

ELŐTERJESZTÉS
Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő-testületének
2023. január 24-i rendkívüli ülésére

Tárgy: Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút (5. sz. főút belterület) felújításához kapcsolódó Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elfogadása

Az előterjesztést készítette:

Horváth Sándor
pályázati referens
Önkormányzati Iroda

Véleményezésre és tárgyalásra megkapta:

- Pénzügyi Ellenőrző Bizottság
- Önkormányzati Bizottság
- Mezőgazdasági, Környezetvédelmi és Városstratégiai Bizottság

Törvényességi ellenőrzésre megkapta:

Muhariné Mayer Piroska
aljegyző

dr. Balogh László sk.
jegyző

ELŐTERJESZTÉS
Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő-testületének
2023. január 24-i rendkívüli ülésére

Tárgy: Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút (5. sz. főút belterület) felújításához kapcsolódó Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elfogadása

Ikt.sz.: LMKOH/165-2/2023.

Tisztelt Képviselő-testület!

A TOP-PLUSZ-1.2.1-21-BK1-2022-00023 azonosító számú, „Környezettudatos közterület- és közösségi terek fejlesztése Lajosmizsén” című (továbbiakban: Élhető település projekt) keretében a fejlesztési célok között meghatározásra került a Dózsa György út (5-ös számú főút) mentén lévő kerékpárút belterületi szakaszának felújítása 2 km hosszban.

2022. február 7. napján Együttműködési szándéknyilatkozatba foglalt megállapodás került aláírásra Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzatával Lajosmizse Város Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének elkészítésére. A dokumentum elkészítésének költségeit Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata a TOP-1.5.1-20-2020-00018 azonosító számú, „Bács-Kiskun megye 2021-21 tervezési időszak stratégiai és projektszintű dokumentumainak összeállítása” című pályázata keretében biztosította.

A pályázati felhívásban meghatározott szakmai követelményeknek megfelelően elkészítésre került a Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút (5. sz. főút belterület) felújításához kapcsolódó Kerékpárforgalmi Hálózati Terv, mely az *előterjesztés mellékletét* képezi.

A fentiekre tekintettel az alábbi határozat-tervezet elfogadására teszek javaslatot a T. Képviselők részére.

Határozat-tervezet

...../2023. (.....) ÖH
Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elfogadása

Határozat

Lajosmizse Város Önkormányzatának Képviselő-testülete elfogadja az előterjesztés mellékletét képező Kerékpárforgalmi Hálózati Tervet a Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút (5. sz. főút belterület) felújításához kapcsolódóan.

Felelős: Képviselő-testület
Határidő: 2023. január 24.

Lajosmizse, 2023. január 18.

Basky András sk.
polgármester

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV



Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút felújítása (5. sz. főút belterület)

TOP Plusz-1.2.1-21 Élhető települések

pályázati felhíváshoz

„A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a felhívással összhangban kijelöltbeavatkozási terület kerékpáros közlekedésének helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.”

Kecskemét, 2022. 10. 02.

Tartalomjegyzék

1. Vezetői összefoglaló	3
2. Bevezető	4
3. Helyzetértékelés	5
3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	9
3.2 Vizsgált terület bemutatása	11
Domborzati (és klimatikus) viszonyok ismertetése	12
3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények	13
3.2.2 A kerékpáros közlekedés szerepe	19
3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete	19
3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága	20
Baleseti statisztika	23
Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei	23
Kerékpárparkolás, multimodalitás	24
Kerékpározási igények bemutatása	25
Kerékpáros forgalom becslése a nyomvonalon	26
Nyomvonal bemutatása	27
3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények	27
Meglévő kerékpártárolók	28
3.3.3 Értékelés és problématerkép	29
3.4 Közbringa	30
3.5 Szervezeti – működési háttér	30
3.6 A fejlesztési terület kijelölése	36
4. A fejlesztési lehetőségek felmérése	37
4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz	37
4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	39
4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	40
4.3.1 A kerékpárforgalmi létesítmények	40
4.4 Kerékpáros adatgyűjtés	43
5. A tervezett fejlesztések bemutatása	43
5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	43
5.2 Szervezeti – működési háttér	45
5.3 Kerékpáros adatgyűjtés	45
5.4 Kísérő intézkedések	45
6. Megvalósítás	46
6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	46
6.2 Források	47
Összefoglalás, következtetések	47
Mellékletek	48
Felhasznált irodalom	48

1 Vezetői összefoglaló

Lajosmizse Város Önkormányzata szándéka, hogy támogatási kérelmet nyújt be a TOP_PLUSZ – 1.2.1 – 21 – BK1 – Élhető települések című pályázati kiírásra „5. számú főút belterületi kerékpárút korszerűsítése, fejlesztése” elnevezéssel.

A városban gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárút a közigazgatási terület közlekedési főhálózati elemének belterületi szakaszán (5. számú Budapest – Szeged – Röske elsőrendű főút), a Dózsa György úton régebben már teljesen kiépítésre került. Ez a szakasz külterületen a főváros felé Felsőlajosnál, a megyeszékhely felé pedig az autópálya lehajtó előtt pár száz méterrel véget ér.

A pályázat keretében a belterületi szakasz felújítása tervezett infrastruktúra bővítéssel: például fedett pihenő kialakításával, kerékpártartó, szemetes, információs táblák, napelemes pad – mobiltelefon – töltő pont elhelyezésével, zöldfelület fejlesztéssel és egyéb innovatív korszerűsítés, fejlesztés megvalósításával.

Cél a meglévő kerékpárút komfortosabbá tétele.

Az önkormányzat továbbra is elkötelezett a település lakossága életminőségének javítása iránt, így a tervezett kivitelezés a település közlekedésbiztonsága folyamatos fejlesztésével hozzájárul a település népességmegtartó erejének fokozásához.

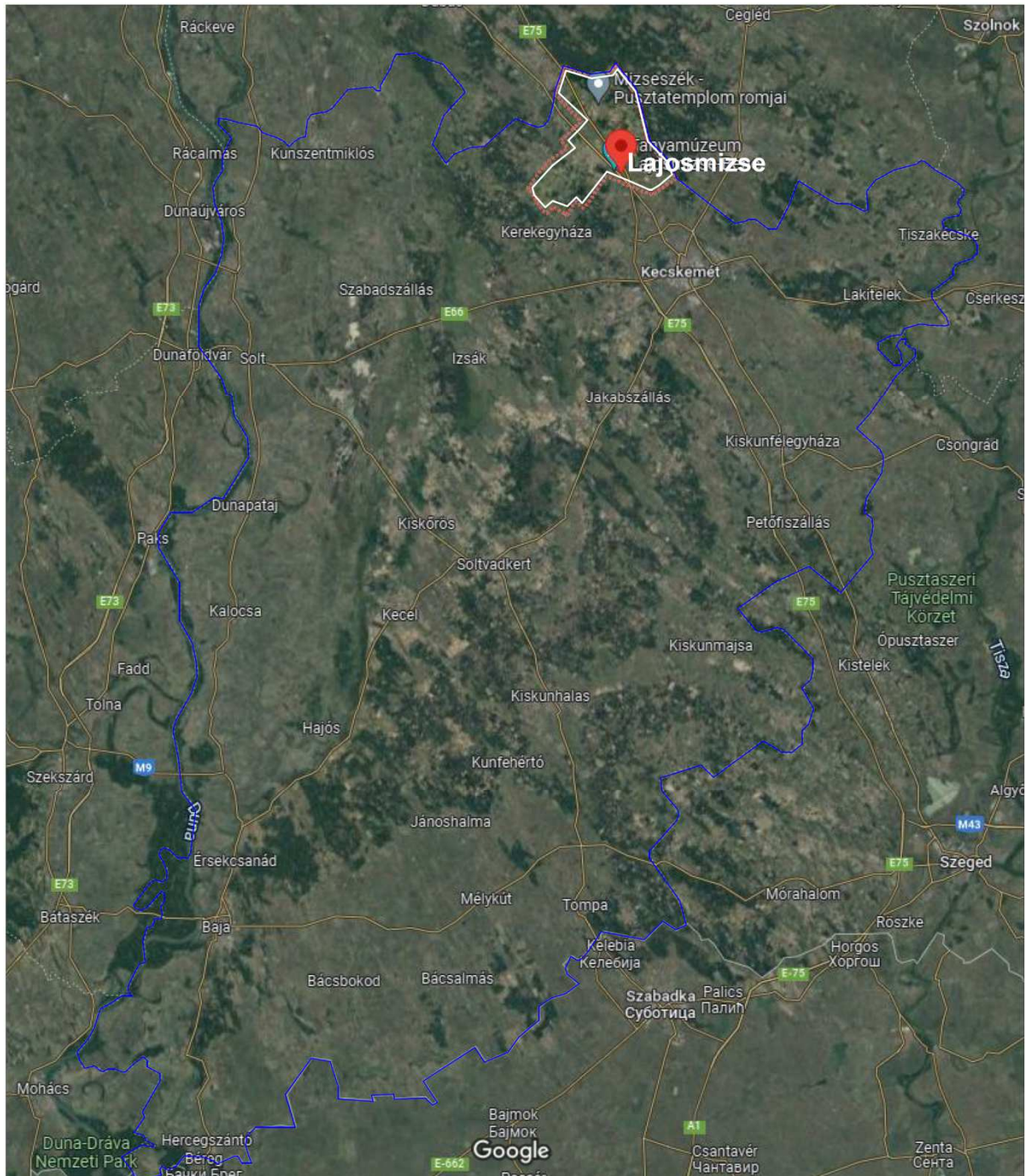
A szakasz fejlesztése hozzájárul a magyarországi folytonos kerékpárhálózat megteremtéséhez, kényelmesebbé teszi a kerékpárútvonalat, erősebben integrálja a meglévő kerékpárhálózatba és elősegíti a kistérségi kohézió szorosabbá válását, hozzájárul a kerékpárhasználat növeléséhez a lakosság körében.

A fejlesztéssel növekedni fog a mobilitás infrastrukturális feltételeinek, illetve a helyi és környékbeli munkavállalók és iskolások biztonságos közlekedésének megteremtése. A mozgási, pihenési lehetőségek a korszerűsítésekkel szélesednek, a település élhetősége, lakosainak életszínvonala, idegenforgalmi vonzó – megtartó ereje javul majd.

A beruházás a fenntartható közlekedés feltételeit megteremtő és erősítő közlekedésfejlesztési intézkedés, amely a településen hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez, a szén – dioxid kibocsátás csökkentéséhez, az élhető városi és települési környezet kialakulásához, valamint az EU2020 és a Nemzeti Közlekedési Stratégiában megfogalmazott fenntartható fejlődésre és közlekedésre vonatkozó célok teljesüléséhez és elősegíti a helybeliek társadalmi szempontból hasznosabb és erőforrás hatékonyabb közlekedési mód választását.

2 Bevezető

A hálózati terv szerepe a TOP Plusz-1.2.1-21 Élhető települések felhívás 2.1.1. C) - II. és D) pontjában foglaltak alapján Lajosmizse Város kerékpáros közlekedési helyzetének felmérése valamint a pályázati felhívásra benyújtott kerékpárút szakasz bemutatása mellett, a történeti és településközponti helyek adottságaira alapozva megkísérli a területi kerékpáros stratégia megfogalmazását, előkészít egy állandó, fenntartható kerékpáros körút meghatározását. Célja a kerékpározási igények –, a használt főirányok, útvonal(ak), a település forgalomvonzó létesítményeinek feltárása, rögzítése, jelölése, megközelítése biztosításának, egységes hálózatba rendezésének egy elképzelése.



forrás: googlemaps.hu, saját szerkesztés

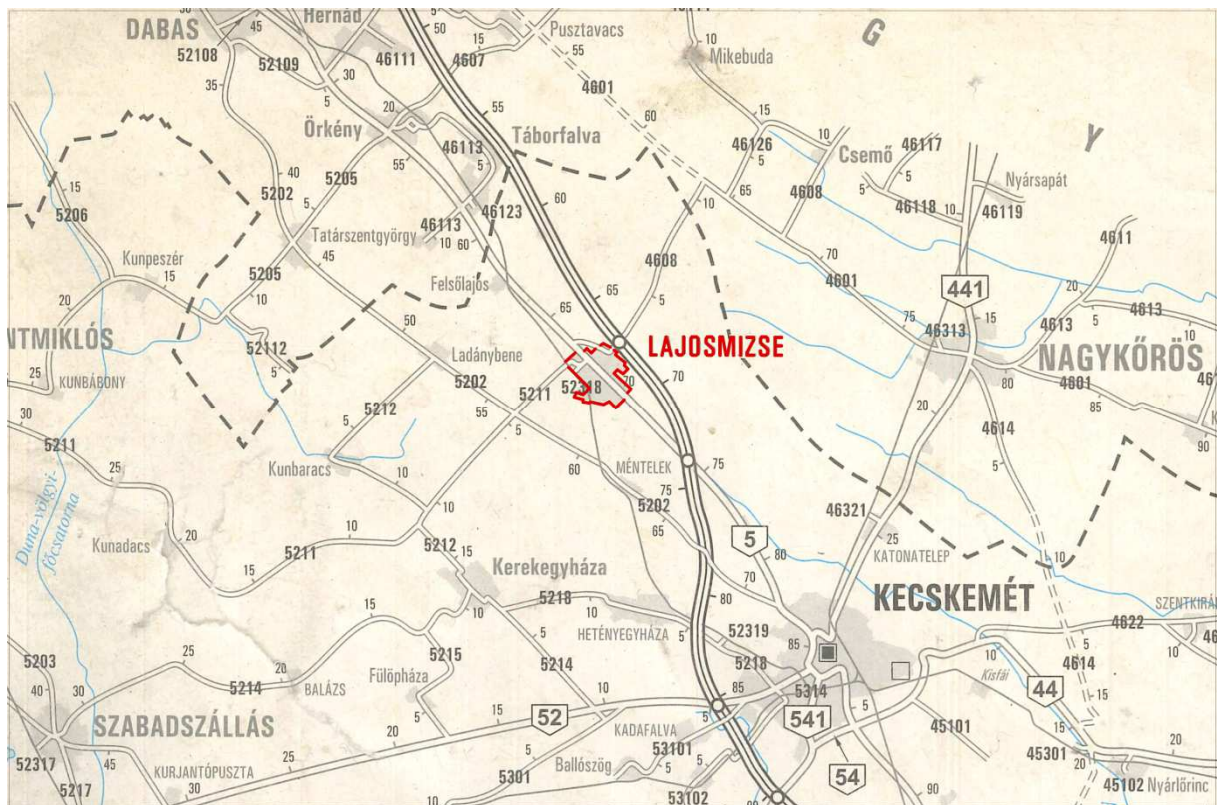
Lajosmizse a Duna – Tisza – közti Homokhátság északi részén, Pest megye határán található.

3 Helyzetértékelés

A város az 5. számú főút két oldalán fekszik, Budapesttől 70 –, a megyeszékhelytől, Kecskeméttől 16 kilométer távolságra.

Legfontosabb közúti megközelítési útvonala az M5 jelzésű Budapest – Szeged – Röszke irányú autópálya a lajosmizsei csomóponttal kiépítve. Merőlegesen csatlakoznak rá másodrendű főutak: Cegléd felé a 4608 –, Kunszentmiklós felé az 5211 jelzésű.

Közigazgatási területén áthalad a Taksonytól Kecskeméig vezető 5202 jelzésű út is, de lakott területeit nemigen érinti.

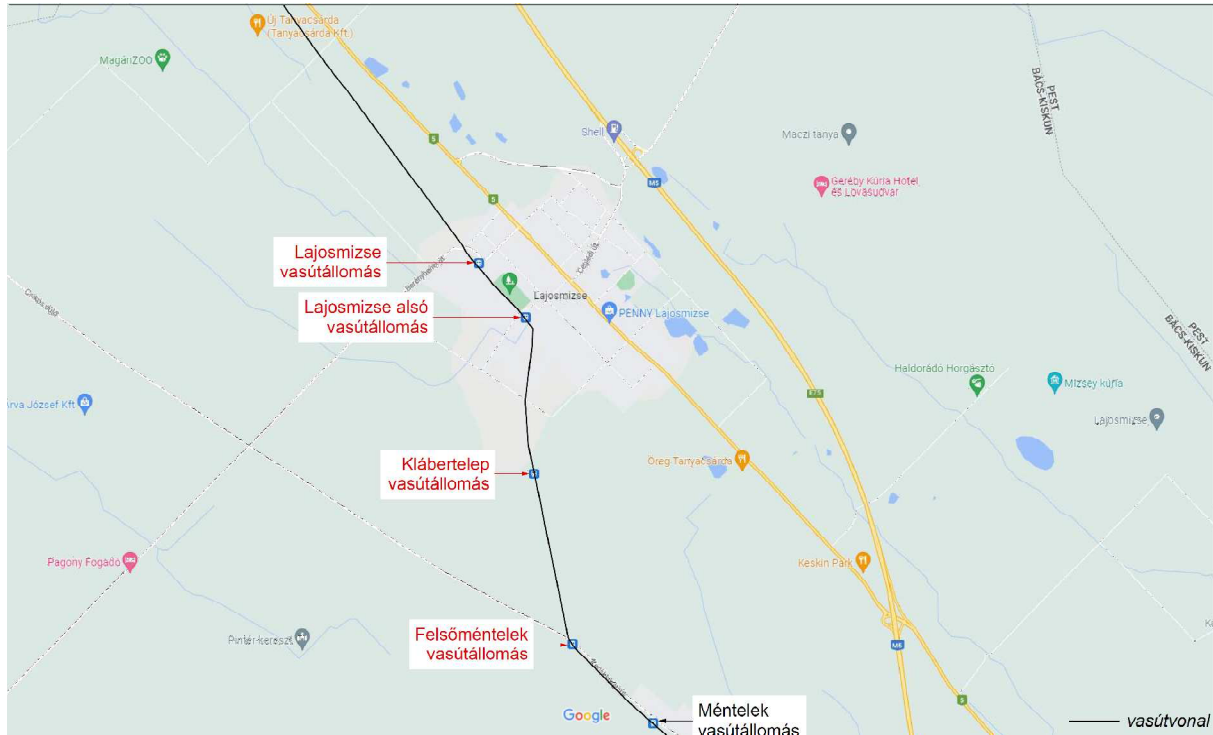


forrás: BKM-i országos közutak térképe, saját szerkesztés

Vonattal a Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonalon érhető el. A Budapest – Lajosmizse vasútvonalat 1889 – ben, a Lajosmizse – Kecskemét közötti szakaszt pedig 1905 – ben adták át a forgalomnak. Lajosmizsén négy megállási pont is van: Lajosmizse vasútállomás, Lajosmizse alsó megállóhely, Klábertelep megállóhely és Felsőmentelek megállóhely. Az állomást az 5211 jelzésű út szolgálja ki, Felsőmentelek az 5202 jelzésű út mentén helyezkedik el, a másik két megállóhely csak önkormányzati utakon érhető el.

Lajosmizse Bács – Kiskun megyei szomszéd települései: Felsőlajos, Ladánybene, Kerekegyháza, Mentelek.

Vasútállomások Lajosmizsén



forrás: Google.com/maps, saját szerkesztés

Arculatát tekintve falusias és polgári jellegzetességekkel bíró és abból alakult kisvárosias, kertvárosias jellegű, külterületen jellemző a tanya beépítés.

A városban és környékén főként mezőgazdasági, illetve kereskedelmi, idegenforgalmi jellegű vállalkozások működnek. Lajosmizsét homokos talaja és napsütésben gazdag éghajlata elsősorban gyümölcsstermesztésre teszi alkalmassá. A városban sok gazdálkodó foglalkozik zöldség – és gyümölcsstermesztéssel, kiemelkedő a szamóca – és paprikatermesztés, amelynek elsődleges célpontja a budapesti felvevőpiac.

Külterületén számos, napjainkban is lakott tanya található. A tanyák egy része már nem mezőgazdaságból, hanem legalább részben idegenforgalomból él.

Régészeti leletek bizonyítják, hogy a térség régóta lakott volt. Nevezetes az M5 autópálya építésekor előkerült bronzkori.

Székita, kelta, szarmata, avar és a honfoglaló magyar régészeti anyag tanúsítja, hogy milyen fontos volt ez a homokos legelővel és szikes tavakkal tarkított föld a népvándorlás idején.

A település központjában egy Földeák nevezetű, Árpád – kori település volt; ez a helynév egy XV. századi dokumentumban bukkan fel először. A környéken a tatárjárás után betelepedett kunok létesítettek szállásokat. A XV. századtól írott források is előbukkantak Mizseszék, Kunmizse és Lajosszállás (Lajosülése) nevekkkel. Két másik itteni helynév (Tormos, Baksaháza) utal még Árpád – kori falvak meglétére.

Egy 1469. évi dokumentumban Mátyás király a mizsei kunok adójának egy részét elengedte.

A neves esemény tiszteletére az új Városháza átadásakor Mátyás király mellszobrát állítottak 2003 – ban (Tischler Ferenc alkotása).

A török uralom fél évszázadon keresztül megkímélte Lajos és Mizse kunjait, és a szomszédos Benét. A halmozottan nehéz kettős adózást és a háborúk zivataros évtizedeit azonban a kis falvak nem bírták átvészelni. Először Bene, majd 1593 – ban Lajos és Mizse is elnéptelenedett.

A török birodalomban a pusztákat Nagykőrös és Kecskemét bérelte, az oszmán hatalom megszűnte után a Habsburg – ház önkényesen használta, adta – vette azokat. A tudatosjászok és kunok elérték, hogy 1745 – ben megválthassák pusztáikat, ennek máig fennmaradt elnevezése volt a Redemptio.

Ettől kezdve 1876 – ig Lajost, Mizsét és Benepusztá felét Jászberény birtokolta (Bene másik felét Jászladány).

A jász gazdák először csak nyaralóknak, nyári kerteknek és legeltetésre alkalmas területeknek használták a pusztai birtokokat. Jászberény, mintegy hasznot látva a sok utazásból, három csárdát építtetett. A központi nagy vendégfogadó a fennmaradt archaikus helynévről kapta a Földeáki Csárda nevet. Az épület 2003 – ig a polgármesteri hivatal épülete volt (Városház tér 1.).



forrás: Lajosmizse Város Településképi Arculati Kézikönyve 2017.

A leendő új települések magjait a jászberényi tanyás gazdák, pásztorok, pusztacsőzők, csárdások, pusztabírók és agrármunkások alkották, akik már az 1800 – as évek elejétől pusztaiakká váltak azért, hogy egyre több időt töltsenek itteni birtokaikon.

Az 1848 – 49 – es forradalom és szabadságharc után a puszták az illegális kereskedelem, orgazdaság és a bűnözés melegágyává váltak. A betyárvilág emlékét a mai napig őrzi a szózhagyomány és a zenei folklór. A máig megmaradt emlékezetű betyárok közé tartozott Basky Gyuri, aki a korábban Bogár Szabó Mihály által vezetett, hírhedt Bogár – banda tagja volt, amikor a hatósági emberek beszorították egy benei tanyába. A lehetetlen helyzetből a betyár, csak hogy ne kerülhessen zsandárcézre, az öngyilkosságba menekült. A banda vezére, Bogár Szabó Mihály pedig egy szép juhásznő miatt látogatta a környéket. A

kapcsolat azonban a vesztét okozta: csendbiztosokkal folytatott tűzharcban halálos sebet kapott. A banda szétszóródott tagjait a hatóság hamar elfogta és kivégezte.

1876 – ban a Jászkun kerületet megszüntették, területét beolvasztották az új megyerendszerbe. 1877 – ben Lajos, Mizse és Fél – Bene pusztából létrejött **Lajos – Mizse** község, melyet Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye területéhez soroltak be.

A községet alapító katolikus jász telepések mellé idővel Cegléd, Nagykőrös és Kecskemét környéki (részben református) családok érkeztek. Megtelepedtek még kisebb csoportok Dabasról, Örkényből valamint távolabbról zsidó kereskedők és cigányok is jöttek.

1855 – ben még csak alig 2000, 1890 – ben már mintegy 7000 fő lakosa volt. A népesség folyamatosan emelkedett: 1910 – ben már 9000 lakost írtak össze.

A római katolikus templom 1896 – ban, a református 1902 – ben épült fel közadakozásból és hitelből. 1899 – ben egy kis zsidó templom is épült a Fő utcán, de ezt a második világháború után államosították és értékesítették, az új tulajdonosok pedig lebontották.

1970 – ben Lajosmizse nagyközségi rangot kapott. Ekkor még egy tucat külterületi iskola működött, többségük a Klebelsberg – féle iskolareformnak köszönhetően. A település 200 férőhelyes központi kollégiumának 1976 – ban történő átadásával egyidejűleg azonban a külterületi iskolákat bezárták.

1986 – ban az addig Lajosmizséhez tartozó Felsőlajos önálló község lett.

Lajosmizse 1993 óta város. A 2007 – ben 11623, ma 12201 fős lakosság nagy része büszkén vallja és vállalja azt, hogy az eredeti jászsági telepések leszármazottja.

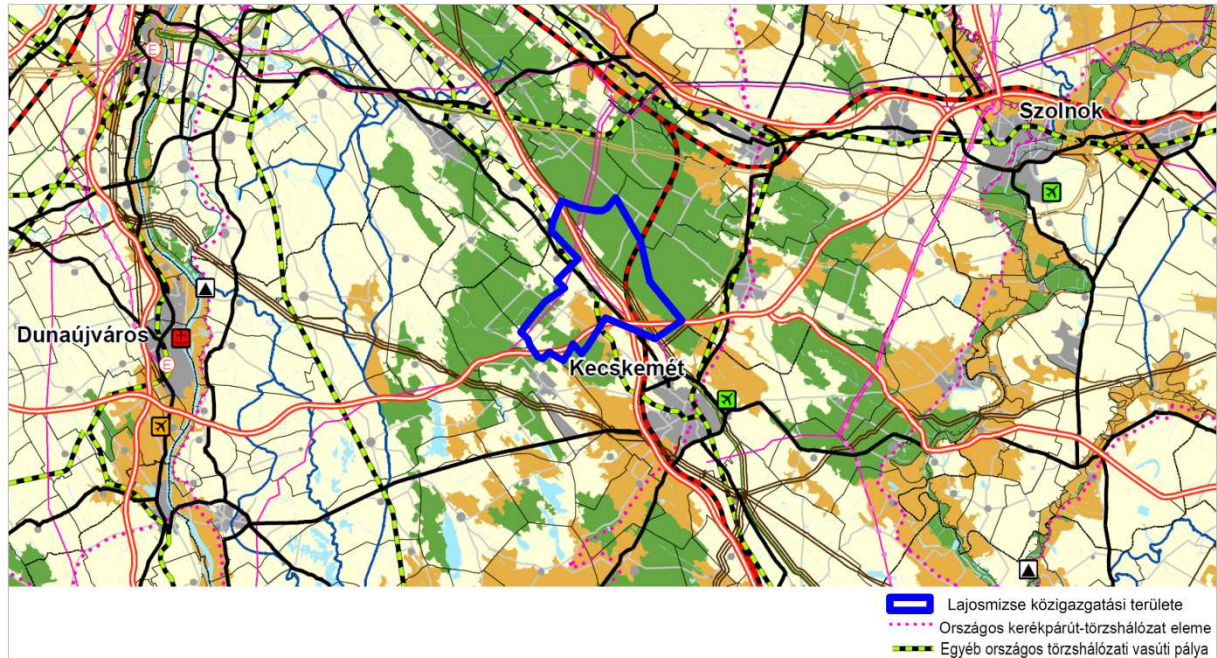
2001 – ben a város lakosságának 99%-a magyar, 1%-a egyéb (főleg német, svájci, holland, román) nemzetiségűnek vallotta magát. A roma lakosság száma a 2010 – es évektől beköltöző romániaiakkal együtt – eléri a 10%-ot.

A 2011 – es népszámlálás során a lakosok 91,6%-a magyarnak, 3,6% romának, 0,8% németnek, 1,1% románnak mondta magát (7,9% nem nyilatkozott; a kettős identitások miatt a végösszeg nagyobb lehet 100%-nál). A vallási megoszlás a következő volt: római katolikus 59,1%, református 8,9%, evangélikus 0,3%, görögkatolikus 0,3%, felekezeten kívüli 10,4% (19,8% nem nyilatkozott).

forrás: wikipedia.hu, saját szerkesztés

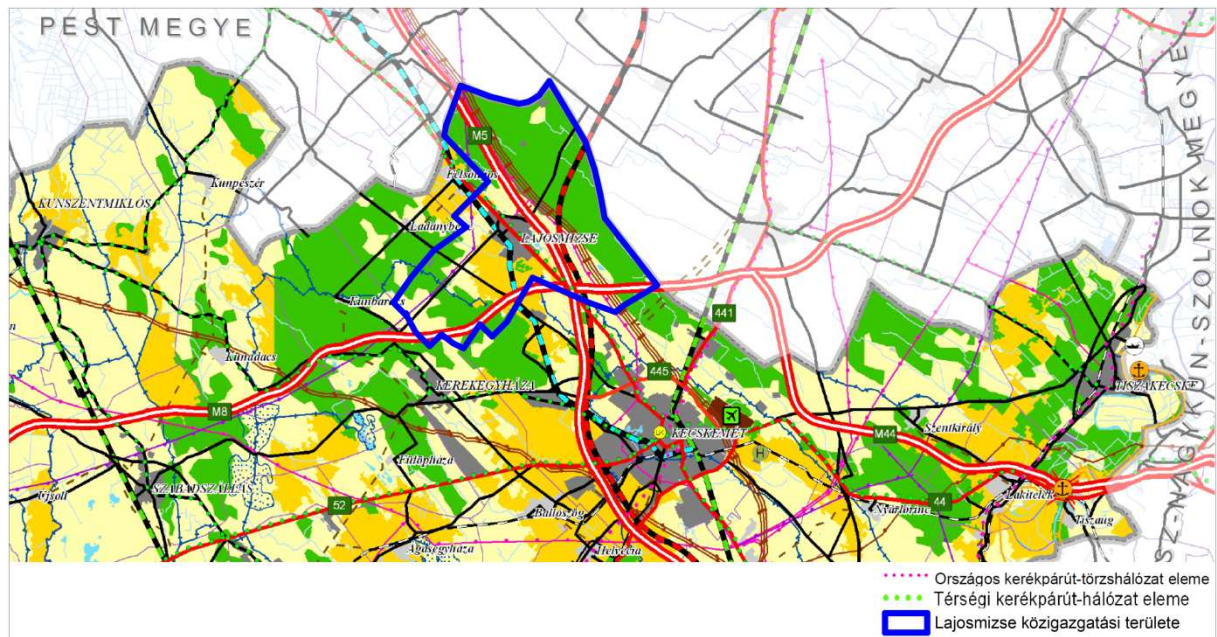
3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

Az Országos Területrendezési Terv szerkezeti terve szerint területén nem halad keresztül országos kerékpárút – törzshálózati elem, de az 5. számú főút kapcsán van lehetőség csatlakozni ilyen elemekre.



forrás: OTrT, saját szerkesztés

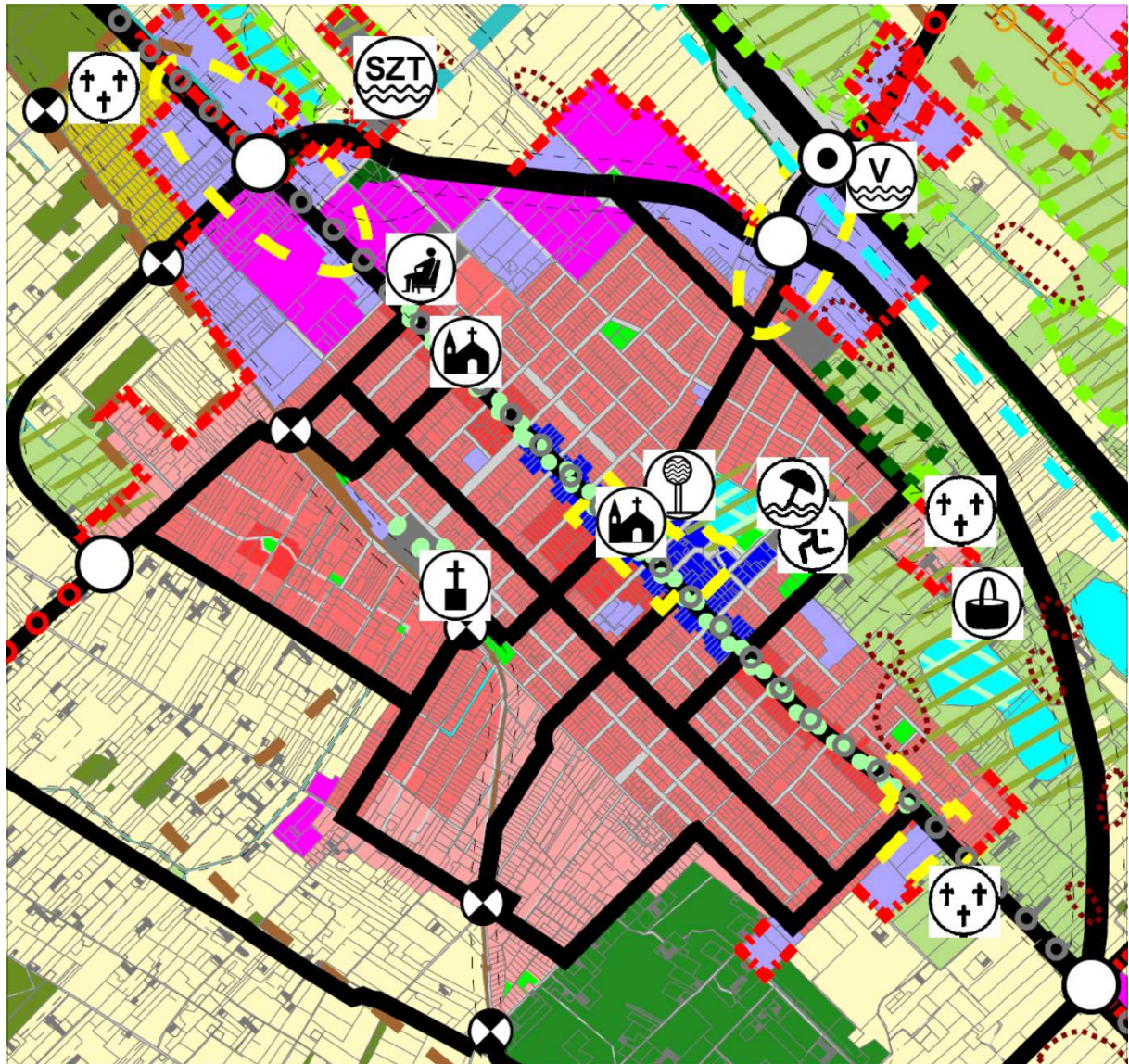
Bács – Kiskun megye területrendezési terve természetesen térségi kerékpárút – hálózati elemet határoz meg az 5. számú főúton.



forrás: BKM TrT, saját szerkesztés

Lajosmizse Településrendezési Tervéhez tartozó Településszerkezeti Terv a város belterületét kisvárosias -, kertvárosias -, falusias lakó övezetekre, településközpont vegyes

területekre, továbbá kereskedelmi, szolgáltató -, és ipari gazdasági, illetve különleges övezetekre bontja.



forrás: Lajosmizse Településszerkezeti Terv

	Különleges terület - sportolási célú		Lovasturizmus területe
	Különleges terület - strandfürdő céljára		Meglevő temető
	Különleges terület - vásártér		Temető (változatok)
	Különleges terület - temetkezési célú - változatok		Templom
	Különleges terület - szociális otthon céljára		Víztorony
	Különleges terület - vízmű		Nagylétszámú állattartó telep
	Különleges terület - szennyvíztisztító telep		

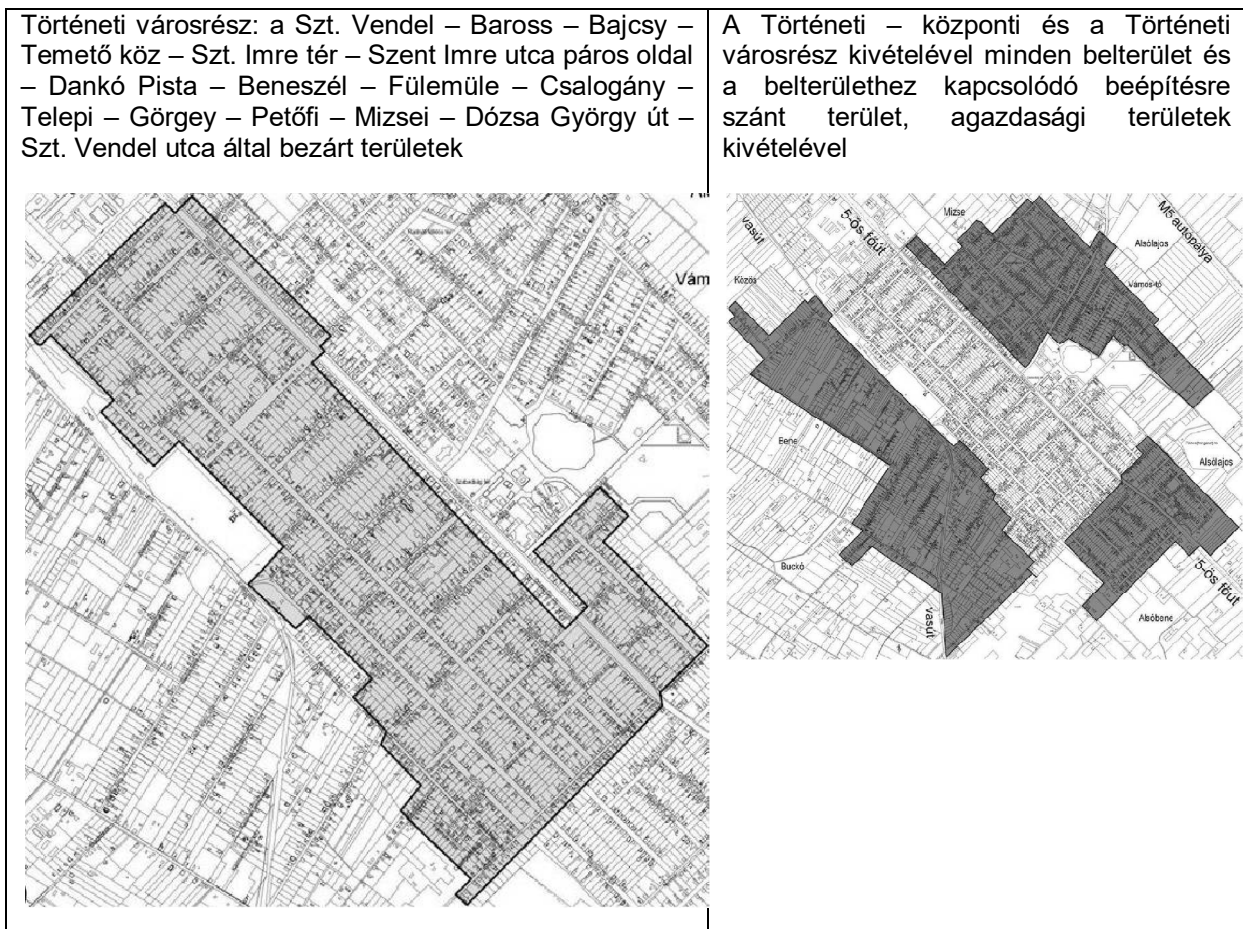
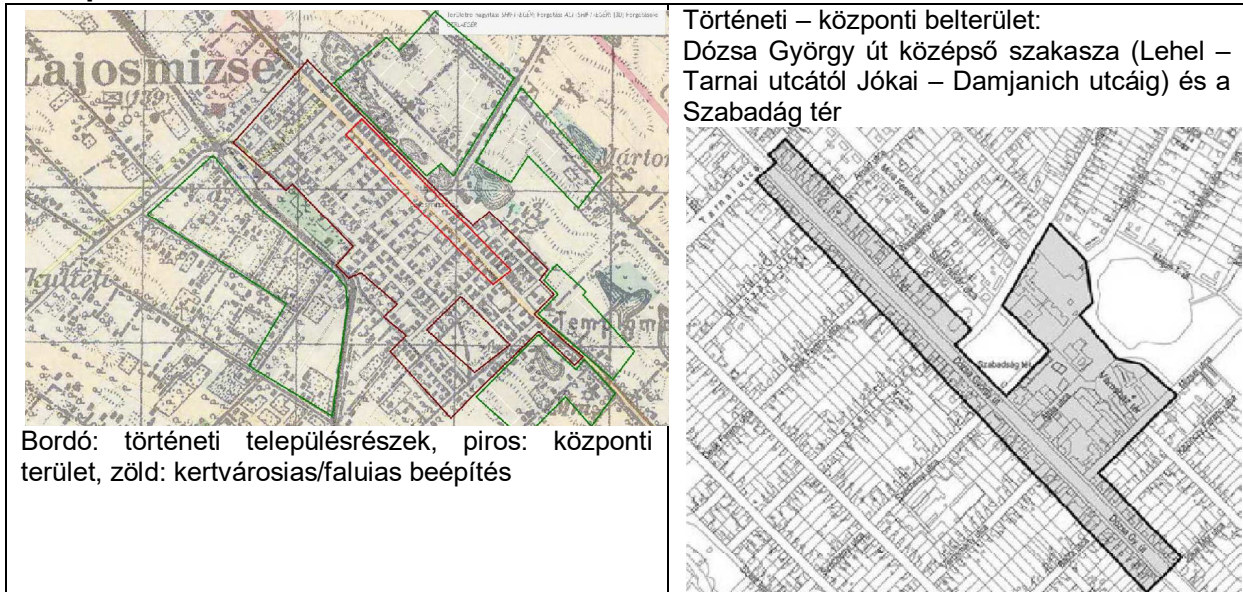
A város helyi építési szabályzatáról szóló Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő – testületének 2/2008. (I.23.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: HÉSZ) és a hozzá tartozó szabályozási terve a település közlekedési területeit a következő kategóriákba sorolja.

„Köv övezet: vasútterület, Köv övezet: autópálya terület, főút, mellékút, helyi (belterületi) gyűjtőút, Egyéb közlekedési célú közterület övezet: a település belterületén lévő kiszolgáló utak, vegyes használatú utak és önálló gyalogutak területe, valamint a külterületi mezőgazdasági feltáró utak, mint közlekedési célú közterületek.”

3.2 Vizsgált terület bemutatása

A vizsgálati terület lehatárolása: a pályázati felhívásra benyújtott meglévő Dózsa György úti kerékpárút környéke mellett a város belterületi lakott területe a vizsgált terület, kitekintéssel a külterületi, tanyás lakó, illetve gazdasági ingatlanokra valamint egyéb táji –, természeti –, épített értékekre, szomszédos településekkel való kapcsolatokra.

Településszerkezet: belterület



forrás: Lajosmizse Város Településképi Arculati Kézikönyve 2017.

Domborzati (és klimatikus) viszonyok ismertetése

Lajosmizse külterületei részben még a homokhátság eredeti felszíni formáit őrzik; számos kisebb homokdűnét és homokhátat láthatunk itt, amelyek az uralkodó széliránynak megfelelő északnyugat – délkeleti irányba rendeződve szelik át a tájat. A magasabban fekvő dűnesorok között számos apróbb tó, illetve mocsár húzódik meg. A régi térképeken jelölt kis szikes tavak – Fehér-tó, Nyír-tó, Suba-tó –, mára kiszáradtak, többet a talajrendezések során lecsapoltak (Posta-tó), a Szászpa - és a Dússzék horgásztóként funkcionál.

A kistáj topográfiai domborzattípusát tekintve enyhén hullámos síkság. A terület mérsékelten meleg – száraz éghajlatú. Az évi napfénytartam 2000 óra körüli.

Rendkívül fontosak tehát a kiemelkedő rekreációs jelentőséggel bíró vízfelületek: vízgyűjtők, állóvizek, amelyek a város sajátos kondicionáló, vonzó zöldfelületei, jó fejlesztési lehetőségekkel.

A város belterületi zöldfelületi ellátottsága, minősége, ebből adódó klímája kifejezetten érzékelhető, nagyon jó.

A zöldfelületi rendszer legalapvetőbb eleme a központi városi park, amely településközponti elhelyezkedésével jelentős településképi, természeti értéket képvisel, és a város hagyományosan szervező erővel bíró szabad, közösségi tere.

A történeti városrészek hangulatos utcái, közei zöldfelületi fejlesztési lehetőségeket rejtenek.

Ezekre a helyekre a kerékpáros útvonal kijelölése során figyelemmel kell lenni. Kertépítészeti tervek alapján illeszthető be egy – egy elem, köztéri berendezések elhelyezésével (asztal, pad vagy csak egy esőbeálló), amely rövidebb – hosszabb megállást, pihenést biztosíthat a kerékpárosnak.

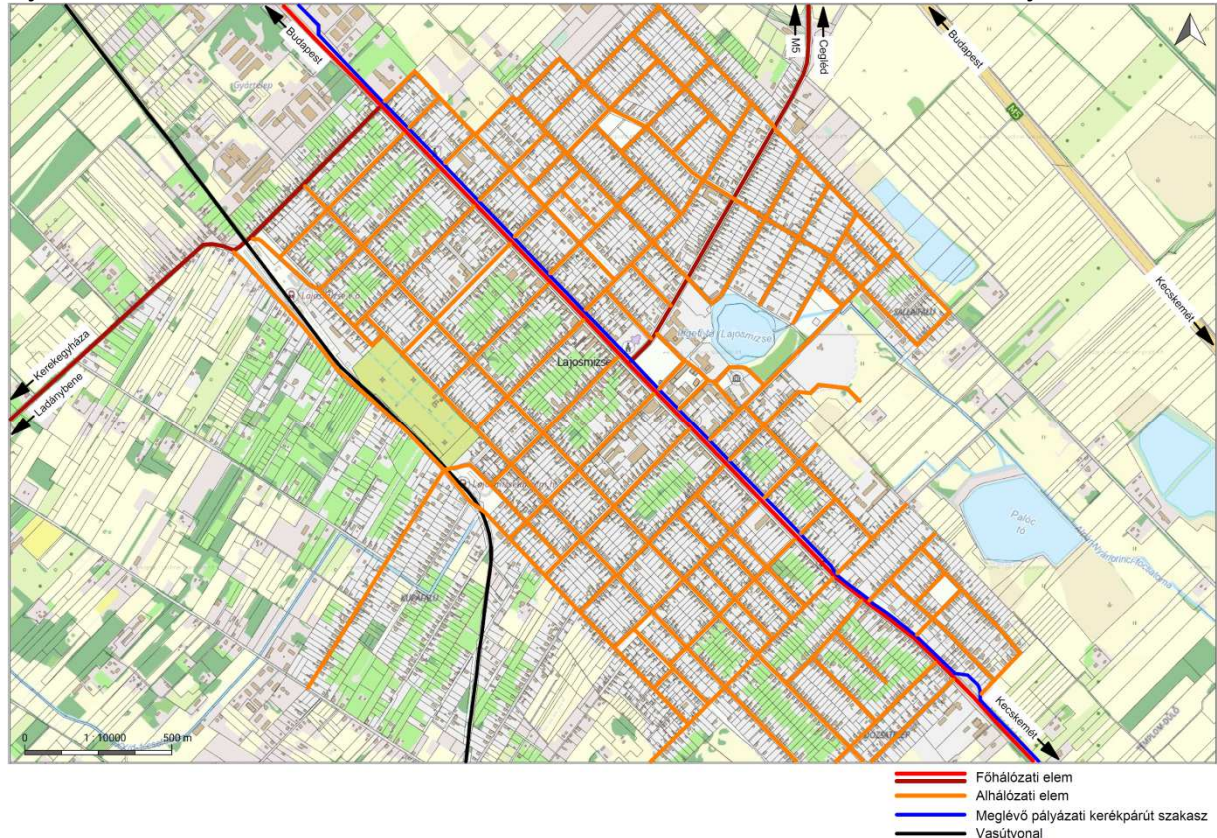
Elhelyezhető vendéglátó épület, a terület fenntartásához szükséges épület, pihenést, testedzést szolgáló építmény (sétaút, pihenőhely, tornapálya, nyújtó, játszótér, stb).

A belterület közlekedési főhálózati eleme tehát az 5. számú Budapest – Szeged főút, valamint a délnyugat – északkelet irányú 5211 jelzésű (Kunszentmiklós felé), illetve a 4608 jelzésű (M5 autópálya, Cegléd felé) másodrendű főút.

Alhálózati elemek a történeti beépítést, vagy a későbbi mérnöki osztásokat megközelíthető utcák, közterületek, illetve a település többi utcája.

Lajosmizse közlekedési fő – és alhálózati elemei

forrás: e-kozmu.hu, saját szerkesztés



Kerékpárút a fenti elemeken belül az 5. számú főút mentén a fő utcán (Dózsa György út) a belterület teljes szakaszán ki van építve.

Külterületi szakaszokon Budapest felé Felsőlajos vasútállomásig, Kecskemét felé jóval az autópálya keresztezése előtt, a Czigány keresztig (Alsóbene tanya útig) valósult meg kerékpárút.

A pályázati felhívásra benyújtott, belterületi meglévő kerékpárút a Dózsa György utcán vezet keresztül.

3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények

Az alábbi jelentősebb forgalomgeneráló létesítmények érintettek a településen.

Iskola, posta, hivatalok, orvosi rendelő, óvoda, takarékszövetkezet, művelődési ház, könyvtár, piactér, sportpálya, élelmiszer boltok, háztartási, ruházati és műszaki üzletek, zöldséges, virágárus, gazdabolt.

A beruházás nyomvonalán mentén (Dózsa György út) építőanyag kereskedés, benzinkút, zöldséges, fagyaltozó, építőipari vállalkozás, autómosó, élelmiszer bolt, bútorbolt, ruházati üzlet, autósiskola, menyasszonyi ruha kölcsönző, lottózó, szerelvény bolt, dohánybolt, több cukrászda, pizzéria, pékség, fodrászat, biztosítási iroda, szerszámbolt, egészségügyi intézmény, tejjautomata, ortopéd cipőbolt, kormányablak, kisállat kereskedés, étterem, virágárus, bank, posta, gyógyszertár, római katolikus templom, plébánia, rendőrség, autó alkatrész kereskedés, kávézó, optikus, elektronikai áruház, szolárium, panzió, református templom található.

Lajosmizse nevezetességei

Tanyamúzeum: 1972-ben a 625. számú Német-tanyából dr. Bárh János néprajzkutató felügyeletével, dr. Havasi László tanácselnök, valamint Romány Pál, Gajdócsi István és Für Lajos támogatásával épült. Ez volt az ország első ilyen intézménye. A tanyamúzeumban az egykori lakóépületet, istállót, nyári konyhát, pincét, kukoricagórét, kocsiszínt, szerszámos kamrát, ólakat, galambházat, nyári jászolt, gémeskutat és üstházat lehet megtekinteni. Átadása óta többször esett át kisebb-nagyobb felújításon, jelenleg a Mezőgazdasági Múzeum tulajdonában üzemel.

Római katolikus templom: 1895 – 96-ban épült, Szent Lajos francia király tiszteletére szentelték fel. A második világháború alatt károkat szenvedett. Négy harangja van, a legnagyobb 615, a legkisebb pedig 65 kilogramm súlyú. Harangjátéka 24 harangból áll. A templomban megtekinthető a torinói lepel, a Magyar Szent Korona és Lehel kürtje (a "Jász kürt") másolata.

Református templom: 1902-ben épült, ám ezt az évszámot jóval megelőzi a kis gyülekezet története: az egyházközségben már 1891 – ben folyt anyakönyvezés. Szűcs Kálmán (1866 – 1927) volt a lajosmizsei egyházközség alapító lelkipásztora, aki ma a helyi református temetőben nyugszik. Az ő munkájának köszönhetően erősödött meg a településen a református közösségi élet.

Pusztatemplom (rom): az egyhajós, gótikus stílusban épült templomot a mizsei kunok építették át a 15. században. Alapját egy Árpád-kori, tatárjáráskor elpusztult templom maradványai képezték. A felépített templom szolgált egyben a 16. századi Mizseszék központjául is. Építőanyaga döntő részben réti mészkő (darázkő) volt. Szabadtéri misét is tartottak itt az 1990 – es években. Rekonstrukciójára és felújítására tett lépések eddig nem vezettek eredményre, csupán a támpillérek megerősítése történt meg.

Földeáki vendégfogadó, postaállomás: az 1740 – es évek elejétől dokumentált a működése, a jelenlegi épület kivitelezését 1827 – ben rendelte el Jászberény városa. Postaállomás, bírói hivatal, bolt, községháza, majd polgármesteri hivatal működött itt, utóbbi funkcióknak egészen 2003 – ig adott otthont. Ma helytörténeti gyűjtemény és kiállítóhely.

Temető: a község létesítése után került mai helyére, katolikus, református és zsidó részekkel. Helytörténeti értékeket képviselnek az itt található 19. századi sírkövek és családi kripták; a sírkertben két kápolna (Bartal-, Mihálovits-) és egy új ravatalozó található. A kis zsidó temetőben ma már mindössze két tucat sírkő áll, néhány 19. századi, többsége magyar és héber nyelvű felirattal.

Ricsovány – kúria: Ricsovány Takács József huszár ezredes építtette 1941-ben, 1945 után iskola működött benne; ma magántulajdonban van, jelentősen átalakítva.

Mizsey – kúria: Mizsey Péter építtette az 1890-es években, 1945 után az egyik helyi

termelőszövetkezet központja volt itt, később magántulajdonba került, romos állapotban.

Kláber – kúria: a szőlészetről és borászatáról híres telepet Kláber Mór alapította az 1900 – as évek elején. Létrehozójának halála után a cég sorozatos panamák áldozatává vált, majd csődbe ment. 1945 után iskola és óvoda is működött a Kláber-telepi kúriában, átépítve, ma elhanyagolt, romos állapotban van.

Geréby – kúria: Geréby Gyula földbirtokos kúriája az 1890-es évek végén épült, kis erdősséggel, és parkkal. A család külföldre távozása után a kúria sokáig termelő szövetkezeti központ volt, később szálloda, üdülőközpont, lovasudvar nyílt itt; ma magántulajdonban van, jelentősen átalakítva.

Ipartestületi székház: A Dózsa György úton, a rendőrség épülete mellett álló kulturális központot 1928-ban építették fel hitelből. A 2000-es évek elején teljesen felújítva, egy helyiségben az ipartestület életét megörökítő kis kiállítás látható, a nagyteremben kínai üzlet működik.

Sípos Mihály utca: a város északi határán, azon kevés utcák egyike, amelyet helyi vezetőről neveztek el. Sípos Mihály (1927–1987) az 1954-ben létesített háziipari szövetkezet alapítója, haláláig igazgatója volt. Az üzem ma is áll, átalakított homlokzatán márványtáblát helyeztek el az alapító emlékére (Széchenyi út).

Tarnai utca: dupla szélességű utca, a 19. századi Tarnay-dinasztiának (eredeti nevük Taczmann) állít emléket. A község szülöttje volt pl. dr. Tarnay Lajos (1880-1954) árvaszéki ülnök, a Gazdakör egyik első elnöke. A család nevezetes tagjai voltak még Tarnay Árpád, Béla és Tibor.

Buday – malom: A Tarnai utcában áll Buday Péter (Jászapáti, 1852–1915) malma, amely 1901-től már gőzmalomként működött. Ma magántulajdon, használaton kívül.

Szent Vendel szobor: a katolikus templom előtt áll, Kollár Mihály állíttatta 131 forintnyi alapítvánnyal, 1862-ben.

Több épületen van emléktábla, hirdelve valamikori tulajdonosát és az épület funkcióját (Popper-bolt, Buday-malom, Lusztig-bolt, Ferenczi-ház stb.). A város bel- és külterületén több tucat, út menti kereszt és szakrális szobor található. Nevezetesebbek: Szent Vendel-szobor, Pintér-kereszt, Bessenyi-kereszt, Páldeák-kereszt, Máriácska-szobor. Az általános iskola bejáratánál emléktábla őrzi három lajosmizsei zsidó gyermek emlékét, akik Auschwitzban lelték halálukat. Lajosmizse területén több nevezetes horgászto működik.

Híres Lajosmizseiek:

Baranyi Gyula (1925–2009), az Új Írás főszerkesztője, nagykövet (Kanada, Uganda, Fülöp-szigetek, 1988–1994),

Benke László (1948–2019), országos hírű mesterszakács,

Bessenyei Ferenc (1919–2004), a Nemzet Színésze, Lajosmizse díszpolgára,

Bujdosó Ernő (1944–), Munkácsy-díjas festőművész, Barcsay Jenő tanítványa, egyetemi tanár,

Czigány Judit (1991–) színésznő, énekesnő, a Budapest Varieté dívája,

Dobai Tamásné Kugler Zsuzsanna (1946–), zongora- és szolfézstanár, Szekszárd város

kitüntetettje,

Dudás Gyula (1925-2001), népi kollégista, a költő Nagy László barátja, gazdaságföldrajz-kutató, egyetemi oktató,

Gór József (1939-2018), a lajosmizsei Mizsepack Nyomdaipari Kft. ügyvezető igazgatója, az Év Vállalkozója cím tulajdonosa (2011),

Jóni György (1949-), zenész, apja zenekarában kezdett el muzsikálni, megyei Prima Primiissima díjas (2014),

Horváth Ödön, dr. (1901–1956), lapkiadó, Kecskemét főispánja 1944-ben,

Kéri József, dr. (1924–1985) mérnök, népi kollégium-szervező, igazgató,

Kiss Zoltán, Venesz József-díjas, aranykoszorús mestercukrász, hazai és nemzetközi díjak kitüntetettje,

Kocsis Tibor, (1981) énekes, az X-faktor 2011-es győztese,

Kollár Csaba, vállalkozó, agrárszakember, a Hirös Tojás és Mizsetáp Kft. tulajdonos-igazgatója, a Díj a Sikeres Vállalkozásokért kitüntetettje (2015),

Kucsera János (1926–2007), parasztköltő, naiv festő, a *Méz és korbács* című önéletrajzi regény szerzője,

Kürti László, prof. dr., kulturális antropológus (PhD, University of Massachusetts, Amherst, USA), több hazai és külföldi egyetem oktatója, a Miskolci Egyetem Alkalmazott Társadalomtudományok Intézetének professzora, Ladánybene díszpolgára (2016), a Lajosmizse Város Közművelődéséért szakmai díj kitüntetettje (2022),

Lajosy Sándor(1920–1989), költő, író, lapkiadó Lajosmizsén született, Angliában hunyt el,

Máthé József (1897–1957), gyümölcstermesztő, fajnemesítő, Amerikából költözött Lajosmizsére, a felsőlajosi részen mintagyümölcsöst hozott létre,

Nagy Tibor, ifj., olimpiai- és világbajnok fogathajtó, magyar derby, magyar kupa győztes,

Oláh János(1923–1988), Állami-díjas agrármérnök, Lajosmizsén született,

Paál Huba, kertészmérnök, agrártudományi szakember,

Papp László (1933–1988), agrárszakember, Mathiász-díjas gyümölcsnemesítő, szabadalma a kajszibarack Papp-féle ernyőművelése,

Podmaniczky István, báró (Lajosmizse, 1885- Budapest, 1926), felesége alsólehotai Scultéty Erzsébet (1889-1926),

Polyák Imre(1932–2010), birkózó, olimpiai bajnok, világbajnok, Lajosmizse díszpolgára, a helyi sportcsarnok névadója,

Reszler Ákos (1944–), villamosmérnök, egyetemi doktor, többszörösen kitüntetett számítástechnikai szakember, az Év IT Menedzsere (1998),

Rimóczi László grillázmester,

Sápi Vilmos(1924–2000), történész, akadémikus,

Schuber Koósa Antal (1929–1999), költő, író, neje a helyi születésű Bódi Mária, aki férjével együtt lapszerkesztőként működött 1956-tól az USA-ban, az 1990-es években hazaköltöztek Lajosmizsére,

Simándi Béla (1899–1969), író, költő, lapszerkesztő, az 1930-as években tanított egy helyi külterületi iskolában (Kulapitye),

Skultéti Árpád (1949–), festő, tűz-zománckészítő, Ladánybene díszpolgára,

Staar Gyula(1944–), tanár, író, újságíró, a Természet Világa szerkesztője (1974–1989), főszerkesztője (1990-2017),

Süveges István (1951 -), kanonok, esperes-plébános, 1994-től szolgálja lajosmizsei híveit,

Szalay Károly(1859–1938), tanár, költő, író, műfordító Lajosmizsén hunyt el,

Széll Ilona (1934-2020), festő, grafikus, 1956-ban Svájcba emigrált, 1992-től lajosmizsei lakos,

Szörös József (1917–1999), gazdálkodó, naiv fafaragó, szobrász,

Tari Endre többszörösen kitüntetett nyugdíjas pedagógus,

Tasi László (1931-2001) fafaragó,

Tóth Rozália (1946–2015) festőművész,

Vass Csaba (1950–2017) szobrász, Lajosmizsén kívül Dusnok, Hajós, Ladánybene, Tizsakürt településeken vannak köztéri alkotásai,

Vass József (1910–1988) Erdélyből Lajosmizsére települt szűcsmester, a Népművészet Mestere (1981),

Visontay István lajosmizsei születésű politikus, Ladánybene polgármestere (1990-1998), községi képviselőtestületi tag,

Walczer (Jobbágy) Tünde 1967-ben született Lajosmizsén, angol szakos tanári diplomás, szerző (Álmaimban Amerika, 2009),



Történeti helyszínek, műemlékek

1. Pusztatemplom-rom (4., 6., 11.)
2. Földeáki csárda (rég. városháza, jelenleg Helytörténeti gyűjtemény, 5., 6.)
3. egykori Mizsei csárda, ma rom tanya (8.)
4. egykori Pusztabíró háza, ma magán tanya (6., 9.)
5. egykori Lajos Fogadó, ma rom tanya, ún. Csirke-sarok (8.)
6. Tanyamúzeum (11.)
7. Népi műemlék tanya (12.)
8. egykori Ménfeteleki vasúti megálló (15.)

Kúriák

9. Tarnay Kúria (15.)
10. Ricsovány Kúria (16.)
11. Kónya major (16.)
12. Geréby Kúria (16.)
13. Kláber Kúria (17.)
14. Mizsey Kúria (18.)
15. Pertás Kúria (18.)

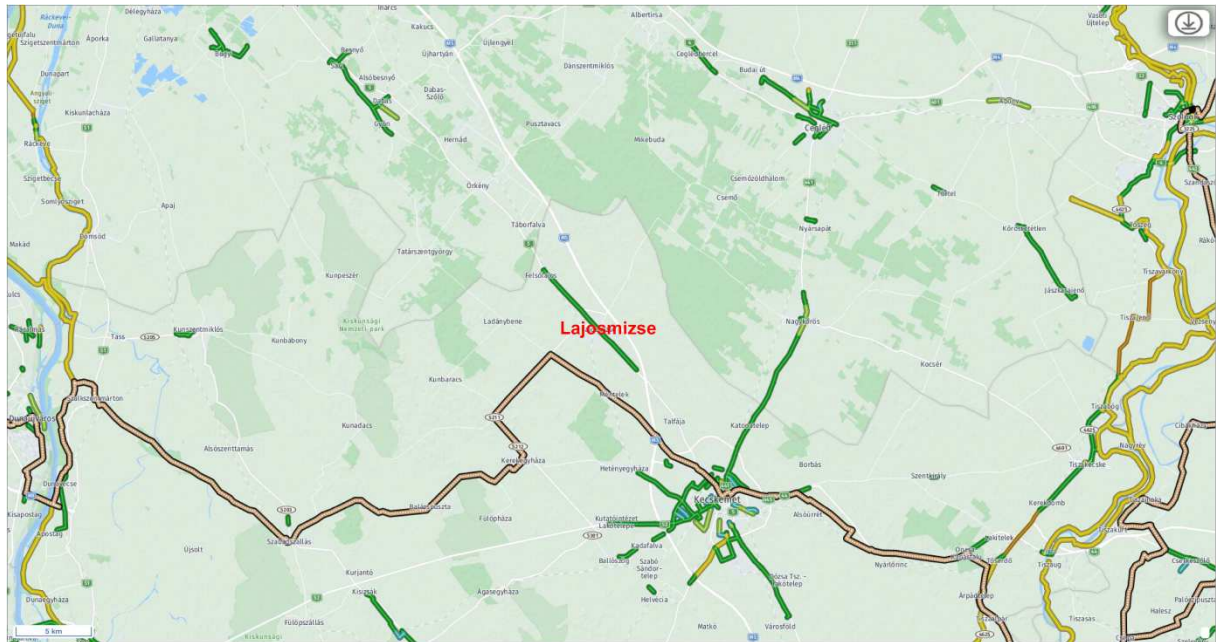
Egykori iskolák

16. Baracsi úti iskola (19.)
17. Szarkási úti iskola (20.)
18. Kulapiteyi iskola (20.)
19. Peltvatói iskola (20.)
20. Pető dűlői iskola (20.)
21. Hármass határi iskola (21.)
22. Gépállomási iskola (22.)
23. Református iskola (21.)
24. Alsólajosi iskola (21.)
25. Szobrosi iskola (22.)

3.2.2 A kerékpáros közlekedés szerepe

A település lakosságának jelentős része használja a kerékpárt napi közlekedése során. Minden korosztályban elterjedt közlekedési eszköz, szinte az év teljes szakaszában jelen vannak közlekedési célú bringázók. A külterületen élő családok is jelentős mértékben közlekednek kerékpárral.

Említésre méltó az ingázók és átutazó kerékpáros turisták száma is. Utóbbiak többsége azonban hosszabb időre nem áll meg Lajosmizsén, úti céljuk leginkább Kecskemét.



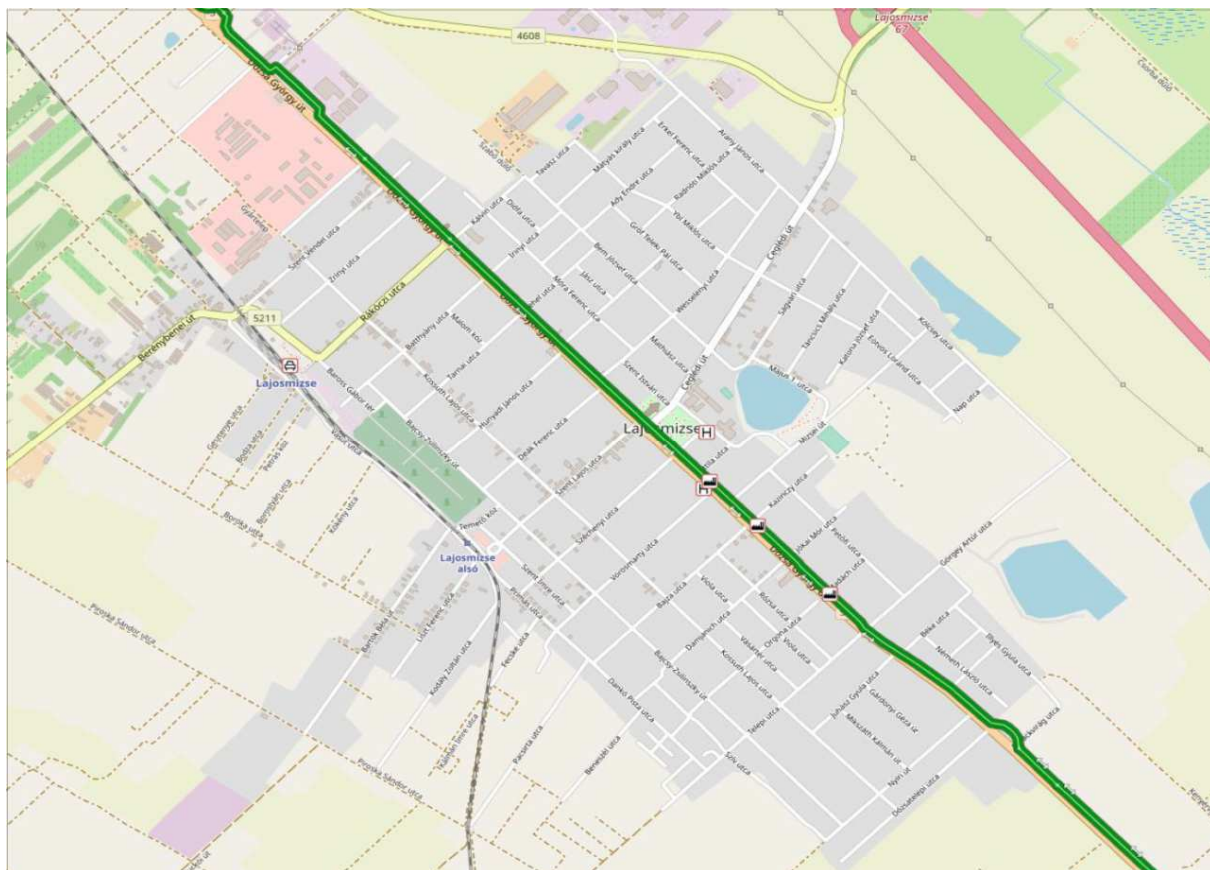
forrás: kenyi.kozut.hu, saját szerkesztés

3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

Lajosmizse külterületi szakaszain az 5. számú főút mentén Budapest felé Felsőlajos, Kecskemét felé közel az M5 autópálya lajosmizsei csomópontja érhető el a régebben kiépítésre került kerékpárúton. Az autópálya kerékpáros keresztezésének megoldása Kecskemét elérésére még nem született meg.

Belterületi részen az 5. számú főút mentén (Dózsa György út) van megfelelő kerékpáros infrastruktúra (elválasztott kerékpárút), amely további lehetőségeket ad a fejlesztésekre, amely a pályázat tárgya.

A település többi utcájának forgalma nem indokolja elválasztott kerékpáros létesítmények kivitelezését, a közterületek megfelelő szélességűek kerékpárforgalmi hálózat kijelölésekor nyomvonal felfestéshez is.



forrás: kenyi.kozut.hu, saját szerkesztés

3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

A település közútjain a gépjárműforgalom nagyságának, a baleseti gócpontoknak, és a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőknek a felmérése megtörtént. A forgalom (nagyság, sebesség, nehézgépjármű arány) és az infrastruktúra jellemzői (szélesség, padka megléte, burkolat állapota stb.):

Burkolatszélesség 6 – 7 méter, padkaszélesség 1 – 1,5 méter. Biztonságos, kényelmes bármilyen célú kerékpározáshoz, de fejlesztés feltétlenül szükséges.

Az alábbi táblázat mutatja be a település közútjainak hosszúságát:

1. táblázat: A település kiépített és kiépítetlen burkolatainak megoszlása

Mutatók	Időszak		
	2019. év	2020. év	2021. év
Önkormányzati kiépített út és köztér hossza (km)	312	312	312
Önkormányzati kiépített út és köztér hosszából a belterületi elsőrendű főutak hossza (km)	-	-	-
Önkormányzati kiépítetlen út és köztér hossza (km)	249,083	249,083	249,083
Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza (km)	8,605	8,605	9,341
Önkormányzati kiépített járda hossza (km)	74,925	74,925	76,001

Önkormányzati kiépítetlen járda hossza (km)	0	0	0
Önkormányzati kiépített út és köztér területe (1000 m²)	305,921	305,921	305,921
Állami közutak hossza (km)	30	30	30
Ebből belterületi állami közutak hossza (km)	5	5	5

Forrás: KSH Területi statisztika, saját szerkesztés 2022.

A vizsgálati terület az 5. számú Budapest – Szeged – Rőske elsőrendű főút menti, meglévő kerékpárút belterületi szakasza (Dózsa György út) és annak 500 méteres vonzáskörzete.

A Magyar Közút Nonprofit ZRt. adatszolgáltatása alapján szerkesztett táblázat az alábbi forgalmi értékeket mutatja a 2017 – 2021. években, az 5. számú Budapest – Szeged – Rőske elsőrendű főút vonatkozásában.

Az elmúlt öt évben az évi átlagos napi forgalom minimum 7000 E/nap fölötti, összes jármű forgalom 6000 j/nap fölötti, az összes személygépkocsi, kisautóbusz és kistehergépkocsi forgalom 5000 j/nap fölötti volt.

Az időszak alatt a forgalom növekedése tapasztalható, amely 2020 – ban a járvány következtében valamelyest visszaesett.

Az 5. számú főút vizsgált szakaszán a kerékpáros forgalom is növekedett, azonban ebben a járműkategóriában is látható a 2020. évi csökkenés.

Forgalmi adatok 2017.

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Évi átlagos napi keresztmetszeti forgalom (ANF E/nap)	Mértékadó óraforgalom	Nehéz motoros forgalom	Összes jármű forgalom (ANF j/nap)	Összes motoros jármű forgalom	Összes autóbusz (egyes és csuklós) forgalom	Összes személygépkocsi és kistgk. forgalom	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár forgalom	Kerékpár forgalom	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató forgalom
5	64 + 385	66 + 467	2 099,0 m	7 211 E/nap	4 485 E/óra	498 j/nap	6 179 j/nap	6 179 j/nap	179 j/nap	5 409 j/nap	73 j/nap	0 j/nap	19 j/nap
5	66 + 467	70 + 145	3 708,0 m	8 790 E/nap	6 384 E/óra	229 j/nap	8 685 j/nap	8 477 j/nap	134 j/nap	8 023 j/nap	121 j/nap	208 j/nap	17 j/nap
5	70 + 145	74 + 036	3 897,0 m	9 302 E/nap	6 071 E/óra	457 j/nap	8 322 j/nap	8 315 j/nap	235 j/nap	7 546 j/nap	99 j/nap	7 j/nap	10 j/nap
4608	20 + 688	27 + 469	6 795,0 m	2 014 E/nap	997 E/óra	218 j/nap	1 633 j/nap	1 625 j/nap	27 j/nap	1 363 j/nap	4 j/nap	8 j/nap	7 j/nap
4608	27 + 469	30 + 117	2 626,0 m	1 988 E/nap	986 E/óra	150 j/nap	1 693 j/nap	1 680 j/nap	9 j/nap	1 460 j/nap	16 j/nap	13 j/nap	14 j/nap
5211	0 + 000	4 + 485	4 485,0 m	2 641 E/nap	1 457 E/óra	158 j/nap	2 352 j/nap	2 315 j/nap	23 j/nap	2 063 j/nap	36 j/nap	37 j/nap	19 j/nap
5211	4 + 485	9 + 578	5 115,0 m	1 506 E/nap	968 E/óra	87 j/nap	1 356 j/nap	1 340 j/nap	6 j/nap	1 225 j/nap	6 j/nap	16 j/nap	4 j/nap

Forgalmi adatok 2018.

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Évi átlagos napi keresztmetszeti forgalom (ANF E/nap)	Mértékadó óraforgalom	Nehéz motoros forgalom	Összes jármű forgalom (ANF j/nap)	Összes motoros jármű forgalom	Összes autóbusz (egyes és csuklós) forgalom	Összes személygépkocsi és kistgk. forgalom	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár forgalom	Kerékpár forgalom	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató forgalom
5	64 + 385	66 + 467	2 099,0 m	7 868 E/nap	708 E/óra	569 j/nap	6 680 j/nap	6 680 j/nap	193 j/nap	5 800 j/nap	79 j/nap	0 j/nap	20 j/nap
5	66 + 467	70 + 145	3 708,0 m	9 466 E/nap	852 E/óra	254 j/nap	9 346 j/nap	9 122 j/nap	145 j/nap	8 620 j/nap	130 j/nap	224 j/nap	19 j/nap
5	70 + 145	74 + 036	3 897,0 m	10 042 E/nap	904 E/óra	497 j/nap	8 970 j/nap	8 962 j/nap	253 j/nap	8 122 j/nap	107 j/nap	8 j/nap	11 j/nap
4608	20 + 728	27 + 550	6 822,0 m	2 079 E/nap	187 E/óra	219 j/nap	1 700 j/nap	1 694 j/nap	30 j/nap	1 431 j/nap	4 j/nap	6 j/nap	8 j/nap
4608	27 + 550	30 + 197	2 625,0 m	2 115 E/nap	190 E/óra	167 j/nap	1 787 j/nap	1 774 j/nap	9 j/nap	1 530 j/nap	17 j/nap	13 j/nap	15 j/nap
5211	0 + 000	4 + 486	4 486,0 m	2 798 E/nap	252 E/óra	174 j/nap	2 476 j/nap	2 437 j/nap	23 j/nap	2 162 j/nap	37 j/nap	39 j/nap	20 j/nap
5211	4 + 486	9 + 578	5 092,0 m	1 595 E/nap	175 E/óra	97 j/nap	1 429 j/nap	1 412 j/nap	7 j/nap	1 284 j/nap	7 j/nap	17 j/nap	4 j/nap

Forgalmi adatok 2019.

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Évi átlagos napi keresztmetszeti forgalom (ANF E/nap)	Mértékadó óraforgalom	Nehéz motoros forgalom	Összes jármű forgalom (ANF j/nap)	Összes motoros jármű forgalom	Összes autóbusz (egyes és csuklós) forgalom	Összes személygépkocsi és kistgk. forgalom	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár forgalom	Kerékpár forgalom	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató forgalom
5	64 + 385	66 + 467	2 099,0 m	7 962 E/nap	717 E/óra	619 j/nap	6 657 j/nap	6 657 j/nap	191 j/nap	5 698 j/nap	78 j/nap	0 j/nap	20 j/nap
5	66 + 467	70 + 145	3 708,0 m	9 359 E/nap	842 E/óra	268 j/nap	9 215 j/nap	8 993 j/nap	144 j/nap	8 466 j/nap	129 j/nap	222 j/nap	18 j/nap
5	70 + 145	74 + 036	3 897,0 m	10 052 E/nap	905 E/óra	529 j/nap	8 888 j/nap	8 880 j/nap	251 j/nap	7 978 j/nap	106 j/nap	8 j/nap	11 j/nap
4608	20 + 728	27 + 550	6 822,0 m	2 059 E/nap	185 E/óra	222 j/nap	1 668 j/nap	1 662 j/nap	23 j/nap	1 394 j/nap	4 j/nap	6 j/nap	8 j/nap
4608	27 + 550	30 + 197	2 625,0 m	2 247 E/nap	202 E/óra	173 j/nap	1 907 j/nap	1 893 j/nap	10 j/nap	1 640 j/nap	18 j/nap	14 j/nap	16 j/nap
5211	0 + 000	4 + 486	4 486,0 m	2 978 E/nap	268 E/óra	180 j/nap	2 644 j/nap	2 603 j/nap	24 j/nap	2 316 j/nap	40 j/nap	41 j/nap	21 j/nap
5211	4 + 486	9 + 578	5 092,0 m	1 699 E/nap	187 E/óra	100 j/nap	1 526 j/nap	1 508 j/nap	7 j/nap	1 376 j/nap	7 j/nap	18 j/nap	4 j/nap

Forgalmi adatok 2020.

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Évi átlagos napi keresztmetszeti forgalom (ANF E/nap)	Mértékadó óraforgalom	Nehéz motoros forgalom	Összes jármű forgalom (ANF j/nap)	Összes motoros jármű forgalom	Összes autóbusz (egyes és csuklós) forgalom	Összes személygépkocsi és kistgk. forgalom	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár forgalom	Kerékpár forgalom	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató forgalom
5	64 + 385	66 + 467	2 099,0 m	7 259 E/nap	653 E/óra	556 j/nap	6 091 j/nap	6 091 j/nap	172 j/nap	5 230 j/nap	70 j/nap	0 j/nap	18 j/nap
5	66 + 467	70 + 145	3 708,0 m	8 426 E/nap	758 E/óra	235 j/nap	8 301 j/nap	8 106 j/nap	126 j/nap	7 643 j/nap	113 j/nap	195 j/nap	16 j/nap
5	70 + 145	74 + 036	3 897,0 m	8 862 E/nap	798 E/óra	454 j/nap	7 861 j/nap	7 854 j/nap	215 j/nap	7 080 j/nap	91 j/nap	7 j/nap	9 j/nap
4608	20 + 728	27 + 550	6 822,0 m	2 061 E/nap	186 E/óra	218 j/nap	1 679 j/nap	1 673 j/nap	23 j/nap	1 411 j/nap	4 j/nap	6 j/nap	7 j/nap
4608	27 + 550	30 + 197	2 625,0 m	1 961 E/nap	176 E/óra	162 j/nap	1 642 j/nap	1 630 j/nap	8 j/nap	1 396 j/nap	14 j/nap	12 j/nap	14 j/nap
5211	0 + 000	4 + 486	4 486,0 m	2 581 E/nap	232 E/óra	167 j/nap	2 267 j/nap	2 232 j/nap	21 j/nap	1 972 j/nap	32 j/nap	35 j/nap	18 j/nap
5211	4 + 486	9 + 578	5 092,0 m	1 472 E/nap	162 E/óra	94 j/nap	1 309 j/nap	1 294 j/nap	6 j/nap	1 171 j/nap	6 j/nap	15 j/nap	3 j/nap

Forgalmi adatok 2021.

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Évi átlagos napi keresztmetszeti forgalom (ANF E/nap)	Mértékadó óraforgalom	Nehéz motoros forgalom	Összes jármű forgalom (ANF j/nap)	Összes motoros jármű forgalom	Összes autóbusz (egyes és csuklós) forgalom	Összes személygépkocsi és kistgk. forgalom	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár forgalom	Kerékpár forgalom	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató forgalom
5	64 + 385	66 + 467	2 099,0 m	8 436 E/nap	759 E/óra	656 j/nap	7 051 j/nap	7 051 j/nap	203 j/nap	6 035 j/nap	83 j/nap	0 j/nap	21 j/nap
5	66 + 467	70 + 145	3 708,0 m	9 613 E/nap	865 E/óra	275 j/nap	9 466 j/nap	9 238 j/nap	147 j/nap	8 695 j/nap	133 j/nap	228 j/nap	19 j/nap
5	70 + 145	74 + 036	3 897,0 m	10 008 E/nap	901 E/óra	527 j/nap	8 846 j/nap	8 838 j/nap	250 j/nap	7 940 j/nap	105 j/nap	8 j/nap	11 j/nap
4608	20 + 728	27 + 550	6 822,0 m	2 326 E/nap	209 E/óra	260 j/nap	1 866 j/nap	1 859 j/nap	23 j/nap	1 546 j/nap	4 j/nap	7 j/nap	8 j/nap
4608	27 + 550	30 + 197	2 625,0 m	2 267 E/nap	204 E/óra	184 j/nap	1 904 j/nap	1 890 j/nap	9 j/nap	1 623 j/nap	17 j/nap	14 j/nap	16 j/nap
5211	0 + 000	4 + 486	4 486,0 m	2 985 E/nap	269 E/óra	189 j/nap	2 631 j/nap	2 589 j/nap	21 j/nap	2 293 j/nap	37 j/nap	42 j/nap	21 j/nap
5211	4 + 486	9 + 578	5 092,0 m	1 705 E/nap	188 E/óra	107 j/nap	1 518 j/nap	1 500 j/nap	6 j/nap	1 361 j/nap	6 j/nap	18 j/nap	4 j/nap

forrás: Magyar Közút Nonprofit ZRt., saját szerkesztés

Baleseti statisztika:

A nyomvonalon az 5. számú főúton az elmúlt öt évben a személyi sérüléssel járó balesetek száma 14 volt hivatalosan. Ebben a 14 esetben kerékpáros közlekedő volt a sérült. A balesetek oka a közlekedő gépjárművek KRESZ szabályainak be nem tartása volt.

2. táblázat: A településen történt kerékpáros balesetek bemutatása (2017-2021)

Mutatók (eset)	Időszak				
	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év	2021. év
Kerékpár által okozott balesetek száma	2	2	3	4	3

forrás: KSH Területi statisztika, saját szerkesztés 2022.

Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei:

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények megfelelőek Lajosmizsén. Korszerűsítésükre természetesen szükség van és nyomvonalak is kiépíthetők.

Új létesítmények típusának kötöttségei (jármű és/vagy gyalogos forgalomtól szétválasztás lehetőségei):

Mivel az elválasztott kerékpárút már régóta használatban van az 5. számú főúton, nincs szükség a meglévő útburkolaton zárt kerékpársáv kijelölésére. A mellékágakon átgondolható az útburkolatok két szélén kerékpáros nyom kijelölése. Megvalósítása olcsó és jelentős a figyelemkeltő hatása. Új létesítmény külterületen a kerékpárút kivitelezésének folytatása Kecskemét felé, illetve az autópálya átvezetés megoldása lehet.

Jelen esetben új létesítmények az 5. számú főúttal párhuzamosan haladó kerékpárforgalmi létesítményen az infrastruktúra – fejlesztés, korszerűsítés eszközei lesznek.

A kerékpárosokra vonatkozó **behajtási és kanyarodási tilalmak** feloldásának lehetőségei (pl. egyirányú utcák megnyitása):

A központ mielőbbi elérése érdekében lehetővé kell tenni a kerékpáros ellenirányú behajtást mert az utcák paraméterei és a forgalom nagysága lehetővé teszik ezt. Kerékpáros nyom, tábla, napelemmel működtetett fényjelzés létesítésével kombinálva célszerű alkalmazni. Lényeg a táblázás, figyelemfelkeltő jelzések kihelyezése.

Korlátozott sebességű ill. csillapított forgalmú területek (korlátozott sebességű övezet, lakó – pihenő övezet, egyéb forgalomcsillapítás) létrehozásának vagy kiterjesztésének lehetőségei:

Lajosmizsén a sűrűn lakott területeken sem célszerű a korlátozott sebességű övezeteket kiszabályozni, az időszakos forgalom nagysága sem indokolja.

Helyette célszerűbb lehet egy jól látható, különféle – horizontális és vertikális (vízszintes és függőleges) kerékpáros és autós számára is minden helyzetben érzékelhető – módokkal jelzett nyom megvalósítása. Nem feltétlenül szükséges mindig külön kerékpársávban gondolkodni. Felülvizsgálhatók a vasúti (elhagyott) nyomvonalak is.

A **parkolási rend** átalakításának lehetőségei (pl. derékszögű helyett halszálkás, párhuzamos parkolás melletti kerékpársáv stb.):

Célszerű a kerékpár sávokkal, illetve kerékpáros nyommal kijelölésre kerülő útszakaszokon a derékszögű parkolási rendet átalakítani kis költséggel (burkolatjel átfestéssel) halszálkássá. Lehetőleg kerékpár sáv létesítése esetén csak párhuzamos parkoló sáv maradjon, illetve épüljön.

Parkolás és **áruszállítás, árufeltöltés** konfliktushelyeinek a felmérése:

A gépjárművek számára a parkolási helyek, parkoló zónák már kialakultak a településen. Helyi tapasztalatok alapján nem szükséges ezeken változtatni. Az áruházak, bevásárló helyek áruszállítását, árufeltöltését az üzletnek saját területén belül kell biztosítani, a közforgalom minimális zavarásával. Kerékpárforgalmi létesítményeket, sávokat a teherautók lehetőleg egy ponton, merőlegesen keresztezzenek.

A **baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások** megszüntetésének megoldási lehetőségei:

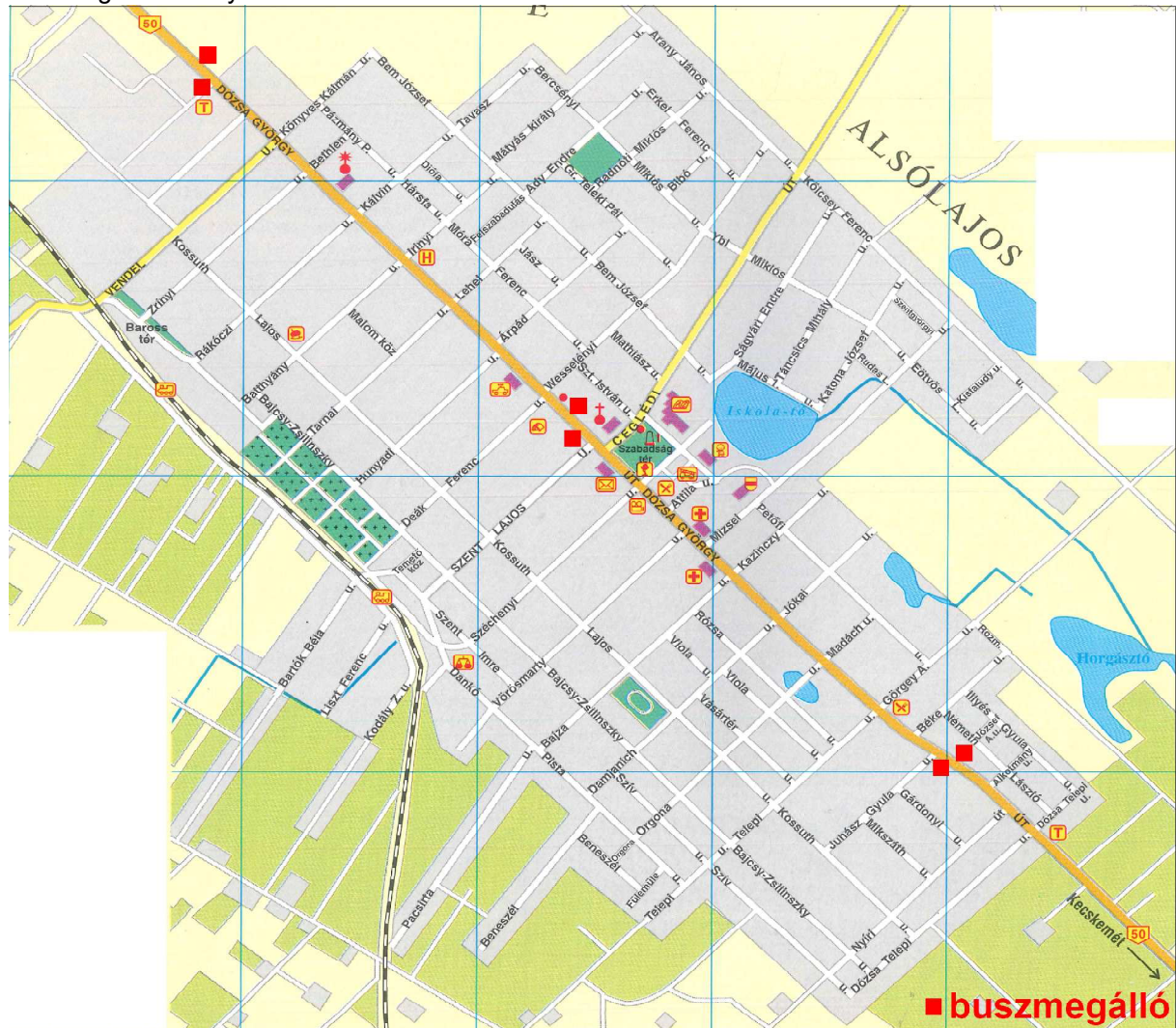
Lajosmizse területén a meglévőkön kívül nem szükséges több ponton körforgalmat építeni a jelenlegi osztályozó sávos három, négyágú kereszteződések megfelelőek.

Kerékpárparkolás, multimodalitás:

Önkormányzati intézmények, nagyobb bevásárló központok, orvosi rendelő és gyógyszertárak előtt a kerékpárok elhelyezése biztosított, de természetesen ezen a helyzeten mindig lehet javítani és kell is. Tetővel ellátott kerékpártároló felület nagyobb bevásárló központoknál van kiépítve a településen. Távolsági buszmegállóhelyeknél létesítésük erősen javasolt.

Kerékpáros pihenőhelyek, amelyek feltétlenül szükségesek, nincsenek a településen. A főút belterületi szakaszán legalább egy helyen kijelölésre kell kerülnie! A közút szabályozási szélessége elegendő helyet biztosít bárhol pihenőhely kialakítására, amellyel a lelki komfortérzet nő.

Buszmegállók elhelyezkedése



Kerékpározási igények bemutatása:

A kerékpárosok biztonságát elősegítő beruházásokra kettős célból van igény: egyrészt fontos, hogy Lajosmizse közlekedési rendszere fejlődjön, korszerűsödjön. A közlekedési rendszer kiépítettsége egy település gazdasági és társadalmi fejlődésének alapja. Ebben az önkormányzatnak kell irányító szerepet vállalnia és a kerékpárosok illetve minden egyéb közlekedő (gyalogosok és autósok) közötti konfliktus helyzetek csökkentését, a balesetek elkerülését kell szem előtt tartania, ennek érdekében intézkedéseket tennie.

Másrészt egyéni életminőség javulás érhető el a településen azzal, hogy növekszik a testmozgással töltött idő a kerékpárt használva. A biciklizés jótékony élettani hatásait számos kutatás is bebizonyította.

A Lajosmizsén közlekedők az alábbi három céllal indulnak el:

1. Hivatásforgalmi kerékpározási igénnyel, mert a napi ingázás során gyors és hatékony közlekedési eszköz.

2. Sokan szabadidő hasznos eltöltése céljából hosszabb távolságokat is megtesznek.
3. Inkább hétvégén, jobb időben jelennek meg a sport célú kerékpározók, turisták.

Kerékpáros forgalom becslése a nyomvonalon:

Lajosmizsén minden háztartásnak van legalább egy – két kerékpárja és rendszeresen használja.

Összhangban a Kerékpározás útjai II. kézikönyv 10.5.3. pontjával a várható felhasználók becslését az alábbi két módszertan alapján végeztük és az alábbi két mutatót hoztuk létre.

„A potenciális felhasználók száma megegyezik a megépítendő kerékpárforgalmi létesítmények révén a létrejövő kerékpárforgalmi hálózat által érintett terület lakosságszámával, a megépítendő létesítménytől számított 7 km sugarú körön belül.” A nyomvonal 7 km – es vonzáskörzetébe teljes Lajosmizse beletartozik 12201 fős lakossággal. A potenciális felhasználók száma így a település lakossága 12201 fő.

„A várható felhasználói szám egyszerűsített kiszámítása a potenciális felhasználói szám kerékpáros közlekedés arányával történő felszorzásával kapható meg.” „Amennyiben nincs megbízható adat a településre vagy térségre vonatkozóan, akkor vidéki települések esetében 20% - os felhasználói aránnyal kell számolni.”

Ez alapján, ha figyelembe vesszük, hogy a környékről érkező átutazók is használhatják az utat, a várható felhasználói szám és forgalom 12201 fő 20%-os átlagos kihasználtságot feltételezve.

3. táblázat: Várható forgalom becslése

Várható kerékpáros forgalom becslése:	
Lajosmizsei lakosok száma:	12.201 fő
ebből a potenciális használók (20%)	2.440 fő
Várható turista forgalom:	vendégéjszakák száma 3200 fő
Becsült felhasználók összesen:	2.440 fő/év

Forrás: saját számítások alapján saját szerkesztés 2022.

Nyomvonal bemutatása

A tervezési terület az 5. számú elsőrendű főút mentén Lajosmizse belterületi szakaszán kiválóan elkészült elválasztott kerékpárút korszerűsítése.



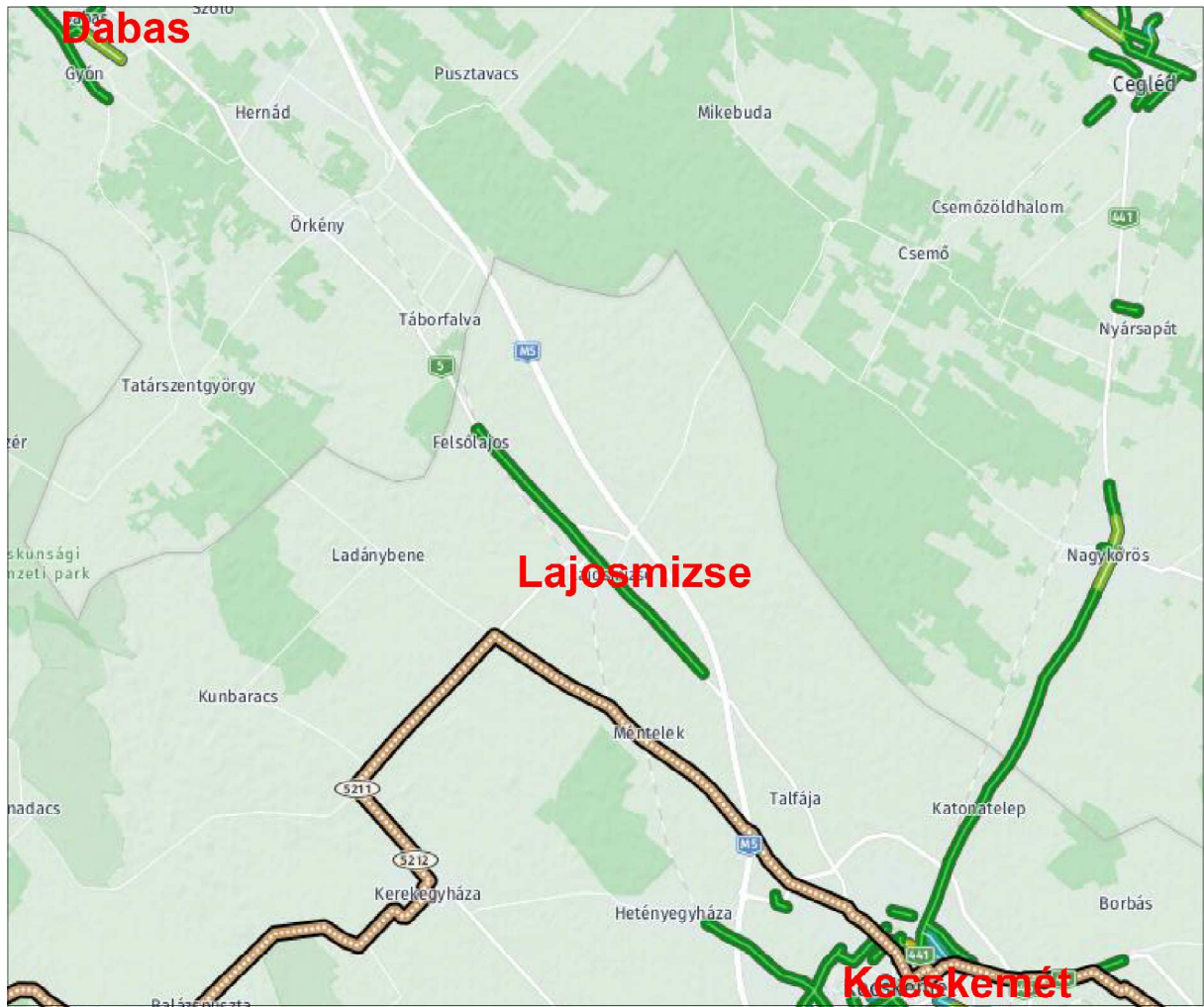
Forrás: GoogleEarth, saját szerkesztés

3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmény régen elkészült, megfelelő állapotú, megfelel a jogszabályi és műszaki követelményeknek. Fejlesztése természetesen mindig célszerű, de a térségben elsőbrendű cél lenne új kerékpárforgalmi létesítmények létesítése a meglévőket összekötve. Lajosmizse mérete és domborzati adottságai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek.

Külterületi szakaszon Budapest felé az 5. számú főúton, elválasztott kerékpárúton is van lehetőség eljutni egészen Felsőlajosig, legközelebb Dabason van kiépített kerékpárút.

Kecskemét felé az autópálya keresztezése előtt pár száz méterrel szűnik meg kerékpárút. A megyeszékhelyhez való kerékpáros kapcsolódáshoz meg kell oldani az autópályánál az átvezetést.



forrás: kenyi.kozut.hu, saját szerkesztés

Gyalog – és kerékpárút:

A Dózsa György úti szétválasztott kerékpárút mellett további, gyalogos és kerékpáros közlekedésre alkalmas út és kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú területnek minősül tulajdonképpen a település minden utcája. A forgalomvonzó létesítmények kiválóan megközelíthetők.

A többi utcában a közlekedés résztvevői a közúti forgalommal közös felületen haladnak a KRESZ szabályainak megfelelően.

Az aszfalt burkolatú felületek mellett a kétoldali járdák is kiépítésre kerültek, megfelelően karbantartottak.

Meglévő kerékpártárolók

A város forgalomvonzó létesítményeinek többségénél megfelelő számú kerékpártároló áll rendelkezésre (központi buszmegálló, általános iskola, művelődési ház, önkormányzati

hivatal, egészségügyi intézmény), néhány helyen a kerékpárok fedett elhelyezése is meg van megoldva. A jövőben cél minél több kialakítása, előnyben részesítése.

Felújítási, vagy bővítési igény az alábbi intézmények tárolóinál mutatkozik: egyes óvodák, temető.

Lajosmizsén több pályázati projekt is megvalósult mely esetében további kerékpártárolók lettek kihelyezve (központi buszvárónál, önkormányzati hivatalnál, Központi Parkban, Iskola-tó partján, Piactéren, Dózsa György út központi szakaszán).

Általánosságban 1 – 2 kerékpár tárolására alkalmas korlátszerű támasztékok szolgálnak kerékpártárolás céljára, ami kevesebb kerékpár elhelyezését teszi lehetővé, mint az első kerék megtámasztására alkalmas típusok. Néhol előfordul, hogy helyhiány miatt a kerékpárokat az épület falához, vagy a kerítéshez támasztják, ami sem az épület, sem a kerítés állagának nem tesz jót, illetve a kerékpárok biztonságos lezárását sem teszik lehetővé.

Sajnos Lajosmizsén is jellemző a kerékpárlopás. Sokszor a lopások kiváltó oka az, hogy nincs elegendő és megfelelő hely, ahova biztonsággal és kényelmesen le lehetne zárni a kerékpárokat. Lajosmizse Város Önkormányzata évről évre törekszik a megrongálódott kerékpártárolókat cserélni, és igény szerint többet telepíteni. Sajnos a magánkézben lévő létesítményekre nincs ráhatása az önkormányzatnak (pl.: üzletek, piactér). A kerékpárlopások száma térfelügyelő kamerák, rendszerek kiépítésével csökkenthető.

3.3.3 Értékelés és problématerkép

A belterületi és külterületi utakon nem okoz gondot a kerékpározás, a biztonságos szétválasztott közlekedés megvalósításával sokan használják az eszközt.

A meglévő szakaszok összekötését azonban el kell végezni, új kerékpárutakat kell építeni. Az 5. számú főút mellett önálló nyomvonalon kell a kerékpárutat megvalósítani. Az egyirányú utakon engedélyezni kell az ellenirányú kerékpáros forgalmat legalább a centrum felé vezető irányban. Kerülni kell a merőleges beállású parkolóhelyek létesítését, a meglévőket át kell alakítani halszájkás beállításúra.

Mindenképpen szükséges a nagyobb forgalomvonzó létesítményeknél (átnézeti rajzon kerültek ábrázolásra) a biztonságos, fedett kerékpártárolási lehetőségek számának növelése.

A pályázat keretében a Dózsa György úton meglévő belterületi szakasz korszerűsítését, fejlesztését kell elvégezni infrastruktúra bővítéssel: fedett pihenő(k) kialakításával, kerékpártartó, szemetes, információs táblák, napelemes pad – mobiltelefon – töltő pont elhelyezésével, kerékpár – szereléshez szükséges szerszámok megfelelő kihelyezésével, zöldfelület fejlesztéssel és egyéb innovatív elemek megvalósításával.

Cél a meglévő kerékpárút komfortosabbá tétele. A forgalom nagysága nem indokolja, mégis egy nyomvonal, egy kerékpáros nyom, körút felfestése színesíti a településképet.

3.4 Közbringa

Közbringa – rendszer a projektnek nem része, emellett a településen nem működik. Nem javasolt kiépítése, tekintettel arra, hogy a lakosság körében mindenki saját tulajdonú kerékpárral közlekedik, a turisztikai látogatószám pedig nem indokolja a bevezetését.

A turistáknak legközelebb Kecskeméten van lehetősége kerékpárt kölcsönözni.

3.5 Szervezeti-működési háttér

Fejlesztésért, üzemeltetésért felelős szervezet bemutatása Lajosmizsén: a településen a közterületek és az utak karbantartását Lajosmizse Város Önkormányzata saját műszaki csoportja, illetve egyedi megrendelések alapján külső vállalkozások végzik.

A fejlesztés fenntartásáért, üzemeltetéséért az önkormányzat Parkfenntartási Csoportjafelel. Telephelyük 6050 Lajosmizse, Attila utca 2. alatt található. Állandó személyi állomány 2022 – ben 10 fő: 1 fő csoportvezető, 9 fő parkgondozó. Esetenként közmunkaprogram keretében foglalkoztatottak is növelik a statisztikai létszámot.

Parkfenntartási Csoport gépállománya 2022 – ben:

- 1 db ZOOMLION gyártmányú RK40-A típusú traktor
- 1 db BELORUSZ gyártmányú MTZ82MK típusú traktor
- 1 db HIDROMEK gyártmányú HMK 102s típusú gép
- 1 db MTZ gyártmányú 1025 típusú traktor
- 1 db VLAGYIMIREC gyártmányú T-25-A-03-L típusú traktor
- 1 db MULTICAR-IFA gyártmányú M 25 01-19 2 típusú gépjármű
- 1 db Tolólap T 25 traktorhoz
- 1 db Tárca (félig függesztett, nehéz)
- 1 db Hótoló GardenGo SP200
- 1 db Szárzúzó GardenGo TMC-180
- 1 db Padkakasza GardenGo
- 1 db Pótkocsi magasítóval Bicchi BRT555
- 1 db Billenőplatós pótkocsi
- 1 db Önjáró fűnyíró traktor Kawasaki

Kerékpáros fejlesztésekre és üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása Lajosmizsén:

Lajosmizse Város Önkormányzatának 2022. évi költségvetése kiterjed az általa fenntartott intézményekre: Óvoda és Bölcsőde (oktatás), Városi Könyvtár és Művelődési ház (kultúra), Polgármesteri Hivatal (igazgatás) és a város egyéb nem intézményi szinten ellátott feladatainak finanszírozására.

Egyik kiemelkedő önkormányzati feladatcsoport a városgazdálkodás, amely a következő alábbiakban részletezett feladatokat látja el az alábbi költségvonzattal:

4. táblázat: Lajosmizse városgazdálkodási feladatainak költségvonzata

Feladat	Ft
Park fenntartás	48 026 975
Városgazdálkodás	17 493 231
Köztemető	2 690 500
Közutak fenntartása, üzemeltetése	44 644 451
Szennyvízcsatorna üzemeltetése	12 724 941
Víztermelés, kezelés, ellátás	10 616 132
Közvilágítás	30 698 155
Közfoglalkoztatás	12 004 113
Csapadékvíz	171 377
Lakóingatlanok kiadása	650 629
Piac kiadásai	5 947 487
Egyéb önkormányzati ingatlanok kiadásai	47 648 911
Vásár kiadásai	4 970 234
Összesen:	238 287 136

forrás: önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés, 2022.

A városgazdálkodási célokat és feladatokat minden évben több felújítási és beruházási projekt segíti elő, ebből 2022. évre néhány a szakterülettel összefüggő kiemelt beruházás a következő. Önkormányzati, saját beruházások (támogatások nélkül):

Piactéri zöldterület locsolásához fúrt kút létesítése (szivattyúval, aknával, villanybekötéssel)	1 200 000
EGYSZI ügyeleti bejáró térburkolattal, vízelvezetéssel történő fejlesztése	6 534 077
Mizsei utcai járda továbbépítése az új bölcsődéhez	10 181 774
Bánk Bán utcában szilárd burkolatú útépítése	17 999 999
Városház tér füves részének csapadékvíz elvezetése	1 078 000
elektromos tricikli beszerzése	658 268
Jókai utca stabilizálásához útalaphoz anyag biztosítása	2 108 200

MEGVALÓSÍTÁS ALATT LÉVŐ PÁLYÁZATOK (2022.12.14.)

Beruházás megnevezése: Környezettudatos közterület- és közösségi terek fejlesztése

Lajosmizsén

Pályázat azonosító száma: TOP_PLUSZ-1.2.1-21-BK1-2022-00023

Fejlesztés költsége: 845.000.000,- Ft

Támogatás intenzitása: 100%

Kivitelezés várható befejezése: 2025. december 31.

Fejlesztés leírása:

Jelen projekt komplex projekt megvalósulására irányul, mely tartalmazza a Zöld város projekt II. ütemének folytatását, vagyis cél a belváros és tágabb környezetének meghatározó közterületeinek megújulása, az 5. sz. főút melletti kerékpárút fejlesztése, a művelődési ház színháztermének felújítása. A fejlesztés eredményeként 10.000 m² zöldfelület újul meg.

Meglévő belterületi kerékpárút rekonstrukciója

A meglévő kerékpárút az 5-ös számú főút szelvényezés szerinti bal oldalán húzódik; Önkormányzati kezelésben ennek a lakott területen belüli szakasza van. A belterületi szakasz kb. 2,8 km hosszú. Ennek állapota változó, a burkolat sok helyen leromlott, az út melletti területek szintjei nem megfelelőek, ezért a vízvezetés is sok helyen megoldatlan. A rekonstrukció során törekedni kell a komplex felújításra: a burkolat cseréje, pótlása mellett - ami kb. 2,3 km hosszon indokolt, kb. 2 m szélességben -, a vízvezetés megoldására és a zöldfelületek felújítására, pótlására.

Eredeti Zöld Város terv szerint: Központi park, elmaradt keresztirányú sétányok burkolása

Az elmaradt beruházási elemek közül burkolattal el kell látni azokat a sétányszakaszokat, ahol ezt a forgalom indokolja, és burkolással, vagy más módon rendezni kell a többi sétányszakaszt is.

Szabadság téri társasházak és park közötti burkolatkorrekció, központi területen parkolók kialakítása

Jelenleg a társasházak előtt merőleges beállású parkolóhelyek vannak, a park oldalában készült murva szóráson párhuzamos leállítás alakult ki, de rendezetlen a közterület és városkép. A burkolatok korrekciójával, kiegészítésével, a helyes közlekedés, parkolás felfestésével kb. 30 db, azaz kb. + 20 parkolóhely alakítható ki.

Dózsa György út melletti területekről általában

A spontán kialakult parkolók kiszorították a központi területekről a zöldfelületet, helyenként nehezítve, ellehetetlenítve a kerékpáros, illetve gyalogos forgalmat. A kerékpáros és gyalogos forgalom a jelenlegi keskeny járdán egymást zavaró használati mód, amin a burkolat differenciált bővítésével mindenképpen szükséges javítani. Ezen túl a kapubehajtók is rendezendők. A számos helyen hiányzó platánok pótlását meg kell vizsgálni, ha kertészeti vélemény alapján lehetséges a pótlásuk, úgy indokolt a fasor kiegészítésére törekedni. A fenti folyamatok az 5-ös főút meglévő árokrendszerét is érintették, sok helyen megszüntetve

azt, illetve a burkolásokkal tovább szűkült a csapadékvíz elsikkadásának lehetősége. A burkolatok visszabontásával, zöldfelületek visszaállításával a csapadékvíz szikkasztás feltételei javulnak. Ahol lehetséges, törekedni kell a zöldfelületek alatt szivárgómezők létesítésére, azaz a csapadékvíz helyben tartására. Ezzel egyidejűleg meg kell vizsgálni a főút melletti épületekről a közterületre érkező csapadékvíz kezelésének módját is.

Béke lakótelepi játszótér

A régóta fejlesztésre váró játszótér parkosítása, játszóelemekkel való felszerelése indokolt.

Radnóti téri játszótér

A régóta fejlesztésre váró játszótér parkosítása, játszóelemekkel való felszerelése indokolt.

Extrém sport lehetőség

Az extrém sportok szóba jöhető fajtái: skatepark, pumpapálya. A megfelelő sport- és hozzá való pályafajta, továbbá a végleges helyszín kiválasztása további mérlegelést, lakossági egyeztetést igényel.

Futópálya

Visszatérő lakossági igény a burkolt futópálya.

ÚTÉPÍTÉS: Kodály Zoltán utca

Meglévő földút szilárd burkolattal történő ellátása tervezett, tekintve, hogy jelentős forgalmú városrész közlekedésfejlesztéséhez elengedhetetlen a fejlesztés.

Művelődési Ház Színházterem felújítás II. üteme

A színházterem belső helyiségeinek felújítása szükséges, többek között:

- akadálymentes ülőhelyek kialakítása,
- új falburkolat kialakítása,
- színpad nézőtér felőli feljárataitok új fa szerkezetű lépcsőkkel való kialakítása,
- szellőztető berendezés kiépítése,
- A színpad területének növelése és jobb kihasználhatósága érdekében a színpad mögötti és körüli területek átalakítása.

Beruházás megnevezése: Lajosmizse város külterületi helyi közútjainak fejlesztése

Pályázat azonosító száma: VP6-7.2.1.1-213306954305

Fejlesztés költsége: 845.000.000,- Ft

Támogatás intenzitása:95%

Kivitelezés várható befejezése: 2024. április 30.

Fejlesztés leírása:

A beruházás során Lajosmizse Város Önkormányzata tulajdonában lévő külterületi útszakaszok felújítása történik. Az építés nem engedélyköteles tevékenység. Az érintett útszakaszok Lajosmizsétől északra találhatók, főként mezőgazdasági célú, jelenleg kopott aszfaltburkolattal ellátott útszakaszok. Megvalósítás helyszínei: Lajosmizse 0320 hrsz. és 0343 hrsz. Jelen projekt keretében az útszakaszok 5 cm AC-16 jelű aszfaltréteget kapnak a korábbi aszfaltréteg marása után, padkarendezéssel és kétoldali árokkal. Jelenleg meglévő útburkolat az 1980-90-es évek fordulóján épült aszfalt. Az állapotuk nagyon leromlott, kátyús, jelentősen kopott felületűek. Egyik útszakasz esetében sem látható szikkasztó árok, illetve rendezett padka. A beruházás részeként mindkét útszakasz 5 cm vastagságú AC-16 jelű aszfaltréteget kap, a jelenlegi aszfalt marása után. A 0343 hrsz szakasz egyoldali 2% eséssel fog rendelkezni, míg a 0320 hrsz útszakasz kétoldali 2%-os eséssel. A 0343 útszakasz koronaszélessége 6 m, útburkolat szélessége 4 m. A 0320 hrsz útszakasz koronaszélessége 7 m, útburkolat szélessége 5 m. Mindkét útszakasz 1-1,2 méter padkával lesz ellátva 5%-os oldaleséssel. Az útszakaszok mellett kiépítésre kerül mindkét oldalon szikkasztó jellegű rézsűalakú (6/4 részűhajlású) földárok. A fejlesztés - útburkolati felújítás lévén- építési engedélyhez nem kötött tevékenység, a projekt vízjogi létesítési engedélyhez szükséges tevékenységet nem tartalmaz. A projekt eredményeként lehetővé válik az alapvető szolgáltatások könnyebb elérése, ezáltal ez a vidéki térség gazdasága fellendül.

Kerékpáros fejlesztésekre és üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása:

A kerékpárút fejlesztéseit minden esetben pályázati támogatások mellett oldja és oldotta meg az Önkormányzat. Az üzemeltetésre rendelkezésre álló költségvetési keret egyrészt a közmunka programok személyi jellegű és dologi ráfordításai között található, másrészt az önkormányzat éves költségvetésében meghatározottak szerint a közterület fenntartás és közutak üzemeltetése kormányzati funkciókódon történik.

5. táblázat: Személyi támogatások 2021. évben Lajosmizsén

Hosszabb időtartamú közfoglalkoztatás	16 fő 6 órás foglalkoztatásban	1 fő garantált közfogis bérrel 79.916 Ft/fő/hó 1 fő Munkavezető 67.279 Ft/fő/hó 1 fő 8 órás bérrel 81.530 Ft/fő/hó 13 fő közfogis bér 61.148 Ft/fő/hó	2019.10.01- 2020.02.28.	Bér + járulécai 70% támogatás 3.896.270 Ft Saját forrás: 1.669.795 Ft
Hosszabb időtartamú közfoglalkoztatás	14 fő 6 órás foglalkoztatásban 5 fő 8 órás foglalkoztatásban	1 fő 6 órás garantált bérrel 79.916 Ft/fő/hó 1 fő Munkavezető 8 órás 67.279 Ft/fő/hó 4 fő 8 órás bérrel 81.530 Ft/fő/hó 13 fő 6 órás közfogis bér 61.148 Ft/fő/hó	2020.03.01- 2021.02.28.	Bér + járulécai 70% támogatás 17.609.027 Ft Saját forrás: 5.052.864 Ft közvetlen-és anyagköltségekhez 765.911 Ft támogatás (munkaruha és egyéni védőeszköz elszámolva 2020. júniusban)
Hosszabb időtartamú közfoglalkoztatás	1 fő 8 órás foglalkoztatásban	1 fő 8 órás bérrel 81.530 Ft/fő/hó	2020.05.18- 2021.02.28.	Bér + járulécai 70% támogatás 881.197 Ft Saját forrás: 252.057 Ft közvetlen-és anyagköltségekhez 41.000. Ft támogatás (munkaruha és egyéni védőeszköz elszámolva 2020. júniusban)
Hosszabb időtartamú közfoglalkoztatás	18 fő 6-8 órás foglalkoztatásban	1 fő Munkavezető 8 órás bérrel 93.525- Ft/fő/hó 7 fő 8 órás bérrel 85.000 Ft/fő/hó 10 fő 6 órás bérrel 63.750 Ft/fő/hó	2021.03.01- 2022.02.28.	Bér + járulécai 80% támogatás 13.716.456 Ft Saját forrás: 3.429.132 Ft

forrás: önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés, 2022.

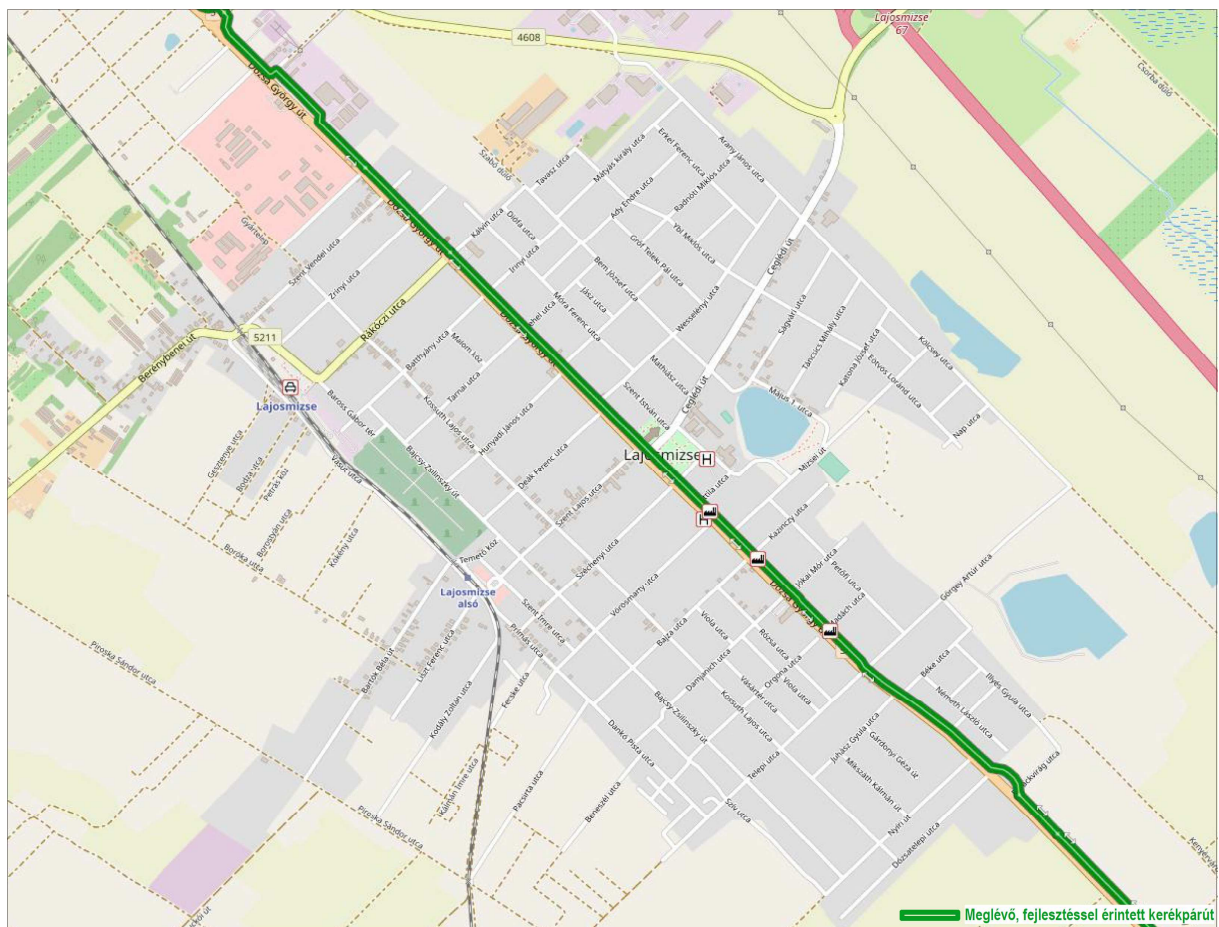
A kerékpáros közlekedés, illetve kerékpáros turizmus témájában aktív helyi és országos civil szervezetek és tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése:

Lajosmizsén egyelőre helyi, kifejezetten csak kerékpáros civil szervezet nincs, azonban a Lajosmizsei Városszépítő Egyesület, valamint a közintézmények működését segítő alapítványok és a Lajosmizséért Közalapítvány aktívan vesznek részt a környezettudatos nevelés elősegítésében, a közösségépítésben, a közösség szemléletmódjának fejlesztésében, gyermek szabadidős programok szervezésében, a város önképének, arculatának fejlesztésében.

Elmondható, hogy Lajosmizse Város Önkormányzata szinte minden fent nevezett foglalkoztatási programra jelentkezik, legfőképpen a közutak, közterületek, egyéb létesítmények és intézmények karbantartására.

3.6 A fejlesztési terület kijelölése

A fejlesztési terület az 5. számú főút lajosmizsei, belterületi, Dózsa György úti meglévő kerékpárút szakasza.



forrás: kenyi.hu, saját szerkesztés

4 A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1 Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz

Országos dokumentumok, melyek célkitűzéseivel összeegyeztethető az 5. számú főúton meglévő kerékpárút belterületi szakaszának korszerűsítése, fejlesztése.

1. *Nemzeti Kerékpáros Konceptióban* definiált célkitűzés, hogy a konvergencia program végén „a kerékpározás legyen az egyik legkedveltebb közlekedési, turisztikai, rekreációs és sporteszköz, a kerékpározáshoz kapcsolódó tevékenységek pedig a fenntartható gazdaságfejlesztés egyik kiemelt pillérévé váljanak” (NKK 1. oldal).

A tervezett fejlesztéssel lehetővé válik a településen a kerékpárral közlekedők igényeinek hatékonyabb kielégítése, ezzel is hozzájárulva a fenntartható közlekedési módok népszerűségének fokozásához.

1. *A Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv 2.2. fejezetében* definiált idevágó célkitűzések: „A kerékpáros közlekedés motiváció alapján lehet közlekedési és szabadidős célú. A közlekedési, napi rendszerességű kerékpárhasználat esetében a kerékpár, mint közlekedési eszköz jelenik meg. A közlekedési kerékpározás célpontja a munkába, iskolába járás vagy bevásárlás. Ebben az esetben a kerékpárosok számára az eljutási idő fontos szempont. Szabadidős kerékpározásban részt vesznek a kerékpáros turisták, sportolási célból kerékpározók, illetve azok a gyermekek is, akik otthonuk közelében használják kerékpárjukat szabadidős célból. Az előbbi helyváltoztatási célok szerinti igényeknek megfelelően a kijelölt kerékpáros nyomvonalaknak eltérő szolgáltatási szintet kell biztosítaniuk”.

A fejlesztés inkább a szabadidős célú kerékpározást erősíti, de a helyben élőket is szolgálja, a biztonság mellett kényelmesebbé válik a munkába járók, ingázók, iskolások, bevásárlók kerékpáros közlekedése.

2. A fejlesztés nyomvonala a *Kerékpározás Útjai II.* „A hálózat tervezés szempontjai” fejezetében meghatározott alapkövetelményeknek megfelelően került kijelölésre.

„Alapkövetelmény, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények olyan összefüggő hálózatot alkossanak, amelyeken mindenhová el lehet jutni kerékpárral. A településeket, kistérségeket összekötő összefüggő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózatok tegyék lehetővé a biztonságos kerékpáros közlekedést, de egyben tegyék lehetővé egy adott terület természeti, történelmi és kulturális értékeinek feltárását is. A kerékpárforgalmi hálózatok elemei nemcsak kerékpárutakból állhatnak. Az a legfontosabb, hogy mielőbb összefüggő kerékpárforgalmi nyomvonalak alakuljanak ki, még annak ellenére is, hogy egyes szakaszokon nem alakítunk ki önálló kerékpárforgalmi létesítményeket (pl.: kerékpárutakat).

Az előnytelen műszaki jellemzőkkel, vagy a kerékpárosok számára kedvezőtlen nyomvonalon kialakított önálló kerékpárforgalmi létesítmények nem érik el a kívánt hatást.

Nem szükséges, nem gazdaságos és nem is indokolt mindenütt önálló, elkülönített kerékpárforgalmi létesítmény építése. Ahol erre fizikailag lehetőség van és a közútkezelővel történt egyeztetés után megengedhető, ott igénybe kell venni olyan közúti területeket, amelyek nincsenek kellően kihasználva, pl.: forgalom elől elzárt terület, használaton kívüli forgalmi sáv, túl széles útpálya.”

A tervezett fejlesztéssel új esztétikai élmények megjelenítésére, megvalósítására van lehetőség, a balesetmentes közlekedés feltételeinek figyelembe tartása mellett.

3. *Kapcsolódás a területet érintő OTrT, NKS OKKHT és egyéb kerékpáros nyomvonalakhoz:*

Dabas és Kecskemét felé a jövőbeni kerékpárutak összekötésével Lajosmizse is közelebb kerül az Országos kerékpárút – törzshálózathoz való kapcsolódáshoz, vonzóbb lehet a turisták számára.

4. A 2011. évi CLXXXIX. törvénynek megfelelően Magyarország helyi önkormányzatairól a helyi önkormányzat feladata a településrendezés, településfejlesztés.

A beruházással Lajosmizse fejlődése újabb mérföldkőhöz ér.

5. A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban a megyei szerep így került meghatározásra: „a megyék képviselik hazánkban a térségi szerveződések hagyományos egységeit”, ezen felül a „megyék váltak a területi középszint új főszereplőivé” azzal, hogy „legfontosabb feladatuk a területfejlesztés lett”.

A Bács – Kiskun Megyei Önkormányzat közreműködésével valósul meg a fejlesztés.

Bács – Kiskun megyei dokumentumok:

1. A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 19/2011. (XI. 29.) önkormányzati rendelete *Bács- Kiskun Megye Területrendezési Tervéről* szóló 1/8. sz. mellékletében bemutatott térségi kerékpárút – hálózat elemei között szereplő Kiskunfélegyháza –Városföld – Kecskemét – Lajosmizse – Felsőlajos – (Budapest) – en áthaladó Közép – magyarországi kerékpárúttal áll Lajosmizse kapcsolatban.

A fejlesztéssel Lajosmizse közelebb kerül az Országos és térségi kerékpárút – törzshálózathoz való kapcsolódáshoz.

2. *Bács- Kiskun Megye Területfejlesztési Programjának 3.7. „Térségi elérhetőség és mobilitás” fejezete elrendő célként 2. számú intézkedésként határozta meg a „Környezetbarát közlekedési formák szélesítését”.*

Kifejezett cél a környezeti terhelés mérséklése, az üvegházhatású gázok kibocsátásának, a zaj- és porszennyezés csökkentése. A kerékpárút pályázati felhívása ehhez a prioritáshoz kapcsolódik.

Helyi dokumentumok:

1. A város helyi építési szabályzatáról szóló Lajosmizse Város Önkormányzata Képviselő – testületének 2/2008. (I.23.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: HÉSZ) és a hozzá tartozó szabályozási terve a település közlekedési területeit illetően *a kerékpárút szakasz felújítása a HÉSZ szabályozásának megfelelően történik.*

2. Ahogy a város *Helyi Esélyegyenlőségi Programjának elfogadásáról* szóló dokumentumban is meghatározásra került, fontos, hogy külterületeken és a nem lakóövezetben elhelyezkedő lakások ne csak a minőségi közszolgáltatásokhoz, közműszolgáltatásokhoz, hanem a közösségi közlekedéshez való hozzáférése is minél jobban biztosításra kerüljön.

Ez utóbbi teljesítése megfelelő kerékpárútvonalakkal elérhető, a kerékpárút korszerűsítésével a közlekedési lehetőségek javítása érhető el.

3. Lajosmizse Helyi Fenntartható Fejlődés Programjában mind a környezeti, mind a társadalmi célú célkitűzések között megjelenítésre került kerékpárutak kialakítása, túraösvények létesítése, mindezzel a turizmus fejlesztése.

A fejlesztés a fenti programmal összhangban van.

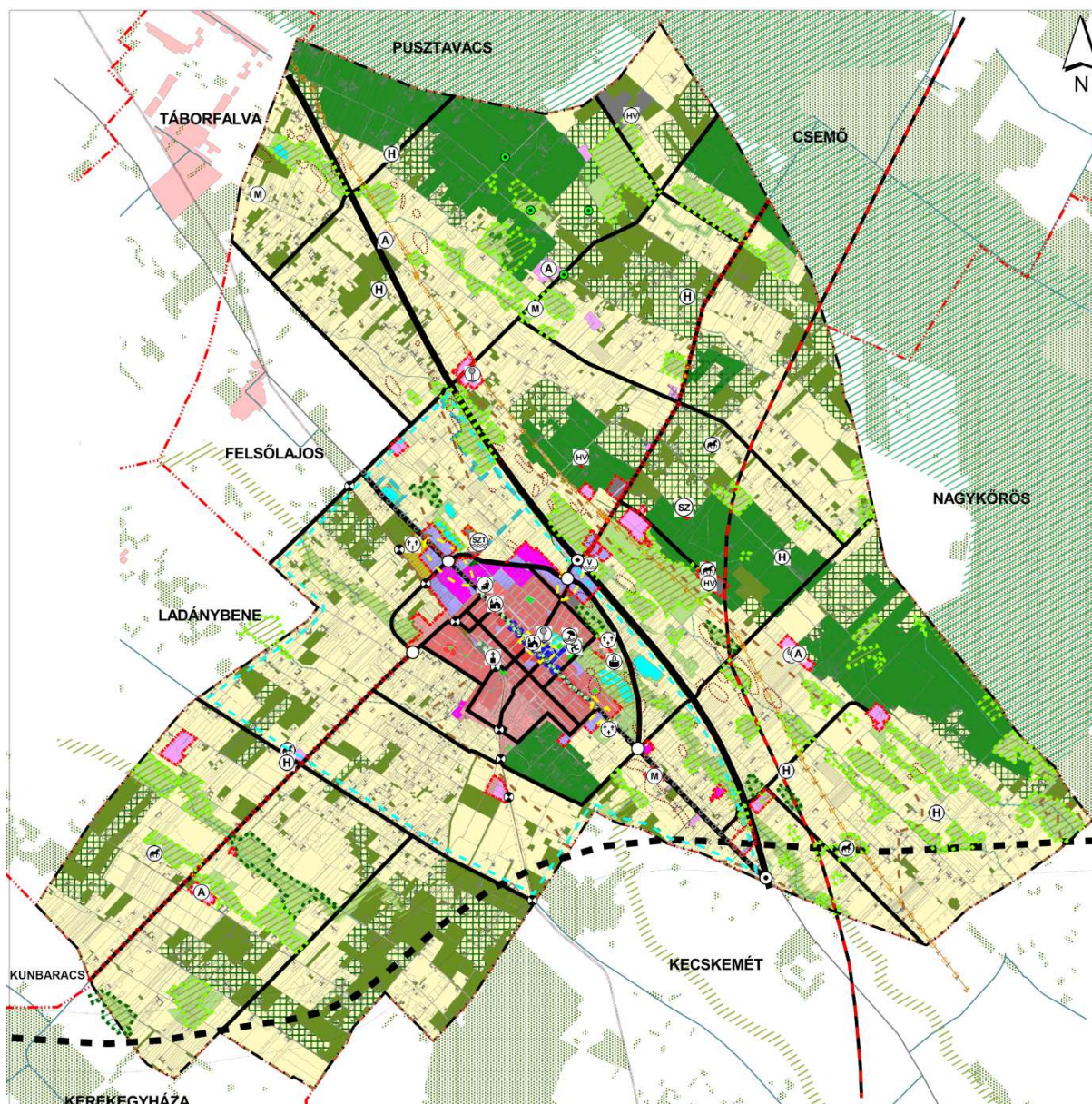
A *Települési Környezetvédelmi Program* szerint A „helyi közlekedésszervezés” feladatkörben megjelenik a kerékpáros és gyalogos közlekedés népszerűsítése és feltételeinek javítása.

Helyi közlekedésszervezés. A cselekvési ütemtervben a feladatelvégzés folyamatos határidővel került definiálásra a pályázati lehetőségek mértékében. Az EU új közlekedésfejlesztési irányelve kimondja, hogy át kell gondolni a közlekedési infrastruktúrák rendszerét, és törekedni kell a meglévő hálózatokon, a meglévő feltételek javításával, környezetkímélő módon megoldani a gazdaság szállítási, és személyforgalmi igényét. Az utak vonatkozásában a szélességnél figyelembe kell venni a távlati közművesítést (vízvezeték, földkábel) a csapadékvíz – elvezetést.

Lajosmizse Város Önkormányzata folyamatosan figyelemmel kíséri a pályázati lehetőségeket, így kerül sor a kerékpárút szakasz fejlesztésére vonatkozó pályázat benyújtására.

4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A településszerkezetből, domborzati és klimatikus viszonyokból fakadó kötöttségek, nehézségek – sík terület lévén –, nem adódnak a településen.



forrás: Lajosmizse Településszerkezeti Terv

4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

4.3.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

Mindenképpen javasolt a tanulmány 3. fejezetében bemutatott jelenlegi települési helyzet rendszeres felülvizsgálata, a fenntartható fejlesztési igények rendszeres felmerése.

Összhangban a szakirodalommal a felülvizsgálatnak mindig az alábbi intézkedés mentén szükséges történnie:

1. forgalomcsillapítás: Hol van lehetősége forgalomcsillapítási intézkedéssel javítani a kialakult helyzeten?
2. sebességcsökkentés: Hol elég/nem elég a sebességcsökkentés bevezetése?
3. forgalomszervezés, konfliktus – mérséklés:

4. útpálya felosztása, nyomvonal kijelölés: Hol érdemes kiemelni a kerékpárosokat a forgalomból?
5. önálló kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút kialakítása: Melyek azok a kritikus szakaszok bel – és külterületen, ahol a fenti 4 intézkedés már nem elég?

Összhangban a Kerékpárosbarát tervezés és promóció kézikönyvvel a meglévő kerékpárhálózat rendszeres vizsgálatokor az alábbi települési létesítménytípusokat lehet figyelembe venni:

1. Önálló kerékpárforgalmi létesítmények:
 - Kerékpársáv
 - Kétirányú kerékpárút
 - Út melletti kétoldali egyirányú kerékpárút
 - Elválasztott gyalog – és kerékpárút
 - Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút
 - Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények:
2. Kerékpáros nyom
3. Nyitott kerékpársáv
4. Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető minden olyan közút,
 - amelyen a kerékpározás nem tilos. Különösen kerékpárosbarát felület:
 - Széles külső forgalmi sáv
 - Autóbusz – és kerékpársáv
 - Csillapított forgalmú terület
 - Kerékpáros forgalom számára két irányban megnyitott egyirányú forgalmú utca
 - Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
 - Kisforgalmú utca
 - Párhuzamos szervizút
 - Árvédelmi töltés
 - Erdészeti üzemi út
 - Mezőgazdasági út

Kerékpártámaszok:

A kerékpáros infrastruktúra folyamatos ellenőrzése, fejlesztése mellett elengedhetetlen a célállomások fogadókészségének megteremtése is. Javasolt a kerékpártámaszok állapotának, kihasználtságának rendszeres felülvizsgálata, bővítése az e-ÚT 03.04.11- 11. fejezetében foglalt előírások alapján. Emellett az elavult megoldások folyamatos cseréje is indokolt.

Ahogy azt a Magyar Kerékpárosklub is megfogalmazta „Kerékpárparkolók és – tárolók kialakítása és elhelyezése” című műszaki ajánlásában:

A megfelelő támasz kialakításával szemben támasztott általános követelmények:

- bármilyen fajta kerékpár, bármilyen kiegészítővel (pl. gyerekülés, első és hátsó kosár, stb.) elhelyezhető és rögzíthető legyen;
- a kerékpár elhelyezését, eltávolítását ne akadályozza a többi már elhelyezett kerékpár;
- a kerékpárok ne érintkezzenek egymással;
- kerékpáros ruházatát ne szennyezze be a többi kerékpár;
- a kerékpár elhelyezése legyen egyszerű, gyors, kényelmes: ne kelljen felemelni, a rögzítéséhez ne kelljen lehajolni;
- tegye lehetővé a kerékpár vázának ill. legalább egyik kerekének rögzítését (a kerékpáros saját zárjával);
- biztosítson megfelelő támasztékot a kerékpárnak, ne tudjon eldőlni;
- a támasz kerékpárral érintkező részein ne rongálja a kerékpárt (pl. kerék, fényezés, váltó);
- a támasz legyen elmozdítás ellen rögzítve;
- a tároló legyen könnyen tisztítható;
- teljesítse a vonatkozó biztonsági előírásokat és szabványokat;
- hosszabb tárolás esetén a kerékpártároló védje a kerékpárt csapadék ellen;
- a környező útfelülettel szintben megközelíthető legyen;
- legyen védve a ráparkolástól;
- a támasz lehetőleg az úti cél bejáratánál kerüljön elhelyezésre, de a kerékpár elhelyezése semmiképp ne okozzon többletet a gyalogláshoz vagy az autós megközelítéshez képest.

A leginkább bevált és javasolt megoldás a támasztókeret (fordított U – cső vagy Sheffield – támasz), mely egyfelől egyszerűen telepíthető, másfelől olcsó megoldás. A támaszokat egymással párhuzamosan, de egymáshoz kissé eltolva célszerű elhelyezni a könnyebb hozzáférhetőség érdekében.

Emellett megfelelő kialakítású utcabútorok (pl. a gyalogosok biztonságát vagy a fák védelmét szolgáló korlátok) is alkalmasak lehetnek kerékpárok rögzítésére, a kerékpáros szempontokat ezek kiválasztásánál is érdemes lehet figyelembe venni. A járdára történő felhajtást megakadályozó pollerek helyett korlátokat lehet alkalmazni.

Kerékpártámaszok bővítésénél a település vezetőségnek az alábbi helyszínekben érdemes gondolkozni:

- Kereskedelmi egységek
- Vendéglátóhelyek
- Nevelő, oktató intézmények
- Iskolák
- Közösségi szórakozóhelyek
- Művelődési egységek
- Sportlétesítmények, strandok
- Igazgatási, ellátási, szolgáltatási, nem fekvőbeteg-ellátási intézmények, Fekvőbeteg-ellátó intézmények

- Ipari parkok, raktárak
- Községi közlekedés megállóhelyei, csomópontjai
- Parkok

Mindenképp kiemelendő, hogy ahol rendelkezésre áll elég hely, a kerékpárparkoló elhelyezése megoldható az úttesten is. Főszabály szerint a gyalogosok érdekei prioritást élveznek, így jobb megoldás egy autó parkolóhely felhasználása valamilyen létesítmény, intézmény előtt.

4.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A településen forgalomszámlálások nagyobb beruházások előkészítéseként kerültek lefolytatásra. Rendszeres forgalomszámlálási tevékenység nincs és nincs szándék bevezetésére. Forgalomszámlálást a fenntartó nem végez rendszeresen. A településen rendszeres forgalomszámlálási tevékenységet a Magyar Közút Nonprofit ZRt. végez az 5. számú főút és a másodrendű utak vizsgálatakor.

5 A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

- **A tervezett beavatkozások bemutatása:**
 - **meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése:**

A helyi Gazdasági Programban a közép és hosszú távú fejlesztés irányjai és lehetőségei fejezetében az alábbi kerékpáros fejlesztések kerültek hosszú távra nevesítésre:

- Meglévő kerékpáros létesítmények karbantartása;
- Dózsa György úti belterületi kerékpárút felújítása, korszerűsítése pályázat útján;
- Az 5. sz. főúton, belterületen kerékpáros pihenő(k) építése;
- Közút felújítás;
- A település szilárd burkolatú útjainak karbantartása;
- Kerékpártárolók kapacitásának folyamatos bővítése.

Ezen kívül az önkormányzat, a helyi hatóságok, illetve közoktatási –, nevelési intézmények, civilek bevonásával kerékpáros események szervezésében vesz részt. Ezek az események népszerűsítik a kerékpáros közlekedést, illetve bővítik a helyi lakosok közlekedésbiztonsági ismereteit, továbbá elmélyíti, serkenti a helyi közösségek aktivitását a kerékpározás témájában.

- **Új létesítmények létrehozása:**

Új kerékpárút építése nem tervezett. A pályázatra benyújtásra kerülő előkészítő dokumentáció az 5. számú elsőrendű főút északnyugati és délkeleti belterületi határa közötti szakasz korszerűsítése Lajosmizsén.

A közút (Dózsa György út) szabályozási szélessége 50 méter, ezért elegendő hely tekintetében korlátok nem adódnak pihenőhely kijelöléséhez.

A meglévő út burkolata 7 – 10 méter széles, kanyarodásávokkal, gyalogátkelőknél forgalomcsillapítással, a burkolat széleken nincsenek szegélyek. Az útszakasz síkvidéki vonalvezetésű vízszintes és magassági értelemben egyaránt. Az útszakasz mindkét oldalon oldalhatáron álló, illetve zárt sorú beépítési móddal került beépítésre. Néhány foghíj telek van.

A tervezett kerékpárút korszerűsítés célja elsősorban az átutazó kerékpárosok minél hosszabb idejű megállítása, de a helyi munkába és iskolába járók/ingázók forgalmának kényelmesebb körülmények közé helyezését is előírja.

A pályázat keretében a belterületi szakasz felújítása tervezett infrastruktúra bővítéssel: pihenő kialakításával, kerékpártartó, szemetes, információs táblák, napelemes pad – mobiltelefon – töltő pont elhelyezésével, zöldfelület fejlesztéssel és egyéb innovatív korszerűsítés, fejlesztés megvalósításával. Cél a meglévő kerékpárút komfortosabbá tétele a nyomvonalon.



Pihenőhely kialakítása a Központi Parkban: kerékpártámasz, (szociális blokk víz-, szennyvíz a Művelődési Házban biztosított), információs táblák, padok, ülőkék, szemetek rendelkezésre állnak.

A településképhez illeszkedő (tetőforma, anyag használat) kreatív megoldások szülehetnek egy pályázati kiírással a pihenőhelyek tervezésére.

Ezen kívül a nyomvonal több pontján szintén használati és egyben pihenő eszközök telepítése (például Wesselényi –, Mizsei utcai kereszteződésekénél): kerékpártámasz, információs táblák, asztalok, padok, ülőkék, szemetes, napelemes pad – mobiltelefon – töltő pont elhelyezése.

A burkolat nyomvonala mellett jelenleg több helyen fa, illetve fasor található. A kerékpárút nyomvonalak mellé kertépítészeti terv alapján új fasor telepítését kell kivitelezni! A növények (fák, bokrok) pótlását el kell végezni olyan mértékben, ahogy azt a helyszíni adottságok és a vonatkozó közlekedésbiztonsági szabályok lehetővé teszik.

A kerékpárút mentén telepíteni javasolt növényfajok a termőhelyi igényeket figyelembe véve prioritási sorrendben a következő:

- Virágos kőris (*Fraxinus ornus*)
- Turkesztáni szil (*Ulmus pumila* var. *Abroescens*)
- Zsidómeggy, más néven Ostorménfa (*Celtis Occidentalis*).

Üttartozékok:

A kerékpárút megépítése során új közúti jelzések KRESZ táblák, illetve burkolati jelek elhelyezése szükséges. Ennek részletes kidolgozása engedélyezési terv része lesz. A kerékpárút mindkét szélére sárga színű optikát kell festeni, tengelyvonallal! Az 5. számú főúton való átvezetéseknel sárga villogó jelzőfényt kell elhelyezni mindkét irányból. Az átvezetéseknel 30,00 km sebességkorlátozást kell alkalmazni KRESZ táblák kihelyezésével mindkét irányban. Az átvezetéseknel a kerékpárút burkolatára fel kell festeni az elsőbbségadás kötelező burkolati jelet a tábla kihelyezésén felül!

5.2 Szervezeti-működési háttér

A szervezeti háttér megfelelően látja el feladatát, nem indokolt változtatás.

5.3 Kerékpáros adatgyűjtés

A településen forgalomszámlálások nagyobb beruházások előkészítéseként kerültek lefolytatásra. Rendszeres forgalomszámlálási tevékenységet csak a Magyar Közút Nonprofit ZRt. végez.

5.4 Kísérő intézkedések

A TOP Plusz-1.2.1-21 Élhető települések pályázati felhívásnak megfelelően kötelezően megvalósítandó kapcsolódó tevékenységként kerékpáros közlekedést népszerűsítő, közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampányt is szükséges lefolytatni.

A szemléletformálás célja, hogy minél több lajosmizsei lakos válassza a kerékpárt fő közlekedési eszközének a napi ingázáshoz, azaz a kerékpárt rendszeresen használók részaránya növekedjen.

Kerékpározás útjai II. (11. oldal) dokumentum a Szemléletformálási tevékenység céljaként a kerékpározás előnyeinek reklámozását, az erre való figyelemfelhívást és a kerékpározás hátrányairól kialakult sztereotípiák (pl.: védtelenebb a kerékpárt használó, piszkosabb utazási megoldás, csomagszállítással kapcsolatos hátrányok, rosszabb a kerékpár társadalmi megítélése, időjárás függő megoldás, az utazási távolság korlátozott) feloldását tűzte ki. A kerékpározás előnyei közül az alábbiak kerülnek kiemelésre a szemléletformáló programok során:

1. Gazdaságélénkítés: a nyomvonal korszerűsítés elősegíti a biztonságos, kerékpáron történő munkahely megközelítést.
2. Környezeti fenntarthatóság: energia megtakarítás; csökkenti a személygépkocsik által kibocsátott káros anyagot, a zajt, a rezgést, és ez által mérsékeli az utak mellett található épületek károsodását.
3. Olyan társadalmi csoportok számára is elérhető gyors közlekedési eszköz, melyek különböző okokból nem vezethetnek autót: gyerekek, alacsony jövedelemmel rendelkezők.
4. Egészségmegőrzés: számos pszichológiai kutatás bebizonyította, hogy a kerékpározás a testi egészség mellett (a menet közbeni élmények, ingerek) a szellemi és a lelki egészséget is megalapozza.
5. Lajosmizse Önkormányzata szemléletformálási tevékenységben pozitív tapasztalatai vannak. Reprezentatív példa: minden évben az általános iskolás gyermekek kerékpárral ellátogatnak a külterületen lévő Tanyamúzeumba. A távot a felújítandó belterületi kerékpárúton és a külterületi kerékpárúton teszik meg. Emellett számos nyári napközis tábor alkalmával szerveződnek különféle bringatúrák a külterületi természeti értékekhez, valamint a szomszédos Felsőlajos településen található MagánZoo állatkerthez. Az Iskola-tó partján az elmúlt évben kialakított tanösvény is újabb lehetőséget kíván a szemléletformálás tekintetében.

Ezen kívül az önkormányzat részt vesz, illetve támogat az egészséges életmóddal, a családdal és a környezetvédelemmel kapcsolatos szemléletformáló tevékenységeket is. Ezekről tanulmány nem készült, de a megvalósítók személyes tapasztalatai által elmondhatók, hogy pozitív, ösztönző hatással vannak a résztvevőkre és azok környezetére.

6 Megvalósítás

6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Lajosmizse költségvetésében forráshiány miatt a kerékpárút korszerűsítése nem lehetséges a rövid távú tervekben. A hálózati terv fókuszában álló kerékpárút teljes költségvetése a TOP Plusz-1.2.1-21 Élhető települések pályázatban jelenik meg.

A projekt megvalósítása kapcsán felmerülő tevékenységek időbeli ütemezése												
	2022				2023				2024			
	1.n. év	2.n. év	3.n. év	4.n. év	1.n. év	2.n. év	3.n. év	4.n. év	1.n. év	2.n. év	3.n. év	4.n. év
Projektelőkészítés költségei												
Tervdokumentáció készítés, engedélyeztetés	x	x	x									
Közbeszerzési eljárás költségei			x	x								
Hatósági díjak	x	x	x									
Beruházáshoz kapcsolódó költségek												
Területszerzés		x	x									
Építés					x	x	x	x				
Szakmai tevékenységekhez kapcsolódó szolgáltatások költségei												
Műszaki ellenőr alkalmazása					x	x	x	x				
Projektmenedzsment biztosítása		x	x	x	x	x	x	x	x			
Kötelező nyilvánosság megvalósítása									x			
Szemléletformálás									x			

9. táblázat: A projekt ütemezése

Forrás: Saját szerkesztés pályázati adatlap alapján, 2022.

6.2 Források

A kerékpárút korszerűsítésének teljes költsége 50.000.000,- Ft, melynek 100%-a vissza nem térítendő támogatás keretében a TOP Plusz-1.2.1-21 Élhető települések konstrukcióból kerül finanszírozásra.

Összefoglalás, következtetések

A hálózati tervben bemutatott, meglévő kerékpárút korszerűsítése hozzájárul a magyarországi folytonos kerékpárhálózat fejlesztéséhez, kiegészíti kerékpárútvonalait, még jobban integrálja Lajosmizsét a kerékpárút hálózatba, elősegíti a kistérségi kohézió szorosabbá válását, hozzájárul a lakosság körében a kerékpárhasználat részarányának növeléséhez.

Lajosmizse és a legközelebbi település Felsőlajos, Méntelek lakosságának jelentős része használja a kerékpárt napi közlekedése során. Minden korosztályban elterjedt közlekedési eszköz, szinte az év teljes szakában jelen vannak a közlekedési célú bringázók. A külterületen élő családok is jelentős mértékben közlekednek kerékpárral.

Említésre méltó az átutazó kerékpáros turisták száma is, melynek növekedésére jótékonyan fog hatni a fejlesztés, megállási lehetőségekkel több időt tölthet itt a vendég.

A város helyi nevezetességein túl azonban inkább csak kistérségi szinten belül lehet említeni a Kecskeméttől 20 kilométerre lévő Lajosmizsét.

A kecskeméti kistérség kulturális értékeinél (Kecskemét épített környezeti értékei), a terület egymás mellett élő nemzetiségeinek színes, népművészeténél, tradícióinál (néptánc, szokások, fazekasság, stb.) megyei szinten talán csak a kalocsai kistérség színesebb, sajátosabb.

A térség gazdasági, kereskedelmi, agroturisztikai és egyedi gasztronómiai értékei tovább gazdagítják a terület adottságait. Ezekre épülnek a kistérség attrakciói, a folklórfesztiválok. A meglévő adottságok alapján történő fejlesztést jól szolgálhatja a vendéglátás szinte teljes körét érintő képzés, valamint a térségben lévő szakmai intézmények és Kecskemét város intézményrendszere által indukált konferenciaturizmus.

A területen a falusi turizmus csak most indul be, de még nem terjedt el, bár falusi fizetővendéglátással több helyen foglalkoznak.

Igazi vonzerőt e támogatott üdülési formára elsősorban a vizek mente, a tranzit utak, a lovasbázisok jelenthetnek.

MELLÉKLETEK:

- I. Civil szervezet jóváhagyás
- II. Képviselő – testületi ülések jegyzőkönyvei a projektek támogathatóságáról
- III. Átnézeti rajz
- IV. Fotódokumentáció

FELHASZNÁLT IRODALOM:

1. Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (2013)
2. Nemzeti Kerékpáros Koncepció 2014-2020 (2013. május)
3. Terület- és Településfejlesztési Operatív Programja 2015-2020 (2014.11.07.)
4. Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (2013. november)
5. A KERÉKPÁROZÁS ÚTJAI II., KÉZIKÖNYV A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉHEZ (2010)
6. Kerékpárosbarát tervezés és promóció kézikönyv (2012)
7. A Kerékpáros Magyarország Program B+R kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve (2008. február)
8. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra – Fejlesztési Stratégia (2014)
9. Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 19/2011. (XI. 29.) önkormányzati rendelete Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervéről
10. Bács- Kiskun Megye Területfejlesztési Koncepciója „Helyzetelemzés”
11. Bács- Kiskun Megye Területfejlesztési Programja
12. Lajosmizse Város Önkormányzatának Gazdasági programja 2015-2019
13. Lajosmizse Város Önkormányzatának Helyi Esélyegyenlőségi Programja 2015-2019
14. Lajosmizse Város Önkormányzatának Helyi Fenntartható Fejlődési Programja 2012
15. Lajosmizse önkormányzatának rendelete Lajosmizse Város Önkormányzatának Helyi Építési Szabályzatáról (HÉSZ) és Szabályozási Tervéről
16. Kerékpárúthoz kapcsolódó helyszínrajzok