesetek száma [db/év]
- A levegőminőség javulása [%/év]
- Az átlagos zajszint javulása [%/év]

Ütemezés

	I/1. Vonzó és hatékony gyalogoshálózat kialakítása a Kiskörúton és azon belül	I/2. Kényelem, biztonság, tájékozottság	I/3. Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül	I/4. Közúti forgalomcsilapítás a Kiskörúton és azon belül	
2017	„A Kiskörút és a Kiskörút által határolt terület komplex közlekedésfejlesztési lehetőségei” részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése és elfogadása				
2018	Terveztetés és engedélyezés	Terveztetés és engedélyezés	Terveztetés és engedélyezés		
2019		Forrásszerzés			
2020	Forrásszerzés	Információnyújtás	Forrásszerzés	Forrásszerzés	
2021	Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton belül	Biztonságérzetet javító intézkedések	Infrastruktúra kiépítése		Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton belül
2022		Utcabútorok kihelyezése			
2023					
2024					
2025					
2026	Az igényekkel összhangban az infrastruktúra fokozatos kiépítése a Kiskörúton	A fenti beavatkozások kiterjesztése a Kiskörút területére			
2027					
2028					
2029					
2030					
2031					
2032					

II. KOMPLEX KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK: BICIKLIZZ, KECSKEMÉTI

A programcsomag célja és feltételei

A kerékpár a kecskeméti lakosok, a városba ingázók, illetve a településre látogató turisták számára a kerékpározás környezetbarát, fenntartható és élményszerű alternatívát biztosíthat a városban történő közlekedésre. A programcsomag megvalósítása lehetőséget nyújt, hogy a városlakók és az ingázók rövidebb és közepesen hosszú helyváltoztatásaikhoz – megfelelő időjárási körülmények mellett – tudatosan válasszák a kerékpárt. Az itt felsorolt projektjavaslatok hatására a kerékpárt használók száma jelentősen nőhet. Cél továbbá, hogy a gyerekek minél fiatalabb korban sajátítsák el a biztonságos kerékpározás alapjait, megértsék e közlekedési mód előnyeit. Emellett a felnőtteket is motiválttá kell tenni, hogy tudatosan válasszanak közlekedési módot, és szülőként követendő példát állítsanak a következő nemzedék számára.

A célok elérésének feltétele, hogy a döntéshozók a kerékpárra, mint járműre, a kerékpárosra, mint a városi közlekedés fontos résztvevőjére tekintsenek, és ennek megfelelően, ahol nincs akadálya, ott az úttesten, vagy külön kerékpárúton tervezze a kerékpárforgalom jövőbeli helyét. Fontos, hogy kerékpárral is érvényesnek kell lennie a legrövidebb út elvének, törekedni kell a szakadásmentes kerékpárforgalmi hálózat kialakítására, a meglévő infrastruktúra elemek minőségi felújítására és a kerékpártárolás feltételeinek javítására.

A programcsomag kidolgozásához segítséget nyújtott a „Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (2014)” című dokumentum, amely a jövőben a megvalósításnak is fontos szakanyaga lehet.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A kerékpározás a legegyszerűbb közlekedési mód a város különböző részeinek elérésére. A tervezett fejlesztések elősegítik a hálózat minél teljesebb körű kiépítését és a szolgáltatások színvonalának javítását.

Biztonság: Az összefüggő, színvonalas kerékpáros hálózat kiépítésével nagyban növekedhet a megközelítés biztonsága, s csökkenhet a jellemző konfliktusok (gyalogos, közúti) kialakulásának valószínűsége. Európai tapasztalatok bizonyítják, hogy arányában minél több a kerékpáros, annál kevesebb baleset éri őket. Kijelenthető tehát, hogy ez a közlekedési forma biztonságos, melyet tovább erősíthet a szemléletformálás és a kialakuló jó gyakorlatok terjedése, melyek segíthetik az embereket az újfajta közlekedési kultúra elterjedésében.

Élhetőség: Elvitathatatlan, hogy a kerékpáros közlekedés az egyik leginkább környezetbarát és egészségmegőrző közlekedési mód, amely nagyban hozzájárul a város élhetőségének javításához. Csöndes, nincs károsanyag kibocsátása, pozitív hatással van az egészségre és az emberi kapcsolatok erősítésére is.

Vonzóerő: A város vonzerejét, presztízsét növeli a magas színvonalon üzemelő kerékpárforgalmi hálózati infrastruktúra és a közbringa rendszer.

Intézkedések

II/1. Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása

Cél: Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása, amely maximális biztonságot ad a közlekedőknek és lehetővé teszi a gyors eljutást a városon belül, illetve a város környéki területekre.

Eszközök

1. Színvonalas, összefüggő, a város minden részét feltáró kerékpárforgalmi törzshálózat kiépítése
2. Bringasztrádák (közvetlen, gyors eljutást, a kerékpárosok elsőbbségét biztosító folyosók) kiépítése a legfontosabb irányokban
3. A meglévő, balesetveszélyes szakaszok felülvizsgálata (pl. az Izsáki út és a Nagykörút csomópontjaiban)
4. A hiányzó hálózati szakaszok, átvezetések kiépítése, a lakott területen kívül külön vezetett kétirányú kerékpárutak építése, városi környezetben kerékpársávok kialakítása javasolt.
5. Ahol indokolt, az útpálya újraosztása a gyalogos-, kerékpáros-, gépkocsi-forgalom között
6. A kereszteződések beláthatóságának biztosítása, útburkolati jelek, kerékpáros jelzőlámpák kihelyezése
7. A nagyobb forgalomvonzó létesítményekhez (pl. munkahelyek, iskolák, kereskedelem, egészségügy) közvetlen, biztonságos kapcsolat a kerékpáros hálózatról
8. A rövid és hosszú távú tárolásra alkalmas kerékpártárolók létesítése a forgalmas közlekedési csomópontokban és a forgalomvonzó létesítményeknél
9. A tájékoztatási rendszer kiépítése mindennapi, alkalmi és turisztikai célú kerékpározás számára
10. Automata kerékpáros számlálók telepítése

Indikátorok

- A kerékpáros menetidő csökkenése egyes pontok között [perc]
- A kerékpárosok száma a mért keresztmetszetekben [db/nap]
- A kerékpáros balesetek számának és súlyosságának csökkenése [%/év]

II/2. A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása

Cél: A jelenlegi műszaki szabványok alapján készült infrastruktúra elemek felújítása, a felülvizsgálat módszertanának kidolgozása, cselekvési terv készítése a későbbi rendszeres és ütemezett karbantartás és fenntartás érdekében.

Eszközök

1. Felülvizsgálati rendszer kidolgozása, monitoring rendszer kialakítása
2. A felújítások prioritizálása, azonnali beavatkozások meghatározása
3. Rendszeres állapotfelmérés és cselekvési terv kidolgozása
4. A kerékpárforgalmi hálózati terv folyamatos felülvizsgálata
5. A szükséges fenntartási (pl. hóeltakarítás) és karbantartási munkák elvégzése

Indikátorok

- Karbantartott kerékpárforgalmi hálózat hossza [km]
- Éves szinten felújított kerékpárforgalmi hálózat hossza [km]
- A kerékpárforgalmi hálózatra, annak eszközeire és berendezéseire fordított források nagysága [Ft/év]

II/3. BIKE Közbringa-rendszer kiépítése

Cél: A módváltást elősegítő (vegyes [hagyományos és elektromos]) közbringa rendszer kiépítése. A közlekedési problémák feloldása érdekében az első fázisban az Intermodális csomópont a belváros és az Izsáki út tengelyének kialakítása, Hetényegyháza, Kadafalva és Katonatelep központi belterülettel, illetve az ipartelepekkel történő összeköttetése, valamint Széchenyiváros és a Belváros közbringa rendszerbe történő bekötése javasolt.

Eszközök

1. A közbringarendszer (hagyományos és/vagy elektromos) műszaki-infrastrukturális alapjainak megteremtése: kerékpárosbarát, biztonságos, használható, megfelelő minőségű hálózat és kiszolgáló állomások létrehozása az igényekhez illeszkedő számú kerékpár beszerzésével
2. A fejlesztés szükséges forrásainak biztosítása
3. Az üzemeltetés finanszírozásának megoldása
4. A kerékpárok típusának kiválasztása, beszerzés
5. Gyűjtőpontok (állomások) kiépítése a lakó és belvárosi forgalomvonzó létesítményeknél, közlekedési csomópontokban, P+R parkolóknál
6. Az új kerékpárhálózat és az új elektromos kerékpárok integrálása a város közlekedési kultúrájába

Indikátorok

- A kiépített állomások száma [db]
- A közbringa rendszert használók száma [fő/év]
- A közbringák futásteljesítménye [km]
- A közbringa rendszer bevételtermelő képessége [Ft/év]

A programcsomag indikátorai

- A kerékpározás részaránya a közlekedési módválasztásban [%]
- Az ezer főre vetített kerékpáros balesetek száma [db]
- A kerékpárforgalmi hálózat hossza [km]
- A kerékpárutak hossza [km]
- Felújított kerékpárforgalmi hálózat hossza [km/év]
- A közbringa rendszert használók száma [fő]

Ütemezés

	II/1. Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	II/2. A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása	II/3. BIKE közbringarendszer kiépítése
2017	Kerékpárforgalmi hálózati terv felülvizsgálata és elfogadása		
2018	Terveztetés és engedélyezés	Előkészítő tanulmányok	
2019		Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése	Közbringa rendszer elfogadása
2020	Forrásszerzés	Terveztetés és engedélyezés	Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése
2021	Infrastruktúra kiépítése	Forrásszerzés	
2022		Magas prioritású karbantartási munkák	A közbringa rendszer kiépítése
2023		Közepes prioritású karbantartási munkák	
2024		Alacsony prioritású karbantartási munkák	Rendszer kiterjesztésének előkészítése
2025	Rendszer kiterjesztésének előkészítése	Életciklus modell bevezetése	
2026			
2027			
2028			
2029			
2030			

III. TUDATOS MOBILITÁS FEJLESZTÉSE KECSKEMÉTEN: KÖZLEKEDJ OKOSAN

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a közlekedés egészét érintő szemléletmód-váltás ösztönzése, melynek haszonélvezője a város lakossága. Ennek érdekében nemcsak Kecskemét és a közlekedési vonzáskörzetéhez tartozó települések lakosainak kell újszerűen hozzáállni a rutinszerűen megtett rövid utakhoz, napi ingázáshoz, vagy éppen a munkavégzés módjához, hanem az itt tevékenykedő cégeknek, köz- és oktatási intézményeknek is át kell értékelniük a fenntarthatóság, hatékonyság mindennapi használatra bevezetett fogalmait. Munkába, illetve iskolába járás, ügyintézés, vagy éppen vásárlás céljából nap, mint nap közlekedünk, a cél az, hogy ezt hatékonyan, fenntartható módon tegyük és csak akkor, ha szükséges.

A programok megvalósulásának feltétele, hogy minden érintett fél nyitott legyen azok iránt az újszerűnek mondható – ugyanakkor már ismert elemekből építkező – javaslatok iránt, melyek a többi programcsomagban vázolt jövő infrastruktúrájának okosabb használatát tehetik lehetővé.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: Az intézkedések révén hatékonyabbá válik a mindennapi helyváltoztatás (pl. hivatásforgalom) szervezése, ami így Kecskemét közúti forgalmi terhelésének csökkenését eredményezheti. Ez a városon belüli elérhetőségi idők javulását hozhatja magával.

Biztonság: A közlekedési igények csökkenésével mérséklődhet a személygépkocsiforgalom, ami a közlekedésbiztonság javulását (közúti balesetek számának csökkenése) eredményezheti.

Élhetőség: A csökkenő forgalom a város élhetőségére, működtethetőségére is jótékony hatással lehet. A javuló elérhetőségi idők, a közlekedési felületek iránti igény csökkenése, az alacsonyabb zajterhelés és jobb levegőminőség mind közvetlenül érezhető pozitív hatások.

Vonzerő: A közlekedési eredetű környezeti terhelés csökkenése, a zöldfelületek növelésének lehetősége növelheti a város vonzerejét.

Intézkedések

III/1. Fenntartható mobilitás ösztönzése

Cél: A közlekedés hatékonyságának növelése fenntartható módon

Eszközök

1. Munkahelyi mobilitási tervek készítése és bevezetésük ösztönzése a Kecskeméten és vonzáskörzetében tevékenykedő nagyobb cégeknél, közintézményeknél
2. Munkába járás céljából telekocsik szervezésének elősegítése cégeknél, köz- és oktatási intézményeknél
3. A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése bérkiegészítés révén (hazai jó példa erre az Óbudai Önkormányzat támogatási rendszere)
4. Az utazási szokások legalább éves szintű automatikus monitoringrendszerének kiépítése

Indikátorok

- Az elkészült munkahelyi mobilitási tervek száma [db]
- A személygépkocsival történő utazások számának csökkenése [%/év]

III/2. A közlekedési igények ésszerű csökkentése

Cél: A mindennapi közlekedési igények (munkába, iskolába járás, ügyintézés, bevásárlás) csökkentése a helyváltoztatás kényszerének lehetőség szerinti kiiktatásával

Eszközök

1. Távmunka, távoktatás, rugalmas munkaidő lehetőségének biztosítása és ösztönzése
2. Az internetes vásárlás népszerűsítése, a házhozszállítás lehetőségének bővítése a vásárlási célú forgalom csökkentése érdekében
3. Mozgóboltok hálózatának létrehozása Kecskemét vonzáskörzetében
4. Falubusz, iskolabusz jellegű szolgáltatás biztosítása a vonzáskörzet településein
5. Car-sharing (autómegosztó) rendszer illesztése a menetrend szerinti közszolgáltatási rendszer elemeihez

Indikátorok

- A házhozszállított élelmiszerek és háztartási cikkek forgalmának aránya [%]
- A távmunkát végzők, rugalmas munkaidőben dolgozók számának növekedése [%/év]

III/3. A fenntartható közlekedés népszerűsítése

Cél: Az alternatív közlekedési formák (pl. kerékpár, telekocsi, iskolabusz, közforgalmú autóbusz-közlekedés) népszerűsítésével az előző programokban megfogalmazott célok elérésének támogatása

Eszközök

1. A munkahelyi mobilitási kampányok, melyek a kerékpárral, telekocsival, autóbusszal történő munkába járást népszerűsítik és ösztönzik
2. A városi szintű közlekedési kampányok a fenntartható közlekedési formák népszerűsítésére
3. Az óvodás korú és alsó tagozatos gyerekek későbbi környezettudatosságát megalapozó tematikus (közlekedési szituációkat bemutató, kerékpározást népszerűsítő) parkok építése
4. Iskoláskorú gyerekek megtanítása a biztonságos városi kerékpározásra

Indikátorok

- A mobilitási kampányokban részt vevők száma [fő]

A programcsomag indikátorai

- A házhoz szállított élelmiszerek és háztartási cikkek online forgalmának aránya [%]
- A távmunkát végzők, rugalmas munkaidőben dolgozók számának növekedése [%/év]
- A fenntartható közlekedési módokkal munkába járók aránya [%]

Ütemezés

	III/1. Fenntartható mobilitás ösztönzése	III/2. A közlekedési igények ésszerű csökkentése	III/3. A fenntartható közlekedés népszerűsítése
2017	„A fenntartható mobilitás lehetőségei Kecskeméten” részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és elfogadása		
2018	Az intézkedések megtervezése	Az intézkedések megtervezése	Mobilitási kampányok megtartása, tematikus játszóterek tervezése és engedélyeztetése
2019	Az intézkedések gyakorlati megvalósítása	Az intézkedések gyakorlati megvalósítása	
2020			

IV. A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZET ALAPVETŐ JAVÍTÁSA. 2024-RE A HALÁLÓS KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK FELÉRE CSÖKKENTÉSE KECSKEMÉTEN: MINDENKI MEGVAN

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja, hogy a lehető legkevesebben szenvedjenek halálos közlekedési balesetet Kecskeméten. A programcsomag megvalósításának feltétele a város és a társadalom elkötelezettsége, céltudatos és következetes döntések meghozatala.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: Nem kapcsolódik.

Biztonság: A közlekedésbiztonság a városi biztonságérzet alapvető építőköve.

Élhetőség: A városi forgalom mérséklésével, a közlekedési morál javításával nem csak a halálos közlekedési balesetek száma csökken, hanem javul az életminőség is.

Vonzóerő: A közlekedésbiztonság erősödésével Kecskemét élhetősége és megítélése javulhat, ami segíti vonzóképességének növelését.

Intézkedések

IV/1. A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re

Cél: A közlekedési balesetek számának és súlyosságának csökkentése Kecskemét útjain.

Eszközök

1. Új, közlekedésbiztonsági alapú tervezési eljárások bevezetése, minden közlekedési módra és a közlekedési módok konfliktushelyzeteire
2. A baleseti gócpontok feltérképezése, a szükséges átalakítások megtervezése és kivitelezése
3. A közlekedési hálózatok közlekedésbiztonsági felülvizsgálata és átalakítása
4. A valós sebességek átfogó és teljes körű csökkentése a városban az utazási idők szinten tartásával
5. ITS alapú automatikus sebességellenőrző rendszerek kiépítése (section control, sebességellenőrző kamerák...), a városi forgalom sebességének kontrollálása érdekében
6. A közlekedésben dolgozók képzése, közlekedésbiztonsági tudásuk folyamatos javítása
7. Minden közlekedésben részt vevőt elérő, átfogó és meggyőző kampány a biztonságos közlekedésről és a fenntartható mobilitás kialakításának fontosságáról
8. Pontos és naprakész városi baleseti statisztikai adatbázis kiépítése és karbantartása
9. KRESZ és a fenntartható közlekedés oktatásának megszervezése az iskoláskorú gyerekek körében

Indikátorok

- A halálos balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]
- A súlyos személyi sérüléssel járó balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]
- A személyi sérüléssel járó balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]

A programcsomag indikátorai

- A súlyos és halálos balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]

Ütemezés

	IV/1. A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re	
2017	„A közlekedésbiztonság javításának lehetőségei Kecskeméten” részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és elfogadása	
2018	Baleseti gócpontok felmérése, új tervezési módszerek bevezetése	Forrásszerzés
2019	Terveztetés és engedélyeztetés	Képzések és kampányok indítása
2020	Forrásszerzés	Felülvizsgálat
2021	Infrastruktúra átépítése	Képzések és kampányok
2022	Próbaüzem	
2023	Felülvizsgálat	
2024	Üzemeltetés	

V. VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS: MINDENKINEK JÁR

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a közforgalmú közlekedési rendszer vonzerejének megőrzése, figyelembe véve környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi szempontokat. További cél az eljutási idők csökkentése és megfelelés az utazóközönség magas szintű elvárásainak. A programcsomag végrehajtásának feltétele a város elkötelezettsége egy versenyképes, környezetbarát és megbízhatóan működő közforgalmú közlekedési rendszer iránt. A programcsomag kidolgozása a „Kecskemét Megyei Jogú Város Közlekedési Konceptiójának felülvizsgálata a gazdaságfejlesztési irányoknak megfelelően (2015)” című dokumentum alapján történt.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A versenyképes, fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása és az elővárosi vasúti hálózat újbóli bekapcsolása a város és térségének közforgalmú közlekedési rendszerébe, valamint ezek fejlesztése és fenntartása együttesen jelentősen javítja a térségben jelentkező mobilitási igényeknek – a társadalom szempontjából leghatékonyabb – kielégítését, továbbá a szolgáltatáshoz történő lakossági hozzáférés feltételeit.

Biztonság: A fenntarthatóság szempontjai alapján tervezett közforgalmú közlekedési rendszer és elővárosi vasút, valamint a folyamatosan korszerűsített, a kor technikai és technológiai követelményeinek eleget tevő, a közforgalmú személyszállítást kiszolgáló járműállomány javítja mind a szolgáltatási ellátás, mind pedig – a közúton jelentkező zsúfoltság csökkentésével – a városi közlekedés biztonságát.

Élhetőség: A fenntartható, alacsony kibocsátású és csendes közforgalmú közlekedés az élhető város alapvető kiszolgáló rendszere, amely hozzájárul hatékony működtes biztosításához.

Vonzeroő: A város vonzerejére pozitív hatással van az utasok igényeit jobban kielégítő elővárosi és városi közforgalmú közlekedési hálózat. A korszerű járműállomány beszerzése, a közforgalmú autóbuszok előnyben részesítése, a közforgalmú közlekedési szolgáltatások üzemidejének bővítése, rugalmasabb és egységes tarifarendszer kialakítása, az akadálymentesítés, valamint igényvezérelt és összehangolt menetrendi rendszer kialakítása pedig a közforgalmú közlekedés vonzerejét növelheti.

Intézkedések

V/1. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása

Cél: A közforgalmú közlekedés versenyképességének megőrzése az egyéni közúti közlekedéssel szemben. Környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi szempontból fenntartható és biztonságos közforgalmú közlekedési rendszer megvalósítása.

Eszközök

1. A vasút, a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés hálózatának és menetrendjének együttes újratervezése a jelen és a jövő utazási igényei alapján, kínálati menetrendi struktúra kialakítása
2. A város belső elérhetőségének és a város kapcsolatrendszerének javítása, valamint a város közúthálózatának tehermentesítésén keresztül az externális hatások csökkentése
3. Közforgalmú közlekedési szolgáltatók közlekedési szövetségén alapuló menetrendi és díjszábási fejlesztések tervezése, egyeztetése és megvalósítása
4. Egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása a megállók akadálymentesítése és alacsony belépésű járművek beszerzése révén
5. Tarifaszövetség keretein belül közös (elektronikus) jegy- és bérletrendszer létrehozása, e-jegyrendszer megvalósítása a közúti, a kötöttpályás és a kerékpáros közforgalmú közlekedési rendszert érintően
6. Rugalmas, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése (intelligens közlekedési megoldásokkal) a városmagtól távolabb eső, közforgalmú közlekedéssel gyengén ellátott területeken
7. Az éjszakai közforgalmú közlekedés bevezetése
8. A városi és elővárosi közösségi közlekedés összekapcsolását és szolgáltatási színvonalát emelő ITS rendszerek megvalósítása
9. Valós idejű és kiszámítható menetrendet tartalmazó és az integrált tarifarendszert is magába foglaló informatikai rendszerek kiépítése
10. Vizuális utastájékoztató és jegyértékesítés további korszerűsítése, valamint az utastájékoztató, forgalomirányító és más közlekedési informatikai rendszerek összekapcsolása
11. A közforgalmú járművek vonali és csomóponti előnyben részesítésének kiépítése, például a nem folyamatosan négysávos szakaszok külső sávjaiban (Izsáki út) buszsáv létesítése
12. Az utasszám, az utazási irányok, a szolgáltatásminőség és az utaselégedettség folyamatos mérése

Indikátorok

- A szállított utasok száma [ezer fő/év]
- Igényvezérelt közlekedéssel kiszolgált háztartások száma [db]

V/2. Az autóbusz-állomány korszerűsítése

Cél: A közforgalmú közlekedés színvonalának javítása érdekében és az utazóközönség számára vonzóbbá tételéhez szükség van a járműpark további fiatalítására, alacsony belépési szintű, környezetbarát szóló és csuklós, valamint midi járművek beszerzésére.

Eszközök

1. Környezetkímélő és alacsony belépési szintű szóló és csuklós autóbuszok beszerzése a káros környezeti hatások csökkentése érdekében
2. Alternatív hajtásláncú (elektromos, hibrid stb.) midi autóbuszok beszerzése az igényvezérelt közlekedési feladatok ellátásához

Indikátorok

- A járművek statisztikai átlagéletkora [év]

V/3. Elővárosi vasút fejlesztése, helyi vasúthálózat kialakítása

Cél: Kecskemét elővárosi közlekedését érintő egyes vasútvonalak fejlesztése az utazóközönség magasabb szintű kiszolgálása, az eljutási idők csökkentése érdekében.

Eszközök

1. Vasúti csomópontok és állomások korszerűsítése, akadálymentesítése (perontetők és esőbeállók javítása, kialakítása, térvilágítás korszerűsítése, vagyonbiztonságot biztosító rendszer kiépítése, utasáramlási útvonalak megújítása, felvételi épületek rekonstrukciója, épületenergetikai korszerűsítése).
2. Vonali infrastruktúra-fejlesztés keretein belül, a nagyforgalmú vasútvonalakon az időveszteségek csökkentése érdekében szakaszonként második vágány építése, biztosító- és energiaellátó berendezések korszerűsítése, vonali villamosítás és lassújelek felszámolása, közúti-vasút átjárók és vonatérzékelő rendszerek közlekedésbiztonsági szempontú korszerűsítése.
3. Peronon és váróteremben lévő audiovizuális utastájékoztató berendezések fejlesztése annak érdekében, hogy az elektronikus jegy- és bérletrendszert, valamint a kialakítandó közlekedési szövetség díjtermékeit is kezelni képes berendezések szoftver és hardver környezetének kialakítása és technológiai támogatása megvalósulhasson.
4. Szükség esetén új megállóhelyek létesítése, például a Déli Iparterület kiszolgálását biztosító új vasúti megállóhely létesítése, amennyiben a szükségességét a vizsgálatok igazolják.

Indikátorok

- A menetidő csökkenése [perc]
- A menetrend szerinti közszolgáltatásba bevont vasútvonalak utasszáma [ezer fő/év]

V/4. A közforgalmú közlekedés lokális fejlesztése

Cél: A város egyes területein a közforgalmú közlekedéssel való elérhetőség javítása

Eszközök

1. Az autóbusz-közlekedés fejlesztése (autóbusz-fordulók, autóbusz-megállóhelyek, autóbusz-forgalmi létesítmények építése)

Indikátor: A közforgalmú közlekedésre fordított források nagysága [Mft]

A programcsomag indikátorai

- A közforgalmú közlekedés utasforgalma [ezer fő/év]
- A járművek statisztikai átlagéletkora [év]
- Lakossági elégedettség növekedése (%)

Ütemezés

	V/1. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása	V/2. Autóbusz-állomány korszerűsítése	V/3. Elővárosi vasút fejlesztése és helyi vasút kialakítása	V/4. A közforgalmú közlekedés lokális fejlesztése
2017	„A közforgalmú közlekedés átfogó fejlesztése a jövőbeni igények alapján részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és elfogadása”			
2018	Stratégia elfogadása			
2019	Terveztetés és engedélyezés	Forrásszerzés	Terveztetés és engedélyezés	Terveztetés és engedélyezés
2020				
2021	Forrásszerzés	Beszerzés	Forrásszerzés	Forrásszerzés
2022		Próbaüzem		Az infrastruktúra kiépítésének megkezdése
2023	Az infrastruktúra I. ütemének kiépítése	Felülvizsgálat	Forrásszerzés	Az infrastruktúra I. ütemének kiépítése
2024		Üzemeltetés		
2025	Próbaüzem		Az infrastruktúra I. ütemének kiépítése	Próbaüzem
2026	Felülvizsgálat		Próbaüzem	Felülvizsgálat
2027	Üzemeltetés		Felülvizsgálat	Üzemeltetés
2028	Továbbfejlesztés		Üzemeltetés	Továbbfejlesztés

VI. MINŐSÉGI ÁTSZÁLLÁSI PONTOK KIALAKÍTÁSA: VÁLTSUNK!

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a városi és elővárosi közlekedési rendszer hatékonyságának növelése a minőségi átszállópontok számának növelésével. Az átszállás történhet személygépkocsiról, autóbusról, vasútról, kerékpárról és történhet autóbuszra, vasútra, kerékpárra, vagy folytatódhat gyalog, de bármilyen, ma még nem létező átszállás is elképzelhető. A legfontosabb, hogy az utazóknak magától értetődő lehetőségek legyen a számukra legjobb közlekedési mód kiválasztására.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A hatékony közlekedési rendszer jelentősen javítja a városban és térségében jelentkező mobilitási igényeknek a társadalom szempontjából leghatékonyabb kielégítését.

Biztonság: A fenntarthatóság szempontjai alapján tervezett átszállási pontokkal kiegészülő közlekedési rendszer javítja az ellátás biztonságát.

Élhetőség: A minőségi átszállási pontok választási lehetőséget jelentenek, ezzel magasabb minőségű közlekedést, így élhetőséget hoznak.

Vonzóerő: A város vonzerejére pozitív hatással van az utasok igényeit jobban kielégítő közlekedési hálózat.

Intézkedések

VI/1. Intermodális csomópont létrehozása

Cél: Magától értetődő választási lehetőséget adni az utazóknak, hogy a számukra legkedvezőbb utazási láncon keresztül érhessék el céljukat.

Eszközök

1. A kecskeméti vasútállomás vasúti kapacitásának bővítése
2. Parkolási lehetőségek megteremtése az intermodális csomópont térségében
3. A vasútállomás felújítása
4. Az autóbuszállomás átalakítása, felújítása
5. Az intermodális csomópont korszerű utastájékoztatási rendszerének kiépítése
6. Az intermodális csomópont egyenlő esélyű hozzáférésének maradéktalan és magas színvonalú megvalósítása
7. Közúti, kerékpáros és gyalogos megközelítés magas színvonalú kiépítése
8. Az utasforgalom automatikus mérése az átszállási pontokban közlekedési alágazatonként

Indikátorok

- Az intermodális csomópontot használó utasok száma [ezer fő/év]

VI/2. Minőségi átszállási pontok kialakítása

Cél: Városszerte vonzó választási lehetőséget adni az utazóknak, hogy a számukra legkedvezőbb utazási láncon keresztül érhessek el céljukat.

Eszközök

1. P+R és B+R parkolók kialakítása Kecskemét elővárosi térségében
2. P+R és B+R parkolók és közbringa gyűjtőpontok kialakítása Kecskemét város területén az alközpontokban, a forgalmasabb autóbuszmegállóknál és utasvonzó létesítményeknél
3. Az átszállás körülményeinek javítása, utaskényelmi beruházások megvalósítása (esőbeálló, gyalogutak, stb..)
4. Magas színvonalú utastájékoztatás kiépítése
5. Magas színvonalú autóbuszmegállók kialakítása a Kiskörút és a Nagykörút térségében

Indikátorok

- Az átszállópontokat használó utasok száma [ezer fő/év]
- P+R és B+R parkolók száma (db)

A programcsomag indikátorai

- Az átszállópontokon megjelenő utasok száma [ezer fő/év]
- P+R parkolók és B+R tárolók száma (db)
- Közbringa állomásainak száma (db)

Ütemezés

	VI/1. Intermodális csomópont létrehozása	VI/2. Minőségi átszállási pontok kialakítása
2017	Intermodális csomópont tervezése, „A közforgalmú közlekedés átfogó fejlesztése a jövőbeni igények alapján” részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és elfogadása	
2018	Intermodális csomópont építése	Minőségi átszállási pontok tervezése és engedélyezése
2019		Forrásszerzés
2020		
2021	Csatlakozó beruházások tervezése és engedélyezése	Infrastruktúra kiépítésének megkezdése
2022		
2023	Forrásszerzés	Felülvizsgálat
2024		
2025	Infrastruktúra kiépítésének megkezdése	
2026		
2027	Felülvizsgálat	

VII. KAPACITÍV ÉS FOLYAMATOS HALADÁST LEHETŐVÉ TEVŐ KÖZÚTI TÖRZSHÁLÓZAT MEGVALÓSÍTÁSA: **MEGVAN A HELYE**

A programcsomag célja és feltételei

Kecskemét életében ma jelentős és megkerülhetetlen szerepe van a közúti közlekedésnek. Törekedni kell a környezetbarát, fenntartható közlekedési módok és eszközök minél nagyobb arányú részvételére, ugyanakkor nem szabad elfeledkezni arról, hogy egy jól átgondolt közlekedési rendszerben a közúti közlekedésnek is megvan a helye. A közúti közlekedés magában foglalja a személygépkocsi közlekedésen túl a tehergépkocsik és az autóbuszok forgalmát is. Cél, hogy mindegyik összetevőnek megtaláljuk a maga helyét, ahol a város lakói és a közutak használói számára a leghasznosabb, miközben a környezet számára a lehető legkisebb terhelést jelenti. Bizonyos helyeken kifejezetten a közúti kínálat visszafogása kívánatos, ezen elképzelésekről a többi programcsomagban olvashatunk, mint ahogy az autóbusz-közlekedés is – bár közúton történik – másik intézkedéscsomagban jelenik meg hangsúlyosan.

A legfontosabb cél, hogy szükséges egy összefüggő, folyamatos haladást lehetővé tevő törzshálózat kialakítása és minél magasabb színvonalon történő üzemeltetése, ahol a közúti forgalomnak van prioritása. Ennek megléte mellett lehetséges azoknak a területeknek a kijelölése, ahol nem, vagy csak korlátozottan kívánatos a közúti forgalom megjelenése. A törzshálózat kiépítése hosszabb időt igényel.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A város és a város által nyújtott szolgáltatások elérhetőségét kiemelten szolgálja egy kapacitív, folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat.

Biztonság: A közúti törzshálózat kialakítása jelentősen hozzájárul a városi ellátási biztonságához.

Élhetőség: A külső városrészekben kialakított közúti törzshálózat teszi lehetővé, hogy az érzékenyebb, sűrűbben lakott területeken a lágy és a környezetkímélő közlekedési módok előnyben részesítése biztosítható legyen.

Vonzerő: A város vonzerejének fontos összetevője a település által biztosított szolgáltatások és funkciók megközelíthetősége, amelyet a közúti törzshálózat kiépítése nagyon magas szinten támogat.

Intézkedések

VII/1. Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása

Cél: Magas színvonalon használható közúti törzshálózat kialakítása

Eszközök

1. Törzshálózat kijelölése, tervezési elvek elfogadása, a folyamatban lévő tervek felülvizsgálata
2. Az elkerülő befejezése után a város tulajdonába kerülő úthálózat szerepének és működtetésének tisztázása
3. Hiányzó törzshálózati szakaszok kiépítése
4. Meglévő törzshálózati elemek egyenkapacitásának biztosítása
5. Fejlesztendő csomópontok azonosítása, átjárhatóság javítása
6. Egyértelmű és karbantartott forgalomtechnikai jelzések
7. A közlekedési módváltás elősegítése érdekében átszállási pontok és a hozzájuk tartozó P+R parkolók, a megközelítésüket szolgáló utak és a kapcsolódó csomópontok kiépítése
8. A belső városrészek parkolásának újragondolása, parkolóházak, mélygarázsok építése. A parkolás mint a közlekedéspolitikai eszköze és nem bevételforrás.
9. A közeljövő közúti közlekedésének (elektromos autók, connected cars...) is megfelelő infrastruktúra kiépítésének megkezdése
10. Az útszakaszok tervezésénél olyan új módszer használata, amely minden közlekedési mód igényeit hálózati szinten, megfelelően figyelembe veszi (pl. buszsávok kialakítása)

Indikátorok

- Kiépített, összefüggő törzshálózat hossza [km]
- A Belvárosban egy óránál hosszabb ideig parkoló járművek száma [db]

VII/2. Dinamikus forgalomirányítás kiépítése

Cél: Folyamatos haladás biztosítása a törzshálózaton

Eszközök

1. Intelligens parkolásiirányítási rendszer kiépítése
2. Automatikus forgalmi monitoringrendszer kiépítése, folyamatos forgalomszámlálás, az utazási irányok és az utazási sebességek mérése
3. Folyamatosan frissített és karbantartott városi forgalmi modell készítése
4. Fejlesztendő csomópontok azonosítása, átjárhatóság javítása
3. Forgalomfüggő jelzőlámpa-programok létesítése a kritikus csomópontokban
4. Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése a dinamikus forgalomszabályozás bevezethetősége érdekében
5. Forgalomirányító központ kiépítése
6. Intelligens forgalommenedzsment bevezetése (változó sávkiosztás, dinamikus sebességhatárok, ajánlott sebesség, útvonal-ajánlás)
7. Az utazási idők és a késedelmek folyamatos monitoringja

Indikátorok

- Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]
- Torlódással érintett törzshálózati útszakaszok hossza [km]

VII/3. Lokális közúti kapcsolatok biztosítása

Cél: Javuljon a város egyes területeinek megközelíthetősége

Eszközök

1. Lokális jelentőségű utak építése, bővítése, minőségének javítása az autóbusz-közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása érdekében
2. Lokális jelentőségű utak építése, bővítése, minőségének javítása a hátrányos szociális helyzetű területek megközelíthetőségének javítására
3. Parkolási létesítmények megközelíthetőségét biztosító utak építése, bővítése, minőségének és kapcsolatainak javítása
4. Lokális jelentőségű utak építése, bővítése, minőségének és kapcsolatainak javítása a gazdaság fejlesztése érdekében

Indikátorok

- Önkormányzati utak hossza [km]

A programcsomag indikátorai

- Kiépített, összefüggő törzshálózat hossza [km]
- Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]
- Torlódással érintett törzshálózati útszakaszok hossza [km]

Ütemezés

	VII/1. Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	VII/2. Dinamikus forgalom-irányítás kiépítése	VII/3. Lokális közúti kap-csolatok biztosítása
2017	„A közúti közlekedés fejlesztésének lehetőségei a jövőbeni igények alapján” részletes megvalósíthatósági tanulmány készítése és elfogadása		
2018	Tervezés és engedélyezte-tés megkezdése	Jogszabályi és szervezeti hát-tér kialakítása	Terveztetés, engedélyezte-tés megkezdése
2019			
2020	Forrásszerzés	Tervezés és engedélyezettés megkezdése	Forrásszerzés
2021			Infrastruktúra kiépítésének megkezdése
2022	Infrastruktúra kiépítésének megkezdése	Forrásszerzés	
2023			
2024	Infrastruktúra kiépítése	Alapinfrastruktúra kiépítése	Infrastruktúra kiépítése
2025		Dinamikus forgalomszabá-lyozás próbaüzem	
2026		Felülvizsgálat	
2027		Dinamikus forgalomirányítás kiterjesztésének megalapo-zása	
2028			
2029			

VIII. A VÁROSI SZÁLLÍTÁSI IGÉNYEK KORSZERŰSÍTÉSE: LÁTHATATLAN LOGISZTIKA

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag célja a szállítási igények – hosszú távon is fenntartható, a legmodernebb technológiákat alkalmazó – magas minőségű kielégítése. A programcsomag végrehajtásának előfeltétele a fenntarthatóság ügyének elkötelezett és átgondolt Városi Logisztikai Stratégia és Cselekvési Terv elkészítése, elfogadása és végrehajtása.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A gyorsan fejlődő gazdaság és az ennek következtében egyre népesebb és jómódúbb várostárségi lakosság folyamatosan növekvő szállítási igényeket gerjeszt a városban és környékén. A város működésének feltétele, hogy az áruk eljussanak a város minden részébe, azaz a város minden részének elérhetőnek (ellátottnak) kell lennie az áruszállítás szempontjából is. A fő cél, hogy a városi áruszállítás fenntartható módon, a helyi lakosság legkisebb zavarásával (forgalmi terhelésével) valósuljon meg.

Biztonság: Az átgondolt és jól szervezett áruszállítási rendszer nemcsak az ellátás biztonságát, de a forgalom nagyságából adódó veszélyhelyzetek csökkenését is garantálhatja a városlakók számára.

Élhetőség: A Nagykörúton belül kialakítandó környezetbarát city logisztikai rendszer és a teherszállítás károsanyag- és zajkibocsátásának csökkentése jelentős lépés egy zéró, vagy csökkentett kibocsátású zóna kialakítása, ezen keresztül pedig a város hosszú távú élhetőségének irányában.

Vonzóerő: A logisztikai vállalkozások együttműködésének és hálózatosodásának támogatása egyértelműen javítja a gazdasági versenyképességet, a megfelelő vállalkozási klíma kialakulását. Közép-Európa első környezetbarát city logisztikai rendszere presztízsértékű lenne, és fontos hivatkozási pont lehet más városok fejlesztési tervei-
ben, valamint nagymértékben javíthatja a belvárosi üzletek és vállalkozások vonzerejét.

Intézkedések

VIII/1. Alacsony kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen

Cél: A teherforgalom által okozott környezeti károk minimalizálása és a szállítási rendszer fenntarthatóságának biztosítása az egyes zónákban

Eszközök

5. Átfogó és fenntartható teherforgalmi behajtási rend kialakítása a város egészére
6. Alacsony kibocsátású zóna létrehozása a Nagykörút és a Kiskörút közötti területen
7. Automatikus környezeti monitoring hálózat létrehozása Kecskemét külső területein
8. Informatikai háttér megteremtése
9. Károsanyag-kibocsátásra optimált sebességellenőrző rendszer kialakítása a Kecskemétet elkerülő és a Kecskemétre bejövő utakon

Indikátorok

- A várost érintő teherforgalom károsanyag-kibocsátásának csökkenése a főbb szennyezőanyagok tekintetében az egyes zónákban [%]
- A várost érintő teherforgalom zajkibocsátásának csökkenése az egyes zónákban [%]

VIII/2. Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen

Cél: A Nagykörúton belüli terület fenntartható áruellátásának biztosítása

Eszközök

1. Gyűjtőraktárak létrehozása
2. Koncentrált rakodóhelyek kiépítése
3. Elektromos hajtású vagy hibrid tehergépkocsik beszerzése
4. A szükséges helyi jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése
5. A szükséges informatikai rendszer kiépítése

Indikátorok

- A fenntartható city logisztikai rendszer által kiszolgált üzletek aránya a célterületen [%]
- A védett övezetekbe belépő alacsony vagy zero kibocsátású tehergépjárművek aránya [%]

VIII/3. Zero kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen

Cél: Szennyezőanyagmentes terület létrehozása a Belvárosban

Eszközök

1. Átfogó és fenntartható behajtási rend kialakítása a Belvárosban
2. Automatikus környezeti monitoring hálózat létrehozása a Belvárosban
3. Informatikai háttér megteremtése
4. Automata levegőminőségmérő rendszer kialakítása

Indikátorok

- A Belváros levegőminőségének javulása [%]

VIII/4. Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén

Cél: A város logisztikai iparának fejlesztése, a logisztikai beruházások bátorítása, a logisztika hálózatosodásának elősegítése, a hiányzó szolgáltatások pótlása

Eszközök

- Logisztikai stratégia elkészítése és elfogadása
- Támogatási és pályázati rendszer létrehozása

Indikátorok

A programcsomag indikátorai

- A várost érintő teherforgalom kibocsátásának csökkenése a főbb szennyezőanyagok tekintetében [%/év]
- A várost érintő teherforgalom zajkibocsátásának csökkenése [%/év]
- A logisztikai magánbefektetések összege [MFT]

Ütemezés

	VIII/1. Alacsony kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen	VIII/2. Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen	VIII/3. Zéró kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen	VIII/4. Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén
2017	Kecskemét teherforgalmi behajtási tervének részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése és elfogadása			
2018	Jogszabályi és szervezeti háttér megteremtése			
2019	Forrásszerzés			Forrásszerzés
2020				Pályázati rendszer kialakítása
2021	Terveztetés és engedélyeztetés			Források elosztása
2022				
2023	Infrastruktúra kiépítése			Ellenőrzés
2024				Felülvizsgálat
2025				Üzemeltetés
2026	Próbaüzem			Pályázati rendszer fejlesztése
2027	Felülvizsgálat			
2028	Üzemeltetés			
2029				
2030	Rendszer kiterjesztésének előkészítése		Továbbfejlesztés lehetőségei	
2031	Terveztetés			
2032	Forrásszerzés			

IX. KECSKEMÉTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT LÉTREHOZÁSA: NEKED SZERVEZZÜK

A programcsomag célja és feltételei

A fenntartható városi mobilitás céljait szolgáló intézkedések Kecskemét és vonzáskörzete közlekedési rendszerének és mobilitási folyamatainak összességét, ez által szervezetek (tulajdonosok, infrastruktúrakezelők, szolgáltatók, érdekképviselők stb.) és személyek (a szervezetek alkalmazottai, utasok, egyéni közlekedők stb.) érdekeit érintik. Számos külföldi és hazai településen felismerték, hogy e szerteágazó viszonyrendszerben célszerű kijelölni egy szervezetet, amely üzemeltetői, szervező-fejlesztői, szakmai felügyeleti és részben irányítói jogokat gyakorol – ugyanakkor nem válik tulajdonossá, létrehozása nem eredményezi a már meglévő szervezetek megszűnését, esetleg ellehetetlenülését. Napjainkra a hazai személyszállítási törvény is nevesíti a közlekedésszervező intézményét, és nincs akadálya, hogy e szervezet – az Önkormányzat megbízása és más érintettek együttműködése nyomán – ne csupán a közforgalmú közlekedés, hanem a mobilitási rendszer további elemeinek a koordinációját is ellássa.

A Kecskeméten élők, dolgozók, tanulók vagy csupán a városunkba látogatók számára a közlekedés szervezésének új korszakát nyitná meg a fenntartható mobilitás céljaival összhangban tevékenykedő közlekedési központ. Ez a szervezet egyszerre felelne többek között a városi közforgalmú közlekedés szervezéséért és tervezéséért, a városi közutak (köztük a járdák, kerékpárutak) kezeléséért és fenntartásáért, a közlekedési információs rendszerek alkalmazásáért, a parkolási rendszer működtetéséért, a közbringa üzemeltetéséért, az áruszállítási folyamatok felügyeletéért. Ugyanakkor feladata lehet a szakmai és jogszabályokból eredő ellenőrzési tevékenység, a fenntartható mobilitási kultúra meghonosítása, az érintettek és érdekképviselőik fejlesztési folyamatba történő bevonása, a mobilitással kapcsolatos kommunikáció vagy a finanszírozással összefüggő feladatok tervezése.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A közlekedési központ összehangolja a mobilitási folyamatokat, ezáltal javítja az utazások és szállítások tervezhetőségét, a közlekedési szolgáltatások elérhetőségét, hozzáférhetőségét.

Biztonság: Az egy kézben összpontosuló működtetői, tervezői, koordinációs, felügyeleti és ellenőrzési tevékenység erősíti a jogkövető magatartást, a szolgáltatások megbízhatóságát és a szolgáltatásokba vetett bizalmat, valamint a közlekedés biztonságát.

Élhetőség: A közlekedésszervező tevékenysége új mobilitási kultúrát teremthet Kecskeméten.

Vonzerő: A hatékonyan működő közlekedési szolgáltatások és a korszerűen üzemeltetett infrastruktúra a korábbinál magasabb színvonallal párosul mind a város és vonzáskörzete lakosai, mind a Kecskemétre látogatók számára.

Intézkedések

IX/1. A Kecskeméti Közlekedési Központ kialakítása

Cél: Új szervezet (esetleg meglévő szervezet feladatkörének bővítése), amely közlekedésszervezőként a fenntarthatóság és az esélyegyenlőség szempontjait érvényesítve összehangoltan irányítja és felügyeli a közlekedési szolgáltatásokat, fenntartja és üzemelteti a közlekedési infrastruktúrát, elősegíti a közlekedés fejlesztését és koordinálja az ezzel kapcsolatos projekteket.

Eszközök

1. Javaslatlattétel a működési keretekre, a szervezeti struktúrára és a delegált feladatokra
2. Finanszírozási keretek kidolgozása
3. Jogszabályi feltételek megteremtése (elsősorban helyi szinten)
4. Együttműködési megállapodások előkészítése
5. Infrastrukturális feltételek megteremtése, különösen az informatikai háttér kialakítása
6. A szervezet alapvető dokumentumainak elkészítése (pl. minőségbiztosítás, átláthatóság)
7. 4 éves ütemezett terv a város közlekedésének fejlesztéséről
8. Az új lakó- és iparterületek, szolgáltató létesítmények esetében komplex, a közforgalmú közlekedést és a kerékpáros megközelítést preferáló részletes, a város egészének érdekeit szem előtt tartó tervezési módszer kialakítása

IX/2. Intelligens közlekedési rendszerek integrált működtetése

Cél: A különböző közlekedési alágazatokat támogató intelligens rendszerek integrált irányítása, amely lehetővé teszi a korszerű forgalomirányítást, utastájékoztatást, áruszállítás-menedzsmentet és az ezekhez kapcsolódó magas színvonalú infokommunikációs infrastruktúra működtetését.

Eszközök

1. A működő és bevezetésre váró intelligens közlekedési rendszerek feltárása, az integráció feltételeinek meghatározása, a szükséges fejlesztések megvalósítása
2. Forgalmi irányítóközpont létrehozása és működtetése, az erőforrásigények biztosítása
3. A közlekedést támogató ITS rendszerek létrehozása és integrálása (pl. adattárház, utazástervező)

IX/3. Tarifaközösség kialakítása, integrált „közlekedési kártya” bevezetése

Cél: A közlekedési (és más) szolgáltatások igénybevételének, ezek elszámolásának és adminisztrációjának összehangolása többek között a vonzóbb közforgalmú közlekedés, az automatizált (parkolási, behajtási stb.) díjfizetés, az egyszerűbb ellenőrzés érdekében.

Eszközök

1. Egységes övezetrendszer és összehangolt árrendszer kialakítása, az utazási kedvezmények rendszerének egységesítése, esetleg a munkáltatói költségtérítés rendszerének újragondolása.
2. A tarifaközösség fokozatos bevezetése (érdekközösség, értékesítési társulás útján), később a vállalati párhuzamosságok megszüntetése: adminisztráció, funkcionális területek stb.
3. Az utazási jogosultság igazolásának és ellenőrzésének egységes rendszerének létrehozása a közforgalmú közlekedésben (elektronikus jegyrendszer kialakítása okoskártya, mobiljegy vagy más korszerű platform alkalmazásával) és ennek integrálása más közlekedési szolgáltatásokkal (közbringa igénybevétele, parkolási rendszer használata, behajtási díj fizetése stb.), illetve más városi szolgáltatásokkal (pl. sportolás, kulturális intézmények látogatása)

A programcsomag indikátorai

- A város által jóváhagyott 4 éves ütemezett terv időarányos megvalósulása [%]

Ütemezés

	IX/1. A Kecskeméti Közlekedési Központ kialakítása	IX/2. Intelligens közlekedési rendszerek integrált működtetése	IX/3. Tarifaközösség kialakítása, integrált „közlekedési kártya” bevezetése
2017	A Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozásának részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése és elfogadása		
2018	Jogszabályi és finanszírozási keretek, együttműködési megállapodások, szervezetalapítás	Fejlesztések, erőforrások biztosítása	Érdekközösség
2019			Értékesítési társulás
2020			Egységes övezetrendszer kialakítása, elektronikus kártyarendszer
2021		Irányítóközpont létrehozása, működése, illetve további folyamatos fejlesztések	Tarifaközösség
2022			
2022			
2023			
2024	Szervezet működése		

X. HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSEK KERETRENDSZERE: KECSKEMÉT 2050

A programcsomag célja és feltételei

A programcsomag némileg eltér a korábban bemutatott csomagoktól: míg máshol olyan fejlesztéseket javasoltunk, melyek belátható időn belül megvalósulhatnak, ebben a programcsomagban napjainkban még csak megjósolható irányokat, és az azokhoz való alkalmazkodási lehetőségeket vesszük számba. A cím csalóka: az itt leírtakat nem 2050-re kell megvalósítani, hanem ezek olyan komplex, hosszú távú intézkedések, melyekkel már napjainkban el kell kezdeni foglalkozni annak érdekében, hogy 2050-ben már látható legyen az eredményük. Olyan keretrendszert kívánunk adni, amely alapján a jelenkor beruházásait felkészíthetjük a jövő igényeinek kielégítésére. Távlatos koncepciók ezek, nem is a hagyományos értelemben vett projekt-csomagokat takarnak, hanem inkább gondolkodásra ösztönöznek. A javaslatokat elsősorban a városi stratégiai dokumentumok készítésekor kell felhasználni, különös tekintettel az integrált településfejlesztési stratégiára, illetve a településfejlesztési koncepcióra. Feltűnhet, hogy kevés a közvetlenül közlekedésre vonatkozó javaslat. Ennek az az oka, hogy a mobilitásnak ezekhez leginkább közvetett módon van köze, a hatás pedig hosszú távon jelentkezik. A programcsomagban foglaltak sikeres alkalmazásának fontos feltétele, hogy olyan szemlélet alakuljon ki, ami a jelenkor igényeinek kielégítésén túlmutat, s képes a rövid és a hosszú távú hasznok közötti egyensúlyt megteremteni. Ez a fenntarthatóság alapja. A programcsomag a távlatos gondolkodást kívánja erősíteni.

Illeszkedés a Mobilitási Terv céljaihoz

Elérhetőség: A kompakt város hatékonyabb elérést biztosít mindenki számára, a közforgalmú közlekedés méretgazdaságossá válik, magasabb szolgáltatási színvonalat tud nyújtani.

Biztonság: A felelős, előre gondolkodó fejlesztések nagyban növelik annak a biztonságát, hogy a város élhetőbbé válik, és az is marad, a negatív klimatikus behatások ellenére is. A biztonság, kiszámíthatóság az itt lakók számára is vonzó, de a leendő és jövőbeli gazdasági szereplők számára is fontos érv.

Élhetőség: A városra nem, mint műszaki rendszerek és utak hálózatára fognak tekinteni, ahol a lehető legrövidebb időt akarják tölteni, hanem közösségi térre, élő, egészséges organizmusra, ahol jó dolgozni, pihenni, szórakozni, élni.

Vonzó: A jövő kihívásaira válaszolni tudó város, vonzó mind az emberek, mind a gazdasági szereplők számára, a település különböző szervezeteinek felkészültsége, felelősségteljes gondolkodása, innovativitása komoly előnyt jelenthet az egyre erősödő városversenyben.

Intézkedések

X/1. Kompakt város

Cél: A város jövőbeli dokumentumai komolyan foglalkozzanak Kecskemét szétterjedésének megakadályozásával, mind infrastrukturális, mind intézményi-szabályozási oldalról. A későbbi Mobilitási Terveket is ennek a szellemiségében kell elkészíteni. Szorosan kapcsolódik a Modern Városok Programhoz.

Eszközök

1. A Településfejlesztési Konceptió, az Integrált Településfejlesztési Stratégia és a Településrendezési Terv kompakt város fókuszú megújítása
2. A város belső, intenzíven beépített területén található ingatlanok minőségi, mennyiségi fejlesztése támogatásokkal, ösztönző programokkal
3. Az önkormányzati bérlet lakás állományának növelése, a beköltözést ösztönző árpolitika
4. A városban elérhető szolgáltatások minőségi, mennyiségi fejlesztése támogatásokkal, ösztönző, gazdaságfejlesztő programokkal (Kecskemét Fejlődéséért Alap)
5. A városi funkciók keveredésének elősegítése, többcélú területek létrehozása

X/2. Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz

Cél: Kecskemét a klímaváltozásnak erősen kitett területen helyezkedik el, a talajvíz csökkenése, az elsivatagosodás veszélyezteti a várost. A klímaváltozáshoz való alkalmazkodás illetve annak visszafordítása érdekében tett erőfeszítések jelentős környezeti és társadalmi hasznot hajtanak. A városlakók közlekedési szokásait közvetlenül befolyásolják a környezeti ártalmak, szélsőséges időjárási viszonyok. Az intézkedéscsomag nagyban támaszkodik Kecskemét Megyei Jogú Város Környezetvédelmi Programjára (2015-2019).

Eszközök

1. Levegőminőségi monitoringrendszer kiépítése, közlekedés és szilárdtüzelés tekintetében
2. Ivóvízminőség-javító programok, a fogyasztási igények felülvizsgálata, takarékos ivóvíz-használati eszközök bevezetése, ivóvízbázis védelme, védőterület megállapítása, monitoringrendszer a talajvíz minőségének és mennyiségének megőrzésére, csapadékvíz, belvíz-elvezetés, gazdálkodás
3. A város védett természeti értékeinek felülvizsgálata, bővítése, a tájkép karakterének megőrzése
4. Zöldfelület-fejlesztési koncepció elkészítése, zöldfelületek javítása, tervezése, kialakítása, fenntartása, gondozása
5. Hulladékgazdálkodás fenntarthatóvá tétele, szelektív gyűjtést olcsóbbá tevő intézkedések, a hulladék keletkezésének, ipari szimbiózis program kidolgozása
6. A villamosenergia termelésének és felhasználásának korszerűsítése, helyi megújuló energiaforrások kihasználása (biomassza, biogáz, geotermikus energia, nap- és szélenergia)

X/3. Fenntartható városi közszolgáltatások

Cél: A fenntarthatóságot akkor lehet a leghitelesebben képviselni, ha a város üzemeltetése is ebben a szellemiségben történik. Ez egyfelől hitelessé teszi a döntéshozókat, másfelől kiváló szemléletformáló.

Eszközök

1. A közszolgáltatáshoz használt járműpark folyamatos megújítása az alternatív hajtásláncok üzemeltetési hatékonyságának folyamatos elemzésével, és ezen keresztül sinergiák kialakítása a városban található gazdálkodó és szolgáltató szervezetek által biztosítható alternatív üzemanyagok felhasználásával
2. Stratégia készítése a városi közszolgáltatást végző cégek számára, pénzügyi keret elkülönítése erőforrástakarékos technológiák alkalmazására
3. A közszolgáltató cégek járműinek cseréje alternatív hajtású járművekre, amivel közlekedhetnek a zéró kibocsátású zónában is

X/4. A jövő mobilitási kihívásai

Cél: a technológia, a társadalom folyamatosan fejlődik – amit ma már természetesnek veszünk, annak a gondolata sem létezett pár évtizeddel ezelőtt. Egy ilyen gyorsan változó világban mindenképpen előre kell tervezni, a jövő emberének fejével kell gondolkodni. Figyelni kell a mobilitási trendeket, amelyek alapján az elkövetkező pár évtized komoly fordulatot hozhat – az erre való felkészülés kulcsfontosságú a város hosszú távú sikerességében. Az eszközök futurisztikusak, ez a projektsomag elsősorban gondolatébresztőként veendő figyelembe, ami bemutatja, mennyire más lehet a közlekedés 30–40 év múlva.

Eszközök

1. A közlekedési módok közötti megoszlás trendje, a napjainkban még nem, vagy csak látenszen jelentkező igények felmérése, megbecsülése
2. A jelenkor terveinek tartalmaznia kell a lehetőségét annak, hogy a jövőbeli igények kielégítéséhez szükséges fejlesztések könnyen kivitelezhetőek legyenek (pl. nagysebességű vasút fogadására való átépíthetőség az intermodális csomópontban, a közúti infrastruktúra önvezető autók, autóbuszok támogatására való felkészítése)
3. Az elektromos járművek elterjedésével párhuzamosan a működtetéshez szükséges villamosenergia fenntartható előállítása a város térségében (pl. napkollektorokkal)
4. A reptér polgári célú fejlesztésének hatásai, a város és a reptér színvonalas kapcsolata
5. Infokommunikációs technológiák mély integrálhatóságának megteremtése
6. Új közlekedési módok (egyéni és közforgalmú közlekedés közötti hibrid módok) megjelenésének szem előtt tartása
7. A hagyományos nyersanyagkészletek kifogyása esetén átállás alternatív hajtásra

A programcsomag indikátorai

- A programcsomag teendőit érintő stratégiai dokumentumok és tervek száma [db]

Negyedik rész – A Mobilitási Terv megvalósítása



A Fenntartható Mobilitási Terv nélkülözhetetlen része a megvalósítás részleteit taglaló Cselekvési Terv, amely azt mutatja meg, hogy a tervek hogyan válnak valósággá. A célok elérését vizsgálni kell, ehhez mérhető, releváns mutatókat kell választani és folyamatosan nyomon kell követni a változásukat.

A programcsomagok egymásra hatásai

	Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!	Komplex kerékpáros fejlesztés: BiKe - Biciklizz, Kecskemét	Tudatos mobilitás fejlesztés Kecskeméten: Közlekedj okosan	A közlekedésbiztonság alapvető javítása, 2024-től senki ne haljon meg közúti közlekedési balesetben Kecskeméten: Mindenki megvan	Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenki-nak jár	Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat kiépítése: Megvan a helye	A városi szállítási igények korszerűsítése: Láthatatlan logisztika	Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szervezzük	Hosszú távú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050
Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása: Miénk itt a tér!		Az útpálya újraosztása, kerékpártároló támaszok elhelyezése, tájékoztatási rendszer kiépítése	Mobilitási kampányok szervezése, távmunka, távoktatás ösztönzése	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	A helyi és helyközi autóbusz-hálózat és menetrend újratervezése, intermodális csomópont megvalósítása, éjszakai hálózat bevezetése	A védendő területek megközelíthetőségének felülvizsgálata, új parkolási politika kialakítása	Teherforgalmi behajtási rend kialakítása, alacsony és zéró kibocsátású zóna létrehozása, környezeti monitoring és környezetbarát belvárosi ellátás	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, informatikai háttér megvalósítása	Kompakt várost támogató intézkedések, zöldfelület fejlesztési koncepció, fenntartható közszolgáltatások a városmagban
Komplex kerékpáros fejlesztés: BiKe - Biciklizz, Kecskemét	A közlekedési útfelületek újraosztása, belváros specifikus kerékpáros fejlesztések (transzit út, kiskörút kerékpározhatósága)		Mobilitási tervek készítése, a kerékpározás, mint reális alternatíva elfogadtatása	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	A kerékpárszállítás feltételeinek megteremtése, javítása, hosszú távú tárolók a külsőségeken és a csomópontokban	A kerékpározás helyének biztosítása a törzshálózaton	-	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, BiKe informatikai háttérének megvalósítása	Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz, a kerékpáros közlekedés környezeti feltételeinek védelme
Tudatos mobilitás fejlesztés Kecskeméten: Közlekedj okosan	A Kiskörúton kétirányú kerékpáros forgalom és sűrűn elhelyezett, rövid megállókat szolgáló kerékpáros támaszok kialakítása	Munkahelyek kerékpáros elérhetőségének javítása, rövid és hosszú távú tárolásra alkalmas kerékpártárolók létesítése		A baleseti gócpontok feltérképezése, a szükséges átalakítások megtervezése és kivitelezése	Intermodális személyszállítási kapcsolatok erősítése, igényvezérelt közlekedési módok bevezetése	Parkolási lehetőségek biztosítása a módváltás elősegítése	-	Egységes övezet- és árrendszer, munkáltatói költségtérítés rendszerének újragondolása	Új közlekedési módok megjelenésének szem előtt tartása
A közlekedésbiztonság alapvető javítása, 2024-től senki ne haljon meg közúti közlekedési balesetben Kecskeméten: Mindenki megvan	Gyalogos- és kerékpáros infrastruktúra biztonságos kialakítása	Biztonságos kerékpáros infrastruktúra, újragondolt keresztezések	A biztonságos közlekedési infrastruktúra, mint vonzerő		Hivatásos sofőrök képzése, a közforgalmú közlekedés konfliktusainak feltérképezése	Sebességcsökkentés, sebességellenőrző rendszerek, baleseti gócpontok átalakítása	A hagyományos teherfogalom kitiltása a belső területekről	Közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok, átépítések és kampányok lebonyolítása	-
Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: Mindenki-nak jár	A helyi és helyközi viszonylathálózat újratervezése, a városmag elérhetőségének megtartása a legkisebb zavarás mellett	A kerékpárszállítás és tárolás fejlesztése	Falubusz, carpooling, mozgó bolt hálózat	A nagy átszálló csomópontokban a gyalogosok védelme		Az autóbuszok előnyben részesítése, ITS megoldások	-	Finanszírozási, jogszabályi keretek kialakítása, informatikai háttér megvalósítása	Felkészülés a jövő új mobilitási formáinak adaptációjára
Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat kiépítése: Megvan a helye	A nem oda való személygépkocsi forgalom kivezetése a Nagykörúton belüli területről, intelligens parkolás	Közút-kerékpár keresztezések, a kerékpározás helyének kialakítása a közúton	Gyorsan és megbízhatóan használható közúti infrastruktúra	A sebességhatárok csökkentése, a baleseti gócpontok felülvizsgálata	Az autóbuszok folyamatos haladását lehetővé tevő közúti infrastruktúra kialakítása		A Nagykörúton kívül eső területen a törzshálózat magas szintű ellátásának biztosítása	Parkolási díjak, parkolás szervezése, sebességellenőrzés rendszere	Törzshálózat fenntartható továbbfejlesztése
A városi szállítási igények korszerűsítése: Láthatatlan logisztika	City Logisztikai rendszer és Low emission zone kialakítása	-	-	A sebesség csökkentése és ellenőrzése a város területén	Csúcsidőn kívül a buszsávok logisztikai célú használata	A Nagykörúton kívül eső területen a törzshálózat magas szintű ellátásának biztosítása		City logisztikai rendszer és LEZ szervezése és üzemeltetése	Fenntarthatóan ellátott város
Kecskeméti Közlekedési Központ létrehozása: Neked szervezzük	Közlekedésszervezőként forgalomszervezés, közútközelítés, tájékoztatási tevékenység	Kerékpáros úthálózat fejlesztése és kezelése, közbringarendszer bevezetése és működtetése	Új mobilitási kultúra meghonosítása kampányok, tudatos közlekedésre nevelés és tájékoztatás révén	Intelligens közlekedési rendszerek irányítása a biztonság szolgálatában	Komplex közlekedésszervezői tevékenység, integrált jegyrendszer bevezetése	Közütak fenntartása és üzemeltetése, forgalomirányító központ működtetése	Áruszállítási folyamatok felügyelete, behajtási korlátozások ellenőrzése		A közlekedésszervező komplex tevékenysége eredményeként a kompakt város előkészítése, fejlesztése
Hosszú távú fejlesztések keretrendszere: Kecskemét 2050	Kompakt várost támogató intézkedések, zöldfelület fejlesztési koncepció, fenntartható közszolgáltatások a városmagban	Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz, a kerékpáros közlekedés környezeti feltételeinek védelme	Új közlekedési módok megjelenésének szem előtt tartása	-	Felkészülés a jövő új mobilitási formáinak adaptációjára	Törzshálózat fenntartható továbbfejlesztése	Fenntarthatóan ellátott város	A közlekedésszervező komplex tevékenysége eredményeként a kompakt város előkészítése, fejlesztése	

A programcsomagok ütemezése

Programcsomag	Eszközök	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Miénk itt a tér!	Vonzó, élhető és elérhető városmag kialakítása a Kiskörúton belül																
	Kényelem, biztonság és tájékozottság a Belvárosban																
	Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül																
	Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül																
BiKe - Biciklizz, Kecskemét!	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása																
	A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása																
	BIKE közbringarendszer bevezetése																
Közlekedj okosan	Fenntartható mobilitás ösztönzése																
	Közlekedési igények észszerű csökkentése																
	A fenntartható közlekedés népszerűsítése																
Mindenki megvan	A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re																
Mindenkinek jár	Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása																
	Autóbusz-állomány korszerűsítése																
	Elővárosi vasút fejlesztése, helyi vasúthálózat kialakítása																
	A közforgalmú közlekedés lokális fejlesztése																
Váltsunk!	Intermodális csomópont létrehozása																
	Minőségi átszállási pontok kialakítása																
Megvan a helye	Kapacitív köztűti törzshálózat kialakítása																
	Dinamikus forgalomirányítás kiépítése																
	Lokális köztűti kapcsolatok biztosítása																
Láthatatlan logisztika	Alacsony kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen																
	Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen																
	Zéró kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen																
	Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén																
Neked szervezzük	A Kecskeméti Közlekedési Központ kialakítása																
	Intelligens közlekedési rendszerek integrált működése																
	Tarifaközösség kialakítása																
Kecskemét 2050	Kompakt város																
	Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz																
	Fenntartható városi közszolgáltatások																
	A jövő mobilitási kihívásai																



INDIKÁTOROK

A stratégiai tervezés elengedhetetlen része az a monitoringrendszer, mellyel a tervezett programok, projektek hatékonyságát lehet mérni; azt, hogy a megvalósítás az eredetileg meghatározott irányban halad-e. Ahhoz, hogy ez egyszerűen, egzakt módon mérhető legyen, indikátorok, más szóval mutatószámok bevezetésére van szükség. A számszerűsített (objektív) eredmények alapján dönthető el a későbbiekben a projekt sikeressége, illetve a kapott adatok segíthetik a jövőbeli beavatkozások irányainak meghatározását. A folyamatosan rendelkezésre álló adatok segíthetik továbbá a tervező munka előkészítését és a szükséges döntések meghozatalát is.

Nemzetközi viszonylatban elismert és széles körben alkalmazott módszer az ún. S.M.A.R.T. kritériumok alkalmazása, melyek olyan tulajdonságokat jelenítenek meg, amelyeknek meg kell felelniük az egyes indikátoroknak. Ez magyarul annyit jelent, hogy az indikátorok úgy kell meghatározni, hogy azok **specifikusak** (Specific), **mérhetőek** (Measurable), **elérhetőek** (Achievable), **reálisak** (Realistic) és **idő alapúak** (Time-based) legyenek.

A projekt indikátorainak meghatározásakor figyelembe kell venni néhány minőségi kritériumot, amelyek az alábbiak:

- Az adatok tényleges *hozzáférhetősége* a legelső minőségi kritérium. Ha egy adott mutató hozzáférhetetlen, akkor gyakorlatilag nem alkalmazható. Cél-szerű tehát olyan indikátort megnevezni, amely a megvalósítás adott szak-szában biztosan kimutatható.
- Az indikátor legyen *megbízható*, azaz a valós állapotot tükrözze.
- Az információ *frissessége* nagyon fontos minőségi kritérium, azaz egy adott időponthoz kötött indikátornak valóban arra az adott időpontra vonatkozó in-formációt kell mutatnia.
- A mutatónak *relevánsnak* kell lennie, azaz a projekt azon jelenségét kell mér-nie, amely érdekes a program egésze szempontjából (képzési projekt eseté-ben például releváns kimeneti mutató a képzés óraszám, de nem annyira érdekes, hogy ezt délelőtt vagy délután tartják-e.
- A jó mutatónak *egyszerűnek* kell lennie, hogy minden felhasználó megértse, és valóban arra a jelenségre kell vonatkoznia, amelyet mérni szeretnénk. A muta-tó értelme, jelentése, azonos kell, hogy legyen a döntéshozók, a nyilvánosság és a projektmenedzsment számára, pontosan kell tükröznie a mért, vizsgált fo-galmat.

A programok és projektek megvalósítási szintjeihez más és más indikátorok tartozhat-nak.

A kimeneti indikátorok közvetlenül mérhetőek: a tevékenység, a cselekvés kimenetéről, a nyújtott közszolgáltatásról vagy a hálózatban bekövetkező fizikai változásról, a közlekedési beavatkozások előrehaladásáról nyújtanak számszerűsített információkat (pl. megépített út hossza [km], átadott kerékpáros dokkolóállomások száma (db), igénybevevők száma [fő]).

Fontos az eredményindikátorok mérése is, melyek a kitűzött célhoz viszonyítva bekövetkezett változásokat, s annak hatását mérik egy meghatározott szempont szerint. A hatékonyság, hatásosság mérőszámai a közlekedés rendszerében számszerűsíthető változást, a szolgáltatás nyújtásának valós hatását és értékét, a célok teljesülésének mérését támasztják alá, a mobilitási terv sikerét mérik. Ezek az indikátorok is lehetnek fizikaiak (utazási idő csökkenése, a közlekedésbiztonsági tanfolyamon végzettek száma, közúti balesetek száma, stb.), vagy finansziális természetűek (pl. megvalósított közlekedésbiztonsági beruházások nagysága [Ft], szállítási költségek csökkenése [Ft/év], a logisztikai magánbefektetések összege [MFt]).

A Mobilitási Tervben az egyes programcsomagokhoz lettek meghatározva általános, az azon belüli programokhoz pedig specifikus indikátorok. Annak érdekében, hogy a S.M.A.R.T kritériumnak megfeleljen, az eszkörendszer tartalmaz olyan fejlesztéseket, melyek az egyes célértékek mérését is lehetővé teszi. Az indikátorok pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása kulcsfontosságú a projektek sikeres megvalósítása érdekében, hiszen ezekkel mérhető a projektben megfogalmazott célok mérése. Az indikátorok definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket és a mérés gyakoriságát. A kiválasztandó indikátorokat módszertannal együtt szükséges rögzíteni. Ezt a feladatot a projektek kidolgozása során a projektgazdának kell elvégeznie, felhasználva például a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program indikátor definíciós lapjában szereplő releváns indikátorokat.

Az egyes programok javasolt indikátorai

A programcsomag neve	Programok	Javasolt Indikátorok
I. Vonzó, emberközpontú városmag létrehozása: <i>Miénk itt a tér!</i>	Vonzó, élhető és elérhető városmag kialakítása a Kiskörúton belül	A városmagba érkezők száma [fő/év]
		A városmagba érkezők közlekedési módok közti eloszlása [%]
	Kényelem, biztonság és tájékozottság a Belvárosban	A különböző napszakokban a Belvárosban (pl. a gyalogos zónában) tartózkodók száma [fő]
	Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül	A gyalogos-kerékpáros balesetek száma a Kiskörúton belül [db/év]
		A városmagot elkerülő kerékpárút használóinak száma [kerékpáros/év]
		A kerékpártámaszok kihasználtsága a Belvárosban [%]
	Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül	A Kiskörúton és azon belül a közúti forgalom nagysága [jármű/nap]
II. Komplex kerékpáros fejlesztések: <i>Biciklizz, Kecskemét!</i>	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	A kerékpáros menetidő csökkenése egyes pontok között [perc]
		A kerékpárosok száma a mért keresztmetszetekben [db/nap]
		A kerékpáros balesetek számának és súlyosságának csökkenése [%/év]
	A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása	Karbantartott kerékpárforgalmi hálózat hossza [km]
		Éves szinten felújított kerékpárforgalmi hálózat hossza [km]
		A kerékpárforgalmi hálózatra, annak eszközeire és berendezéseire fordított források nagysága [Ft/év]
	BIKE Közbringa-rendszer kiépítése	A kiépített állomások száma [db]
		A közbringa rendszert használók száma [fő/év]
		A közbringák futásteljesítménye [km]
		A közbringa rendszer bevételtermelő képessége [Ft/év]
III. Tudatos mobilitás fejlesztése Kecskeméten: <i>Közlekedj okosan</i>	Fenntartható mobilitás ösztönzése	Az elkészült munkahelyi mobilitási tervek száma [db]
		A személygépkocsival történő utazások számának csökkenése [%/év]
	Közlekedési igények ésszerű csökkentése	A házzhoz szállított élelmiszerek és háztartási cikkek forgalmának aránya [%]
		A távmunkát végzők, rugalmas munkaidőben dolgozók számának növekedése [%/év]
	A fenntartható közlekedés népszerűsítése	A mobilitási kampányokban részt vevők száma [fő]
IV. A közlekedésbiztonsági helyzet alapvető javítása. 2024-re a halálos közúti balesetek számának felére csökkentése Kecskeméten: Mindenki megvan	A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re	A halálos balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]
		A súlyos személyi sérüléssel balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]
		A személyi sérüléssel balesetek számának csökkenése Kecskemét területén [db/év]

A programcsomag neve	Programok	Javasolt Indikátorok
V. Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedés: <i>Mindenkinek jár</i>	Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása	A közforgalmú közlekedés utasforgalma [ezer fő/év]
		Igényvezérelt közlekedéssel kiszolgált háztartások száma [db]
	Az autóbusz állomány korszerűsítése	A járművek statisztikai átlagéletkora [év]
	Elővárosi vasút fejlesztése, helyi vasúthálózat kialakítása	A menetidő csökkenése [perc]
		A menetrend szerinti közszolgáltatásba bevont vasútvonalak utasszáma [ezer fő/év]
	A közforgalmú közlekedés lokális fejlesztése	A közforgalmú közlekedésre fordított források nagysága [M Ft]
VI. Minőségi átszállási pontok kialakítása: <i>Váltsunk!</i>	Intermodális csomópont létrehozása	Az intermodális csomópontot használó utasok száma [ezer fő/év]
	Minőségi átszállási pontok kialakítása	Az átszállópontokat használó utasok száma [ezer fő/év]
		P+R és B+R parkolók száma [db]
VII. Kapacitív és folyamatos haladást lehetővé tevő közúti törzshálózat megvalósítása: <i>Megvan a helye</i>	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	Kiépített, összefüggő törzshálózat hossza [km]
		A Belvárosban egy óránál hosszabb ideig parkoló járművek száma [db]
	Dinamikus forgalomirányítás kiépítése	Jellemző pontok közötti eljutási idő [perc]
		Torlódással érintett törzshálózati útszakaszok hossza [km]
	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	Önkormányzati utak hossza [km]
VIII. A városi szállítási igények korszerűsítése: <i>Láthatatlan logisztika</i>	Alacsony kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen	A várost érintő teherforgalom károsanyag-kibocsátásának csökkenése a főbb szennyezőanyagok tekintetében az egyes zónákban [%]
		A várost érintő teherforgalom zajkibocsátásának csökkenése az egyes zónákban [%]
	Fenntartható city logisztikai rendszer kiépítése a Nagykörúton belüli területen	A fenntartható city logisztikai rendszer által kiszolgált üzletek aránya a célterületen [%]
		A védett övezetekbe belépő alacsony vagy zero kibocsátású tehergépjárművek aránya [%]
	Zéró kibocsátású zóna kialakítása a Nagykörúton belüli területen	A Belváros levegőminőségének javulása [%]
	Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén	A logisztikai magánbefektetések összege [M Ft]

MONITORINGRENDSZER

Az eredményes monitoringtevékenység feltétele, hogy a nyomon követés rendszerének kialakítása az előkészítés és a megvalósítás integráns részét képezze. A monitoringtevékenység alapvetően belső feladat, azaz a mobilitási terv végrehajtásáért felelős szervezet (pl. önkormányzat, közlekedési központ, vagy városfejlesztő társaság) felelősségi körébe tartozik. A monitoring eszköze a specifikus mérőszámok (indikátorok) alakulásának ütemezett mérése. Lényege, hogy az egyes célokhoz kapcsolt indikátorok előre definiált célértékei és az aktuális érték közötti reláció visszajelzést ad a célok teljesülésének mértékéről.

- Indikátorok meghatározása: a SUMP keretében megvalósítani tervezett projektekhez egyértelmű indikátorok legyenek meghatározva (output és eredmény jellegű), melynek alapját az egyes operatív programok (pl. TOP, IKOP) mindenkor hatályos indikátor definíciós lapjai képezik. Az indikátorok rögzítése során jelezni kell a mérés módszertanát és a gyakoriságot is. Amennyiben ez még nem ismert a tervezés fázisában, akkor a projekt kidolgozásánál kell rögzíteni. Az indikátor meghatározásáért a mindenkor projektgazda a felelős.
- Adatszolgáltatás: javasolt partnerségi együttműködésben (írásos megállapodásban) rögzíteni – amennyiben a projektgazda nem kizárólag az önkormányzat – az indikátorok nevesítését, a mérés módját, a mérési gyakoriságát és az önkormányzat felé történő adatszolgáltatás mikéntjét.
- Adatgyűjtés: az adatokat a SUMP végrehajtásáért és felülvizsgálatáért felelős önkormányzat vagy a projektgazda – illetve az általa megbízott közlekedési központ (ha van ilyen) vagy a városfejlesztő társaság – gyűjti be, s rögzíti az egyes projektek tekintetében, az éves projektfenntartási jelentéshez kötődően.
- Az adatok térinformatikai feldolgozása: a területi hatással bíró adatok térinformatikai rendszerbe történő feltöltését az önkormányzat végzi, melynek eredményét a javasolt SUMP éves beszámolóban teszi majd közzé.
- Partnerség: az éves beszámolóról és az eredményekről a projekt előkészítésében, tervezésében és megvalósításában részt vevő partnerek előzetes tájékoztatást kapnak, véleményezhetik, továbbá javaslatot tehetnek a változtatásra.

A Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Tervében feltárt célok, a rövid és közép távon tervezett fejlesztések, beruházások nyilvános szakmai megvitatását Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata éves gyakorisággal tervezi lebonyolítani. A Városstratégiai Iroda felelős munkatársai a Közlekedési Központtal és a Kecskeméti Városfejlesztő Kft.-vel áttekintik a SUMP lényegi elemeit (célrendszer, számszerűsített célok megvalósulása, fejlesztési tevékenységek), részletesen elemzik a megvalósult vagy az elkövetkező időszakban tervezett fejlesztési elképzeléseket, meghatározzák a feladatokat, s ha szükséges, elvégzik a megfelelő korrekciókat.

Az önkormányzat kijelölt szervezeti egységének munkatársai éves jelentés keretében a bizottságok és a közgyűlés számára bemutatják a SUMP-hoz kapcsolódó, tervezett fejlesztési elképzelések és projektek előrehaladását, azok eredményeit, s a várható megvalósulás ütemezését. Az érintettek megvitatják a SUMP végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét (indikátorvállalások teljesülésének nyomon követése), s javaslatot tesznek a következő évi feladatokra.

Az intézmények, a civil szervezetek, a vállalkozások és a lakosság számára az önkormányzat évente meghallgatást szervez, melyen tájékoztatja az érdeklődőket a SUMP-ban nevesített fejlesztések előrehaladásáról és az aktuális tervekről. Az érdeklődők a meghallgatáson kérdéseket tehetnek fel. A rendezvényről készült emlékeztetőt egy héten belül megjelentetik a városi honlapon. Így lehetővé válik nemcsak a helyi lakosság, de a térségben élők számára is, hogy megismerhessék az éppen futó fejlesztések státuszát és a tervezett beruházásokat. Az önkormányzat a honlapon való megjelentetésen kívül a beruházásokban érintett osztályokon (pl. Várostervezési és Városüzemeltetési) is elérhetővé teszi az emlékeztetőket, még inkább szélesítve a nyilvánosság körét. A lakossági fórumokat követően a képviselők és a tervezők munkacsoport-ülést szerveznek, amelyen megvitatják a beérkező véleményeket, s elkezdik a közgyűlési határozat alapján megfogalmazott feladatok végrehajtását.

Figyelembe véve a város stratégiai dokumentumainak felülvizsgálati gyakoriságát, valamint a város dinamikus fejlődését – ha a hatályos jogszabályok másképp nem rendelkeznek – javasoljuk a Fenntartható Városi Mobilitási Terv minimum négyévenkénti felülvizsgálatát, melynek során figyelembe kell venni az éves monitoring-jelentések megállapításait, vizsgálni kell továbbá a Mobilitási Tervben megfogalmazott célok és prioritások megvalósulásának eredményességét, a tervezett projektek szükségességét, valamint az új igények megjelenését. Ezek figyelembevételével kell elvégezni a szükséges kiegészítést, átdolgozást, illetve korrekciót.

KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A Terv végrehajtása során a kockázatokat is számba kell venni, hiszen a nagy időtáv és a még képlékeny felelősség, forrás és költség hozzárendelés számos, napjainkban még nem látható probléma kockázatát hordozza. Ennek menedzselésére kockázati terv készült, ami sorra veszi a leggyakoribb, és ezért legvalószínűbb kockázatokat, amelyek a Terv végrehajtása során felmerülhetnek. A kockázatoknak több különböző típusa definiálható, a leggyakoribbak az alábbiak.

Külső kockázati tényezők

Olyan kockázatokat takarnak, amelyekre a Tervnek nincs hatása. Ide tartoznak a napi politikai döntések, a nemzetközi események, a magánszféra befektetési kedvének változása, de akár a szélsőséges időjárásból fakadó kockázatok is. E kockázatokat csökkenteni lehet úgy, hogy a terv minél jobban harmonizáljon a jelenlegi és várható nemzetközi (EU által meghatározott) trendekkel. A magánszféra befektetési kedve Kecskeméten jelenleg töretlen, a változásának kockázata alacsony.

A szélsőséges időjárás lehetőségével összefüggésben a tervezett fejlesztéseknek adaptívnak kell lennie a változó éghajlathoz.

Anyagi jellegű kockázatok

Szintén sokrétűek lehetnek és kapcsolatban állnak a külső kockázati tényezőkkel, például az EU-s támogatások csökkenésével vagy megszűnésével. Kiterjednek a forrásszerzésre, a projektek kivitelezése során a költségek előre nem tervezett megugrá-sára (alulbecsült anyagiak, előre nem látható műszaki problémák stb.). A Mobilitási Terv forrásszerző dokumentum, a Terv elfogadása feltétele az EU-s forrásokhoz való hozzáférésnek, így a támogatások megszűnése nem reális kockázat. A programcso-magokon belüli projektek kivitelezése során a gondos projekttervezés csökkenti a költségek elszaladásának kockázatát.

Időbeli tényezők kockázata

Az ütemtervtől való eltérést jelenti, azaz a meghatározott indikátorok határidőre nem teljesülnek. A kockázata a kötbérezés, illetőleg a források megvonása, visszatartása. Az alapos projekttervezés jelentősen csökkenti az ilyen jellegű kockázatokat. Az indi-kátorok teljesítéséhez azokat mérni szükséges, így az azok mérésére irányuló projek-teket érdemes előre venni a listában.

Technológiai, műszaki problémák

A nagy ívű koncepcionális tervezés nem tudja figyelembe venni a legapróbb körül-ményeket is, ám előfordul, hogy az apró dolgok láncreakciószerűen írják felül az ere-deti terveket. Kihatással van a Terv végrehajtásának pénzügyi és az időbeli vetületei-re. A gondos tervezőmunka, valamint a tartalékok, különböző scenáriók beépítése és az időkeret előrelátó megválasztása csökkenthetik a kockázatot.

Működtetéssel kapcsolatos kockázati tényezők

Ez a fajta kockázat a projekt megvalósulása után merülhet fel. A befejezést követően derül ki, hogy a valóságban nem, vagy nem úgy működik a tervezett beruházás, mint ahogy a tervekben szerepelt, nem tölti be a neki szánt szerepet, nem vált nép-szerűvé, stb. Másik oldalról pedig anyagi kockázatot is rejthet abban az esetben, hogy ha a működtetése nem gazdaságos, nem fenntartható, illetve nincs tisztázva az üzemeltető személye. Ekkor gyorsan amortizálódásnak indul a létrehozott projekt. Annak érdekében, hogy a terv és a valóság minél jobban megközelítse egymást, pilotokat érdemes csinálni, a (műszaki, lakossági) tapasztalatok alapján kell véghez-vinni a fejlesztést. A jövőbeli üzemben tartás érdekében a felelősök pontos megne-vezése szükséges, a tervezési fázisban pedig pontos költségvetést kell készíteni a mű-ködtetés során felmerülő költségekről.

Emberi, társadalmi kockázatok

Két oldalról lehet e kockázatokat tekinteni; egyfelől a Terv kivitelezésén dolgozók humán jellegű problémái (szakértelem, együttműködés hiánya, elégtelen kommuni-káció) értendők ide, másfelől a társadalmi kockázatot elsősorban a lakosság egy adott projekttel szembeni esetleges ellenállása jelentheti.

A humán jellegű kockázatok csökkentéséhez a tervező személyének megfelelő kiválasztása szükséges, ami kiterjed a jó emberi kapcsolatokra és a szakmaiságra is. A társadalmi kockázatok mérséklése elsősorban folyamatos lakossági kapcsolattartással, tájékoztatással érhető el.

Intézményi, jogi kockázatok

A Terv végrehajtásának hatékonyságát komolyan befolyásolja a készítőik közötti felelősségek, hatáskörök tisztázása, a döntéshozók határozottsága, valamint az intézményi szervezettség, a humán erőforrás felelősségteljes menedzselése. Ide tartozik a közbeszerzési eljárások és jogi procedúrák elhúzódása is. A közbeszerzések során a pontos tervezés, a jogszabályoknak való maximális megfelelésség csökkenti ugyan a kockázatokat, ám teljesen nem zárja ki azokat. Érdemes a projektmenedzsment során időtartalékot képezni.

CSELEKVÉSI TERV

A Mobilitási Terv végrehajtásának első lépése a hiányzó megalapozó tanulmányok elkészítése és elfogadása. Javasoljuk a következő pontban szereplő részletes megvalósíthatósági tanulmányok elkészítését a jelölt minimális tartalommal. A tanulmányok elkészítése, kockázataik kezelése, megvitatása, majd a tanulmányok jóváhagyása után nyílik lehetőség az engedélyek beszerzésére, a források megszerzésére és a részletes tervek elkészítésére.

A Cselekvési Terv 4 fő megvalósítandó irányt tűz ki (lásd a Cselekvési Terv fő irányai és a programok című ábrán):

- Versenyképes és fenntartható közforgalmú rendszer létrehozása;
- Okos megoldások a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használatára;
- A lágy közlekedési módok fejlesztése;
- Fenntartható városi övezetek létrehozása.

Ha a négy fő irány megfelelő minőségben, jó ütemezéssel megvalósul, akkor Kecskemét közlekedési problémái kezelhetőek lesznek. Az egyes fő irányokhoz hozzárendeltük a hozzájuk kapcsolódó, megvalósításukhoz szükséges programcsomagokat.

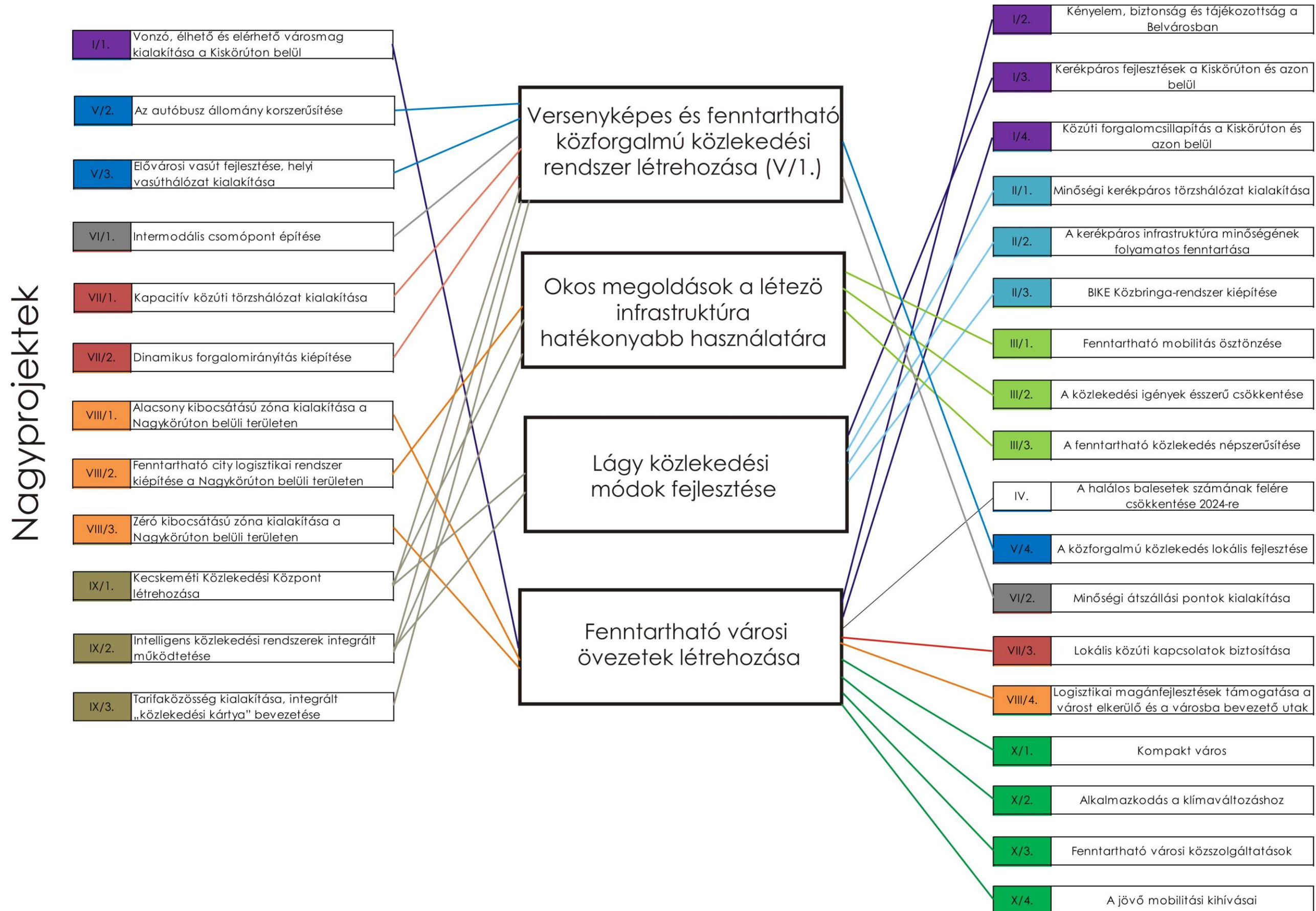
A Cselekvési Tervben a Programcsomagok programjait a város közlekedésére való hatásuk és forrásigényük alapján két csoportba osztottuk. A Nagyprojektek azok a jelentős forrásigényű, Kecskemét képét és közlekedését hosszú időre meghatározó beruházások, amelyek megvalósításához biztosan állami források szükségesek. Ezek jelentenék a tartós, megnyugtató megoldást a legfontosabb problémákra. A Kisebb beruházásokkal a város inkább időt és mozgásteret nyerhet, amíg a Nagyprojektek megvalósulnak, ugyanakkor hatásuk tartós és áldásos lehet. Megvalósításuk sokkal inkább Kecskemét kezében van, ugyanakkor ezek többsége is jelentős forrást és hosszadalmas előkészítő munkát igényel.

Kecskemét városa számos projektet indított és dolgozott ki, ezeket lehetőség szerint illesztettük a Cselekvési Tervbe. A Cselekvési Tervben ezeket is az előbb ismertetett két csoportba osztottuk. A projektek a Nagyprojekteket és a Kisebb beruházásokat bemutató táblázatban láthatók.

Javaslat az elkészítendő tanulmányokra

- „Kecskemét közlekedésfejlesztési terve” (a következőkben felsorolt tervek összhangját biztosító terv)
- „A Kiskörút és a Kiskörút által határolt terület komplex közlekedésfejlesztési lehetőségei” részletes megvalósíthatósági tanulmány (gyalogos és kerékpáros hálózatok, a megközelítés lehetőségei közforgalmú közlekedéssel és közúton, parkolás, minőségi fejlesztések...)
- Kerékpárforgalmi hálózati terv felülvizsgálata (különös tekintettel az infrastruktúra fenntartásra és az ehhez szükséges forrásokra...)
- „A fenntartható mobilitás lehetőségei Kecskeméten” részletes megvalósíthatósági tanulmány (a meglévő közlekedési hálózat hatékonyabb használatának lehetőségei, az utazási igények ésszerűsítésének és csökkentésének lehetőségei, a modern technológiában rejlő lehetőségek és a legjobb gyakorlatok a világban...)
- „A közlekedésbiztonság javításának lehetőségei Kecskeméten” részletes megvalósíthatósági tanulmány (baleseti gócpontok feltérképezése és elemzése, a kifejtett sebességek általános csökkentése és ennek ellenőrzése, section controll...)
- „A közforgalmú közlekedés átfogó fejlesztése a jövőbeni igények alapján” részletes megvalósíthatósági tanulmány (az igényeket leképező, összehangolt városi és elővárosi menetrend és tarifarendszer, ráhordás, átszállási pontok...)
- „A közúti közlekedés fejlesztésének lehetőségei a jövőbeni igények alapján” részletes megvalósíthatósági tanulmány (dinamikus forgalomirányítás, sávmenedzsment, parkolási rendszer...)
- „Kecskemét teherforgalmi behajtási terve” részletes megvalósíthatósági tanulmány (alacsony kibocsátású zóna és fenntartható city logisztikai rendszer létrehozása a Nagykörúton belül...)
- „A Kecskeméti Közlekedési Központ kialakítása” részletes megvalósíthatósági tanulmány (szabályozási és szervezeti lehetőségek, feladatok, működtetés forrása...)
- „A mobilitás távlati kihívásai Kecskeméten” tanulmány

A Cselekvési Terv fő irányai és a tervezett programok



Nagyprojektek

Eszköz	Programcsomag		Projektek	Projekt tartalma	Státusz	Költség	Határidő	Felelős
Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása	V/3.	Elővárosi vasút fejlesztése	NIF által tervezett beruházás	Az intermodális csomópont és a déli iparterületet összekötő kötőpályás közlekedési rendszer kialakítása, személyforgalmú megálló létrehozásával	Egyeztetés alatt	Később kerül meghatározásra	2017	MÁV Zrt.
	V/3.	Elővárosi vasút fejlesztése	ITS-ben nevesített projekt, megvalósulása bizonytalan	145. vasúti vonal, Kecskemét reptéri kiágazás – Tiszakécske (bez.) szakasz fejlesztése	RMT	14642 MFt	2017-2018	MÁV Zrt.
	VI/1.	Intermodális csomópont építése	NIF által tervezett beruházás	Műszaki tartalma jelenleg is egyeztetés alatt áll az érintett szervezetek között	Egyeztetés alatt	Később kerül meghatározásra	Később kerül meghatározásra	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	TOP-6.1.5-15 „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés	Homokbánya, Déli feltáró út I. ütemének megvalósítása	Támogatási kérelem benyújtva	282 MFt	2017. augusztus	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	TOP-6.1.5-16 „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés” című felhívásra benyújtani tervezett projektek	Homokbánya, Déli feltáró út II. ütemének megvalósítása	Műszaki előkészítés alatt	285 MFt	2018	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	TOP- 6.1.1-16 kódszámú „Ipari parkok, iparterületek fejlesztése” című felhívásra benyújtani tervezett projektek	Nyugati körút folytatása az 5. sz. főútig	Támogatási kérelem benyújtva	1715 MFt	2018-2019	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által megvalósítandó beruházások	445. sz. főút (Kecskemét északi elkerülő) 5. sz. főút és az M5-ös autópálya közötti szakaszának megépítése	Kiviteli terv	7300 MFt	2018. IV. negyedév	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által megvalósítandó beruházások	54. sz. főút M5-ös autópálya és az 5. sz. főút közötti szakaszának felújítása	Engedéllyel rendelkező terv	9400 MFt	2019-2023	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett beruházás	52. sz. főút M5 autópálya és Kecskemét, Nagykörút közötti szakasz négy-sávossá történő kapacitásbővítése	Engedéllyel rendelkező terv	7600 MFt	2017-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	Kecskemét, Nagykörút ütemezett fejlesztése	Engedélyes tervek	4700 MFt	2017-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	441. sz. főút fejlesztése (+ vasúti műtárgy) a 445.sz. főút-Kecskemét és a Nagykörút között	Engedélyes tervek	5300 MFt	2017-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	445. sz. Kecskemét északi elkerülő út továbbvezetése, M5 autópálya-5218. j. út között	RMT	5500 MFt	2017-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	541. sz. út kiépítése (52. sz. főút-Halasi út között)	Engedélyes tervek	4500 MFt	2017 IV. negyedév	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített önkormányzati projekt	A Nagy Lajos király krt. Károly Róbert krt. összeköttetésének megteremtése az 5. sz. főút és a Miklovics-telep között	Tervezett	Nem ismert	2017-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített önkormányzati projekt	Alsószéktói új út építése (Izsáki út-Korhánközi út között)	Tervezett	Nem ismert	2018-2022	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	52. sz. főút 11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítése és korszerűségi felülvizsgálatának kivitelezése (Kecskemét-Solt)	Hosszabb távon tervezett	9000 MFt	2022 után	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	441. sz. főút 11,5 t-s burkolat-megerősítése és/vagy kapacitásbővítése a 445. sz. főút-M8 között kivitelezés	Hosszabb távon tervezett	7000 MFt	2022 után	NIF Zrt.

Kisebb beruházások

Eszköz	Program csomag		Projektek	Projekt tartalma	státusz	költség	határidő	felelős
Lágy közlekedési módok fejlesztése	I/1.	Vonzó, élhető és elérhető városmag kialakítása a Kiskörúton belül	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	A közlekedési felületek újraosztása a Széchenyi tér környezetében	Tervezett	Később kerül meghatározásra	2017-2023	Kecskemét MJV
	I/3.	Kerékpáros fejlesztések a Kiskörúton és azon belül	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	A belváros kerékpárforgalmi hálózatának és létesítményeinek bővítése	Tervezett	Később kerül meghatározásra	2017-2023	Kecskemét MJV
	I/4.	Közúti forgalomcsillapítás a Kiskörúton és azon belül	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Mélygarázsok építése a Széchenyi tér és a volt Domus áruház térségében	Tervezett	Később kerül meghatározásra	2017-2023	Kecskemét MJV
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Kecskeméten az 5-ös sz. főút mentén a Belső-Szegedi úttól az 54 sz. főútig létesítendő gyalog-kerékpárút építése	Támogatási kérelem benyújtva	200 MFt	2017. november	Kecskemét MJV
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Belső-Szegedi úttól a Mindszenti körútig létesítendő gyalog-kerékpárút építése	Engedélyes terv	később kerül meghatározásra	2017-2020	Kecskemét MJV
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulási beruházás	A Kecskemétet Lakitelekkel összekötő, a 44-es számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának tervezetése és megépítése a 8+690 szelvénytől a 16+200 szelvényig	RMT	934 MFt	2017-2020	NIF Zrt.
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulási beruházás	A Kecskemétet Lajosmizsével összekötő, az 5. számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának tervezetése és megépítése	RMT	1500 MFt	2017-2020	NIF Zrt.
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulási beruházás	Kecskemét-Helvécia kerékpárút kiépítése	RMT	Később kerül meghatározásra	2017-2022	NIF Zrt.
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített projekt	Kecskemét-Kadafalva és Ballószög közötti kerékpárút tervezetése	Tervezett	30 MFt	2017	Kecskemét MJV
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített projekt	Kecskemét-Hetényegyháza-Nyíri erdő kerékpárforgalmi út megépítése és a meglévő szakaszok felújítása	Tervezett	730 MFt	2018-2019	Kecskemét MJV
	II/1.	Minőségi kerékpáros törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített projekt	Az EUROVELO Kerékpáros hálózathoz történő csatlakozás infrastrukturális elemeinek kiépítése Kecskeméten	Tervezett	300 MFt	2017-2020	Kecskemét MJV
	II/2.	A kerékpáros infrastruktúra minőségének folyamatos fenntartása	Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben szereplő feladat	A meglévő Kerékpárforgalmi hálózat felújítása, a karban tartás rendszerének kidolgozása	Részben folyamatban, ill. tervezett	A pontos források nem ismertek	2016-2022	Kecskemét MJV
	II/3.	BIKE Közbringa-rendszer kiépítése	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Kerékpárosbarát fejlesztés Közbringa-rendszer kiépítésével Kecskeméten	Támogatási kérelem benyújtva	97 MFt	2018. december	Kecskemét MJV
Okos megoldások a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használatára	III/2.	A közlekedési igények ésszerű csökkentése	ITS-ben nevesített projekt	Hivatásforgalmi kerékpárforgalmi létesítmények hiányzó szakaszainak kiépítése, a kerékpározás feltételeinek javítása az egyes hálózati elemek rendszerbe szervezése	Részben folyamatban, ill. tervezett	2017 MFt	2015-2020	Kecskemét MJV
Fenntartható városi övezetek létrehozása	IV.	A halálos balesetek számának felére csökkentése 2024-re	ITS-ben nevesített projekt	A legveszélyesebb kereszteződésekben, gyalogátkelő-helyeken, tervezett csomóponti beruházások a közlekedés-biztonság erősítése érdekében (4 db)	Részben folyamatban, ill. tervezett	4000 MFt	2018-2019	Kecskemét MJV
Versenyképes és fenntartható közforgalmú közlekedési rendszer létrehozása	V/4.	A közforgalmú közlekedési rendszer lokális fejlesztése	ITS-ben nevesített projekt	Intelligens utastájékoztatói rendszer fejlesztése), e-jegyrendszer kialakítása	Tervezett	250 MFt	2018-2019	Kecskemét MJV
	VI/2.	Minőségi átszállási pontok kialakítása	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Margaréta buszforduló kiépítése	Támogatási kérelem benyújtva	503 mFt	2019. március	Kecskemét MJV

Eszköz	Program csomag		Projektek	Projekt tartalma	státusz	költség	határidő	felelős
Fenntartható városi övezetek létrehozása	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	Gazdasági területekhez kapcsolódó útfelújítások Kecskeméten	Burkolatfelújítás: Búzakalász utca, Kiskőrösi út, Mindszenti körút, Szent László körút	Támogatási kérelem benyújtva	1200 MFt	2018. szeptember	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	Bem u. - Kuruc krt. kereszteződésében körforgalom kiépítése	Támogatási kérelem benyújtva	1270 MFt	2018. szeptember	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	TOP- 6.1.1-16 kódszámú „Ipari parkok, iparterületek fejlesztése” című felhívásra benyújtani tervezett projektek	Útfelújítások Kecskeméten II. ütem	TOP keretében tervezett	1591 MFt	2018-2022	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	TOP- 6.1.1-16 kódszámú „Ipari parkok, iparterületek fejlesztése” című felhívásra benyújtani tervezett projektek	Útfejlesztés Kecskemét kiemelt gazdasági övezetében (Barényi Béla utca)	TOP keretében tervezett	368 MFt	2018	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	TOP- 6.1.1-16 kódszámú „Ipari parkok, iparterületek fejlesztése” című felhívásra benyújtani tervezett projektek	Útfejlesztés Kecskemét kiemelt gazdasági övezetében II. fázis (Barényi Béla utca összekötése az 541. sz. főközlekedési úttal)	TOP keretében tervezett	Később kerül meghatározásra	2018-2020	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	441. sz. főút 11,5 t-s burkolat-megerősítése és/vagy kapacitásbővítése a 445. sz. főút-M8 között Új RMT, CBA elemzés, Engedélyes Terv (ERD, Kisajátítási Terv) készítése	RMT	360 MFt	nincs információ	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített önkormányzati projekt	Akadémia krt. - Mikszáth K. krt. átkötése	Tervezett	nem ismert	2017-2023	Kecskemét MJV
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	52. sz. főút 11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítése és korszerűségi felülvizsgálatának tervezetése (Kecskemét-Solt)	Tervezett	200 MFt	nincs információ	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	NIF által tervezett, bizonytalan megvalósulású beruházás	5 sz. főút Kecskemét - Kiskunfélegyháza közötti szakasz tervezetése, hiányzó kerékpárúti szakasszal együtt	Tervezett	225 MFt	nincs információ	NIF Zrt.
	VII/1.	Kapacitív közúti törzshálózat kialakítása	ITS-ben nevesített projekt, megvalósulása bizonytalan	Kecskemét-Szolnok közúti kapcsolatának fejlesztése című projektjavaslatra vonatkozó engedélyes tervek készítése	Tervezett	800 MFt	2017-2022	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	ITS-ben nevesített projekt	Nagykőrösi utca felújítása, korszerűsítése	Tervezett	200	2017-2022	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	ITS-ben nevesített projekt	Noszlópy G. park, Vasútállomás mögött és az APEH mögötti gazdasági területek feltárása – új út építése	Tervezett	nem ismert	2018-2020	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	ITS-ben nevesített projekt	Akadémia krt. - Mikszáth K. krt. átkötése	Tervezett	nem ismert	2018-2020	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	ITS-ben nevesített projekt	„Belső-Szegedi” úti vasúti felüljáró újjáépítése	Tervezett	60 MFt	2017-2020	Kecskemét MJV
	VII/3.	Lokális közúti kapcsolatok biztosítása	A modern városok programjához kapcsolódó projekt	Északi elkerülő és a Reptér közötti összekötő út kialakítása	Tervezett	Később kerül meghatározásra	2017-2020	Kormány
Fenntartható városi övezetek létrehozása	VIII/4.	Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén	Alkalmazása városi döntést igényel	A kialakításra kerülő logisztikai központok alkalmasak lehetnek a city logisztikai feladatok kiszolgálására is	Új elem, fejlesztéséhez döntés szükséges	nem ismert	2017-2030	Kecskemét MJV
	VIII/4.	Logisztikai magánfejlesztések támogatása a várost elkerülő és a városba bevezető utak mentén	A modern városok programjához kapcsolódó projekt	Reptéri „Cargo” központ kialakítása	Tervezett	Később kerül meghatározásra	2017-2022	Kormány

SZAKPOLITIKAI KERETEK

A Mobilitási Terv elkészítésekor szükséges áttekinteni azokat a fejlesztési dokumentumokat, tanulmányokat, melyek hatással lehetnek a város infrastrukturális, gazdasági fejlődésére. Fontos, hogy a Mobilitási Terv figyelembe vegye e dokumentumokat és támaszkodjon tartalmukra. A következőkben bemutatjuk azokat a dokumentumokat, amelyeket a Mobilitási Terv készítése közben megismertünk és felhasználtunk.

Nemzetközi dokumentumok

- EU2020
- Fehér Könyv (COM (2011) 144)
- Zöld Könyv
- egyéb releváns EU-s közlekedési dokumentumok (pl. A városi mobilitás cselekvési terve, Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006) 336, stb.)

Országos és regionális dokumentumok

- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
- Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény)
- Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025
- Nemzeti Energiastratégia 2030
- Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv
- Energia és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv
- Jedlik Ányos Terv
- Dél-Alföld Intelligens Innovációs Szakosodási Stratégiája

Megyei dokumentumok

- Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiója (2014-2020)
- Integrált Területi Program (ITP) és Fejlesztési Terv (2014-2020)
- Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve

Települési dokumentumok

- Kecskemét Megyei Jogú város közúti közlekedésfejlesztési koncepciója (2005)
- Kecskemét Megyei Jogú város közúti közlekedésfejlesztési koncepciójának felülvizsgálata (2015)
- Kecskemét Felülvizsgált Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2013-2015)
- Kecskemét Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2008-2013)
- Kecskeméti Intermodális Csomópont Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánya
- Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve
- Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója
- Kecskeméti közösségi kerékpár – Előzetes szakmai javaslat
- Kecskemét Megyei Jogú Város Gazdasági Programja (2013-2014)
- „Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány
- Kecskemét szabályozási terve
- Kecskemét területrendezési terve
- Helyi építési szabályzat

- Kecskemét Recommendations for BHLS and Future Urban Transport Policy Measures

Határozatok, rendeletek

- 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról
- 1131/2016. (III. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- Kecskemét MJV. Önkormányzata Közgyűlésének 8/2016. (IV.28.) önkormányzati rendelete a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról.
- Kecskemét MJV. Önkormányzata Közgyűlésének 7/2013.(II.14.) KH. számú határozata Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása- zéró emissziós zóna megteremtése, soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével tárgyú projekthez kapcsolódó zéró emissziós zóna kijelölése és döntés a projekt keretében beszerzésre kerülő autóbuszok külső-belső arculatának kialakításához kapcsolódó ötletpályázatról

Felhasznált tervek

- „445. sz. Kecskemét északi elkerülő útra Közlekedési Operatív Program Támogatás elnyeréséhez szükséges dokumentációinak elkészítése” Megvalósíthatósági Tanulmánya; FŐMTERV Zrt., 2012. szeptember;
- 1131/2016. (III. 10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról; 2016. március 10.;
- 370/2005. (VI. I.) KH. számú Határozattal és a 19/2005. (VI. I.) számú Rendelettel jóváhagyott Településrendezési Terv; 2005. szeptember;
- 445. sz. Kecskemét északi elkerülő út továbbvezetése, M5 autópálya - 5218. j. út között Engedélyezési Terv; KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft, Borkút-Terv Mérnöki és Vállalkozó Kft., Transinvest Budapest, Vibrocomp Kft; 2014. február;
- 7/2013.(II.14.) KH. melléklete;
- A Kormány 1130/2016. (III. 10.) Korm. határozata az újfelhértői sportcentrum kialakításáról szóló 1072/2016. (II. 25.) Korm. határozat módosításáról KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0002 „Kecskemét Megyei jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” című projektjavaslatra vonatkozó részletes Megvalósíthatósági Tanulmányhoz (RMT) kapcsolódó „intermodális csomópont és a déli iparterület kötőtpályás közlekedési módjainak vizsgálata” című projektjavaslatra vonatkozó Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése az uniós elvárások szerint; Utiber Közúti Beruházó Kft; 2014. március;
- Bács-Kiskun 2020, Bács-Kiskun megyei területfejlesztési koncepció környezeti vizsgálata; INNORATIO Kutatóintézet Nonprofit Kft. ; 2013. november;
- Bács-Kiskun 2020, Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Koncepciója, I. Helyzetfelmérés; MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Alföldi Tudományos Osztály, DARFÜ, Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Hivatala, HBF Hungaricum Kft.; Kecskemét 2012.;
- Bács-Kiskun 2020, Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Koncepciója, II: Javaslattevő Fázis; Kecskemét 2013.;

- Izsáki út (52. sz. főút bevezető szakasza) Négysávos Kapacitásbővítése Megvalósíthatósági Tanulmánya; FŐMTERV Zrt., M-Pol Kft., Forrás Unió Kft., Vibrocomp Kft., Neumann Projekt és Szervezési Kft.; 2011. november;
- Kecskemét Megyei Jogú Város közlekedési koncepciójának felülvizsgálata a gazdaságfejlesztési irányoknak megfelelően; IFUA Horváth & Partners Kft., Városkutatás Kft.; Kecskemét, 2015.;
- Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 8/2016. (IV.28.) önkormányzati rendelete a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról;
- Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének 227/2014. (IX.4.) közgyűlési határozata által elfogadott végleges változat; Kecskeméti Városfejlesztő Kft.; Kecskemét 2014.;
- Kecskemét Recommendations for BHLS and Future Urban Transport Policy Measures; Daimler; Stuttgart, 2013. december;
- Kecskemét város intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése, Döntéselőkészítő Tanulmány; KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.; 2011. május;
- Kecskemét Város Intermodális Pályaudvar és Kapcsolódó Községi Közlekedési Fejlesztések Megvalósíthatósági Tanulmány Kidolgozása és Megalapozó Tevékenységek végzése, Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány; Közlekedés Kft, Transman Kft., Közutas Kft., KÖZTI Középülettervező Zrt.; 2011. november;
- Kecskeméti közösségi kerékpár, Előzetes szakmai javaslat; 2016. május;
- Kivonat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése 2005. április 20-ai ülésének jegyzőkönyvéből;
- Kivonat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése 2013. február 14-ei ülésének jegyzőkönyvéből;
- Közlekedési Hálózattervezés Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése; UTIBER-UVATERV Konzorcium; 2015. november;
- KÖZOP-2009-3.5. „Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása” Forgalmi modellezés; FŐMTERV Zrt., 2011. november;
- KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0002 „Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” Megvalósíthatósági Tanulmány kidolgozása és megalapozó tevékenységek végzése Döntéselőkészítő tanulmány, Forgalmi modellezés; FŐMTERV Zrt., 2012. szeptember;
- KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0002 „Kecskemét Megyei Jogú Város elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” Forgalmi modellezés; FŐMTERV Zrt.; 2013. március;
- Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek; KSH Központi Statisztikai Hivatal; 2014.;
- Smart Bus Stop (SBS) – Intelligens Buszmegálló; AQUIS INNOVO Kft.,
- Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről; Nemzetgazdasági Minisztérium;
- Towards Sustainable Urban Transport Policies, Recommendations for Local Authorities; Energie-Cités and Climate Allianz; 2004 Spanyolország;
- Útmutató Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása; Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, Átdolgozott magyar változat, 2015. november, Regionális Környezetvédelmi Központ (REC)

**A dokumentum a TOP-6.4.1-15-KE1-2016-00001 azonosító számú
„Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) készítése”
tárgyú projekt keretében készült**

Témavezető

Kanalas Imre (Kecskeméti Városfejlesztő Kft.)

A dokumentum elkészítésében közreműködő munkatársak

Dr. (Phd) Vörös Attila: Tudományos Igazgató (KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft.)

Albert Gábor: Központvezető (KTI Közlekedésszervezési és Hálózatfejlesztési Központ)

Projektvezető

Szele András (KTI Közlekedésszervezési és Hálózatfejlesztési Központ)

Bozó András
Erdélyi Csaba
Gyüre Ildikó
Miksztai Péter
Munkácsy András
Nagy Gábor
Pusztai Ádám
Serbán Viktor
Szűcs Hajnalka
Virág Álmos

Kecskeméti Városfejlesztő Kft.

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

2016. november