

## A partneri véleményekre adott tervezői válaszok

### ***Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2017. évi felülvizsgálatának véleményezési eljárási szakaszában beérkezett vélemények***

***(314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet 30.§ (1) és (7)-(13) bekezdés szerint - továbbiakban: Korm.rendelet)***

<b>1. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Állami Főépítész (BK/TH/160-39/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
Illetékes állami főépítésként a város integrált településfejlesztési stratégiájában foglaltakkal kapcsolatban észrevételt nem tesz. Megállapítja, hogy az ITS felülvizsgálata és módosítása a <b>314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet</b> az 2. mellékletében foglalt formai és tartalmi követelményeknek megfelelően készült el.	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>2. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF-65839/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A NIF Zrt. válaszában a következőkre hívta fel a figyelmet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ A P3.6. programcsomagban az 52. sz. főút Kecskemét és Solt között távlati fejlesztése kapcsán jelenleg tervvel nem rendelkezik, a tervezés előkészítés alatt áll, a kivitelezés időpontja pedig nem ismert. Ugyanitt a 441. sz. főút fejlesztése kapcsán a 445. sz. főút és az M8 autópályát között jelenleg tervvel nem rendelkezik, a tervezés előkészítés alatt áll, a kivitelezés időpontja pedig nem ismert.</li><li>❖ A véleményező 117. oldal 2.2.2. Kulcsprojekt elemeinek bemutatása fejezetben „A Kecskeméti Intermodális Csomópont műszaki előkészítése (RMT, Engedélyes tervek készítése)” című és a 164. oldalon részletezett projekt kapcsán eddig a NIF Zrt. nem kapott elrendelést, így észrevételt jelenleg nem kíván tenni.</li><li>❖ A 2.3.2. Hálózatos projektek elemeinek bemutatása táblázathoz kapcsolódóan a véleményező módosításokat javasol<ul style="list-style-type: none"><li>- „A Kecskemétet Lakitelekkel összekötő, a 44-es számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának tervezetése és megépítése a 8+900 szelvénytől a 16+200 szelvényig” és „A Kecskemétet Lajosmizsével összekötő, az 5. számú főút mentén vezető</li></ul></li></ul>	<p>A város a jelzett fejlesztéseket továbbra is fontosnak tartja, az elővárosi közlekedésfejlesztés és a térségi elérhetőség szempontjából mindkét projekt megvalósítása kiemelt fontosságú Kecskemét számára, így az ITS-ben történő szerepeltetése indokolt.</p> <p>A projekt megvalósulása várhatóan ütemezetten tud megvalósulni, így a kulcsprojektet összefoglaló táblázatban a tervező a jelzett táblázati részt módosította a következők szerint: „A Kecskeméti Intermodális Csomópont műszaki előkészítése (RMT, előkészítési tevékenységek)”</p> <p>A kért módosításokat a tervező figyelembe vette és a szükséges javításokat a két kerékpárút építéséről szóló projekt esetében elvégezte.</p>

<p>kerékpárút hiányzó szakaszának tervezetése és megépítése” projektek esetében a NIF Zrt. kéri, hogy a projekt várható ütemezése oszlopba, a konkrét időpont helyett a következő szövegrész kerüljön: Csak jogerős ép. eng. birtokában és a kivitelezés minisztériumi elrendelése után”</p> <p>- Jelezték továbbá, hogy a „441. sz. főút 11,5 t-s burkolat-megerősítése és/vagy kapacitásbővítése a 445. sz. főút-M8 között kivitelezés” fejlesztési projektet tartalmazza az 1371/2016. (Magyarország rövid-és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról) és az 1505/2016. (Magyarország rövid-és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásával és azok 2022-ig történő megvalósításával összefüggő egyes kormányhatározatok módosításáról) Korm. határozat.</p> <p>❖ „Kecskemét kötőtpályás közlekedési rendszer fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata Fejlesztési Stratégia készítése” kapcsán jelezte a NIF Zrt., hogy a kiválasztott tervezővel a Tervezési Szerződést 2017. augusztus 31-én megkötötték és a Fejlesztési Stratégiai elkészítésének határideje <b>2018. február 1.</b> Tájékoztattak továbbá a Fejlesztési Stratégiai keretében ellátandó feladatokról.</p> <p>❖ A Budai kapu és környéke AT – Budai kapu közlekedési és közterület-fejlesztési programjának időbeli ütemezése helyett javasolja a véleményező a következő megfogalmazás alkalmazását: a „<b>kivitelezés időpontja jelenleg nem ismert, minisztériumi elrendelésnek megfelelően</b>”</p>	<p>Az 1656/2017. (IX.13.) Korm. határozat (Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásával és azok 2022-ig történő megvalósításával összefüggő egyes kormányhatározatok módosításáról) az 1. mellékletében, a táblázat 55. sorában az alábbi megfogalmazás található: „<b>441. sz. főút Kecskemét elkerülő – Nagykőrös szakasz fejlesztésének előkészítése</b>” A kormányhatározat tehát <b>nem megvalósításról, hanem előkészítésről beszél.</b> Az ITS 2.3.2. Hálózatos projektek elemeinek bemutatását tartalmazó táblázatban ezért szerepelt a „<b>Csak jogerős ép. eng. birtokában és a kivitelezés minisztériumi elrendelését követően; legkorábban 2022 után</b>” megfogalmazás.</p> <p>A Tervező a projekt ütemezésének oszlopába pontosította a dátumot.</p> <p>A javaslattal a tervező egyetért, az ITS-ben az ütemezés sorába a javasolt megfogalmazás átvezetésre került.</p>
<b>3. Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hivatala (CE/29620-2/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A Véleményező az ITS módosítását megvizsgálta és megállapította, hogy:</p> <p>❖ „az anyag vizsgálata során megállapítást nyert, hogy az egyeztetési dokumentáció hírközlési munkarészt nem tartalmaz, így azt nem áll módjában véleményezni.”</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Az egyeztetési eljárások során a várost érintő hírközléssel kapcsolatos fejlesztésekről az adatszolgáltatók részéről nem érkezett információ.</p>

A későbbiekben az eltérő vélemények tisztázása érdekében összehívandó egyeztető tárgyaláson a hatóság nem kíván részt venni.	
<b>4. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Légiforgalmi és Repülőtéri Hatósági Főosztály (RLH/72189/2017-NFM)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A véleményező Hatósági Főosztály Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálata tárgyában arról tájékoztatja az Önkormányzatot, hogy:</p> <p>❖ „az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 8. §. alapján a településrendezési eszközök módosításához hozzájárul.”</p> <p>A véleményező jelzi továbbá, hogy a Minisztérium a további egyeztetési eljárásban nem kíván részt venni.</p>	Egyetértő véleményező
<b>5. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági és Földhivatali Főosztálya (10107/8/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági és Földhivatali Főosztálya az alábbiakban adta meg szakvéleményét:</p> <p>❖ „az Integrált Településfejlesztési Stratégiában foglaltakkal szemben kifogást nem emel, a 10107/6/2017. számú adatközlésben leírtakat továbbra is fenntartja.”</p>	Egyetértő véleményező
<b>6. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály (BK-05/KTF/01194-8/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály az alábbiakban tájékoztattatta az önkormányzatot:</p> <p>❖ „A benyújtott dokumentáció alapján az Integrált Településfejlesztési Stratégia módosítása ellen kifogást nem emelünk”</p>	Egyetértő véleményező
<b>7. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala Közlekedési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztály (BK/UO/860/1/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
A véleményező Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala Közlekedési és	

Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütőgyi Osztály a Kecskemét Integrált Településfejlesztési Stratégiájának módosítása egyeztetési eljárása keretében az alábbi nyilatkozatot adta:

❖ „Az Integrált Településfejlesztési Stratégia jelenlegi módosítása közlekedési szempontból maximálisan támogatható, magában foglalja mindazokat - a korábbi javaslatlételi szakaszban általunk is megfogalmazott – célokat, feladatokat, azok megvalósítását szolgáló eszközöket, melyek a város fejlődése érdekében közlekedési szempontból elengedhetetlenek, azonban a megvalósítás sok esetben csak a jelen helyzetre próbál megoldást találni, a jövő kihívásaira nem feltétlenül.”

Az Ütőgyi Osztály észrevételeit az akciótervek szerint tette meg:

### Egyetértő véleményező

A véleményező megjegyzi, hogy a megvalósítás sok esetben csak a jelen helyzetre próbál megoldást találni, a jövő kihívásaira nem feltétlenül. Ezzel kapcsolatban kiemelendő, hogy a tervező a dokumentumban több helyen (A városfejlesztés irányait, céljait és sikerességét meghatározó belső adottságok, az ITS városfejlesztési körzeteit bemutató fejezet keretében a megoldandó feladatoknál, az ITS városfejlesztési körzetek SWOT analíziseiben) felhívja a figyelmet a közlekedési problémákra és a város előtt álló kihívásokra. Ezért is tartották fontosnak a szakemberek külön Tematikus cél megfogalmazását a célrendszerben.

„Tc1: A térségi elérhetőséget szolgáló közút- és közlekedésfejlesztés, a hiányzó városszerkezeti jelentőségű közlekedési kapcsolatok kiépítése, a belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, a parkolási rendszer korszerűsítése”

Az ITS felülvizsgálata során a tervezők olyan mélységben foglalkoztak a probléma megoldásával, illetve a szükséges beavatkozások nevesítésével, amilyen mélységben a stratégiai (program és illeszkedési) dokumentum jellege indokolta. A közlekedés kapcsán jelentkező jövőbeli kihívásokkal részletesen a Közgyűlés által elfogadott szakági dokumentumai (Kecskemét Közlekedési Konceptiója és Fenntartható Városi Mobilitási Terve) foglalkoznak. A megfogalmazott célok és az ITS-ben nevesített programok, projektek éppen a város előtt álló középtávú kihívásokra próbál választ adni.

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>A városközponti parkolószám bővítés elengedhetetlenül fontos az élhető város szempontjából. A Széchenyi tér funkcióváltó átalakítása, a Dobó krt-i parkoló és a Piac környékének tervezett átalakítása megoldást jelenthet a jelenlegi problémákra, a Dobó krt. - Petőfi Sándor utca - Árpád krt. – Batthyány utca által határolt terület parkolási gondjaira, a Nagykörút mellé építendő parkolóház jelenthet megoldást, amennyiben kellő kapacitással rendelkezik. A Széchenyi tér funkcióváltó átalakítása csak a Noszlopy G. park központi buszpályaudvar fejlesztését követően valósulhat meg.</i></li> <li>2. <i>Az előzőekben leírtak szerint a Noszlopy G. parki központi buszpályaudvar fejlesztésének meg kell előznie a Széchenyi tér funkcióváltó átalakítását. (A központi buszpályaudvart alkalmassá kell tenni a helyi járatú buszok fogadására.)</i></li> <li>3. <i>A lakóterületi és intézményfejlesztési program kapcsán vizsgálni kell a meglévő közterületi parkolók fejlesztésének szükségességét, az intézmények kerékpáros elérhetőségét.</i></li> <li>4. <i>Észrevételt nem teszünk.</i></li> <li>5. <i>A fejlesztés közlekedési, parkolási vonatkozásait is szükséges vizsgálni.</i></li> <li>6. <i>A kereskedelmi, szabadidős, sport fejlesztések esetében szükséges vizsgálni a fejlesztések közúti forgalomvonzó hatását, és fel kell készülni gépjárművek esetleg kerékpárok elhelyezésére.</i></li> <li>7. <i>Észrevételt nem teszünk.</i></li> <li>8. <i>A fejlesztések közlekedési, parkolási vonzatait is szükséges vizsgálni.</i></li> <li>9. <i>Az akciótervben szereplő terület fejlesztése szükségessé teszi a környező helyi-, és az érintett országos közúthálózat kapacitásának bővítését, a csomópontok fejlesztését.</i></li> <li>10. <i>Észrevételt nem teszünk.</i></li> <li>11. <i>A szociális város rehabilitációs intézmények kialakításának forgalomvonzó és parkolási igény növelő hatásával is számolni kell.</i></li> <li>12. <i>Észrevételt nem teszünk.</i></li> </ol>	<p>A megállapításokkal a Tervező messzemenően egyetért, s a jelzett beavatkozásokat célzó projektek megvalósítására az ITS vonatkozó részeiben javaslatot is tett.</p> <p>Az egymásra épülő ütemezés érdekében a szükséges módosítások az ITS vonatkozó fejezeteiben megtörténtek.</p> <p>Az egymásra épülő ütemezés érdekében a szükséges módosítások az ITS vonatkozó fejezeteiben megtörténtek.</p> <p>A jelzett feladatokkal a konkrét projekt megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők.</p> <p>A jelzett feladatokkal a Széchenyiváros konkrét projektjeinek megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők.</p> <p>A jelzett feladatokkal a Széktői akcióterületen a konkrét projektek megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők.</p> <p>A Homokbánya esetében a jelzett feladatokkal a konkrét projektek megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők.</p> <p>A felvetett problémákkal a Déli gazdaságfejlesztési AT esetében konkrét projektek foglalkoznak (54. sz. főút fejlesztése, Gazdasági területekhez kapcsolódó útfelújítások Kecskeméten, Útfejlesztés Kecskemét kiemelt gazdasági övezetében, Kecskeméten az 5-ös sz. főút mentén a Külső-Szegedi úttól az 54 sz. főútig létesítendő gyalog-kerékpárút építése, stb.)</p> <p>A szociális városrehabilitációs akcióterületen forgalomvonzó létesítmény kialakítása nem tervezett. A projekt keretében szociális bérlakások és</p>
--	--

<p><u>Egyéb, az akcióterveken túlmutató programok:</u></p> <p>❖ <i>A vasúti közlekedés javítása érdekében tett erőfeszítéseket támogatjuk. Javasoljuk megvizsgálni a meglévő iparvágány-hálózat (DUTÉP, MERCEDES, TŰZÉP, Reptéri, stb.) a város hasznára esetleg tömegközlekedési célokra történő felhasználásának lehetőségét.</i></p> <p>❖ <i>Fontosnak ítéljük meg a kerékpározás feltételeinek minél általánosabb megteremtését, szem előtt tartva maximálisan a közlekedésbiztonság szempontjait, valamint azt a tényt, hogy a kerékpár nem egy szűk réteg közlekedési eszköze, hanem gyakorlatilag olyan korhatár nélkül igénybe vehető jármű, mely használóinak közlekedési szabályismerete széles határok között mozog. Nagyon fontosnak ítéljük meg és az anyagban hangsúlyosabban javasolnánk kiemelni a már meglévő hálózati elemek felújításának, biztonsági szempontú fejlesztésének szükségességét. Ezt nem csak egy-egy útszakasz felújításával kapcsolnánk össze, hanem önálló felújítási program elindítását tartanánk szükségesnek és időszerűnek, figyelemmel a meglévő létesítmények néhol már-már használhatatlan állapotára.</i></p> <p>❖ <i>A „közbringa-rendszer” bevezetésén túl javasoljuk a forgalomvonzó területeken (pl.: kereskedelmi-, sport- és kulturális intézmények, vasútállomás) kamerával megfigyelt kerékpártárolók kialakítását.</i></p>	<p>közterület-fejlesztés valósul meg. Amennyiben ez mégis felmerül, a jelentkező feladatokkal a konkrét projektek megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők</p> <p>A városban jelenleg is vizsgálat tárgyát képezi egy projekt keretében „Kecskemét kötőtpályás közlekedési rendszere fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztési stratégia készítése”, ennek a dokumentumnak kellene választ adnia a fejlesztési lehetőségek bemutatására és értékelésére.</p> <p>A leírtakkal egyetért a tervező. Az ITS általánosan foglalkozott a meglévő kerékpárforgalmi hálózat minőségének fejlesztésével. A konkrét feladatok Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének 227/2014. (IX.4.) közgyűlési határozata által elfogadott Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében kerültek nevesítésre.</p> <p>A jelzett feladatokkal a konkrét projektek megvalósítása során foglalkozik a projektgazda és a tervezők.</p>
<b>8. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály (BK-05/EPO/01094-7/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A véleményező örömmel tapasztalta, hogy a város területén kiemelt szerepet szának a kulturális örökség megóvásának. Kiemelték, hogy a dokumentumban megfogalmazott célok és elképzelések összességében a kulturális örökség, az épített környezet és a műemléki értékek védelmét segítik elő, ezért a fő célkitűzéseket örökségvédelmi szempontból támogatják.</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Az önkormányzat az egyes projektek esetében kiemelt szempontként kezeli az</p>

<p>Ugyanakkor felhívják a figyelmet arra, hogy „az egyes elképzelések megvalósítása során figyelemmel kell lenni arra, hogy a tervezett fejlesztések ne veszélyeztessék a kulturális örökség és a védendő értékek jövőjét, biztosítsák a településszerkezet, a településkép és az egyedi értékek hagyományának, valamint a régészeti értékeknek a védelmét.”</p> <p>❖ az Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály fenntartja azt a korábbi véleményét, hogy városképi szempontból továbbra is problematikus a Deák téren a Kulturális és Konferenciaközpont és a szemközti Tűzoltóság és Szolgáltatóház tömbjéből jelenlegi közterületre merőlegesen benyúló (átkötő?) épületrész kialakításának terve, ennek utcaszerkezetre gyakorolt hatása nem derül ki a látványtervből. Nem javasolják a történeti térszerkezethez nem illeszkedő új térkapcsolat irányába a további tervezést. Kérik a történeti térkapcsolatok figyelembe vételével a koncepció átdolgozását.</p> <p>❖ Kérik továbbá, hogy a műemlékeket érintő fejlesztések kidolgozása folyamán a folyamatos egyeztetések céljából keresse az önkormányzat a Hivatalt.</p> <p>Az elkészült dokumentációval, illetve a fejlesztési elképzelésekkel kapcsolatosan felhívták a figyelmet „a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. tv. 7. (20) pontjára, mely szerint az örökségvédelmi eljárás során megkülönböztetésre kerülnek a nagyberuházásnak minősülő beruházások („a bruttó 500 millió forintos értékhatárt meghaladó teljes bekerülési költségű beruházás, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházás, ..., vagy azon közérdekű célú beruházás, amelynek megvalósítása érdekében a kisajátításról szóló törvény szerint kisajátítást végeztek”), melyekre külön eljárásrend vonatkozik.</p> <p>❖ A véleményező felhívja a figyelmet, hogy a tervezett fejlesztések döntő többségének teljes bekerülési költsége meghaladja a bruttó 500 millió Ft-os értékhatárt, ezért jelentős számú nagyberuházással kell számolni a jövőben, melynek során a nagyberuházásokra vonatkozó általános szabályok leírását mind az előkészítés (előzetes régészeti dokumentáció, feltárási projektterv), mind a kivitelezés (régészeti feladatok ellátása) tekintetében javasolják a dokumentációba beilleszteni.</p>	<p>örökségvédelmi értékeket s az előírásoknak megfelelően jár el.</p> <p>A koncepciójavaslat a tömbrehabilitáció szükségességére mutat rá, egy lehetőséget előirányozva. A konkrét fejlesztési igény és tervezési feladat során az örökségvédelmi szempontokkal való összhang fontos eleme lesz a további tervezésnek.</p> <p>Az önkormányzat az egyes projektek kapcsán, a kialakított szakmai gyakorlatának, a jogszabályi előírásoknak megfelelően – valamint a jó partneri kapcsolatot ápolandó – az örökségvédelmi hatósággal együttműködik.</p> <p>A Tervező egyért a megfogalmazottakkal, a jelzett eljárásrend alkalmazását a konkrét projektek megvalósítása során szükséges betartani.</p> <p>A Tervező egyért a megfogalmazottakkal, a jelzett eljárásrend alkalmazását a konkrét projektek megvalósítása során szükséges betartani.</p> <p>Az Önkormányzat véleményezési és jóváhagyási eljárásai során a Korm. rendelet 30. §.-ában foglaltak szerint jár el</p>
--	---



<p>❖ <i>Az esetleges további véleményezési eljárásban Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály részt kíván venni. A tervdokumentációkat pedig digitálisan kéri.</i></p>	<p>- így a polgármester a beérkezett véleményeket a képviselőtestülettel megismerteti, a stratégiai terv elfogadását követően a döntésről és a közzétételről az egyeztetésben résztvevők felé értesítést küld.</p>
<p><b>9. Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály (1705/740-247/2017)</b></p>	
<p><b>ÉSZREVÉTEL</b></p>	<p><b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b></p>
<p>Katonai légügyi hatósággént eljáró HM Állami Légügyi Főosztály az alábbi megállapítást tette:</p> <p>❖ <i>„Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának módosítása tárgyában a Katonai légügyi hatósággént eljáró HM Állami Légügyi Főosztály észrevételt nem tesz, kifogást nem emel, az adott területre vonatkozólag újabb különös követelményeket, az Integrált Településfejlesztési Stratégia tartalmi követelményeivel kapcsolatos újabb különös elvárásokat nem fogalmaz meg.</i></p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<p><b>10. Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály (1711/8753-3/2017)</b></p>	
<p><b>ÉSZREVÉTEL</b></p>	<p><b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b></p>
<p>Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztálya az alábbi állásfoglalást adta:</p> <p>„Az előzetes tájékoztatási dokumentációban 1711/6627-1/2017 nyilvántartási számon adott állásfoglalásomat fenntartom, és a korábbi tájékoztatómban nevesített (még teljes mértékben el nem készített) Átfogó Fejlesztési Tervre alapozva” az alábbiakról tájékoztatom:</p> <p>❖ <i>„...folyamatban van az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis közös katonai és polgári repülőtérré való fejlesztése, melynek során több új létesítmény megvalósítása is tervezett, továbbá ezzel együtt várhatóan növekedni fog a repülőtér környezetére gyakorolt zaj-, rezgés-, és egyéb terhelése is.”</i></p> <p>❖ <i>„Tekintettel a fentiekre, nem javasolható, hogy a repülőtér közvetlen és tágabb környezetében lévő lakóterületek (meglévő vagy tervezett) vonatkozásában településfejlesztési törekvések körvonalazódjanak. A stratégiában ilyen irányú tervek megfogalmazását jelenleg nem áll módomban támogatni.”</i></p>	<p>A hivatkozott állásfoglalásban – miszerint a zajzóna védőövezek településrendezési eszközökben történő kijelölésig és az Átfogó Infrastruktúra Fejlesztési Terv elkészültéig a repülőbázis környezetében semmilyen beruházás végrehajtását nem javasolja – foglaltakra az önkormányzat külön levélben fordult a Honvédelmi Miniszterhez.</p> <p>Átfogó Infrastruktúra Fejlesztési Terv ismeretében a várható hatásokat az önkormányzat bevonásával szükséges vizsgálni.</p> <p>A településfejlesztési koncepció és településrendezési eszközök készítését és módosítását az önkormányzatnak jogszabályi keretek között szükséges elvégeznie, mely minden esetben a bevont államigazgatási szervek véleményeinek</p>



<p>❖ „Fentiekre figyelemmel, kérem törölni a Stratégia tervezetből a lakóterületi fejlesztések céljából történő telekalakításokat a Görbe utca, valamint a Zsoldos, a Tóth Árpád és a Kaffka Margit utcák térségében.”</p> <p>❖ A véleményező az Integrált Településfejlesztési Stratégia tervezettel kapcsolatban további észrevételt nem tett.</p>	<p>figyelembe vételével, egyeztetett módon történik.</p> <p>A Tervező a javaslattal egyetért, a szükséges pontosítást az ITS vonatkozó részében elvégezte. A településrendezési terv új lakóterület kijelölését nem irányozza elő, csak a már meglévő lakóterületeken belül van lehetőség lakófunkció kialakítására.</p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<p><b>11. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály (JN/HF/BO/2384-2/2017)</b></p>	
<p><b>ÉSZREVÉTEL</b></p>	<p><b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b></p>
<p>Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály az alábbi megállapításokat tette:</p> <p>Felsorolta a település közigazgatási területén a szilárdásvány és szénhidrogén bányatelkek nevét, valamint a szénhidrogén kutatási engedélyeket. Majd felhívta a figyelmet, hogy a külfejtéses művelésű bányatelkek területét „különleges-bányászati” övezetbe kell besorolni, mivel ezek nyilvántartott ásványi nyersanyagvagyonot tartalmazó területek, a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 39.§ (3) bekezdése alapján a településrendezési tervben figyelembe kell venni. A szénhidrogén kutatási területet és a szénhidrogén bányatelket nem kell különleges bányászati övezetbe sorolni, és az ott lévő szénhidrogén-ipari létesítményekre a bányafelügyelet külön eljárásban ad engedélyt.</p> <p>❖ A Bányafelügyelet Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia módosításával egyetért, a válaszlevélben leírt tájékoztatásban található ajánlásokkal.</p> <p>A Bányafelügyelet az eljárás további szakaszában nem kíván részt venni.</p> <p>Kéri azonban, hogy az önkormányzat által elfogadott módosítás dokumentációját az érintettek szíveskedjen CD vagy DVD lemezen megküldeni a Bányafelügyelet adattára részére.</p>	<p>Az ITS felülvizsgálata és módosítása szempontjából nem releváns.</p> <p>A TRT soron következő felülvizsgálata során a megadott adatokat figyelembe veszi az önkormányzat.</p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Az ajánlások a Helyi Építési Szabályzat kialakítása során mérvadóak.</p> <p>Az Önkormányzat véleményezési és jóváhagyási eljárásai során a Korm. rendelet 30. §.-ában foglaltak szerint jár el - így a polgármester a beérkezett véleményeket a képviselőtestülettel megismerteti, a stratégiai terv elfogadását követően a döntésről és a közzétételről az egyeztetésben résztvevők felé értesítést küld.</p>

12. Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat (7681-1/2017)	
ÉSZREVÉTEL	KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ
<p>A Bács-Kiskun Megyei Közgyűlés Elnöke az alábbi észrevételeket tette a dokumentum kapcsán:</p> <p>❖ <i>A véleményezésre közzétett egyeztetési dokumentáció Kecskemét Megyei Jogú Város helyzetét, térségi kapcsolatrendszerét, a megyén belül elfoglalt helyzetét mutatja be minden ágazatot érintve, magas színvonalon.</i></p> <p><i>A dokumentum részletesen elemzi a Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiójában meghatározott célrendszerhez, Bács-Kiskun megye fejlesztési irányaihoz illeszkedő kapcsolódási pontokat.</i></p> <p><i>A Stratégiában megfogalmazott jövőkép igazodik Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Konceptiójában megfogalmazott hosszú távú jövőképhez.</i></p> <p><i>A jövőkép megvalósulása érdekében kitűzött átfogó célok összhangban vannak a „Bács-Kiskun 2020 – Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Operatív Programban” megfogalmazott átfogó és tematikus, valamint releváns területi célokkal.</i></p> <p>A Közgyűlés Elnöke kiemelte, örömmel látta a Stratégiában tervezett 6 kulcsprojekt között <b>a „megújuló kiskunsági táj” programot</b> – mely a klímaváltozás hatásaira történő felkészülés anyag, energia- és környezettudatos fejlesztéseket tartalmazó intézkedéscsomag – hiszen Kecskemét térségbeli kisugárzó szerepéből adódóan a Homokhátság egész területére hatással lehet.</p> <p>Fontosnak tartották kiemelni a „Társadalmi felzárkóztató, integrációs és antiszegregációs programok” közül a foglalkoztatási együttműködések, képzési és foglalkoztatási programok elindulását, a foglalkoztatás helyi lehetőségeinek bővítését, melyek tekintetében Kecskemét Megyei Jogú Város szorosan együttműködik a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzattal a hasonló tárgyú, megyei szintű programjainak megvalósítása során.</p> <p>A véleményező javasolta, hogy:</p> <p>❖ <i>a „Városi és térségi közlekedés-, közút- és informatikai fejlesztés programon” belül a közúti, vasúti közlekedési rendszerek fejlesztése kapcsán hangsúlyosabban jelenjen meg a megye, a megyei jogú város és a környező települések közötti konszenzus szükségessége, hiszen ezen tárgykör</i></p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata számára az egyik legfontosabb feladat, hogy hosszú távon tudja biztosítani a város és térsége lakói számára az egészséges és fenntartható természeti és épített környezetet.</p> <p>A dokumentum külön tematikus cél keretében (Tc8) fogalmazta meg a város térségi szerepvállalásának, központi szerepköreinek és funkcióinak erősítését, a város kapcsolatrendszerének és marketing tevékenységének bővítését, <b>a város és</b></p>

<p><i>tekintetében Kecskemét, mint térség- és megyeközpontnak jelentős hatása vitathatatlan.</i></p> <p>❖ <i>A Stratégiában foglalt – különösképpen térségi jelentőségű – fejlesztések eredményes megvalósulása érdekében a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködés intézményesült formájának kialakítását és ennek szövegszerű megjelenítését a tárgyi dokumentumban is.</i></p> <p>Az egyeztetési anyag tartalmával egyetért a véleményező és a fentiekén kívül egyéb észrevételt nem kívánt tenni.</p>	<p><b>térsége együttműködésének kiterjesztését, új gazdaság és térségfejlesztési szövetségek létrehozását.</b></p> <p>Emellett a Stratégia 4. fejezetében (A stratégia külső és belső összefüggései) a város és térsége kapcsolatainak bővítése érdekében az alábbi kiegészítést tette:  <b>„Kecskemét felismerte, hogy fejlődése érdekében összehangolt, az európai városfejlesztési elveket szem előtt tartó, hosszú távú stratégiai tervezést kell megvalósítania, ezért a felülvizsgált és módosított Integrált Településfejlesztési Stratégiájában olyan jövőképet, célokat és fejlesztési programokat fogalmazott meg, amelyek integrált módon kívánják szolgálni a városfejlődést és hozzájárulhat tágabb térsége fejlődéséhez, valamint környezeti értékeinek megóvásához. Ennek érdekében szorosabb együttműködési formákat igyekszik kialakítani a környező településekkel és a Megyei Önkormányzattal. Keresi továbbá azokat a térségi szervezeteket, intézményeket és vállalkozásokat, akik „térségi szövetség” keretében elősegíthetik a Duna-Tisza köze, illetve az Alföld jövőbeli fejlődését.”</b></p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<b>13. MÁV Szolgáltató Központ Zrt. (Varga Péter 2017. 10.11. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A Kecskemét ITS módosítással kapcsolatosan a MÁV Zrt. az alábbi észrevételeket fogalmazta meg:</p> <p><u>Általános megállapítások:</u></p> <p>❖ <i>Az anyagban megfogalmazott közlekedéspolitikai célokkal egyetértenek</i></p> <p>❖ <i>Az ITS alapján, arra épülően a későbbiekben tervezendő és megvalósítandó konkrét projekteken – MÁV érintettség esetén – részt kívánnak venni.</i></p> <p>❖ <i>Ingatlan hasznosítási, ingatlan rendezési és vagyongazdálkodási kérdésekben konkrét projektek alapján tudnak nyilatkozni.</i></p> <p>❖ <i>A város szerkezetéből adódóan számos helyen mutatkozik vasúti érintettség az IMCS-n túlmenően is. A tervkészítés valamennyi fázisában figyelemmel kell lenni a vasúti technológiákra, – különösen – a vonalas létesítményekre. amelyek a vasúti pályától</i></p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>

<p><i>nagyobb távolságra is húzódhat. Az IMCS tervezésénél az egységes utas információs rendszer tervezése során elsőbbséget kell élveznie – a vasúti közlekedés sajátosságaiból adódó – életvédelmi információknak.</i></p> <p><u>Szövegszerű észrevételek:</u></p> <p>A 140 sz. (Budapest –) Cegléd – Kecskemét – Szeged, a 142 sz. Budapest – Lajosmizse – Kecskemét alsó (– Kecskemét), valamint a ma szünetelő személyforgalmú 152 sz. Kecskemét – Kecskemét alsó – Fülöpszállás vasútvonal fejlesztésével egyetértünk,</p> <p>❖ <i>„kérjük a fejlesztési tervet kiegészíteni a regionális szempontból fontos 145/6 sz. Kecskemét – Lakitelek – Kunszentmárton/Szolnok vasútvonallal.”</i></p> <p><i>„A történelmi városterület keleti és déli határait a Budapest – Szeged és a Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonalak alkotják, melyek a XIX. század második felében épültek ki, a városi terjeszkedés pedig csak a XX. század közepén lépett át rajtuk. Ettől függetlenül mindkét szereplőnek – a Városnak és a Vasútnak is – céljának kell lennie az elvágó hatás csökkentése, főként annak tükrében, hogy a közeljövőben várható a lajosmizsei vonalon a villamos vontatás, és – remélhetően – a sűrűbb ütemű elővárosi közlekedés bevezetése. A távlati vasútfejlesztési tervek pedig a ceglédi vonalon a második vágány – legalább részleges – kiépítését és az engedélyezési sebesség 160 km/h értékre történő emelését tartalmazzák.”</i></p> <p><i>„Kecskemét vasútállomás intermodális jellegű fejlesztését szükséges lenne a vasútállomás teljes korszerűsítésével együtt elvégezni, azaz a távlati vasútfejlesztési terveknek megfelelően – elsősorban a személyszállítási igényeket szem előtt tartva – átépíteni vágányhálózatát. Árufuvarozási feladatait Kecskemét alsóra célszerű koncentrálni. Itt – és nem a sűrűn lakott környezetű nagyállomáson – lehet biztosítani a Mercedes gyár és beszállítói Just In Time jellegű vasúti kiszolgálásának feltételeit, illetve itt lenne célszerű elhelyezni a vasút működtetéséhez szükséges – pl. pft. – funkciókat is. A nagyállomás terület felhasználásának racionalizálásával városi célokra lehetne felszabadítani a Szolnoki úti aluljárótól délre fekvő, jelenleg alulhasznosított területeket is.”</i></p> <p>Jogosan állapítja meg, hogy a Budapest – Szeged vasútvonal teljesen ellehetetleníti az Északi lakóöv megnevezésű városfejlesztési körzet két egysége: Hunyadiváros és Vacsihegy közötti közvetlen</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>A javasolt kiegészítés az ITS dokumentumába beépítésre került.</p> <p>A megállapításokkal a tervező egyetért.</p> <p>A javaslatokat célszerű lehet Kecskeméti főpályaudvar fejlesztése (Kecskemét Intermodális Közösségi Csomópont előkészítése) és a Kecskemét kötőtpályás közlekedési rendszere fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztési stratégia készítése című projektek keretében részletesen vizsgáltatni.</p> <p>A javaslatokat célszerű lehet Kecskeméti főpályaudvar fejlesztése (Kecskemét Intermodális Közösségi Csomópont előkészítése) és a Kecskemét kötőtpályás közlekedési rendszere fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztési stratégia készítése című projektek keretében részletesen vizsgáltatni.</p> <p>Az adott részben a „Megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek)” alfejezetben</p>
--	--

<p>kapcsolatot. Itt azonban jelezni szükséges, hogy míg településrészek mintegy évszázaddal a vasút megépültét követően kezdtek benépesedni. Ettől függetlenül mindkét szereplőnek – a Városnak és a Vasútnak is – céljának kell lennie az elvágó hatás csökkentése, főként annak tükrében, hogy a távlati vasútfejlesztési tervek a vonalon a második vágány – legalább részleges – kiépítése és az engedélyezési sebesség 160 km/h értékre történő emelése.</p> <p>Javítani szükséges a széktői intézményi és rekreációs terület lehatárolása során megjelenő szóhasználatot, a 142 sz. (Budapest –) Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal a hazai törzshálózat részét képezi. Vasúti szakmai szaknyelv szárnyvonalnak azokat a vasútvonalakat nevezi, melyek csak egyik végükön csatlakoznak az országos hálózathoz. Bács-Kiskun megyében ilyen a Kunszentmiklós-Tass – Dunapataj, illetve a Kiskőrös – Kalocsa vonal.</p> <p>A Nyugati lakóövet bemutató leírás meg sem említi a 152 sz., ma szünetelő személyforgalmú (Kecskemét-) Kecskemét alsó - Fülöpszállás vasútvonalat, annak ellenére, hogy azt az 1.1.2. A városfejlesztés irányait, céljait és sikerességét meghatározó belső adottságok című fejezetben azt a fejlesztendő vonalak közé sorolja.</p> <p><i>„Támogatjuk a P3.5. és P3.6. pontokban leírt közlekedésfejlesztési célok megvalósítását, közreműködünk azokban a város- és a vasútfejlesztési célok, érdekek közti összhang megteremtésében.”</i></p> <p>A véleményező javasolja a P3. <i>Városi és térségi közlekedés-, közút- és informatikai fejlesztés programja</i> című fejezet további kidolgozása során – elsősorban a lajosmizsei és a lakiteleki, de újraindítása esetén a fülöpszállási – a vasútvonalakon a meglévő vasútvonalak állomás, illetve megállóhely kiosztásának felülvizsgálatát. Igényvezérelt ráhordó közúti közlekedés megvalósítása esetén ugyanis lehetővé válhat az adott vonalakon az eljutási sebesség növelése, versenyképessé válhat a vasúti közlekedés pl. Szolnok vagy a megye nyugati régiói irányába is.</p> <p><i>A kecskeméti főpályaudvar és a központi pályaudvar intermodális csomóponttá történő fejlesztése, környezetének átalakítása</i> című kulcsprojektben – és több helyen másutt – a <i>Vasúti pályaszerkezet komplex kialakítása, a biztosítóberendezések cseréje Kecskemét vasútállomáson</i> projektlem megnevezés szakmaiatlan, javasoljuk helyette a <i>Kecskemét vasútállomás komplex fejlesztése, biztosítóberendezésének cseréje</i> megfogalmazást.</p>	<p>hangsúlyozásra került a vasút elvágó hatásának csökkentése.</p> <p>A vasútvonal elnevezésének pontosítása megtörtént.</p> <p>A jelzett hiányosság pótlásra került a Nyugati lakóövet bemutató leírásban a „Térszerkezet és területhasználat” és „Megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek)” című alfejezetekben is.</p> <p>Egyetértő véleményező, tervezői módosítást nem igényel.</p> <p>A javasolt kiegészítés a P3.6. programponthoz a következőképpen került megfogalmazásra: <i>„térségi elérhetőség javítása, az elővárosi közlekedés infrastrukturális fejlesztése (a 140-es, a 142-es, a 146-os és a 152-es vasúti vonalak fejlesztése, a megállóhely kiosztás felülvizsgálata, új vasúti megállók létesítése”</i></p> <p>A tervezők köszönik a pontosítást, a szükséges pontokon a javasolt szövegrész („Kecskemét vasútállomás komplex fejlesztése, biztosítóberendezésének cseréje”) került beépítésre.</p>
---	--

<p>Megjegyezzük továbbá, hogy a mellérendelt forrásigény a tényleges megvalósítás előtt felülvizsgálandó.</p> <p><i>A Kecskemét területén tervezett közút- és közlekedésfejlesztési projekteket felsoroló 7. sz. táblázatban bemutatott vasúti fejlesztési projektekkal egyetértünk, azok megvalósítását magunk is szorgalmazzuk, azonban azoknak – jelen jogszabályi környezetben – a projektgazdája nem a MÁV, hanem a NIF Zrt. lehet.</i></p>	<p>A kérésnek megfelelően a táblázat projektgazdájának pontosítása megtörtént (Projektgazda: NIF Zrt.).</p>
<b>14. DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (VI-570-3/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt.-nek nem áll rendelkezésére az integrált településfejlesztési stratégia módosítása szempontjából jelentős, a stratégiát befolyásoló terv, adat, információ.</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>15. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Földművelésügyi Osztály (2017.10.04. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A 2017. szeptember 22. napján érkezett, fenti tárgyú levelére hivatkozva tájékoztatom, hogy a honlapon elérhető módosítási dokumentáció közvetlenül nem érinti főosztályunk feladatkörét. Mindemellett az erdőkről szóló részek megfelelnek az erdőtörvény hosszú távra szóló alapelveinek.</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>16. Bács-Kiskun Megyei Mérnöki Kamara (2017.10.05. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Bács-Kiskun Megyei Mérnöki Kamara az önkormányzathoz eljuttatott levelében az alábbi véleményt adta:</p> <p>A Bács-Kiskun Megyei Mérnöki Kamara részéről tájékoztatjuk, hogy a Kecskemét várost érintő Integrált Városfejlesztési Stratégia módosításához vonatkozó felkérését a kamara elnökségének és a szakcsoportok részére megküldtük és a megjelölt határidőig módosító vélemény nem érkezett.</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>17. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (35300/5569-1/2017. ált.)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Kecskemét Megyei Jogú Város által benyújtott Integrált Településfejlesztési Stratégiája (a továbbiakban: ITS) módosításával kapcsolatban tűz-,</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>

polgári védelmi és iparbiztonsági szempontból a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság alábbi javaslatokat, véleményeket adta:

*1. A vízvezeték-hálózat tervezett rekonstrukciója, felújítása során az összes földalatti tűzcsapot földfeletti tűzcsapra kell cserélni. Javaslom az oltóvízhiányos területek felmérését, majd az oltóvízhálózat ütemezett kiépítését, valamint a településfejlesztési koncepcióban foglaltakkal összhangban, a fejleszteni kívánt településrészekben új, oltóvíz biztosítására alkalmas vízhálózat kiépítését. A felújítandó, illetve újonnan kiépítendő oltóvízhálózaton fordítsanak kiemelt figyelmet a telepített földfeletti tűzcsapok egymáshoz viszonyított – megközelítési útvonalon mért –, legfeljebb 200 méteres távolságára. A telepített tűzcsapok elégséki ki a vonatkozó jogszabályi követelményeket, előírásokat.*

*2. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (3) bekezdés a) pontja szerint „a településfejlesztés és a településrendezés során a település teljes közigazgatási területét érintő árvíz, belvíz, valamint csapadékvíz szakszerű és ártalommentes elvezetését biztosítani kell, részbeni összegyűjtése és helyben tartása biztosításának az adottságok és a lehetőségek szerinti figyelembevételével.”*  
*Fentiek értelmében javaslom a települési bel-és csapadékvíz-elvezető rendszer ütemezett korszerűsítését, bővítését, ezzel összhangban pedig a fokozottabb, rendszeres karbantartását. A korszerűsítés, bővítés zárt bel-és csapadékvíz-elvezető csatornákkal, illetve nyílt, burkolt felületű bel-és csapadékvíz-elvezető árokrendszerekkel megoldható. A helyi sajátosságokat figyelembe véve, ahol szükséges, javaslom megvizsgálni szivattyú-állomás, átemelő műtárgyak megvalósításának szükségességét is, továbbá a település közigazgatási területén fekvő záportározók, és azok befolyási, kifolyási szakaszainak rendszeres karbantartási munkálatait elvégezni, elvégeztetni.*

*3. Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén, az ITS-ben megfogalmazottak vonatkozásában javaslom, hogy a belterületi utak vonatkozásában kiemelt figyelmet fordítsanak a szilárd burkolatfejlesztésekre, valamint ezek során legyenek tekintettel a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság tűzoltási, műszaki mentési alapfeladatait végző járművek alább felsorolt határértékeire, ezzel is segítve a gyorsabb, hatékonyabb tűzoltói beavatkozást, élet-és vagyonmentést tűzoltóegységeink számára.*

Az ITS jellegéből adódóan egy középtávú stratégiai dokumentum, ennek megfelelően csak a célokat, elveket, prioritásokat és a tervezett programokat, projekteket foglalja össze egységes keretrendszerbe. Az ITS felülvizsgálata és módosítása szempontjából az adott javaslat nem releváns.

Kecskemét Településfejlesztési Koncepciójának (TFK) és területrendezési tervének (TRT) soron következő felülvizsgálata során azonban a jelzett javaslatokat figyelembe veszi az önkormányzat.

Az ITS jellegéből adódóan egy középtávú stratégiai dokumentum, ennek megfelelően csak a célokat, elveket, prioritásokat és a tervezett programokat, projekteket foglalja össze egységes keretrendszerbe. Az ITS felülvizsgálata és módosítása szempontjából az adott javaslat nem releváns. Amely javaslat településrendezési feladatra vonatkozik, azok a területrendezési terv (TRT) soron következő felülvizsgálata során figyelembe veszi az önkormányzat.

Kecskemét Integrált Településfejlesztési Stratégiájának felülvizsgált dokumentuma kiemelt figyelmet fordít a város közlekedési és közúthálózati struktúrájának fejlesztésére (bővítés és felújítás). A konkrét műszaki megoldások során az önkormányzat és a tervezők az üggyi előírásoknak megfelelően készítik el a vonatkozó műszaki terveket.



A beavatkozó gépjárműfecskeendők, különleges szerek közül az alábbi maximum-értékekről tájékoztatom:

- legnagyobb tűzoltó gépjármű szélesség: 2,9 méter
- legnagyobb tűzoltó gépjármű magasság: 3,65 méter
- tűzoltó gépjármű legnagyobb fordulókör sugara: 13,7 méter
- tűzoltó gépjármű legkisebb letalpalási szélessége: 2,55 méter
- tűzoltó gépjármű legnagyobb letalpalási szélessége: 6,2 méter
- tűzoltó gépjármű legnagyobb talajterhelés értéke a táblában: 240 kN.

4. A településen felhalmozódó zöldhulladék, háztartási növényi hulladék kapcsán, a szabadtéri tüzesetek kockázatának csökkentése érdekében, javaslom, hogy vizsgálják meg ezen hulladékok gyűjtésének és feldolgozásának, megsemmisítésének lehetséges módjait, úgymint pl. a közterületeken elhelyezhető hulladék-udvarok, amennyiben az önkormányzatnak lehetősége van, pellet-gyártás céljából növényi hulladék gyűjtése, a központosított, illetve házi komposztálásra való figyelemfelhívás, javaslatok, lehetőségek kidolgozása.

5. A nagyberuházások során, az esetlegesen odatelepülő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek esetén a környezeti hatások közül kiemelt figyelmet fordítsanak a szélirányra, a létesítmények egymáshoz mért távolságára, az esetlegesen kialakuló dominó-hatásra, illetve a jogszabályokban lefektetett egyéb követelményekre. Veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek környezetében történő fejlesztéseknél jogszabály határozza meg, hogy az állásfoglalás kialakítása során a katasztrófavédelmi hatóság milyen szempontokat vesz figyelembe, attól függően, hogy mi az építmény jellege, és hogy a veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem mely veszélyességi zónájában történne a fejlesztés. Ugyanezen említett jogszabály taglalja a kivételeket is. Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén az alábbi veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek találhatóak. Alsó küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem a Design Kft. (szh.: 6000 Kecskemét, Ipar u. 6., th.: 6000 Kecskemét, Ipar u. 6.), a MOL NyRt. (szh.: 1117 Budapest, Október huszonharmadika u. 18., th.: 6000 Kecskemét, Klebersberg K. u. 46.) és az IKR Zrt. (szh.: 2943 Bábolna, IKR Park, th.: 6000 Kecskemét, Szent László krt. 20/a.), küszöbérték alatti üzem a KITE ZRt. (szh.: 4181 Nádudvar, Bem J. u. 1., th.: 6000 Kecskemét, Könyves Kálmán krt. 38.), a GALLFOOD Kft. (szh.: 6000 Kecskemét, Ceglédi út 11., th.: 6000 Kecskemét, Ceglédi út 11.) és a HE&GE Consulting Kft. (szh.: 6000 Kecskemét,

A javaslatot az önkormányzat a jogszabályi előírások figyelembe vételével és a jelenlegi, illetve a jövőben tervezett hulladékgyűjtési, -kezelési és -hasznosítási gyakorlatával összefüggésben vizsgálni fogja. A lakossági komposztálás lehetőségét a jövőben az önkormányzat tovább kívánja népszerűsíteni.

Kecskemét Településfejlesztési Konceptiójának (TFK) és területrendezési tervének (TRT), Környezetvédelmi Programjának, illetve Stratégiai Zajterképének soron következő felülvizsgálata során a jelzett javaslatokat, a jogszabályi előírásokat szem előtt tartva, figyelembe veszi az önkormányzat.

<p>Szolnoki-hegy 222-3., th.: 6000 Kecskemét, Szolnoki-hegy 222-3.).  Ezen veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Kat.) IV. fejezet hatálya alá tartozó veszélyes üzemek. Beruházások, építkezések tervezése során vegyék figyelembe a fentebb taglalt környezeti hatásokat és előírásokat is.</p> <p>Továbbá, a tervezendő nagyberuházások vonatkozásában, amennyiben azok engedélyezésében tűzvédelmi szakhatóság bevonása szükségeltetik, a tervezési szakaszban már javasoljuk az illetékes tűzvédelmi hatósággal (alapesetben első fokú tűzvédelmi hatóság és szakhatóság a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Kecskeméti Katasztrófavédelmi Kirendeltsége) történő egyeztetést.</p> <p>6. Vízügyi, vízvédelmi szempontból a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékességgel nem rendelkezik Kecskemét Megyei Jogú Város vonatkozásában. Az illetékes vízügyi, vízvédelmi hatóság a Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság.</p> <p>A Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság szíves visszajelzést kér, hogy a tett javaslatokat, véleményeket elfogadják-e, figyelembe veszik-e az ITS módosítása során.</p>	<p>Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata a konkrét nagyberuházások során a jogszabályi előírásoknak megfelelően az érintett szakhatóságokat az előkészítés, a tervezés és a megvalósítás fázisaiba bevonja.</p> <p>A kapott információt az önkormányzat figyelembe veszi a projektjeinek megvalósítása kapcsán szükséges szakigazgatási egyeztetési feladatai ellátása során.</p> <p>A javaslatokat Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata az egyes pontokban már jelzett dokumentumok felülvizsgálata során figyelembe veszi.</p>
<b>18. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Megyei Igazgatósága (BKK-148/11/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Magyar Közút Nonprofit Zrt. Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia módosítása kapcsán az alábbi tájékoztatást és véleményt adta:</p> <p>Az Integrált Településfejlesztési Stratégiát a módosítási tételek ismeretében tudják véleményezni. Így az eljárás további szakaszaiban a Társaság részt kíván venni.</p> <p>A Véleményező kéri, hogy a tervezett módosítások a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV.21.) MT rendeletben és a közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V.31.) KHVM rendeletben meghatározott előírások figyelembe vétele mellett készüljenek.</p> <p>Az útfejlesztési kérdéseket az állami utak fejlesztési kérdéseiben nyilatkozni jogosult hatóságokkal (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) is egyeztetni</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Az ITS jellegéből adódóan egy középtávú stratégiai dokumentum, ennek megfelelően csak a célokat, elveket, prioritásokat és a tervezett programokat, projekteket foglalja össze egységes keretrendszerbe. Az ITS felülvizsgálata és módosítása, így a dokumentum egészére és nem egyes közútfejlesztési tételekre (tervekre) vonatkozik.</p> <p>Az utak vonatkozásában tervezett konkrét fejlesztések és tervek a jogszabályi előírásoknak megfelelően fognak készülni a szükséges minisztériumi és hatósági</p>

<p>szükséges, ezért kéri, hogy a tervezett módosításokat velük egyeztesse és nyilatkozatukat kérje ki az önkormányzat.</p> <p>Minden olyan esetben, ahol a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény értelmében a közútkezelő hozzájárulása szükséges (pl. építmény elhelyezés, bővítés stb.) kéri, hogy a Magyar Közút Nonprofit Zrt-t vonja be az önkormányzat az eljárásba.</p> <p>A véleményezési dokumentációt a Magyar Közút Nonprofit Zrt digitálisan kéri megküldeni.</p>	<p>egyeztetések figyelembe vételével. Az ITS véleményeztetésébe a jelzett szervek bevonásra kerültek, nyilatkozatukat ismertetjük.</p> <p>Az önkormányzat az egyes fejlesztési projektjei kapcsán, a kialakított szakmai gyakorlatának és a jogszabályi előírásoknak megfelelően bevonja a Magyar Közút Nonprofit Zrt-t.</p> <p>Az Önkormányzat véleményezési és jóváhagyási eljárásai során a Korm. rendelet 30. §-ában foglaltak szerint jár el - így a polgármester a beérkezett véleményeket a képviselőtestülettel megismerteti, a stratégiai terv elfogadását követően a döntésről és a közzétételről az egyeztetésben résztvevők felé értesítést küld.</p>
<b>19. Nagykőrös Város Önkormányzata (13104-2/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Nagykőrös Város Önkormányzata Kecskemét Megyei Jogú Város Felülvizsgált Integrált Településfejlesztési Stratégiájával kapcsolatban az alábbiakat fogalmazta meg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ „A közlekedési kérdések vonatkozásában a térségi tervezett fejlesztési projektek, Nagykőröst is érintő megoldásaival kapcsolatban kérném az egyeztetések fontosságának figyelembevételét.”</li> <li>❖ „Továbbá fontosnak tartom, Nagykőrös Integrált Településfejlesztési Stratégiájával az összhang minden időben történő fenntartását.”</li> <li>❖ A városon, megyén, régión átívelő munkahely teremtetési projektek megvalósítása során kérném a koncepcionális és konkrét együttműködés biztosítását.</li> </ul>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>A dokumentum külön tematikus cél keretében (Tc8) fogalmazta meg a város térségi szerepvállalásának, központi szerepköreinek és funkcióinak erősítését, a város kapcsolatrendszerének és marketing tevékenységének bővítését, <b>a város és térsége együttműködésének kiterjesztését, új gazdaság és térségfejlesztési szövetségek létrehozását.</b></p> <p>Emellett a Stratégia 4. fejezetében (A stratégia külső és belső összefüggései) a város és térsége kapcsolatainak bővítése érdekében az alábbi kiegészítést tette: „Kecskemét felismerte, hogy fejlődése érdekében összehangolt, az európai városfejlesztési elveket szem előtt tartó, hosszú távú stratégiai tervezést kell megvalósítania, ezért a felülvizsgált és módosított Integrált Településfejlesztési Stratégiájában olyan jövőképet, célokat és fejlesztési programokat fogalmazott meg, amelyek integrált módon kívánják szolgálni a városfejlődést és hozzájárulhat tágabb</p>

	<p>térsege fejlődéséhez, valamint környezeti értékeinek megóvásához. <b>Ennek érdekében szorosabb együttműködési formákat igyekszik kialakítani a környező településekkel és a Megyei Önkormányzattal. Keresi továbbá azokat a térségi szervezeteket, intézményeket és vállalkozásokat, akik „térségi szövetség” keretében elősegíthetik a Duna-Tisza köze, illetve az Alföld jövőbeli fejlődését.”</b></p>
<b>20. Kerekegyháza Város Önkormányzata (6510-2/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Kerekegyháza Város Polgármestere Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának felülvizsgált véleményezési dokumentációját érintő szakmai anyaggal kapcsolatban arról tájékoztatót:</p> <p>❖ „az önkormányzat részéről a tervjavaslatban foglaltakkal egyetértünk”.</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<b>21. Ballószög Község Önkormányzata (2988-2/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Ballószög Község Önkormányzatának Polgármestere Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezési dokumentációja kapcsán az alábbiakról tájékoztatta Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatát:</p> <p>❖ „Ballószög Község Önkormányzat Képviselő-testülete 62/2017. (04.27.) sz. Kt. határozatában döntött arról, hogy pályázatot nyújt be a TOP-3.1.1-16-BK1 kódszámú, „Fenntartható települési közlekedésfejlesztés” című pályázati felhívásra. A pályázat keretében Ballószög és Kecskemét Kadafalva között, a Határ útig kerékpárút kerülne kiépítésre.”</p> <p>❖ „Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezési dokumentációja kapcsán – Ballószög község érintettségének vonatkozásában – a dokumentáció anyagához fentiek alapján annyi észrevételt szeretnénk tenni, hogy javasoljuk a Stratégia tervezése során figyelembe venni a tervezett fejlesztés folytatásaként Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata részéről a hiányzó kerékpárút szakasz megépítését, amely így</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezési dokumentációja (Hálózatos projektek elemeinek bemutatása című fejezet 7. táblázatában) <b>nevesítve tartalmazza Kecskemét-Kadafalva és Ballószög közötti kerékpárút tervezetét és kiépítését.</b></p>

<i>folytonosságot biztosítva lenne használható, ténylegesen összekötve a két települést”</i>	
<b>22. Helvécia Nagyközség Önkormányzata (3209-2/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Helvécia Nagyközség Önkormányzatának polgármestere Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának módosítása kapcsán az alábbiakról tájékoztatta Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatát:</p> <p>❖ „...<i>tárgyi Integrált Településfejlesztési Stratégia módosításával kapcsolatban észrevételt Helvécia Nagyközség Önkormányzata nevében nem teszek, mivel a tervezett módosítások településünk érdekeit nem sértik.</i>”</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>23. Kecskeméti Kortárs Művészeti Műhelyek Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság (2017. 09.26. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Tájékoztatom, hogy Kecskemét MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiájának 2017-es módosítását áttanulmányoztuk, s azzal kapcsolatban módosítási javaslatot nem teszünk.</p>	<b>Egyetértő véleményező</b>
<b>24. Kecskeméti Lokálpatrióták Egyesülete (2017.10.05. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Kecskeméti Lokálpatrióták Egyesülete a stratégiai dokumentum véleményezése kapcsán az alábbi tájékoztatást adta:</p> <p>A Véleményező az integrált, alulról építkezés irányát jónak tartják. Igen fontosnak tartják, hogy a város belső adottságait is figyelembe veszi a város döntései meghozatalánál. Kiemelkedő tényezőként a kis- és közepes vállalkozások támogatása nagyon fontos, de a valóságban nem feltétlenül így történik. Kecskemét az ország közepén helyezkedik el, ez szerencsés, azonban a belső és külső közlekedés hálózata változásokat kíván. Sajnos a város lakosságának egy része nem öntudatos zöld városként tekint Kecskemétre. A jövőt csak úgy lehet építeni, ha ismerjük a múltat, s ebből merítkezünk.</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>A véleményben tett megállapítások nem igénylik az ITS kiegészítését.</p>

<p>Az ITS kiemelten foglalkozik a műemléki épületekkel és alkotásokkal. A Kecskeméti Lokálpatrióták Egyesülete 1998 és 2002 között kezdeményezte a közgyűlésben, hogy a belváros 7 templomával a Világörökség része legyen. Az ITS kiemeli, hogy egyes belvárosi és környező területi részek nem fejlődnek. A Kecskeméti Lokálpatrióták Egyesülete több esetben is kifogásolta, hogy a beépítési magasság alacsony. A többszintes épületek emelik a város nagyvárosi jellegét.</p> <p>A közlekedés mellett a parkolás fejlesztése is kiemelten fontos, de nem mehet a zöld felületek rovására.</p> <p>A Kecskeméti Lokálpatrióták Egyesülete kezdeményezte és két évi munkájával megmentette a Szabadidő Központ 95 hektárját a vízivárosi befektetőktől a 2000-es évek első felében és lett Természetvédelmi Terület. Az Egyesület kezdeményezte, hogy a szabadidőközpont területe vegye fel a Benkó Zoltán nevet.</p> <p>A Homokbánya területén nagyon sok a lepusztult épület és terület, a fejlesztés itt is kiemelkedő fontosságú.</p> <p>Nagyon fontos az anti-szegregációs program, amely a felzárkózás alapja.</p> <p>A véleményező kiemelte: Az Integrált Településfejlesztési Stratégia továbbfejlesztett anyaga kiváló munka, amely alapja lehet a város fejlesztésének.</p> <p>A véleményező ugyanakkor rámutatott arra, hogy az elkészült anyag akkor lesz teljes és a fejlesztés alapja, ha nem feledkeznek meg a meglévő épületek, emlékművek, parkok, utak, parkolók védelméről, karbantartásáról, a zöldfelületek védelméről, a város ...tisztaságáról és a kerékpáros közlekedés szabályozásáról, folyamatos ellenőrzéséről.</p>	<p>A Világörökség Magyar Nemzeti Bizottsága 2008-ban vette fel a világörökségi cím Magyar Várományosi Listájára „Lechner Ödön független, premodern építésze” megnevezéssel a stílusteremtő építész örökségét, melyet őt kiemelkedő épület – többek között a Kecskeméti Városháza – reprezentál.</p> <p>Az ITS-ben a parkolás kapcsán említett elvek rögzítésre kerültek.</p> <p>Az ITS-ben egyik önálló akcióterület kiemelt beavatkozási területe, ahol komplex a terület adottságaihoz illeszkedő – szabadidős, sport – fejlesztések tervezettek.</p> <p>Az ITS egyik kulcsprojektjének fontos, meghatározó területe a Homokbánya, fő céljaként az alulhasznosított épített és zöldfelületi környezet megújítása, funkcióval való feltöltése tervezett.</p> <p>Az esélyegyenlőség biztosítása kiemelt horizontális cél az önkormányzat számára.</p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Tervező egyetért a véleményező megállapításával, az önkormányzat törekszik arra, hogy a létrehozott értekeit hosszú távon megőrizze s hatékonyan tudja üzemeltetni.</p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<b>25. Molnár Pál (02. EVK képviselő) (2017. 10. 06. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A képviselő az ITS felülvizsgálatához, módosításához kötődő véleményében 3 problémára hívja fel a figyelmet:</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>



<p>1. külterületi tanyás-hobbis kertségek: a dűlőutak szűkösége miatt a "bevonandó" lakosság körében sürgősen el kell indítani az utak szélesítéséhez szükséges közterületbe vonásokat, ill. kisajátításokat. Ez egy rettenetes nagy munka, de eddigi tapasztalatom szerint nem tudunk 3m széles földes közökben hatékony útkarbantartást végezni. Csapadékvíz-árkokat kell létrehozni az út két oldalán (de legalább az egyikén), mert e nélkül a víz menthetetlenül az úton fog megállni. Ha a mostani helyzetben a gréder végig is megy a dűlön, azzal csak a felszíni, már szikkadtabb réteget távolítjuk el, még inkább hajlamos lesz a sarasodásra.</p> <p>2. Hetényben a saját helyi "ITS"-emben is fajsúlyos szerepet kap a helyi szolgáltatások bővítése. Csonka Imrével (<i>szerk. kiegészítése: Csonka Imre a Társadalompolitikai Osztály vezetője</i>) el is kezdtük a bölcsőde létrehozásának megszervezését, talán még épületünk is lesz, ha a tankerület meg tudja oldani a Móricz utcai 4 osztály Iskola utcai elhelyezését. Korábban Gáborral és Gergővel (<i>szerk. kiegészítése: Nagy Gábor (ügyvezető) és Smuta Gergő (gazdasági igazgató) a Kecskeméti Városfejlesztő Kft.</i>) meg is szemléztük a helyszínt. Ugyanitt lenne lehetőségünk önkormányzati kirendeltség telepítésére (jelenleg a Darányiban van), ezzel központi helyre kerülne a város "szolgáltatása". Természetesen a tevékenységét is lehetne bővíteni. Mindezek legfontosabb következménye, hogy a hetényiek egyre több szolgáltatást Hetényben vehessenek igénybe.</p> <p>3. Héjjas Gáborék kezdeményezésére egy közös programot szeretnénk indítani Hetény és Méntelek összefogásával. Mellékeltlen küldöm a tervezetet bemutató diasort. Az ebben megjelenő elemek jól illeszkednek az ITS által megfogalmazott fejlesztésekhez. Kerékpárút-fejlesztés, stb.</p>	<p>A Tervező a felvetett javaslatokkal egyetért, s jelzi, hogy az ITS dokumentuma külön városfejlesztési körzet keretében foglalkozik a „városperemi kertségek” és a „külterületek” jellemzőivel, problémáikkal, a városfejlesztési körzetek céljaival és a megoldandó feladatokkal, így többek között: <i>Az alapvetően már lakójellegű kertségi zónákban az ellátási színvonal javításával, a földutak stabilizálásával a lakókertes fejlődés lehetőségeinek biztosításával.</i></p> <p>Hetényegyháza kérdéseivel a „szatellit településrészek” városfejlesztési körzeten belül foglalkozik. A konkrét javaslatok (bölcsőde létrehozása, önkormányzati kirendeltség telepítése) pedig bekerültek az ITS 13. táblázatába Egyéb közösség által kezdeményezett városrészi és közösségi fejlesztési elképzelések és sportcélú beruházások közé.</p> <p>A mellékelt program jól illeszkedik az ITS Külterületek elnevezésű városfejlesztési körzet keretében megfogalmazott fejlesztési célokhoz és megoldandó feladatokhoz, illetve lehetséges fejlesztések közül többhöz is (pl. A tanyai területek egyedi infrastrukturális fejlesztése, a turizmus feltételeinek javítása, A tanyai gazdálkodás feltételeinek javítása, a fiatal gazdák állami támogatásának hosszútávú biztosítása).</p>
<b>26. Lévai Jánosné (11. EVK képviselő) (2017. 10. 08. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p><u>Konkrét, az ITS kiegészítését érintő szöveges javaslatok:</u></p> <p>9. (67.) oldal: a Műkertvárosban talán ki lehetne hagyni a zöldség- és gyümölcspiacot</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>A képviselői kérésnek megfelelően az adott fejezetből törlésre került a Megoldandó feladatok – lehetséges</p>



<p>98. oldal 9.8.2 Vallási turizmus fejlesztése a Mária-kápolnánál, bekapcsolva a Rózsakertet is.</p> <p>99. oldal Városrészi közösségfejlesztő és közterület fejlesztési programok: Kérem, hogy Rendőrfalu és Kósafalu városrészek is legyenek bekapcsolva! A Kósafaluba új játszóteret kérnek az ott lakók!</p> <p>124. oldal Belső-Szegedi út vasúti felüljáró újjáépítése 80 millió Ft, - kevés ez az összeg? a szöveg folytatása: a közút számára a forgalom megnyitása mindenképpen kerüljön bele az anyagba.</p> <p>130. oldal 9. táblázat: Kecskeméti Vadaspark épületének és egyéb épületeinek a teljes körű energetikai felújítása, korszerűsítése</p> <p><u>Általános városrészekhez kötődő javaslatok:</u></p> <p>- Műkertváros: - Klebelsberg u. - Mártírok u. kereszteződéséhez: közúti jelzőlámpa mindenképpen szükséges - óriási már évek óta a forgalom! A Gyöngyvirág u. teljes hosszában történő aszfaltozása itt nem lehet önerős útépitést megvalósítani, mert az utca egyik oldala már külterület!</p>	<p>fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek) bekezdésből a Műkertvároshoz kötődő „zöldség és gyümölcs piac kialakítása” szövegrész.</p> <p>A jelzett pontban a kiegészítés megtörtént: P8.2. Vallási turizmus fejlesztése a Mária kápolnánál (Boldogasszony Rózsakert bevonása a városi Mária út részeként)</p> <p>A képviselői kérdésnek megfelelően a városrészek nevesítése megtörtént.</p> <p>Az összeg még a legutóbbi vizsgálat becslését tartalmazza. Az aktualizált műszaki felmérések tudnák pontosítani az összeget. A műszaki feladatok pontosítása érdekében szükséges felvenni a kapcsolatot a MÁV Zrt.-vel. Az ITS-ben a 2.3.2. Hálózatos projektek elemeinek bemutatása című fejezetben a 7. táblázat: Kecskemét területén tervezett közút- és közlekedésfejlesztési projektek között nevesítésre került a projekt: <i>„Belső-Szegedi” úti vasúti felüljáró újjáépítése, a Belső-Szegedi út és a Külső-Szegedi út összekötése a közúti forgalom előtt történő megnyitása”</i></p> <p>A képviselői kérdésnek megfelelően a jelzett táblázatban <i>„a Kecskeméti Vadaspark épületeinek teljes körű energetikai felújítása, korszerűsítése”</i> szövegrész beemelésre került.</p> <p>A Műkertvárost magába foglaló Déli gazdasági öv városfejlesztési körzet részeként a megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek) fejezetben nevesítésre kerültek a feladatok.</p> <p>Az ITS dokumentumában a 7. táblázatban, általánosságban megtörtént a közlekedésbiztonság erősítését szolgáló beruházások feladatként történő meghatározása: <i>„A legveszélyesebb gyalogátkelőhelyeken, ill. a forgalomcsillapított övezetekben tervezett</i></p>
--	--

<p>- Rendőrfalu: - Halasi úti felüljáró konzolosítása (gyalogos és kerékpárosok részére), a felüljáró akadálymentesítése mindkét oldalon, ehhez szükséges a Mindszenti krt-on egy gyalogos átkelőhely a buszmegállóhoz, vagy gyalogos és kerékpáros aluljáró megépítése ez, kb. 100 millió Ft lehet, vagy még több!</p> <p>- a Rendőrfaluban a Damjanich Általános Iskola fejlesztése. Szükséges lenne az iskola teljes rekonstrukciója (tetőcsere, nyílászárók, fűtőkorszerűsítés, közösségi aula, stb.).</p> <p>- Kossuthváros: a Belső-Szegedi út megnyitása a közút számára (jelenleg is átmennek kerékpárral, gyalogosan, stb.)</p>	<p><i>csomóponti beruházások a közlekedésbiztonság erősítése érdekében</i>”</p> <p>A konkrét beruházási helyszínek, a támogatott projektek meghatározása a döntéshozói ütemezési kérdés.</p> <p>A Műkertvárost magába foglaló „<i>Déli gazdasági öv</i>” városfejlesztési körzet részeként a megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek) fejezetben nevesítésre kerültek a feladatok.</p> <p>„<i>Műkertvárost és Rendőrfalut a városközponttal összekötő kerékpárutak építése (Csongrádi utca – Műkerti sétány – Mártírok útja, illetve Batthyány utca – Halasi út – Halasi úti hobbik), a Halasi úti felüljáró konzolosítása (gyalogos és kerékpárosok részére), a felüljáró akadálymentesítése mindkét oldalon a szükséges kapcsolódó beruházásokkal (pl. gyalogos átkelőhely létesítése)</i>”</p> <p>„<i>Damjanich Általános Iskola fejlesztése, teljes körű rekonstrukciója</i>”.</p> <p>Ld. feljebb. A projekt, nevesítésre került, mind az ITS 7. táblázatában, mind pedig a Történelmi városterületet bemutató városfejlesztési körzet keretében a megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek) fejezetben.</p>
<b>27. Engert Jakabné (5. EVK képviselő) (2017. 10.10. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A képviselőasszony véleményében jelezte, hogy áttekintette Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Települési Stratégiáját, majd megállapította:</p> <p>❖ „<i>Szomorúan látom, hogy a Széchenyiváros a közintézmények felújítását kivéve az elkövetkező években nem sok fejlesztésre számíthat. Sajnos a közösségi tér, közösségi ház kialakítására sem számíthatunk. (a korábban tervezett könyvtár épülete és a hozzá kapcsolódó sétány megújítása) Jelenleg "nincsen információ" olvasható erre vonatkozóan.</i>”</p>	<p>A Széchenyiváros területe önálló városfejlesztési körzetként került feltüntetésre az ITS-ben, amely jelentős területet ölel fel. Ennek a fejezetnek részét képező <b>Megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek)</b> című rész számos fejlesztési feladatot fogalmaz meg.</p> <p>Ezen kívül külön akcióterület is foglalkozik a városrésszel (2.4.2.5. <i>Széchenyivárosi Akcióterület</i>). Ebben is részletesen rögzítésre kerültek a tervezett beavatkozások.</p>

<p>❖ „Nem találom az összesített táblázatban a Nyíri útnak a Kórháztól az Arborétumig történő felújítását, a Nyíri úti kerékpárút felújítását. Egyetlen konkrét fejlesztésként szerepel az Akadémia út kórház előtti kereszteződésben a körforgalom, illetve a Nyíri út végén a körforgalom megépítése, és a buszforduló kialakítása. Bízom benne, hogy ez utóbbi áthelyezhető a jelenlegi helyéről a Margaréta Otthon melletti területre, a képzeletben jelen lévő Károly R. körút felőli oldala, ahol kevésbé zavarja az ott élők nyugalma. Erre vonatkozóan eljuttattuk kérésünket.”</p> <p>❖ „Nagyon örülök a többi városrészt, a belvárost érintő nagy látványos fejlesztéseknek (út fejlesztések, közösségi házak épülése, kerékpárutak felújítása), a Szabadidő Központban történő fejlesztéseknek, és elfogadom, hogy azoknak prioritása van a város gazdasági fejlődése szempontjából, mint kiemelt területeknek.”</p> <p>❖ „Nagyszerű és soha nem látott fejlesztések szépítik, gazdagítják Városunkat. Azonban, ebben a Városrészben élő emberek is szeretnék a közvetlen környezetükben is érezhető, érzékelhető fejlesztéseket látni. Sajnos a Károly Róbert körút sem épül meg az elkövetkező években.”</p> <p>❖ A Mária hegyben, közvetlenül a Hollandfalu mögötti területen a villany, gáz közműfejlesztés lakossági önerőből, a víz közműfejlesztése önkormányzati támogatással megvalósult. Ez 60 családot érint, többen már építkeznek is. Épül egy mini lakópark is 13 családi házzal, egy befektető építi. (Egyetlen épület nem illik a kertvárosi környezetbe, egy kétszintes épület, amelyet 4 család számára kíván értékesíteni a tulajdonos. Sajnos a szabályoknak megfelelően épült, azonban városképileg is ronda, valóban nem illik a környezetbe.)</p> <p>❖ „A belső Mária hegyben a CSOK-nak köszönhetően nagyon sokan vásárolnak telket és várható, hogy egyre több mini lakópark fog megépülni. Három utca elnevezésére nyújtottak be kérelmet, amelyek kialakítása szabályosan megtörtént.”</p>	<p>A tervező a <i>Megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek)</i> című részben külön nevesítette A Nyíri út teljes hosszában történő felújítását, de megtalálható a „királyok körútjának” részét képező Károly Róbert körút megépítése is.</p> <p>Az ITS feladata a fejlesztési igények összegyűjtése és rendszerezése. Az adott projektek megvalósításra történő kiválasztása döntéshozói ütemezési kérdés.</p> <p>A felvetés az ITS felülvizsgálata szempontjából nem releváns.</p> <p>Nem igényel tervezői választ.</p> <p>A Máriahegy térségét érintő fejlesztések és megfogalmazott feladatok a Városperei kertségek városfejlesztési körzet keretében találhatók. <b>Az Élhető-, szolgáltató város program (P11)</b> részeként nevesítésre került a P11.3. Alsószejtő, Felsőszejtő és Máriahegy</p>
--	--

<p>❖ „Jó lenne, ha a Mária hegyre (külső, belső) vonatkozóan is valamilyen tervet látnánk az ITS-ben, különösen amiatt is, hogy megnyitjuk a Nyíri utat az elkerülő megépítését követően. Ez nem csak a Mária hegy területén fog komoly átmenő forgalmat növelni, hanem a Hollandfalu és az 5.választókörszét útjai is változatlanul nagy terhelésnek lesznek kitéve. Jelenleg is komoly felháborodások sorát kapom. A Károly Róbert körút megépítésében bízunk, amely sok problémát megoldott volna.”</p> <p>❖ „A Nyíri út folytatásában az Arborétum mellett is egy kerékpárút megépítése is számos alkalommal kérsékként merült fel.”</p> <p>❖ „Szeretném kérni, hogy mivel a Széchenyiváros a jelenlegi ITS szerint egyáltalán nem számíthat nagyobb látványos az úthálózatot, kerékpárút hálózatot érintő fejlesztésre, kerüljön megfogalmazásra az, hogy a helyi forrásokból kívánjuk ezen infrastrukturális fejlesztéseket megvalósítani.”</p>	<p>közterület-szabályozása és intézményi fejlesztése című program. Emellett külön akcióterületi fejlesztés is nevesítésre került („Északi városkapu” <b>fejlesztési AT – A „Királyok körútja” menti lakóövezet kialakítása a Belső-Máriahegyi szakaszon</b>). Továbbá külön projektelem a Hetényegyháza bekötése az M5 autópályához, mellyel a Széchenyiváros közlekedési leterheltségének oldásában jelentős javulás várható.</p> <p>A meglévő kerékpárutak és kerékpárforgalmi létesítmények felújítása (Akadémia krt., Budai út, Nyíri út), új hálózati kapcsolat biztosítása a belvárossal című feladat nevesítve szerepel a Széchenyiváros városfejlesztési körzet <b>Megoldandó feladatok – lehetséges fejlesztések (fejlesztési javaslatok és ötletek)</b> című részében.</p> <p>Az ITS feladata a fejlesztési igények összegyűjtése és rendszerezése. A dokumentumban szereplő projektek megvalósításáról a Közgyűlés dönt.</p>
<b>28. Gergelyfi Dávid (lakossági vélemény) (2017. 10.06. email)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>A Véleményező alábbi témaköröket érintően jelezte az észrevételeit, javaslatait.</p> <p><u>Intermodális csomópont (Noszlopy Gáspár park):</u></p> <p>1. A fenti képen az látható, hogy felújításra kerül a vasútállomás épülete, plusz kikerül a Széchenyi téri buszállomás kapacitása a Noszlopy Gáspár parkba. De ebben valójában mi az intermodalitás? A korábbi, Rákóczi út tengelyében lévő tervben pont az volt az elfogadható, hogy gyakorlatilag az utas a buszról/vonatról leszállva néhány méter után a buszpályaudvaron találta volna magát (közös vasúti/busz peron). A fenti képen nem intermodális csomópont látható, hanem különböző közlekedési típusok egymás mellé integrálása (ami egyébként nem feltétlen ördögtől való).</p>	

<p><b>Javaslatom:</b> A MÁV állomás melletti Posta épület és az elbontandó 2 vagy 3 emeletes (talán az is MÁV tulajdon!?) épület közötti kb. 5 méteres sáv legyen kialakítva a vasút és a buszállomások összekötésére (gyalogos közlekedésre). Jelenleg a vonattal érkezők többsége a 2. vágány peronjáról szabálytalanul az 1-es és az 1A vágányon keresztül ezen a Posta melletti (gépjárműforgalomtól elzárt) területen át közlekedik a buszállomás irányába. Jelenleg szabályosan csak a vasútállomás főépületének tengelyében található kijáraton át hagyható el az állomás területe. Szükséges lenne a vasúti peronokat úgy átépíteni (akár alul vagy felüljárórendszerrel is), hogy a fentebb említett Posta és bontandó MÁV épület közötti részen valósuljon meg a gyalogos közlekedés fő iránya. Természetesen maradna a jelenlegi állomási közlekedési irány, hiszen az 1-es buszmegálló felé, illetve a Rákóczi út irányába ez a természetes gyaloglási irány.</p> <p>2. A fenti képen P I. jelzéssel jelölt területen P+R parkoló kiépítését tervezi az önkormányzat. Jelenleg itt a 2 vagy 3 emeletes MÁV tulajdon, meg egy egyszintes MÁV (?) tulajdonú épület áll, talán régen MÁV Művelődési Ház (?) volt. Ennek a területnek P+R parkolóra történő átépítése merő pocsékolás!</p> <p><b>Javaslatom:</b> Épp úgy kellene átalakítani/bővíteni az új buszállomást, hogy a vasúti peronokhoz a lehető legközelebb kerüljenek a buszállomás kocsállásai. Akár a régi Rákóczi út végén lévő IMCS terveiben alkalmazott közös vasút/autóbusz peron is megvalósulhat, persze nem férne el itt 2-3 kocsállásnál több, de pl. az 1-es, 15-ös helyijárat, illetve a Mercedes felé közlekedő helyijáratok indulhatnának innen. Egy példa a közös peronra, ráadásul Kelet Magyarországról:</p> <p>P+R parkoló építésére lehetőség van a megszűnt benzinkút és környékén. Ezzel a megoldással talán az is elérhető lenne, hogy nem kellene egyetlen négyzetmétert sem lecsípni a park területéből, így még a zöldfelületek sem csökkennének. További előny, hogy a vasúthoz nem a gépkocsival közlekedők kerülnének a legközelebb, hanem a tömegközlekedők, akik nagy része idős, mozgásában korlátozott ember, továbbá kisgyermekes anyukák, kisdíjakok. Akinek autója van, annak nem nagy nehézség elsétálni a benzinkút helyén lévő parkolóig.</p> <p>3. Azzal, hogy egymás mellé pakolják a különböző közlekedési módozatokat, még nem lesz vonzó és korszerű a közösségi közlekedés a városban. Valahogy egy egységbe kellene integrálni az</p>	<p>A város meglévő pályaudvari (autóbusz, vasút) adottságainak kihasználásával, P+R és B+R parkoló építésével, a Noszlopy Gáspár park bővítésével (helyi- és helyközi buszpályaudvar egy területi egységben történő kialakítása), optimális térhasználattal kívánja elérni az önkormányzat a különböző közlekedési módok integrálását.</p> <p>A konkrét műszaki tervek készítése hamarosan elkezdődik. A tervezés feladata lesz a város és az utazó közönség számára legjobb megoldás kidolgozása. Ennek természetes figyelembe kell vennie a módváltással és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kérdéseket is.</p> <p>A javaslat megfontolandó, a tervezés során vizsgálatra érdemes lehet ez a kérdéskör.</p> <p>A jelzett ábrán csak egy lehetséges műszaki megoldás került feltüntetésre. Az 1552/2017. (VIII. 18.) Korm. határozat (Kecskemét Intermodális Közösségi Csomópont előkészítés, a projekt megvalósításához szükséges dokumentumok készítése) keretében biztosított forrás teszi lehetővé a legkedvezőbb műszaki változat kiválasztását.</p> <p>A véleményező által tett javaslatokat természetesen eljuttatjuk a tervezőkhöz és a döntéshozókhöz.</p> <p>A városnak is kiemelt érdeke, hogy lehetőség szerint a város zöldfelületi állománya ne csökkenjen.</p> <p>A döntéshozók számára is az a legfontosabb, hogy a rendelkezésre álló források a lehető leghatékonyabban kerüljenek felhasználásra, szem előtt tartva</p>
--	---

<p>egészet. Mivel nem valósul meg a Rákóczi út végi felüljárós, fedett közlekedési módváltási lehetőség, szükséges lenne valahogy megoldani az egésznek a „befedését”, de legalább a nagyobb részének. Nyilván a legnagyobb előnye az, hogy nem ázik szét az utas/közlekedő akkor, amikor buszról vonatra száll és fordítva. Magyarországon legendásan alacsony minőségű megoldásokat láthatunk pl. a vasútnál perontető kivitelezésére, vagy pl. pont a kecskeméti buszpályaudvaron. Mi utasok tudjuk ezeket, mert mi használjuk a rendszert, nem az, aki tervezőirodában találja ki, hogy mit kell egy ilyen fejlesztés során megépíteni. Sajnos az eső/hó nem mindig pont a fejünk felől esik. Van olyan is, hogy szél. Na már most ha fúj a szél, akkor az eső/hó oldalról érkezik, így a 2 oszlop felette kis tetővel nem hatékony és utasbarát megoldás.</p> <p><b>Javaslatom:</b> A város a Települési Arculati Kézikönyve segítségével, a MÁV-val és a DAKK-al üljön le és próbáljanak megoldást találni arra, hogyan lehetne a vasúti peronokat teljesen, míg az új Posta melletti gyalogos közlekedési irány és a buszállomás területét legalább részlegesen befedni. Példa vasúti peronfedésre:</p> <p>Természetesen a fenti 2 kép csak példa, de ha a piac fedése nem zavar be a városképbe, akkor a belváros szélén lévő busz és vasútállomás esetén sem lehetne városképbe nem illő egy ilyen közös fedett megoldás. Nyilván magasabbnak kellene lennie, mint a piac esetén, hiszen alá be kell, hogy tudjanak haladni a vonatok, buszok, emeletes buszok is.</p> <p>4. Kecskeméten sokan közlekednek kerékpárral. Öröndetes, hogy B+R parkolókat is terveznek kiépíteni.</p> <p><b>Javaslatom:</b> Ne intézzék el annyival, hogy letesznek 5-10 kerékpártámaszt, mint ahogyan a vasútállomásnál. Fedett, minimum 100 kerékpár tárolására alkalmas, zárható, bekamerázott megoldást kellene véghez vinni. Példa rengeteg van:</p> <p>5. Nem olvastam vagy elkerülte a figyelmemet, de szükséges lenne egy központi ügyfélcentrum kialakítása a buszállomás területén. Itt megvásárolhatóak lennének a MÁV, a DAKK jegy- és bérlettermékei, közlekedési információkat lehetne igényelni, vonalhálózati és menetrendi kiadványokat oszthatnának. Később bővíthető lenne akár városi ügyintézési lehetőségekkel is, mint pl. Kecskemét kártya igénylése, panaszkezelés, parkolási ügyek intézése,</p>	<p>az utazó közönség megfelelő színvonalú kiszolgálását.</p> <p>A felvetett problémával tisztában vannak mind a város vezetői, mind pedig a helyi tervezők. A kialakításra kerülő megoldások hosszas egyeztetések során fognak kialakulni.</p> <p>Javaslatát továbbítjuk az illetékeseknek, az előkészítésben, a tervezésben is mind a MÁV, mind a DAKK partnerként vesz részt.</p> <p>A javaslattal egyetértünk. Az anyagi lehetőségek függvényében a város keresni fogja a leghatékosabb megoldást.</p> <p>A korábbi tervek is foglalkoztak utasforgalmi központ kialakításával, korszerűsítésével is.</p>
--	--

<p>parkolóbérletek megváltása stb. Ezzel kapcsolatban felvehetnék a kapcsolatot a Budapesti Közlekedési Központtal, számos ügyfélcentrumot működtetnek Budapesten 2014 óta. Például ilyen:</p> <p><u>Utastájékoztató, megállóhelyek:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A kecskeméti autóbuszmegállók állapota a legnagyobb jóindulattal elégséges osztályzatú.  <b>Javaslatom:</b> Minél előbb el kell kezdeni felújítani a város területén található buszöblöket és megállókat. Létre lehetne hozni egy csak Kecskemétre jellemző „megállóhelyi stílust”. Egyedi, könnyen tisztítható, fedett esőbeállót, masszív, vandálbiztos megállótáblát menetrenddel, ízléses szemétygyűjtőt tehetnének a megállót jelző tábla oszlopára.  Örömmel olvastam, hogy bővíteni fogják az elektronikus megállóhelyi kijelzőket. A törzsvonalakon mindenképpen az összes megállópár esetén szükséges lenne telepíteni a rendszert. Még fontosabb, hogy legyen gazdája, helyi felelőse a táblák karbantartásának, működésének, valós információközlésének! Nem egyszer tapasztaltam, hogy a táblán olvashatatlanok voltak az adatok, vagy épp nem pontos információkat nyújtottak az utasoknak. Szükséges lenne a buszok belsejében található kijelzőket is beüzemelni, hogy a busz haladásával megfelelően láthatóak legyenek a következő megállók, illetve a hangos utastájékoztató minőségén is fejleszteni kellene, leginkább úgy, hogy az autóbuszvezetők ne tudják kikapcsolni a rendszert. Kecskeméten ez különösen divat, hogy kikapcsolják vagy lehalkítják a megálló bemondásokat a buszon, így este sötéttel pl. a 15, 23-as járaton, külterületen, nagyon figyelni kell, hogy melyik megálló jön és időben jelezze az utas a leszállási szándékát.  Az ilyen megállót minél előbb fel kell újítani:</li> <li>2. Hasznos megoldás lenne, ha minden megállótáblán feltüntetnék a megálló nevét is, és nem csak a menetrendben lehetne tudni, hogy hol is áll épp az ember. Például:</li> <li>3. Szükséges lenne mobil applikáció kifejlesztése a menetrend és az autóbuszok pontos helyzetének követésére. Így könnyebben tervezhető előre az emberek utazása. Jó példa erre a Budapesti Közlekedési Központ FUTÁR projektje és annak keretében megvalósított mobilapplikáció.</li> </ol> <p><u>Nyugati Városkapu AT:</u></p>	<p>Javaslatával egyetértünk, a város számos területén az elmúlt időszakban jelentős fejlesztések valósultak meg. Az utastájékoztató és a buszöblök fejlesztését az önkormányzat a jelenlegi fejlesztési ciklusban is folytatni kívánja. Fontos természetesen, hogy a lakosság is magáénak érezze a fejlesztéseket és óvják az újonnan telepített értékeket.</p> <p>Hamarosan új kijelzőket és fedélzeti egységeket (OBU) fognak telepíteni minden helyi autóbusz járatra, ezzel is javítva az utazó közönség szolgáltatási színvonalának javítását.</p> <p>A javaslattal egyetértünk és továbbítjuk az illetékeseknek.</p> <p>A szolgáltatás előkészítése folyamatban van, a város gondolkodik mobil applikációs megoldások bevezetésén a közösségi közlekedésben.</p>
---	--



<p>1. Üdvözlendő a Rudolf laktanya és környékének ilyen irányú fejlesztése, néhány év és csodálatos terület jön létre a város ezen részén. A közlekedés fejlesztése nélkül ugyanakkor hiába telik meg élettel, kereskedelmi, oktatási, szolgáltató, lakó funkciókkal, ha a közlekedés jelenlegi helyzete nem javul.</p> <p><b>Javaslatom:</b> Az 52-es út 2x2 sávra bővítését minél előbb oldják meg legalább a NJE-GAMF és a régi uszoda közötti szakaszon. A forgalom már így is elviselhetetlen, ha még nagyobb célforgalom jelenik meg az építkezések hatására a környéken, a csúcsidőszakban állandósulni fognak a forgalmi zavarok. Szükséges lenne a „Szilvási körforgalom” kibővítésére is. Érdemes megfontolni a NJE-GAMF és a körforgalom között buszsáv kialakítását is a belváros irányába.</p> <p>2. Máriaváros, vasútállomásról gyakorlatilag szó sem esik. A 142-es Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal jóval alulértékelt, pedig az AT mellett halad el és megálló is található a régi uszoda mellett.</p> <p><b>Javaslatom:</b> A városvezetés kezdjen tárgyalást a MÁV-val és a vasúti szolgáltatásokat megrendelő Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal, hogy végre korszerűsítsék és villamosítsák ezt a vonalat végig. A MÁV-nak tavaly írtam az ügyben. Válaszuk az volt, hogy nem érdemes mostanában ezzel a vasútvonallal foglalkozni, mert kevés az utas. Mondjuk alapján felfoghatatlan egy lebonyolító cég ilyen szintű hozzáállása, így válasza sem méltattam őket, ugyanis azért nincs utas, mert a vonal ketté van osztva Budapest-Lajosmizse elővárosi közlekedésre, illetve Lajosmizse-Kecskemét mellékvonali (még annak sem nevezhető) közlekedésre. A napi 2 pár Lajosmizse-Kecskemét szóló Bz vonat miatt nincs Utas. Ha óránként járna egy, akkor lenne. Vasárnaponként Hetényegyházáról több tucat diák utazik fel Budapestre, akiknek kb. egy óra idővesztés a nagyállomás felé kerülni, ahelyett hogy lenne óránként egy Kecskemét-Lajosmizse-Budapest zónázó vonat, amire Hetényegyházán felszállva kb. 90 perc lenne Budapest. Jelenleg ez 2 óra 20 perc. De ez csak egy példa volt. A vasútvonal felújítása után pl. számos településről megközelíthető lenne a Nyugati Városkapu környéke a máriavárosi vasútállomás segítségével. Számos oktatási intézmény (Kodály Zoltán Iskola, Katona József Gimnázium, új Kada Elek Iskola,</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Mint bizonyára értesült róla, az 52. sz. főút állami közút, így fejlesztése a NIF Zrt. hatáskörébe tartozik. Ezért is tartja fontos döntésnek az önkormányzat, hogy az 52. sz. főút M5 autópálya és Kecskemét, Nagykörút közötti szakasz négysávossá történő kapacitásbővítéséről kormányhatározat született [1657/2017. (IX.13.) Korm. határozat (a projekt nevesítése, előkészítési tevékenység indítása)]. Ez rendkívül fontos a jelentős forgalomvonzó létesítményeket magába foglaló városrész forgalmi helyzetének kezelése szempontjából.</p> <p>A 142. sz. vasútvonal fejlesztése több helyen is szerepel az ITS dokumentumában.</p> <p>Az ITS közgyűlési változatában a P3.6. programcsomagban az alábbiak olvashatók: <i>„A térségi elérhetőség javítása, az elővárosi közlekedés infrastrukturális fejlesztése (a 140-es, a 142-es, a 146-os és a 152-es vasúti vonalak fejlesztése, a megállóhely kiosztás felülvizsgálata, új vasúti megállók létesítése.”</i></p> <p>Az 1643/2017. (IX. 11.) Korm. határozat alapján elindulhat <i>„Kecskemét kötöttpályás közlekedési rendszere fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztési stratégia készítése.”</i></p> <p>Ennek a dokumentumnak lesz többek között az a feladata, hogy vizsgálja a meglévő és tervezett megállóhelyek (vasútállomások) szerepét és fejlesztési lehetőségeket.</p> <p>Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata rendelkezik már felmérésekkel és szakmai koncepcióval Kecskemét kötöttpályás (elővárosi) közlekedésének lehetséges fejlesztéséről. Ezeket a háttérdokumentumokat biztosítja az önkormányzat a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. részére a fejlesztési stratégiájának elkészítéséhez. Továbbá az önkormányzat szakértői részt vesznek a</p>
---	---

<p>NJE-GAMF), kereskedelmi-vendéglátó egység (Szil-COOP és üzletház, Rudolf laktanya területén létrejövő egységek), sport és rekreációs helyszín (Mercedes Kosárlabda Akadémia, Városi Sportcsarnok, Rudolf laktanya területén létesítendő új sporthelyszínek), és egyéb célpont megközelíthető lenne gyorsan és könnyen a miklóstelepi, úrihegyi, hetényegyházi, ménteleki, lajosmizsei, felsőlajosi, táborfalvi, örkényi utasok jelentős részének. A Csabai Géza körúton új vasúti megálló létesítésével a stadion, az új uszoda, a strand, de még a megyei kórház is könnyen elérhetővé válna sok környékbeli embernek, továbbá nagy segítség lenne a munkaerő mobilitás javításában, hiszen számos olyan megálló van a vonalon, ahol nem vagy messze közlekedik autóbusz, így a vasútfejlesztéssel új lehetőséget nyerhetnének a települések, köztük Kecskemét is. A felújításnak és az óránkénti vonatközlekedésnek számos további előnye és haszna lenne, pl. a vasárnaponkénti zsúfoltság is csökkenthető lenne a kecskeméti nagyállomáson (ahol nem ritka az sem, hogy a szegedi vonaton a Kecskeméten felszállók egészen Budapestig állva utaznak), hiszen az utasok egy része ebbe az irányba utazna. Lényeg a lényeg, fejlesztéssel igenis lehet utast csábítani a közösségi közlekedésbe, de nem napi 2 „kisvonattal” Lajosmizsét.</p> <p><u>Tömegközlekedési hálózat, vonalvezetés:</u></p> <p>1. A város helyesen felismerte, hogy a jelenlegi 2 pólusos rendszer (Széchenyi-tér kontra Noszlopy Gáspár parki decentrum) fenntarthatatlan és nem utasbarát. Üdvözlendő a Margaréta buszforduló megépítése, pontosabban a megépítésére beadott pályázat. De további ilyenre lenne szükség ahhoz, hogy a jelenlegi sugaras, 2 pólusú tömegközlekedési hálózat a kívánatos, átmérős rendszerre terelődjön át.</p> <p><b>Javaslatom:</b> Mire felépül a Noszlopy Parki IMCS, addigra a következő helyszíneken érdemes buszfordulót, külső végállomásokat kialakítani: Köztemető környéke, Mercedes Gyár, Homokbánya-Auchan környéke, Megyei Kórház Nyíri úti telephely mellett, Hetényegyháza, illetve a meglévők vagy tervezettek: IMCS, Kadafalva, Margaréta utca. Ezt követően nincs más feladat, mint ezeket a pontokat összekötni gerincvonalakkal (főként a belvároson keresztül). A nagykörúton és néhány útirányban szükséges lehet sugaras vonalvezetésű járatokra is kiegészítésként. <i>Van elképzelésem konkrét vonalhálózatra is, de ezt majd később küldöm el a városvezetésnek.</i></p>	<p>témával kapcsolatban a MÁV Zrt., a NIF Zrt. és a Tervezők között zajló egyeztetéseken, hogy a város fejlesztési érdekei megfelelően képviselve legyenek.</p> <p><b>Egyetértő véleményező</b></p> <p>Az új buszhálózati struktúra kialakítása folyamatosan zajlik a városban. A napokban került átadásra az SMP gyárnál kialakított buszforduló, de hamarosan el fog készülni a Margaréta Otthonnál levő is. A fejlesztés azonban folytatódik, s újabb buszfordulók kialakítása is tervezett. Az önkormányzat mindent megtesz annak érdekében, hogy egy optimális, hatékonyan üzemeltethető és a lakossági igényeknek leginkább megfelelő buszhálózati struktúra és hozzá kapcsolódó szolgáltatás alakuljon ki Kecskeméten, ezzel is elősegítve a közösségi közlekedés fejlődését.</p>
--	--

<p>2. Kiskörút kétirányúsítása. Ahhoz, hogy hatékony közösségi közlekedése legyen a városnak, érdemes lenne megfontolni a kiskörút egyirányúságának felszámolását. 2x1 sávon, forgalomcsillapított módon haladhatna a forgalom, de ami a legelőnyösebb lenne, hogy a Jókai és a Kápolna utca felől érkező autóbuszok nem tennének meg egy felesleges „háromnegyed” kört a Dobó krt. irányába, hanem a Centrum áruház előtti szakaszon haladhatnának a külső végállomásuk vagy éppen az IMCS felé. Természetesen számos forgalomtechnikai és építési feladattal járna ez az elképzelés, és egy több évtizedes, megszokott rendszert kellene megváltoztatni. Számos új autóbusz megálló építése is szükséges lenne a kiskörúton, mert jelenleg csak a haladási iránnyal megegyezően vannak buszmegállók.</p> <p>Tájékoztatás: Az új vasút és buszállomással kapcsolatban, de a jövőbeni tömegközlekedési hálózat átalakítással kapcsolatban is nagyon fontos lesz a megfelelő és részletes, időben ütemezett tájékoztatás. Az nem fordulhat elő, hogy épül az IMCS, látják az emberek, de a megnyitása előtt 2 nappal kezdik hirdetni, hogy új helyre költözik az egész közösségi közlekedési vertikum. A helyi és megyei napilapban, a helyi rádióban és TV-ben, külön közösségi fórumokon, plakátokon szükséges „menedzselni” a dolgot. Emellett szükséges lenne növelni az autóbuszok kapacitását, ha jól tudom ez jelenleg 17% csak. Ehhez rengeteg dolog szükséges. Mindig megújuló járműpark (kb. 10 évente), korszerű utastájékoztatás a buszokon, megállókban, interneten, médiában, jegyautomaták beszerzése jegy és bérletek vásárlási lehetőségére, illetve forgalmi információ nyújtásra. Szükséges új ügyfélcentrum (pénztár) kialakítása az IMCS-n belül és legalább a Városmegyei központban. Fontos lenne már az óvodákban elkezdni a közösségi közlekedés „menedzselését”, hogy minél előbb környezettudatos fiatalok legyenek a gyerekekből.</p> <p>Számos jó hazai és nemzetközi példa van, érdemes költeni erre a területre. Kecskemét ebben is legyen kiemelkedő, és ennek is járjanak a csodájára 5-10 év múlva. Sok sikert kívánok a megvalósításhoz! Köszönöm, ha figyelembe veszik a javaslataimat.</p>	<p>A Kiskörút kétirányúsítására, a „hurkos szerkezet” kialakítását célzó koncepció az önkormányzat rendelkezésére áll. Az átalakításhoz szükséges végső tervek és szükséges fejlesztési források azonban nem, így egyelőre az ITS időtávja alatt nem látunk lehetőséget az új struktúra kialakítására.</p> <p>A véleményemmel a Tervező messzemenően egyetért. Amint a tervezés eddigi szakaszaiban is ismertek voltak a város polgárai előtt a projektek egyes lépései, eredményei. Az önkormányzatnak is fontos, hogy zökkenőmentes átállással indulhasson majd az új állomás.</p>
<b>29. Kecskeméti Termostar Hőszolgáltató Kft. (MŰ 246-4/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
A Kecskeméti Termostar Hőszolgáltató Kft. véleményében kitért arra, hogy Kecskemét Megyei	

<p>Jogú Várossal folytatott közös munka eredményeként az elmúlt időszakban sikerült beadniuk megújuló alapú távhő termelésre (KEHOP 5.3.2-2017) és távhőszolgáltatás fejlesztésére és korszerűsítésre (KEHOP 5.3.1-2017) pályázataikat.</p> <p>A véleményező megjegyzi: „A pályázat keretében megvalósításra kerülhet a Szultán utcai telephelyen 20 MW teljesítményű faapríték fűtőműünk, valamint a fejlesztési pályázat tartalmazza az új fogyasztók távhőre csatlakoztatását, amelyeket a megvalósítási időszakban távhőszolgáltatással kell ellátnunk, és több meglévő hőközpontunk felújítási munkálatait.”</p> <p>Az ITS átolvasása során örömről számoltunk, hogy a fűtőműépítés, a Nyugati városkapu, a Homokbányai terület, a Belváros és nem utolsósorban a Széchenyiváros területének fejlesztései között megtaláltuk a TERMOSTAR Kft. tervezett beruházásait is.</p> <p>❖ „A TERMOSTAR Kft. a fentiekből adódóan nem kíván kiegészítéssel élni az ITS olvasott példányával kapcsolatban.”</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>
<p><b>30. Országos Atomenergia Hivatal (OAH-2017-00125-0914/2017(TL))</b></p>	
<p><b>ÉSZREVÉTEL</b></p>	<p><b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b></p>
<p>Az Országos Atomenergia Hivatal az ITS véleményezése kapcsán az alábbiakra hívta fel a figyelmet:</p> <p>❖ „Az OAH alapvető feladatköreit az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 17. §-a, a nukleáris létesítmények nukleáris biztonsági követelményeiről és az ezzel összefüggő hatósági tevékenységről szóló 118/2011. (VII.11.) Korm. rendelet, a radioaktív hulladékok átmeneti tárolását vagy végleges elhelyezését biztosító tároló létesítmények biztonsági követelményeiről és az ezzel összefüggő hatósági tevékenységről szóló 155/2014. (VI.30.) Korm. rendelet, a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetéről szóló 246/2011. (XI. 24.) Korm. rendelet előírásai, valamint további jogszabályok határozzák meg.”</p> <p>❖ „A Korm. rendelet hivatkozott mellékletének „Adatszolgáltatás témaköre” című rovata az OAH részére előírt szempontokat nem tartalmaz.”</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ „Fentiek alapján, a küldött értesítésére válaszolva tájékoztatom, hogy településük tervezési területének figyelembeveendő közelségében nincs atomenergiai létesítmény. Hatályos ágazati elhatározás ilyen létesítmény létrehozásával, vagy hely kijelölésével az Önök települését érintően nem számol.”</li> <li>❖ „Így az OAH a tárgyi vonatkozásban véleményezéssel nem érintett államigazgatási szerv, Kecskemét Megyei Jogú Város fejlesztési kérdéseiben nem rendelkezik semmilyen további, kapcsolódó feladat- és hatáskörrel.”</li> <li>❖ „Tájékoztatom továbbá, hogy az eljárás következő szakaszaiban nem kívánunk részt venni, azokról értesítést vagy további adatokat nem kérünk.”</li> </ul>	
<b>31. Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság (1867-4/2017)</b>	
<b>ÉSZREVÉTEL</b>	<b>KÖVETKEZTETÉS, VÁLASZ</b>
<p>Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósága véleményében jelezte, hogy az ITS tervezetével kapcsolatban táj- és természetvédelmi szempontból észrevételt nem tesz.</p>	<p><b>Egyetértő véleményező</b></p>