

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

II. KÖTET

HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS

(Közgyűlési Egyeztetési Változat)



Készítette: Kecskeméti Városfejlesztő Kft.

Kecskemét
2021. december



**Kecskemét Megyei Jogú Város
Megalapozó Vizsgálat**

II. Kötet

Helyzetelemző és Helyzetértékelő rész
(Közgyűlési Egyeztetési Változat)

Témavezető

Kanalas Imre

A munka elkészültét segítő közreműködők

KMJV Polgármesteri Hivatal Főépítési Osztálya részéről

Öveges László főépítész
Borbélyné Balogh Katalin
Bangó Gedeon
Varga Levente

A Megalapozó Vizsgálat elkészítésében résztvevő szakértők

Kanalas Imre
Kurenkov Vjacseszlav Vlagyimirovics



TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	1
ÁBRAJEGYZÉK.....	1
TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE.....	3
2 HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ.....	5
2.1 A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése.....	5
3 HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ.....	63
3.1 A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis.....	63
3.1.1 A folyamatok értékelése.....	63
3.1.2 A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése.....	113
3.1.3 A településfejlesztés és -rendezés kapcsolata.....	117
3.2 Problématérkép/értéktérkép.....	120
3.3 Eltérő jellemzőkkel rendelkező településrészek.....	136
3.3.1 Településrészek kijelölése, pontos lehatárolása, a lehatárolás indoklása, térképi ábrázolása, a lehatárolt településrészek rövid bemutatása.....	136
3.3.2 Szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése.....	178
3.3.3 Egyéb szempontból beavatkozást igénylő területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése.....	197

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Stratégiai kapcsolatok szerkezete.....	6
2. ábra: Kecskeméti várostérség lehatárolása.....	7
3. ábra: Legközelebbi, legalább 100 ezer fős város elérési ideje közúton, a leggyorsabb úton.....	8
4. ábra: Kecskemét jellemző vonzáskörzeti viszonyai.....	9
5. ábra: Kecskemét tényleges népmozgalmának változása 2000 és 2018 között (fő).....	12
6. ábra: Kecskemét korstruktúrájának változása 2000 és 2018 között.....	14
7. ábra: Nyilvántartott álláskereső és 180 napnál hosszabb ideje nyilvántartott álláskereső számának alakulása 2014 és 2020 között.....	14
8. ábra: A népesség eloszlása Kecskemét külterületén 2019.....	16
9. ábra: Munkaképes korosztály arányainak alakulása Kecskeméten 2009 és 2019 között.....	18
10. ábra: Munkaképes korosztály gazdasági aktivitás szerinti megoszlása.....	19
11. ábra: Kecskemét humán intézményeinek térbeli elhelyezkedése 2019.....	20
12. ábra: Szolgáltatási alközpontok elhelyezkedése 2019.....	21
13. ábra: Társas és egyéni regisztrált vállalkozások aránya Kecskeméten.....	25
14. ábra: Új és megszűnt vállalkozások száma 2014 és 2018 között.....	26
15. ábra: Kecskeméti székhelyű vállalkozások nettó árbevételének ágazati megoszlása.....	27
16. ábra: KKV szektor és a nagyvállalatok adatainak összehasonlítása (2019).....	29
17. ábra: Kecskemét bel-, külterületi és zártkerti aránya 2014-ben és 2020-ban.....	35
18. ábra: Területfelhasználási kategóriák területváltozása 2014 és 2020 között (ha).....	36
19. ábra: Övezeti átminősítések száma az egyes városrészekben 2014 és 2019 között.....	37
20. ábra: A vegyes funkciójú területek beépíthetőségi potenciálja Kecskeméten.....	38



21. ábra: Kecskemét épített környezetének konfliktusos területei	39
22. ábra: 1 fogyasztóra eső szolgáltatott átlagos villamosenergia mennyiségének változása	42
23. ábra: 1 fogyasztóra eső átlagos gázfogyasztás mennyiségének változása	42
24. ábra: 1 fogyasztóra eső átlagos hőmennyiség és melegvíz mennyiségének változása	43
25. ábra: Egy ingatlan által termelt átlagos hulladékmennyiség (t/év)	44
26. ábra: Kecskemét közúthálózatának tematikus ábrája.....	47
27. ábra: Kecskeméten regisztrált gépjárművek száma és a személygépkocsik, illetve teher- és személyszállító gépjárművek aránya.....	48
28. ábra: A kecskeméti székhelyű cégek hőterképe a foglalkoztatottak alapján	50
29. ábra: 1 milliárd forint feletti árbevétellel rendelkező Kecskeméti székhelyű cégek területi elhelyezkedése ...	50
30. ábra: Kecskemét meglévő és tervezett kerékpárúthálózata	51
31. ábra: Kerékpáros forgalom nagysága 2016	51
32. ábra: OTrT-ben és BKMTTrT-ben tervezett térségi jelentőségű kerékpárút nyomvonala	52
33. ábra: 1000 lakosra jutó személygépkocsik számának változása Kecskeméten	53
34. ábra: Kecskemét középhőmérsékletének alakulása 1985 és 2019 között	56
35. ábra: Éves lehullott csapadékmennyiség alakulása Kecskeméten 1985 és 2019 között.....	56
36. ábra: Kecskemét PO ₁₀ koncentrációjának alakulása 2015 és 2020 között	57
37. ábra NO ₂ mértékének alakulása Kecskeméten 2009 és 2020 között	58
38. ábra: Kecskemét SECAP-ban vállalt CO ₂ kibocsátásra vonatkozó kötelezettség	59
39. ábra: A Budapest körüli városgyűrű térszerkezeti kapcsolatai.....	64
40. ábra: Logisztikai központok és vonzaskörzeteik Magyarországon.....	65
41. ábra: Kecskemét lehetséges stratégiai térhálózati kapcsolatai.....	66
42. ábra: Kecskemét vonzaskörzete pontszámítás alapján.....	68
43. ábra: Kecskemét népességszám változásának összetevői (2008-2019).....	69
44. ábra: Lakosságszám változás a kecskeméti járásban és településeiben 2014-2019 között.....	70
45. ábra: Kecskemét demográfiai összetételének változása korcsoportos bontás alapján	71
46. ábra: Kecskemét korfájának változása 2011 és 2019 között.....	72
47. ábra: A kecskeméti társadalom iskolázottságának változása a 7 évesnél idősebb korosztály körében (1970-2016).....	73
48. ábra: A kecskeméti álláskeresőket számának alakulása iskolai végzettség szerint	76
49. ábra: Szegregált és szegregáció által veszélyeztetett területek Kecskeméten a 2011-es Népszámlálási adatokból levezetett KSH Igazolás alapján.....	78
50. ábra: Egy főre jutó átlagjövedelem a megyei jogú városokban 2019-ben.....	79
51. ábra: A kecskeméti felsőfokú oktatási intézménybe járó hallgatók létszámának változása	85
52. ábra: A kecskeméti gazdaság szektorális megoszlásának változása, a regisztrált vállalkozások száma alapján (2014-2019)	90
53. ábra: A kecskeméti székhelyű működő vállalkozások megoszlása árbevétel-kategóriánként (2012 és 2019). 91	
54. ábra: A kecskeméti helyi iparüzési adóbevétel alakulása (2014-2019)	92
55. ábra: A működő vállalkozások ágazati összetételének összevetése Kecskemét és a megyei jogú városok összesített adatai alapján	94
56. ábra: Kiadott használatbavételi engedélyek területi képe Kecskeméten (2014-2020).....	96
57. ábra: Beépítésre szánt területeken potenciálisan kiosztható telkek száma Kecskemét egyes lakóövezeteiben 98	
58. ábra: A belváros komplex fejlesztési beavatkozásainak tematikus ábrája.....	102
59. ábra: Kecskemét közlekedési hálózata	103
60. ábra: Személygépjármű ellátottság Kecskemét vonzaskörzetében	106
61. ábra: Az egész napra vonatkozó üzemi zajterhelés Kecskeméten	109
62. ábra: A közúti forgalomból származó zajterhelés Kecskeméten	110
63. ábra: A vasúti forgalomból származó zajterhelés Kecskeméten	110
64. ábra: Kecskemét probléma-fája	116
65. ábra: Településfejlesztés és településrendezés dokumentumainak kapcsolata.....	117
66. ábra: A kecskeméti környezeti konfliktusok problématerképe.....	122
67. ábra: A kecskeméti zöld-és kékinfrastruktúra rendszer problématerképe.....	126
68. ábra: A kecskeméti közlekedési rendszer problématerképe	129



69. ábra: A kecskeméti területhasználati rendszer problématerképe.....	132
70. ábra: A kecskeméti társadalom térbeli problématerképe.....	135
71. ábra: Kecskemét városrészei és egyéb területi egységei.....	136
72. ábra: A központi belterület eltérő jellemzőkkel rendelkező városrészei és alkörzetei.....	140
73. ábra: Belváros lehatárolása.....	141
74. ábra: Hunyadváros - Ceglédi út városkörzet lehatárolása.....	152
75. ábra: Szent István Város - Szolnokihegy városrész lehatárolása.....	156
76. ábra: Mezeiváros és környezete városrész lehatárolása.....	159
77. ábra: Szent László Város városrész lehatárolása.....	161
78. ábra: Alsószéktő - Homokbánya városrész lehatárolása.....	164
79. ábra: Petőfiváros - Felsőszéktő városrész lehatárolása.....	167
80. ábra: Máriaváros - Széktő városrész lehatárolása.....	169
81. ábra: Széchenyiváros - Máriahegy városrész lehatárolása.....	173
82. ábra: Vacsi-közi városrész lehatárolása.....	176
83. ábra: Rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők aránya.....	179
84. ábra: Lakhatási települési támogatásban részesülők százalékos megoszlása.....	180
85. ábra: Rendkívüli élethelyzetre folyósított települési támogatásban részesülők százalékos megoszlása.....	181
86. ábra: A 2011-es népszámlálási adatok alapján lehatárolt szegregátumok a KSH igazolás alapján.....	183
87. ábra: Az 1. szegregátum elhelyezkedése.....	185
88. ábra: Rossz állapotú házak a Présház utcában.....	185
89. ábra: A 2. szegregátum területi elhelyezkedése.....	186
90. ábra: Rossz műszaki állapotú ingatlan a Hanság utcában.....	186
91. ábra: A 3. és 4. szegregátum elhelyezkedése.....	187
92. ábra: Jellemző utcakép a Zöldfa utcában.....	188
93. ábra: Az 5. szegregátum elhelyezkedése.....	189
94. ábra: Jellemző utcakép a Kórház utcából.....	189
95. ábra: Szegregáció által veszélyeztetett területek Kecskeméten a KSH Igazolás alapján.....	190
96. ábra: A 3. szegregáció által veszélyeztetett terület.....	192
97. ábra: Lakóépület a Bánáti utcában.....	192
98. ábra: 6. szegregáció által veszélyeztetett terület.....	193
99. ábra: Utcakép a 6. szegregáció által veszélyeztetett területen (Csóka utca).....	193
100. ábra: 7. szegregáció által veszélyeztetett terület.....	194
101. ábra: 7. szegregáció által veszélyeztetett terület utcaképe (Kuruc tér).....	195
102. ábra: 8. szegregáció által veszélyeztetett terület.....	195
103. ábra: Utcakép a 8. szegregáció által veszélyeztetett lakótömbben.....	196
104. ábra: Beavatkozást igénylő, potenciális fejlesztési területek Kecskeméten.....	202

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: Térségi szerepkör SWOT analízise.....	11
2. táblázat: Állandó népesség változása 2014-2019 között Kecskeméten és a Kecskeméttel szomszédos településeken.....	13
3. táblázat: Társadalmi folyamatok SWOT analízise.....	17
4. táblázat: Humán infrastruktúra és intézményi ellátottság SWOT analízise.....	24
5. táblázat: A túlélő vállalkozások évenkénti rátája.....	27
6. táblázat: Kecskemét gazdasági szektorainak 2019. évi adatai.....	28
7. táblázat: Kecskemét gazdasági szektorainak teljesítmény változása 2018 és 2019 között.....	28
8. táblázat: Vállalkozásfejlesztési Alap által támogatott projektek.....	30
9. táblázat: Gazdasági folyamatok SWOT analízise.....	32
10. táblázat: A területhasználat 2021- 2027 között elvárt mutatói Kecskeméten.....	34
11. táblázat: Illegális hulladék bejelentések száma városrészenként 2017-2020 között.....	45



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



12. táblázat: Épített környezet folyamatainak SWOT analízise	46
13. táblázat: Közlekedés területén megfigyelhető folyamatok SWOT analízise	54
14. táblázat: A közúti forgalom érintettségének összehasonlítása 2012. és 2017. évekre L_{den} és $L_{éjjel}$ zajjellemzőre.....	60
15. táblázat: A vasúti forgalom érintettségének összehasonlítása 2012. és 2017. évekre L_{den} és $L_{éjjel}$ zajjellemzőre.....	61
16. táblázat: Természeti, környezeti folyamatok SWOT analízise.....	62
17. táblázat: Kecskemét jellemző munkanélküliségi adatainak változása.....	75
18. táblázat: A szociális alapon rászorulóok számának alakulása Kecskeméten	76
19. táblázat: Pénzbeli és természetbeni ellátásban részesülők számának változása 2014-2019.....	77
20. táblázat: SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem a kiválasztott jövedelmi sávokon	80
21. táblázat: A kecskeméti regisztrált társas vállalkozások számának változása a méretkategóriák szerint 2014 és 2019 között	91
22. táblázat: Éves átlagos útkeresztszemi kihasználtság változása Kecskemét néhány országos közúthálózati elemén (2009, 2017, 2019)	105
23. táblázat: Városközpont kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	144
24. táblázat: Árpádvaros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	145
25. táblázat: A Homoki-domb kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	146
26. táblázat: Bethlennváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	148
27. táblázat: Bethlennváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	149
28. táblázat: Erzsébetváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	150
29. táblázat: Kossuthváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	151
30. táblázat: Hunyadváros – Ceglédi út kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	154
31. táblázat: Szent István Város – Szolnokihegy kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	158
32. táblázat: Mezeiváros és környezetének kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	160
33. táblázat: Szent László Város kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	163
34. táblázat: Alsószéktó - Homokbánya kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	166
35. táblázat: Petőfiváros - Felsőszéktó kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	168
36. táblázat: Máriaváros - Széktó kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	171
37. táblázat: Széchenyiváros - Márihegy kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)	175
38. táblázat: Vacsi-közi városrész kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent).....	177
39. táblázat 35%-ot meghaladó mutatókkal rendelkező, szegregátumként lehatárolt területek értékei Kecskeméten	184
40. táblázat: 30%-ot meghaladó mutatókkal rendelkező, szegregáció által veszélyeztetett területként lehatárolt térségek értékei Kecskeméten.....	191



2 HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

2.1 A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése

Kecskemét települési funkciói sokrétűek, melyek a 2014 óta eltelt időszakban tovább erősödtek, bővültek. A Duna-Tisza-közi Homokhátság legnagyobb települési központjaként, Kecskemét a közép- és felsőfokú funkciók egész sorát biztosítja a közigazgatás, az oktatás, az egészségügy, a foglalkoztatás, a kereskedelem és szolgáltatások, a kultúra, valamint a szabadidő eltöltése területén a város lakosainak éppúgy, mint a várostérségébe és vonzáskörzetébe tartozó népessége számára.

A város versenyképességének fokozása, optimális üzemeltethetősége és élhetőségének egyidejű biztosítása érdekében, Kecskemét a vizsgált időszakban törekedett az egyes szakágazati területek, valamint a város életét és lehetőségeit meghatározó szférák (természeti-, társadalmi-, gazdasági-, műszaki-infrastrukturális környezet) kiegyensúlyozott fejlesztésére, a jelentkező külső- és belső kihívások, illetve városi problémák megfelelő szintű feltárására és – a rendelkezésre álló lehetőségek függvényében annak – kezelésére. A helyzetelemző munkarészben azoknak a térszerkezeti, természeti, társadalmi, gazdasági és infrastrukturális tényezőknek az elemzésére kerül sor, amelyek alapvető fontosságúak a város jövőjének formálásában. Az egyes területeken feltárt folyamatok megfelelő értékelése, a körülöttünk formálódó világ kihívásaira és az azonosított problémákra adott helyi válaszok, lehetőséget kínálnak egy olyan települési fejlesztési koncepció megfogalmazására, továbbá ennek megvalósítását támogató rendezési és szabályozási környezet megalkotására, amely megfelelő alapot szolgáltathat Kecskemét – környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt – harmonikus és értékközpontú fejlődéséhez.

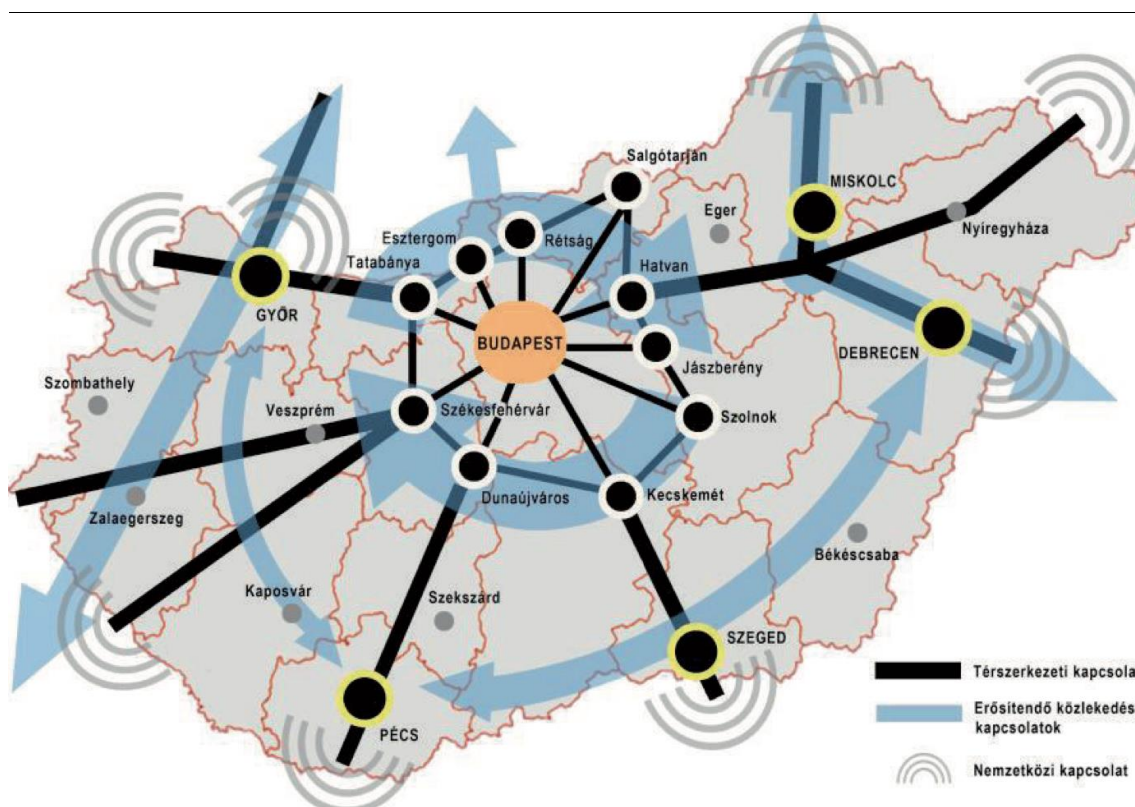
Kecskemét térségi szerepköreinek és vonzásviszonyainak alakulása

Kecskemétnek a Dél-alföldi régió és Bács-Kiskun megyén belüli peremhelyzeti pozíciója befolyásolja a régió, illetve a megye déli, dél-keleti és dél-nyugati részén elhelyezkedő településekkel történő szorosabb kapcsolatainak kialakítását.

Kecskemét számára a megyében, illetve a régió belül elfoglalt településhálózati szerepénél azonban meghatározóbb lehet nagytérségi szerepe, hiszen – a Nemzeti Fejlesztés 2030 - **Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció** (továbbiakban: OFTK) alapján – a város részét képezi annak a budapesti agglomeráció körül 60-80 kilométeres távolságban formálódó ipari-logisztikai városgyűrűnek (Tatabánya, Esztergom, Rétság, Salgótarján, Hatvan, Jászberény, Szolnok, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár), amely gazdasági erejénél és kiépülő közlekedési hálózatainál fogva könnyebben integrálódhat egy kiterjedtebb közép-európai fejlődési térséghez (1. ábra).



1. ábra: Stratégiai kapcsolatok szerkezete



Forrás: Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió 2013.

Az OFTK Kecskemétet a főváros körüli belső városgyűrűhöz sorolja és élelmiszergazdaságát megújító modern, szolgáltató alföldi centrumként jellemzi, melynek kitörési pontjai az innovatív iparágak, gép- és járműipar, élelmiszeripar, logisztika, kulturális ipar. Az OFTK kiemeli továbbá, hogy Kecskemét térségi szerepe, a megyehatáron túl kiterjed Nagykőrös és Cegléd irányába is.

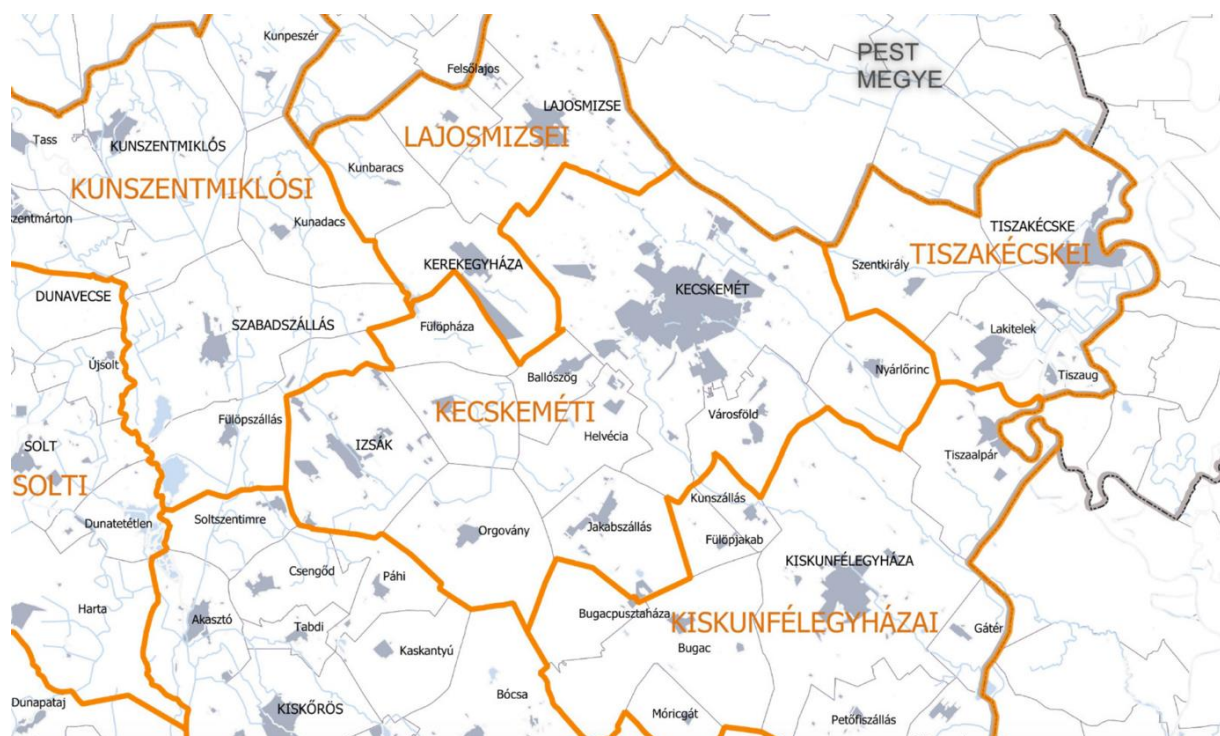
Az OFTK Kecskemét számára az alábbi területfejlesztési igényeket és feladatokat fogalmazza meg: „Kecskemét legyen környezetileg, társadalmilag és gazdaságilag kiegyensúlyozott, fenntartható város, olyan minőségi települési háttér kialakításával, amely egyszerre képes előrelépést mutatni a magas szintű vállalalkozási-, szolgáltatói- és infrastrukturális környezet kialakítása, a helyi társadalom képzettsége, az épített- és természeti környezet védelme, valamint a kulturális miliő formálása terén.”

Kecskemét térségi szerepét befolyásoló másik jelentős dokumentum a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (VII. 8.) önkormányzati rendeletével jóváhagyott **Bács-Kiskun Megyei Területrendezési Terv** (továbbiakban: BKMTTrT), valamint a Bács-Kiskun Megye Területrendezési Tervével összefüggő intézkedésekről szóló Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 18/2020. (VI. 26.) számú határozata.



A BKMTrT tovább színesítette a város térségen belüli központi szerepkörét azzal, hogy megyén belüli várostérségeket határozott meg, melynek központjaként Kecskemétet jelölték meg. Az újfajta együttműködés keretében a várostérség településeinek – a településfejlesztési dokumentumaik készítése során – egyeztetniük kell a központi településsel a vonzáskörzet számára nyújtott szolgáltatásokról, legalább a középfokú oktatási és egészségügyi létesítmények, a munkahelyek, a rekreációs és szabadidőeltöltési lehetőségek, továbbá a várostérség belső közlekedési infrastruktúrája tekintetében (2. ábra).

2. ábra: Kecskeméti várostérség lehatárolása



Forrás: Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve 2020.

A területfejlesztési és -rendezési dokumentumokban meghatározott újabb térségi szerepkörökön túl, **az elmúlt 7 évben Kecskemét hagyományos térségi szerepkörei** (pl. egészségügyi, szociális, oktatási, foglalkoztatási) **is jelentősen bővültek**.

Az elmúlt időszak kedvező gazdasági környezetének köszönhetően, Kecskemét **gazdasági központ** szerepe tovább erősödött. A Mercedesz gyár megépülésének és egyre nagyobb arányú beszállítói körének köszönhetően, a város gazdasági súlya tovább növekedett, így az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték összegének tekintetében, Kecskemét a megyei jogú városok sorrendjében a harmadik helyett foglalja el.

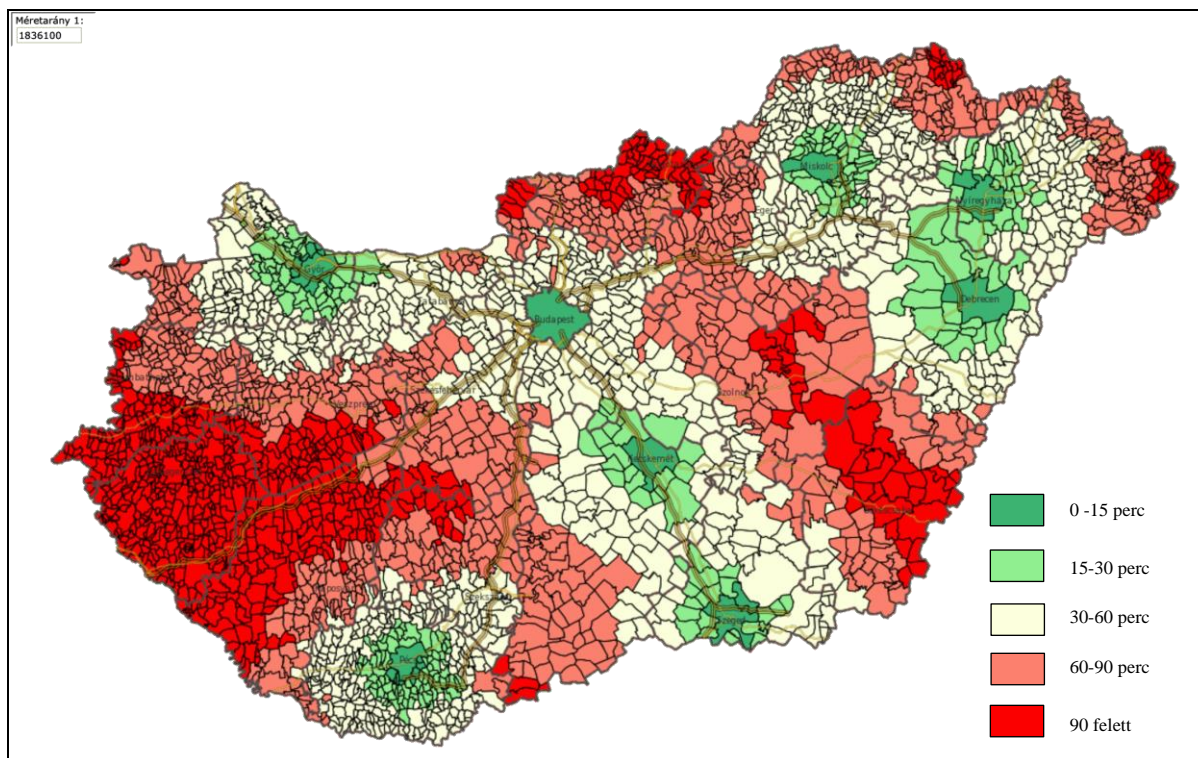
A vizsgálatok arra mutattak rá, hogy a város egyre növekvő **termelési és logisztikai funkcióiból** adódóan, kiemelt jelentősége van az országon belüli kelet-nyugati kapcsolatot biztosító M8 autópálya kiépítésének, valamint a kivitelezés alatt álló M44 autótú mielőbbi megvalósításának. Ugyanilyen fontos a város bevezető útjainak (5. sz. főút, 441. sz. főút, 52.



főút) korszerűsítése, keresztmetszeti bővítése, a munkakezdéshez és a munkazáráshoz kötődő időszakok egyre jelentősebb ingaforgalma miatt. **Fontos** továbbá **a város vasúti kapcsolatainak fejlesztése** is. A város áru- és ingaforgalmi teljesítményének növekedése, valamint klímavédelmi céljai miatt, a 140-es vasúti vonal fejlesztése mellett, Kecskemétnek kiemelt érdeke a 142-es, a 145-ös, valamint a 155-ös vasúti vonalak fejlesztése is. Emellett nagy erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy a kecskeméti repülőtér katonai funkciója mellett, egyre erősödő „Cargo” szerepkört is betölthessen, az alföldi térség vállalkozói (pl. mezőgazdaság, élelmiszeripar, elektronika, informatika) exportképességének növelése érdekében.

Kecskemét közlekedési kapcsolatainak fejlesztése azért is kiemelt jelentőségű, mivel a nagyon erős Budapest – Kecskemét – Szeged (észak-déli irányú) tengelyen kívül, a kelet-nyugat irányú, gyorsforgalmi közúti kapcsolatai még mindig gyengék (3. ábra). A Budapest körüli belső gyűrűhöz tartozó városok (pl. Székesfehérvár, Dunaújváros, Szolnok) elérhetősége a viszonylag kis távolság ellenére a 60 és 90 perc közötti időintervallumba esik, s még ennél is rosszabb volt a helyzet Békéscsaba irányába. A tervezett M8 autópálya és az M44-es autót a jelzett irányok viszonylatában az elérhetőségi időket jelentősen javítani fogják, új lehetőséget nyitva a város gazdasági, kereskedelmi és térségi ellátóközponti törekvései előtt.

3. ábra: Legközelebbi, legalább 100 ezer fős város elérési ideje közúton, a leggyorsabb úton

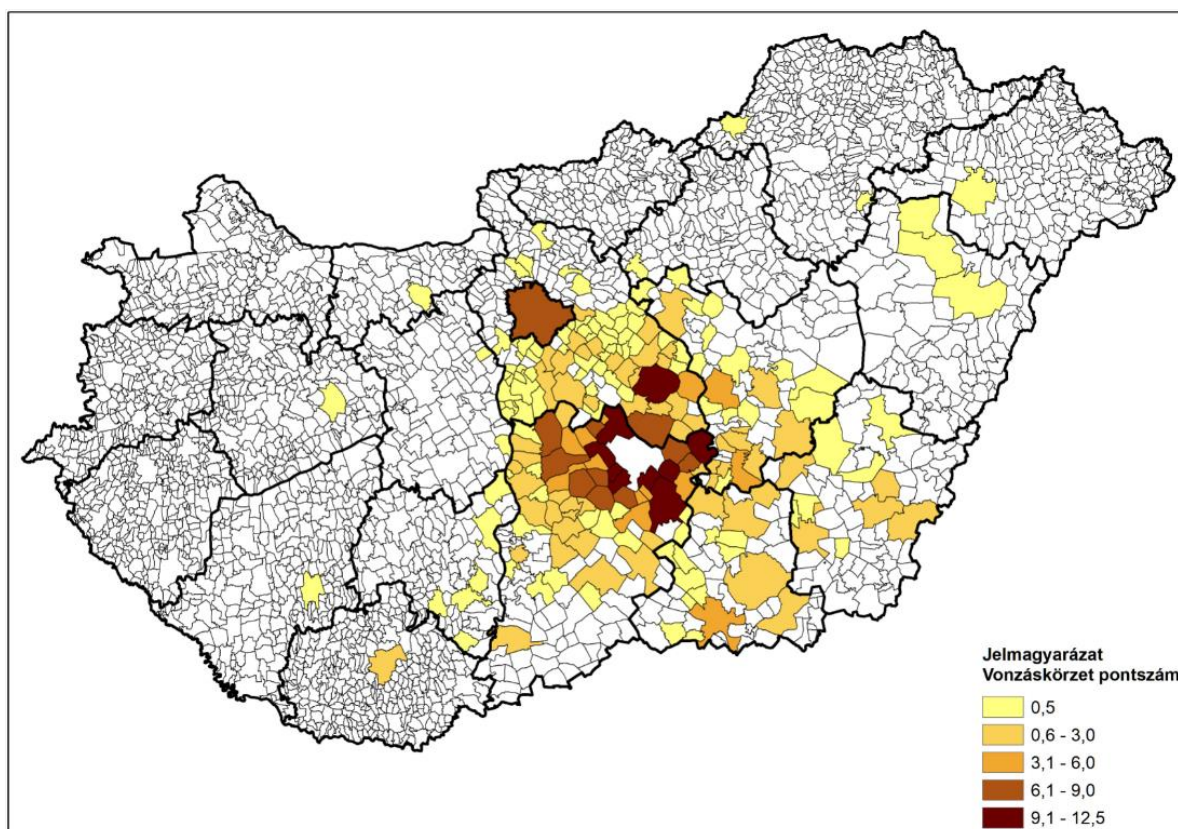


Forrás: GeoX elérhetőségi idők adatbázisa, TeIR 2019.



Kecskemét erősödő gazdasági szerepköre kedvezően hat vonzáskörzetére is, nagy mértékben hozzájárulva a térség ellátási és szolgáltatási színvonalának emelkedéséhez, a munkahelyek számának bővüléséhez és ezen keresztül a térség foglalkoztatási lehetőségeinek javulásához. Az egyre meghatározóbb **foglalkoztatási központi szerepkör**, ugyanakkor jelentős terheket ró a városra. A vizsgálatok kimutatták, hogy Kecskemét elsődleges vonzáskörzete – a térképen 3,0 pont feletti értékkel rendelkező települések – 34 települést foglal magába, ami mintegy 170.000 lakost érint. (4. ábra).

4. ábra: Kecskemét jellemző vonzáskörzeti viszonyai



Adatok forrása: Neumann János Egyetem 2020, Megyei Kórház 2020, Közműszolgáltatók, Kecskeméti Tankerületi Központ 2020, 40 fő fölötti munkaadók körében elvégzett felmérés 2017., Helyközi buszjáratok 2020.

Csak a munkavállalási célú ingázásokat alapul véve, a közigazgatási határon túlról napi szinten, több mint 20.000 fő lép be a város területére. Figyelembe véve azt a tényt, hogy a jelenleg 110.000 lakossal rendelkező város úthálózatát – az 1960-as 1970-es évek mobilizációs igényeinek megfelelően – max. 70-80 ezer autós kiszolgálására tervezték, a megnövekedett forgalom napjainkra jelentős terhelést ró a városba bevezető főútvonalakra, illetve a városon belüli úthálózatra. Emiatt a térségi úthálózat fejlesztése mellett, **kiemelten fontos a városon belüli állami és önkormányzati tulajdonú úthálózat fejlesztése** is. Emellett egyre inkább **felértékelődik a Kecskemét körüli elővárosi vasúti hálózat szerepe**, amely jelentős minőségi (pl. kétvágányúsítás, villamosítás, biztosító berendezések cseréje) fejlesztéseket igényel.



Kecskemét jelentős intézményi háttérrel igyekszik kiszolgálni a város egyre erősödő térségi **oktatási funkcióját**. A város közoktatási kapacitása lehetővé teszi, hogy az 19.000 tanulóból 3.965 diákot más településekről fogadjon. A város oktatási vonzaskörzetének kiterjedésére jellemző, hogy csak az állami fenntartású kecskeméti közoktatási intézményekbe a diákok 150 településről járnak be. A felsőoktatás tekintetében a bejárok aránya még magasabb, 3.100 hallgatóból, több 2.500-an a közigazgatási területen kívülről (505 településről) látogatják a kecskeméti felsőoktatási intézményeket.

A felsőoktatási szerepkör megerősítése kulcsfontosságú a város számára, amely nem csak a helyi intézmények és vállalkozások szakember utánpótlásához biztosít háttérrel, de a város K+F szférájának és innovációs teljesítményének növekedéséhez is nélkülözhetetlen. Az erős felsőoktatási funkció nem csak a város ismertségének és elismerésének fontos tényezője, de Kecskemét további fejlődésének is egyik legerősebb hajtóereje lehet, amely meghatározó módon járulhat hozzá a város térségi (pl. innovációs, szolgáltatási és üzleti) szerepkörének növeléséhez is.

Az **egészségügyi ellátás** területén – nagyrészt a 2013. január 1-ével bekövetkezett szervezeti integrációnak is köszönhetően – kiemelt szerepet tölt be, mivel a kecskeméti megyei kórház már három város 5 telephelyén látja el feladatait. A napi szinten 6.000-7.000 fő járóbeteg fogadása és ellátása jelentős szakmai és szervezési feladatokat jelent az ellátórendszer számára. A pandémiás időszak még tovább fokozta a terheket, hiszen a gyógyító tevékenység mellett, a COVID fertőzött betegek ellátása is komoly szakmai és logisztikai kihívásokat is jelentett az intézménynek, például a betegek különböző telephelyek közötti áthelyezése során.

A szociális ellátás a városban kiterjedt és sokelemű. Több ellátási forma esetében is hatóköre túlnyúlik a település közigazgatási területén. A szolgáltatásokhoz történő egyenlő hozzáférés biztosítása, az esélyegyenlőség erősítése és a társadalmi integráció gyorsítása érdekében a város a szociális ellátások széles skáláját biztosítja a helyi és térségi rászorultak számára.

A város **közigazgatási és irányítási szerepköre** a megyei és járási szinten a Kormányhivatalok funkcióbővülésének köszönhetően egyre meghatározóbbá vált. Az ellátandó feladatok egyben növekvő ügyfélkört is jelentenek, így az intézmények vonzaskörzete – elsősorban járási szinten – is egyre meghatározóbbá válik.

A térségi funkciók tekintetében, az elmúlt öt évben Kecskemét **szolgáltató és kereskedelmi ágazatai** esetében érezhető kisebb hullámvész a teljesítmény tekintetében. Ez egyrészt magyarázható a 2020. év eleje óta pandémiás helyzettel, másrészt a 2019. második félévétől tapasztalható kisebb gazdasági megtorpanással. Ezen térségi szerepkör esetében érvényesül leginkább Budapest és Szeged elszívó hatása, mivel itt a vásárlók nagyobb választék mellett, jobb minőségű árukat tudnak beszerezni, illetve szélesebb körű szórakozási lehetőségekhez férnek hozzá. Emiatt a városnak ezen a területen további fejlődésre van szüksége, mind a kereskedelmi, szórakozási, rekreációs kínálat, mind pedig a szolgáltatások minősége tekintetében.



1. táblázat: *Térségi szerepkör SWOT analízise*

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A város kedvező közlekedés-földrajzi elhelyezkedése• Kecskemét a térség legnagyobb foglalkoztatója, meghatározó ipari, közigazgatási, oktatási és kereskedelmi központ• Kedvező és vonzó gazdasági környezet• Erős és sokszínű városi intézményhálózat (egészségügy, szociális ellátás, közigazgatás, kultúra, oktatás)	<ul style="list-style-type: none">• Egyre szélesedő kereskedelmi és szolgáltatási kínálat• Egyetemi felsőoktatás erősödése• A térséget behálózó főutak (M5, 5-ös, 441-es, 445-ös, 44-es, 54-es, 52-es) rendszere• Kiterjedt vasútvonali (140-es, 142-es, 145-ös, 152-es) hálózat• Vegyes (katonai-polgári) hasznosítású, jól felszerelt repülőtér jelenléte
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A megyén és a régión belüli periférikus elhelyezkedés• A közlekedési hálózat kiépültségének hiányosságai (pl.: M8, M44), valamint a meglévő hálózat esetében minőségi és keresztmetszeti problémák• Alulhasznosított vasúti kapcsolatok (Szolnok-Kecskemét, Budapest-Lajosmizse-Kecskemét)	<ul style="list-style-type: none">• A város és térségének stagnáló turisztikai és rekreációs kínálata• A város gyenge innováció-közvetítő szerepe• Kevés térségi együttműködési programban való részvétel• A főváros és Szeged, mint regionális központ térségi funkciókat és szakembereket érintő erős elszívóhatása
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Az egyetemi képzési kínálatának bővítése• A gazdasági potenciál jobb kihasználásával, újabb minőségi munkahelyek létesítése• A városi intézményhálózat szolgáltatási színvonalának további bővítése, uniós források segítségével• Kecskemét idegenforgalmi-turisztikai szerepének növelése, speciális turisztikai termék kínálat révén	<ul style="list-style-type: none">• A kecskeméti oktatási-képzési-átképzési rendszer további erősítése• A város kvarterner ágazatainak (közte: kutatás- fejlesztési, innovációs tevékenységének, infokommunikációs szolgáltatásainak) fejlesztése• A regionális elérhetőség javítását szolgáló vasúthálózati fejlesztések elindítása• A katonai repülőtér „Cargo” szerepkörének kialakítása
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Az térségi hatókörű intézmények összehangolt fejlesztésének elmaradása• Egyetem fejlődési lehetőségeinek beszűkülése• A térség elérhetőségi viszonyait tovább javító vasúti (140-es, 142-es, 145-ös, 152-es) és közúthálózati fejlesztések (M8, M44) elhúzódása, elmaradása• A repülőtér „Cargo” központtá való fejlesztésének elhúzódása, elmaradása	<ul style="list-style-type: none">• A város bevezető főúti (5-ös, 44-es, 441-es, 52-es) fejlesztéseinek elhúzódása, egyes hálózati elemek kivitelezésének elmaradása• Szeged és Budapest térségi szerepének további erősödése következtében, Kecskemét árnyék helyzetbe kerülése, funkció- és lakosságvesztése• Kecskemét gyenge térségi érdekérvényesítő és forrásszerző szerepe



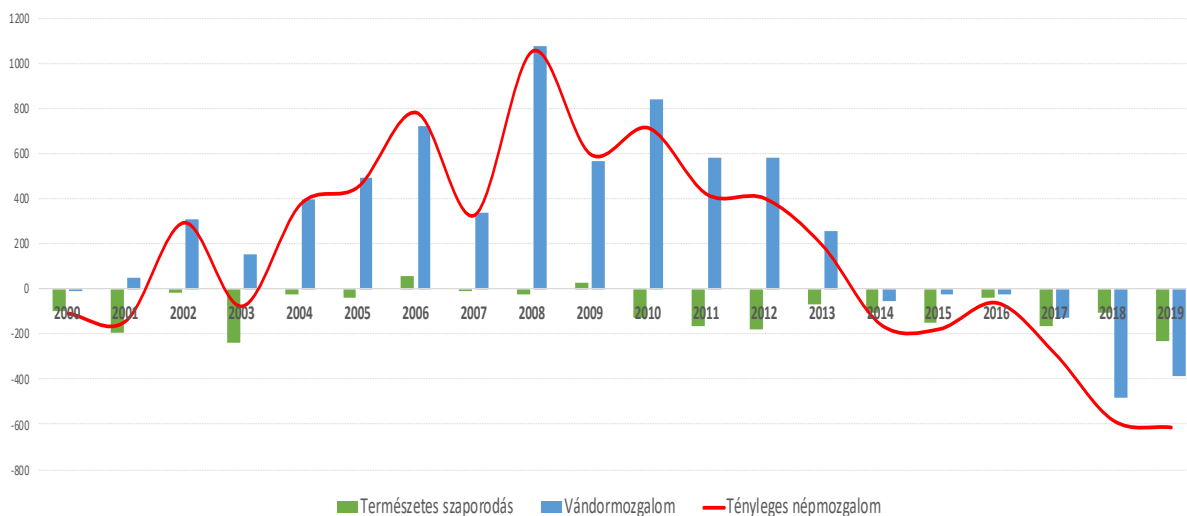
Társadalmi folyamatok

Kecskemét népessége csökken. Ez a kedvezőtlen irányú folyamat – a statisztikai adatok alapján – 2013 óta figyelhető meg. A népességcsökkenés okai rendkívül összetettek, hiszen a természetes szaporodás és a vándormozgalom változását indukáló ok-okozati összefüggések (pl. ingatlanárak, minőségi munkahelyek megléte, bérszínvonal, városi életkörülmények és szolgáltatások, társadalmi miliő) befolyásolják leginkább a demográfiai folyamatok alakulását.

A város természetes szaporodása, kisebb kivételektől eltekintve, az utóbbi közel húsz évben negatív képet mutatott. A városban a viszonylag állandó (1200-1300 fő) halálozási szám mellett, igen alacsony (1000-1200 újszülött) gyermekvállalási kedv, melyet nem tudott érdemben változtatni a város kedvező gazdasági helyzete sem.

Kecskemét népességének növekedését napjainkban alapvetően a vándormozgalom alakítja, melynek jelentősége az utóbbi évtizedekben sokkal nagyobb volt, mint a természetes szaporodásé (5. ábra). A 2000-2013 közötti időszak pozitív folyamatait követően, a vándormozgalomban is trendváltás következett be. A Kecskemétről történő elvándorlás különösen az elmúlt években (2017, 2018 és 2019) öltött nem kívánatos méreteket.

5. ábra: Kecskemét tényleges népmozgalmának változása 2000 és 2018 között (fő)



Forrás: KSH 2000 - 2019 évi adatok

A vándormozgalom erőteljes visszaesése hátterében nem a Kecskemétre történő bevándorlás jelentős csökkenése, hanem a városból történő egyre erőteljesebb elvándorlás játsza a meghatározó szerepet. Kecskemét állandó népessége a 2014 és 2019 közötti időszakban 1,67%-kal csökkent. Ugyanakkor a Kecskeméttel szomszédos települések állandó népessége ugyanebben az időszakban összeségében 26,62%-kal növekedett. Ez egyértelműen azt támasztja alá, hogy a Kecskemét lakosságának egy kisebb hányada inkább a környező településekre költözött, illetve a térségbe költözők is inkább a környező településeket választják – a drasztikusan növekvő ingatlanárakat mutató – Kecskeméttel szemben (2. táblázat).



2. táblázat: Állandó népesség változása 2014-2019 között Kecskeméten és a Kecskeméttel szomszédos településeken

Települések	2014 évi állandó népesség (fő)	2019 évi állandó népesség (fő)	Változás aránya(%)
Kecskemét	111.985	110.116,	-1,67%
Lajosmizse	11.842	12.120	2,35%
Kerekegyháza	6.579	6.799	3,34%
Ballószög	3.512	3.816	8,66%
Helvécia	4.725	4.889	3,47%
Jakabszállás	2.717	2.715	-0,07%
Fülöpjakab	1.118	1.156	3,40%
Kunszállás	1.707	1.744	2,17%
Városföld	2.245	2.324	3,52%
Nyárlőrinc	2.304	2.340	1,56%
Szentkirály	1.938	1.916	-1,14%
Nagykőrös	23.999	23.847	-0,64%

Forrás: KSH 2014 és 2019 évi adatok

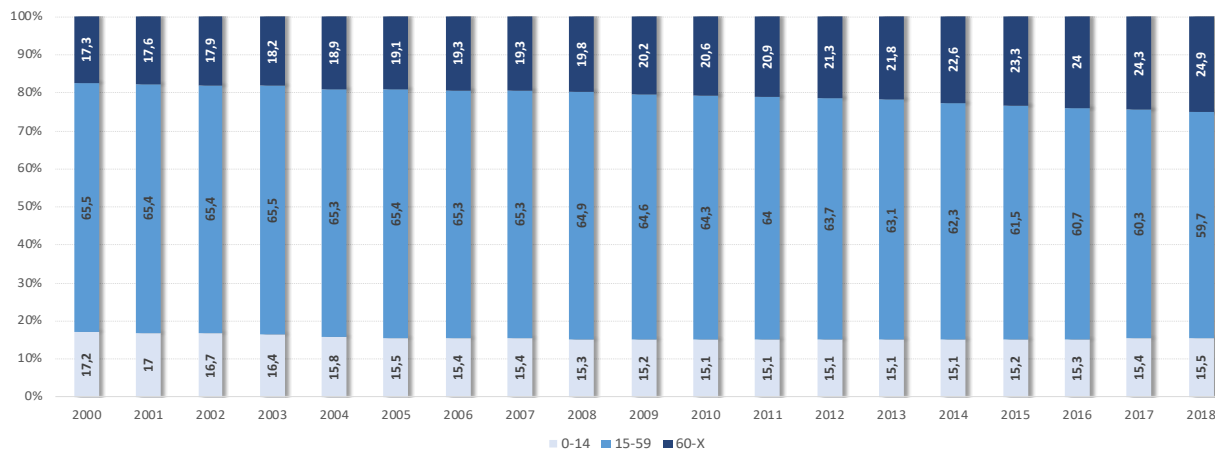
A folyamat elsődleges oka, hogy – a világviszonylatban is meghatározó termelő vállalatok városba történő beköltözésével egyidőben – Kecskemét ingatlanpiaca jelentős áremelkedésen ment keresztül, ami kedvezőtlenül hatott az ingatlanpiac keresleti oldalára. A dinamikusan emelkedő ingatlanárak miatt, a belterületi ingatlanok iránti kereslet visszaesett és ezzel párhuzamosan inkább a külterületi telkek, illetve szomszédos települések olcsóbb árfekvésű ingatlanai iránt növekedett meg az érdeklődés. A jelzett folyamat több veszélyt is hordoz magában. Egyrészt az ingatlanárak ilyen léptékű emelkedése maga után hozhatja Kecskemét lakosságszámának további csökkenését, másrészt a napi ingázó forgalom folyamatos növekedését, továbbá a városrészek közötti fejlettségbeli különbségek fokozódását, ezzel együtt pedig egyes városrészek szlömösödését, műszaki, társadalmi és környezeti leromlását.

A jelzett népesedési folyamatok kihatással vannak Kecskemét lakosságának korstruktúrájára is. A természetes fogyás és elvándorlás következtében **a város társadalma előregedő képet mutat**. A 60 felettek aránya 2014 és 2018 közötti időszakban 2,2 százalékponttal növekedett. Ezt a helyzetet súlyosbítja, hogy a legmeghatározóbb munkavállalói korosztályt (15-59 év közöttiek) képviselők aránya 2,6 százalékponttal csökkent. Ugyanakkor pozitívként emelhető ki, hogy a 0-14 éves korosztályban a vizsgált időszakban enyhe, 0,4 százalékpontos emelkedés volt tapasztalható (6. ábra).

A fenti folyamatok két jelentős kockázatot magában hordozó jelenségre is felhívják a figyelmet: egyrészt **a gazdasági fejlődés helyi humán tartalékai gyorsan kimerülhetnek**, másrészt **az időügyi szolgáltatások iránt a közeljövőben jelentős mértékű kereslet mutatkozik** (a gyermektelenség, illetve a fiatalok mobilitásának növekedése következtében egyre több ember idős korára egyedül marad, így a családon belül nincs ki gondozza őket).



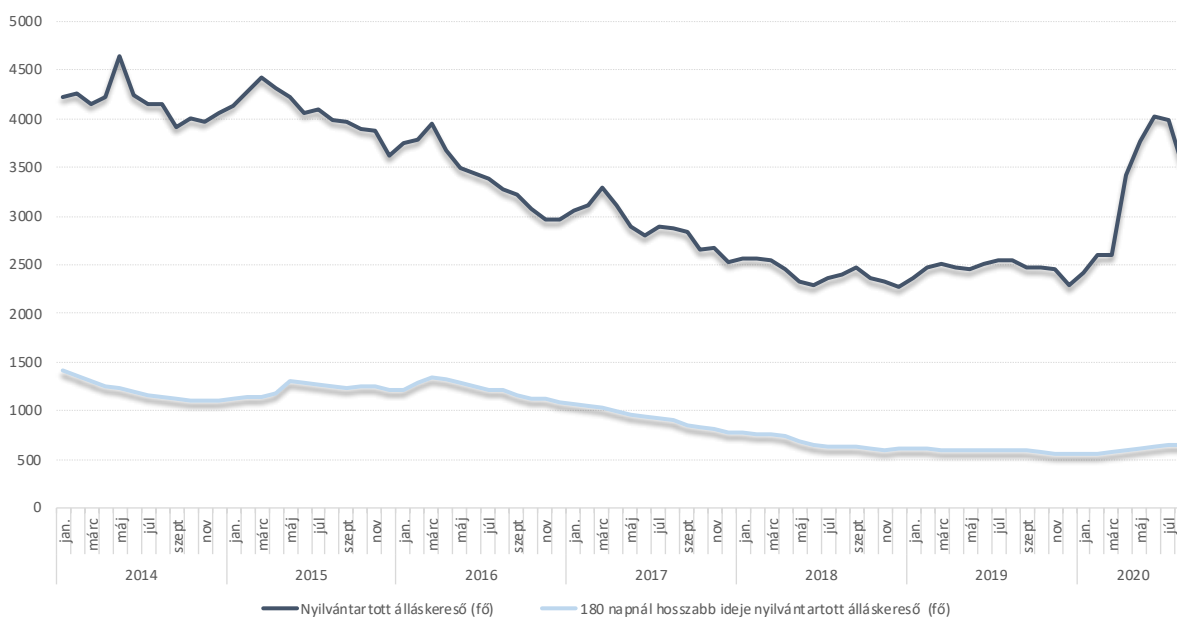
6. ábra: Kecskemét korstruktúrájának változása 2000 és 2018 között



Forrás: KSH 2018 évi adatok

A város munkanélküliségi adatai kedvező képet mutatnak. A város gazdaságának jelentős fejlődésével, azon belül is az összeszerelő és gyártó kapacitások kiépülésével, megnövekedett az igény a szakképzett, illetve szakképzettséggel nem rendelkező, betanított munkások iránt. Ennek köszönhetően az elmúlt öt évben jelentősen csökkent az álláskeresők száma, emellett a 180 napnál hosszabb ideje nyilvántartott álláskeresők száma is közel 70%-al csökkent (7.ábra). A pandémiás helyzet következtében kialakult gazdasági visszaesés negatívan hatott a munkaerőpiacra is, ami az álláskeresők számának emelkedéséhez vezetett, ez pedig jól mutatja a helyi gazdaság és munkaerőpiac külső hatásokkal szembeni érzékenységét.

7. ábra: Nyilvántartott álláskeresők és 180 napnál hosszabb ideje nyilvántartott álláskeresők számának alakulása 2014 és 2020 között



Forrás: KSH T-STAR adatbázis



A társadalmi folyamatok másik fő mozgatórugója, a lakossági jólétet befolyásoló tényezők változása (iskolázottság és jövedelem) és ezzel összhangban a társadalmi igények folyamatos módosulása.

Az elmúlt évtizedekben kedvezően alakult **a kecskeméti társadalom iskolázottsága**. 2001 és 2016 között a 7 éves és idősebb lakosság körében 8 százalékponttal csökkent a 8 osztálynál kevesebbet végzettek és további 10 százalékponttal a max. 8 osztályt végzettek aránya. Ugyanakkor 6 százalékponttal növekedett az érettségivel rendelkezők aránya és még ennél is nagyobb előrelépést sikerült elérni az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők arányába, ami a 7 évesnél idősebb korosztály körében 2016-ban már 22% volt (ez 9 százalékponttal volt magasabb a 2001-es értéknél). **Ez a növekedés is jól mutatja, hogy a városban jelentősen emelkedett a magasabb képzettséget igénylő munkahelyek száma.**

Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra a tényre is, hogy a vizsgált korcsoporton belül, Kecskemét lakosságának 29%-a (több mint 30.000 fő) továbbra is csak alacsony iskolai végzettséggel (max. 8 osztály vagy annál kevesebb) rendelkezik. A megyei jogú városok hasonló adataival összevetve, a város társadalmának iskolázottsága csak átlagosnak¹ mondható, így mind a méretéhez, mind gazdasági erejéhez képest, a humán erőforrás képzettsége tekintetében elmarad nem csak a helyi munkaerőpiac igényeitől, hanem a települési versenytársak hasonló mutatóitól is. Emiatt **a településen rendelkezésre álló munkaerő csak részben tudja szolgálni a vállalatok és a város egyre ambíciózusabb modernizációs és innovációs törekvéseit.**

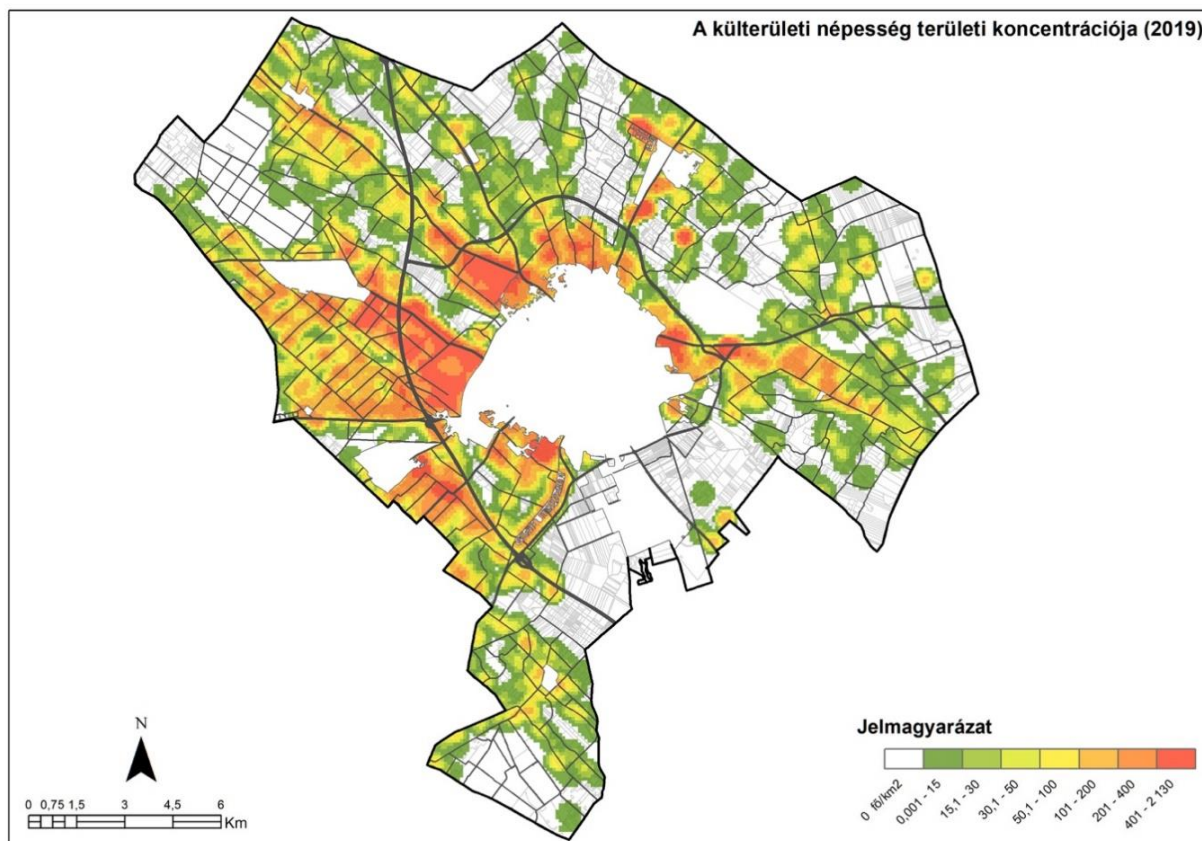
Kecskemét kedvező adottságokkal rendelkező, dinamikusan fejlődő gazdasági központ, amely a társadalmi jólét és fejlettség tekintetében jelentős előrehaladást ért el. A NAV-SZJA adatbázisa alapján, **Kecskeméten az összevont SZJA adóalapba tartozó jövedelem a 2014-2019 közötti időszakban 70,16%-kal növekedett.** Kedvezően alakult az egy adózóra jutó személyi jövedelemadó értéke is, amely a 2019-ben regisztrált 517.411 Ft-os értékével a megyei jogúvárosok rangsorában már az 5. helyet eredményezte Kecskemétnek.

A jövedelem növekedésével összhangban változtak meg az itt lakók fogyasztási szokásai, a lakókörnyezettel kapcsolatos elvárásai és a városi szolgáltatásokkal és ellátórendszerrel szembeni igényei. A vizsgált időszakban a tisztább, zöldebb és élhetőbb környezet, valamint a kedvezőbb természeti adottságok iránti igény növekedésével, a magasabb jövedelemmel rendelkező lakosság egy része – a nagyobb alapterületű telkek és ingatlanok felvásárlásával – a város külsőbb övezeteibe, illetve a külterületére költözött ki (8. ábra).

¹ Az 1000 főre jutó nappali középiskolai tanulók számában Kecskemét a 9. helyet foglalja el a megyei jogú városok rangsorában, míg a teljes lakosságból a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya alapján, a város a 13. helyet foglalja el az említett rangsorban.



8. ábra: A népesség eloszlása Kecskemét külterületén 2019



Forrás: GeoX adatbázis, 2019.

A külterületre történő kiköltözés kapcsán fel kell hívni arra a figyelmet, hogy a már régóta külterületen élők – és sok esetben ott gazdálkodók – illetve a lakhatási céllal a külterületekre (szükségből, vagy a jobb környezeti adottságok miatt) kiköltözők vegyes lakóközösséget hoznak létre, melyben az eltérő társadalmi szokások, értékrendek és érdekek miatt, a már napjainkban is tapasztalható konfliktusok további éleződése várható.

A külterületre való kiköltözések ugyanakkor nemhogy csökkentenék, hanem még jobban terhelik Kecskemét környezeti rendszerét, hiszen a mobilitási igény növekedésével nem csak a közúthálózat terhelése növekszik, hanem a zaj- és légszennyezés is. A kiköltözők munkahelyei ugyanis jellemzően a város belsőbb területein vagy a távolabbi iparterületeken találhatók, viszont a közúthálózat jelenlegi hiányosságai, szűk átteresztőképessége és műszaki állapota miatt, a megnövekedett forgalom folyamatos torlódásokhoz vezet.

Érdemes kiemelni, hogy a városüzemeltetési és kommunális szolgáltatások a nagyobb kiszolgálandó területek és távolságok miatt, a város számára nagyobb költséget jelentenek, ebből is adódóan Kecskemét városüzemeltetési kiadásai a 2014-2019 közötti időszakban 84,7%-kal növekedtek.



3. táblázat: Társadalmi folyamatok SWOT analízise

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Országos értéknél kedvezőbb korstruktúra• Lassú emelkedés a 0-14 éves korosztályban• Jelentős előrelépés történt a társadalmi jólét és fejlettség terén• Jövedelmi viszonyok folyamatos javulása• A népesség gazdasági aktivitás szerinti megoszlása kedvező• Erős identitás tudat	<ul style="list-style-type: none">• Megfelelő munkakultúra, rugalmas és új dolgok tanulására nyitott munkavállalók• Javuló iskolázottsági adatok, a magasan képzettek aránya meghaladja az országos és megyei átlagot• Az idegen nyelvek ismeretének jelentős javulása, az országos átlagot elérő nyelvtudás• Javuló munkaerőpiaci adatok
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A kecskeméti korstruktúra egy lassan előregedő társadalom képét mutatja• Halálózások növekvő aránya• Alacsony gyermekvállalási hajlandóság• Fokozódó elvándorlás kedv• A város fiatalokat megtartó képességének csökkenése• Magas költségek ingatlanárak miatt a külterületi részekre kiköltözők magas aránya	<ul style="list-style-type: none">• A munkaerőpiac külső hatásokkal szembeni kitétsége• Javuló, de még mindig alacsony átlagos iskolai végzettség (munkaerőpiaci, foglalkoztathatósági problémák)• A társadalmi megosztottság növekedése
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A kormányzat népesedési programjának köszönhetően növekvő gyermekvállalási kedv, a születések számának tartós növekedése• Sikeres komplex társadalom és oktatásfejlesztési• programoknak köszönhetően a hátrányos helyzetben lévő társadalmi csoportok integrációjának felgyorsulása, élhetőbb város kialakulása	<ul style="list-style-type: none">• Neumann János Egyetem növekvő szerepéből adódóan a diplomás munkavállalók számának további emelkedése• A település kulturális örökségének sikeres kiaknázása és tehetséges alkotóinak kiteljesedéséhez történő hozzájárulás• Az életszínvonal növekedésének köszönhetően, csökkenő bűnözés
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A lakosság korösszetétele továbbra is romló képet mutat, a város társadalma egyre inkább előregedik• A természetes szaporodás további csökkenése a gyermekvállalási hajlandóság változatlansága miatt• A munkanélküliség újbóli erősödése a megfelelő felnőttképzési és szakoktatási programok hiányában	<ul style="list-style-type: none">• Negatív gazdasági folyamatok miatta a társadalmi jólét visszaesése• Többek között a külterületre kiköltözők magas száma miatt is a városüzemeltetési költségek jelentősen emelkednek• Az idősök számának emelkedésével, jelentős mértékű nyomás nehezedhet a városi idősgügyi ellátórendszerre• Az alsóbb társadalmi rétegek erőteljes leszakadása, atipikus viselkedési formák erősödése

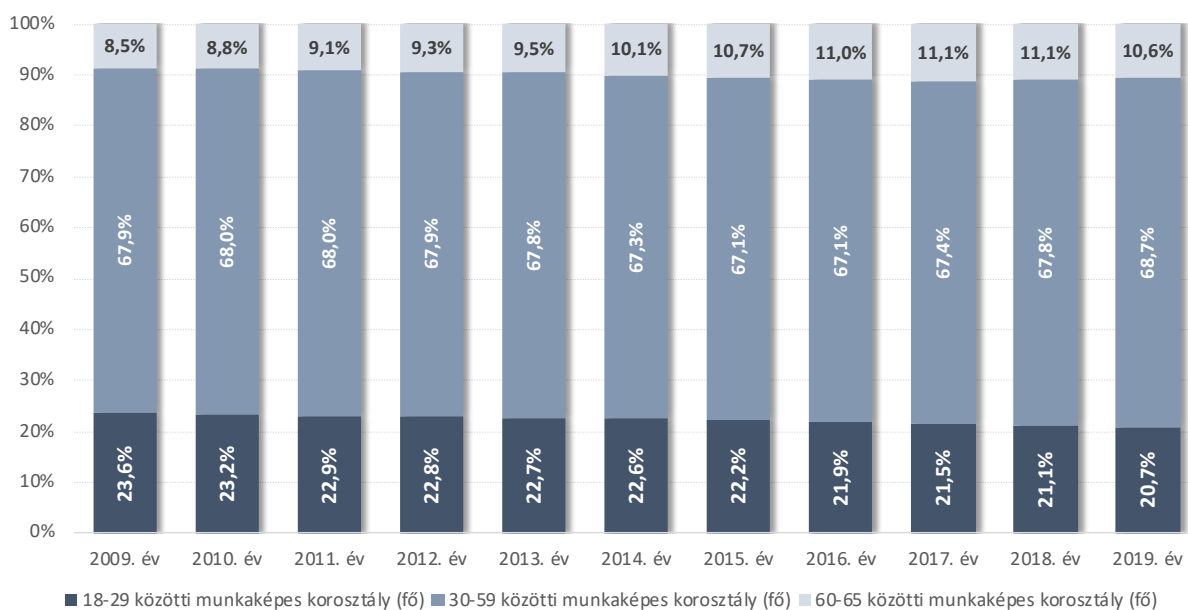


Humán infrastruktúra állapota, intézményi ellátottság

Kecskemét magas színvonalú, minden ellátási területet lefedő humán infrastruktúrával, intézményi háttérrel rendelkezik, ami képes kielégíteni mind a helyi gazdaság, mind városban, illetve annak vonzáskörzetében élő lakónépesség igényeit.

A vizsgálat során több folyamatot is sikerült azonosítani, mely rövid távon is kihatással lehet a humán infrastruktúrára. Ez egyik a **munkaképes korosztály korösszetételének változása**. A 18-29 év közötti korosztály aránya az elmúlt tíz évben folyamatos csökkenést mutat és összeségében 2,9 százalékponttal esett vissza. Ez arra utal, hogy csökken a város fiatal korosztályokat megtartó ereje. A munkaképes korosztályon belül a legnagyobb arányt a 30-59 év közöttiek képviselik. Arányuk a kezdeti csökkenést követően, 2015 óta fokozatosan növekszik, ami megfelelő stabilitást jelent. A 60-65 közötti korosztály aránya ugyan az elmúlt 10 évben 2,1 százalékponttal emelkedett, de érdemes kiemelni, hogy arányuk 2015 óta gyakorlatilag stagnál (9. ábra).

9. ábra: Munkaképes korosztály arányainak alakulása Kecskeméten 2009 és 2019 között



Forrás: KSH T-STAR adatbázis, 2019.

A munkaképes korosztály iskolai végzettsége 1970-es évekhez képest nagy mértékű fejlődésen ment keresztül. Jelentősen visszaesett a 8. osztálynál kevesebbet elvégzők száma, valamint a legfeljebb 8.osztályt elvégzők száma. Ezzel szemben jelentősen növekedett az érettségivel és az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők aránya.

A jelen kori gazdasági és társadalmi kihívásaihoz való alkalmazkodás egyik legfontosabb a **digitális írástudás** minél szélesebb körű elsajátítása. Míg a hálózati összekapcsoltság területén hazánk jó helyezést ért el az uniós rangsorban, addig a digitális írástudás és készségek tekintetében elmaradt az átlagtól. A digitális technológia által kínált lehetőségek jobb

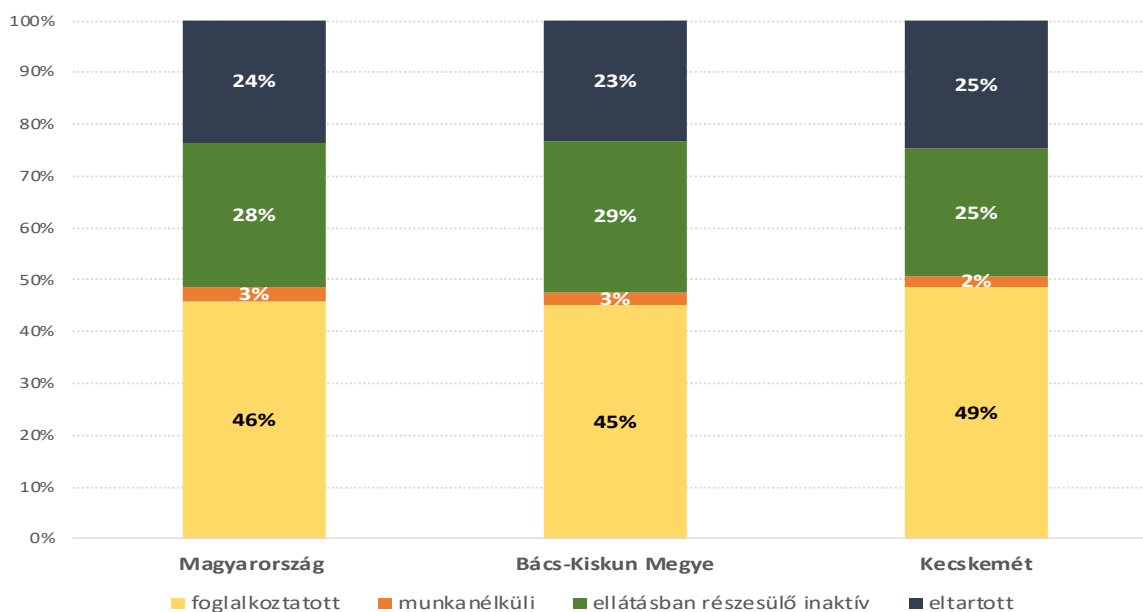


kihasználtsága érdekében nagyon fontos, hogy a digitális készségek fejlesztése a lakosságot minél szélesebb körben érintse.

A **munkaerő-piac folyamatai** vizsgálva az állapítható meg, hogy Kecskeméten a vállalkozások folyamatos bővülése, új vállalkozások megjelenése, valamint a meglévők növekvő teljesítménye és létszám-gazdálkodása eredményeként a foglalkoztatottság 2012 óta közel 10 százalékponttal emelkedett. A foglalkoztatottak végzettségét vizsgálva azonban az állapítható meg, hogy a termelő vállalatok jelentős számának köszönhetően elsősorban a szakképzetséget nem igénylő, betanított munkaerő iránt növekedett meg a kereslet. Emiatt a 2012 és 2018 közötti időszakban ebben a foglalkoztatási ágban 43%-os emelkedés volt tapasztalható. Ez a folyamat kedvezően hatott a kínálati oldalra, mivel az álláskeresőket adatok elemzése az állapítható meg, hogy végzettség tekintetében a legnagyobb arányt az általános iskolai végzettségű, a szak-, szakközépiskolai, szakmunkás végzettségű, valamint technikai végzettségű álláskeresőket képviselik.

A humán infrastruktúra belső szerkezetében végbemenő folyamatok másik elemzési módja a **gazdasági aktivitás** vizsgálata. E tekintetben Kecskemét az országos és a megyei átlagnál is jobb mutatókkal rendelkezik. A foglalkoztatottak aránya az országos átlagnál 3 százalékponttal, a megyei átlagnál 4 százalékponttal kedvezőbb. A munkanélküliek aránya is 1%-kal alacsonyabb, valamint az ellátásban részesülő inaktív lakosok aránya is alacsonyabb az országos és megyei átlagnál. Ugyanakkor az eltartottak száma enyhén magasabb (10. ábra).

10. ábra: Munkaképes korosztály gazdasági aktivitás szerinti megoszlása



Forrás: KSH 2019.

Összeségében ez azt jelenti, hogy a belső kockázatok ellenére, Kecskemét gazdasági aktivitásának jellemzői kedvezőek, a megyei és országos átlagnál jobb arányokat mutatnak.

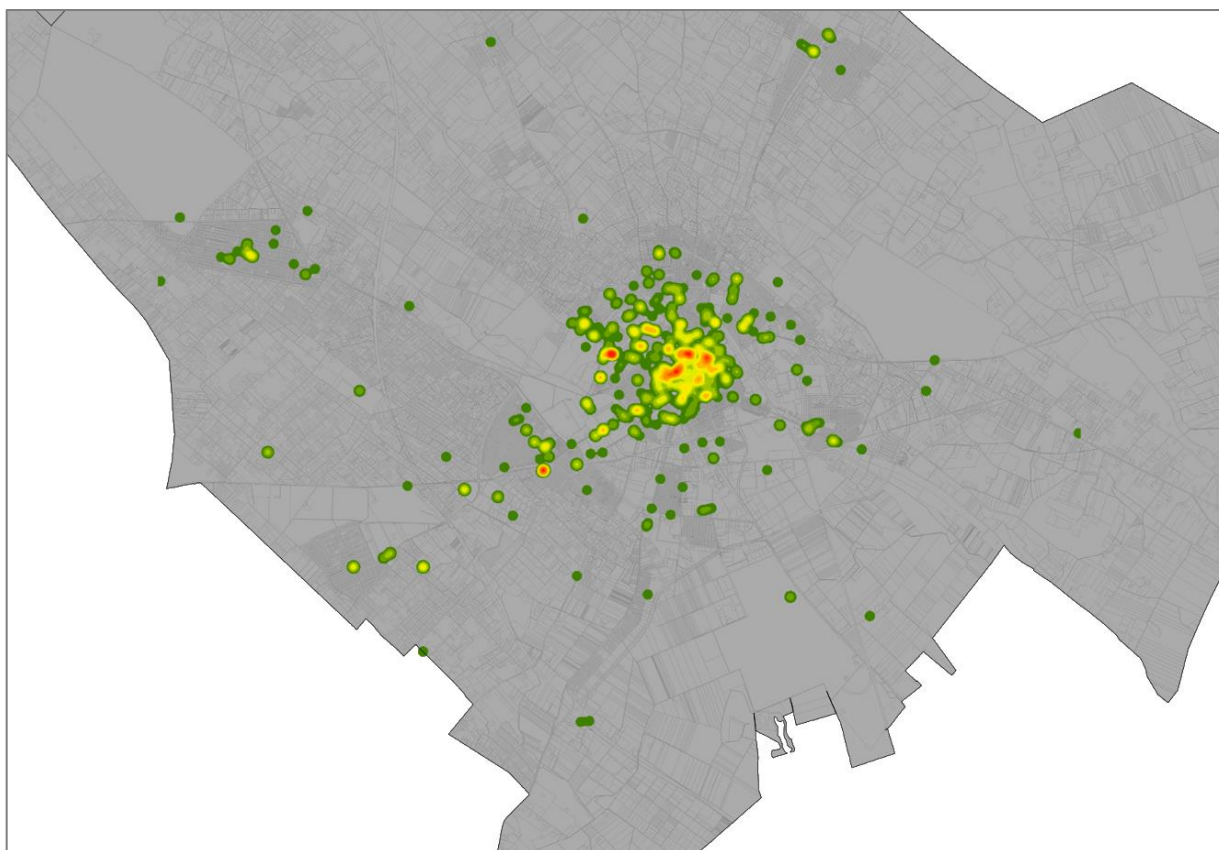


A humán infrastruktúra szerves részét képezi az azt ellátó intézményrendszer is. Kecskemét **humán közszolgáltatási intézményrendszere** kiterjedt és sokelemű. A város jelentős erőfeszítéseket tett az elmúlt években a rendszer működésének további javítása és a szakmai színvonalának növelése érdekében.

A városi folyamatok szempontjából az egyik legfontosabb szempont az **intézményrendszer arányos területi eloszlásának kialakítása**, mivel annak kedvezőtlen, túl koncentrált elhelyezése ellátási, hozzáférési különbségekhez és ebből fakadóan konfliktusokhoz vezethet.

Kecskemét intézményrendszere alapvetően városközponti elhelyezkedést mutat. Az utóbbi időszakban végrehajtott városfejlesztési beruházásoknak köszönhetően – *intézményrendszer épületállománya folyamatosan megújul (pl.: bölcsődék, óvodák, iskolák energetikai korszerűsítése), valamint több városrészben új intézményi elemek épülnek fel (bölcsődék, óvodák, közösségi házak stb.)* – azonban az intézmények térbeli eloszlásában még így is csak kisebb fokú javulás figyelhető meg, illetve az új építések késve követik le a gyorsan fejlődő városrészek jelentkező társadalmi igényeit (11. ábra).

11. ábra: Kecskemét humán intézményeinek térbeli elhelyezkedése 2019.



Forrás: GeoX adatbázis, 2019.

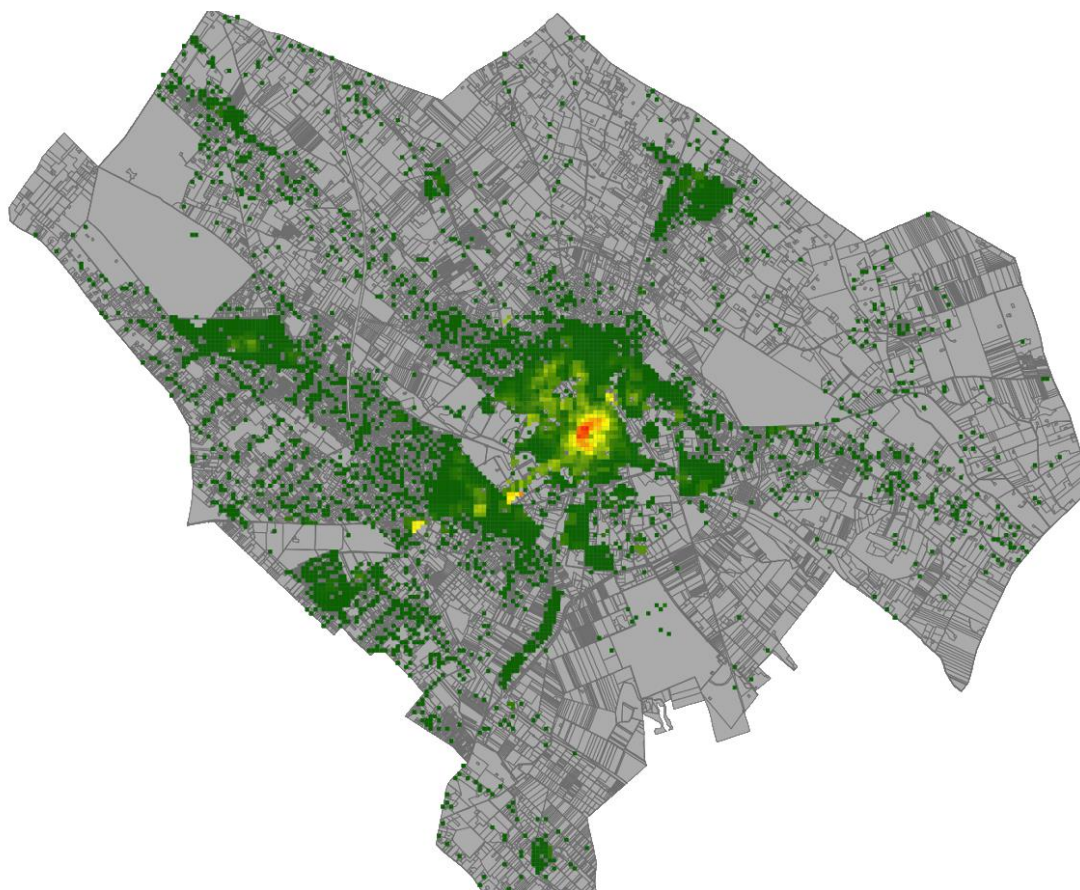
A kedvező folyamatok ellenére Kecskemét szatellit településrészeinek intézményellátottsága nem tekinthető még teljesnek. A külső városrészek szolgáltatási ellátottsága csak részben tudja



kielégíteni a helyi igényeket, ez pedig hozzájárul az intézményekkel jobban ellátott városrészek irányába tartó forgalom folyamatos növekedéséhez.

A város intézményrendszerével kapcsolatban további fontos szempont, hogy a város gazdasági szerepkörének erősödésével párhuzamosan, jelentősen megnövekedett a kecskeméti oktatási, képzési intézmények térségi szerepe. Ebből fakadóan az általános iskolák esetében 2014 és 2019 között, más településekről bejáró diákok száma 19%-kal növekedett, a középiskolák esetében a bejárók aránya már 34,8% (a 2020 adatok alapján), az egyetem pedig 500 településről több mint 2.500 hallgatót fogad. A kedvező folyamat ugyanakkor jelentős ellátási és szervezési feladatokat kíván meg a várostól, mivel a térségi szerepkör erősödése kihatással van mind a város forgalmi viszonyaira, mind pedig a közösségi közlekedésre. Az intézményrendszer arányos térbeli kiépítése szempontjából is fontos lenne a városi alközpontok erősítése. Kecskemét esetében az alközpontok rendszere hiányosnak mondható, továbbra is a várközpont képvisel meghatározó szerepet, itt koncentrálódik az intézményrendszer legtöbb elme és az egyéb jóléti szolgáltatások. A tudatos városfejlesztési és rehabilitációs tevékenységnek köszönhetően a Homokbányán, valamint a volt „Rudolf-laktanya” területén és annak tágabb környezetében, jelenleg két új városi alközpont formálódik (12. ábra). Ezek sikere azonban nagyban függ a lakossági igényeknek megfelelő szolgáltatások kialakításától.

12. ábra: Szolgáltatási alközpontok elhelyezkedése 2019.



Forrás: GeoX adatbázis, 2019.



Figyelembe kell venni, hogy ezek a fejlesztések egy tengely mentén, az 52. sz. főút mellett, illetve annak közelében valósulnak meg. Ez magában rejti az 52. sz. főút túlterhelésének kockázatát, így már rövid távon is indokolt annak keresztmetszeti bővítése és jelentősebb csomópontjainak átépítése. A városi folyamatok és a költségek optimalizálása, valamint az egyes területek/térségek túlterhelésének elkerülése érdekében, elkerülhetetlen a település nagy népsűrűséggel rendelkező városrészeiben további alközpontok megerősítése és a társadalmi igényeknek megfelelő ellátási rendszerek további fejlesztése.

Kecskemét **közoktatási intézményrendszere** kiterjedt és sokelemű. Az óvodai ellátás intézményrendszerének területi elhelyezkedése elsősorban a belvárosban koncentrálódik, a külső városrészekben a óvodaellátottság gyengébb. Az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően az óvodai férőhelyek száma 10 év alatt mintegy 10%-kal növekedett. Az egyenlőtlen elhelyezkedés azonban kapacitásproblémákat idéz elő néhány népszerűbb, illetve gyorsan fejlődő városrész intézményeinek esetében.

Az általános iskolai intézményhálózat eloszlása egyenletes, kapacitásuk az egyes városrészek népességszámához igazodik. A város gazdasági szerepkörének erősödésével párhuzamosan, a kecskeméti általános iskolák térségi vonzása, jelentősége is bővült.

Az elmúlt öt évben a középiskolai oktatás területén kisebb átrendeződés zajlott le. A társadalmi igények az érettségit adó képzési formák irányába tolódtak el, ezen belül is a gimnáziumi és szakgimnáziumi képzések váltak mind népszerűbbé.

A város felsőoktatási életében Neumann János Egyetem (továbbiakban: NJE) tölt be meghatározó szerepet. A közelmúltban, a felsőoktatás szervezeti és strukturális rendszerében végbement jelentős átalakulásokat követően feltehetően az egyetem helyzete, térségi súlya és szerepe tovább erősödni fog.

Kecskemét **szociális- és gyermekjóléti ellátóhálózata** igen sokrétű és számos feladatot lát el az alapszolgáltatási feladatokon túl a szakosított ellátásokig.

A városi szociális ellátóhálózatot tizenhat önkormányzati fenntartású intézmény alkotja. Az intézményrendszer fenntarthatósága szempontjából fontos figyelembe venni, hogy a városban a 60 év feletti korosztály száma egyre inkább növekszik, s a korábban leírtak alapján, az előregedési folyamat egyre nagyobb kapacitásigényeket támaszt az egészségügyi és az idősgondozással összefüggő szociális szolgáltatások (pl. étkeztetés, házi segítségnyújtás, idősek nappali ellátása, idősek otthona) területén.

A gyermekek napközbeni ellátását 8 bölcsődével 782 férőhelyen látja el az Önkormányzat, melyek kihasználtsága végig magas, a 100%-ot meghaladó szintű. A bölcsődei elhelyezési kérelmek egy része ugyanakkor nem kecskeméti lakosoktól érkezik, hanem a megyeszékhelyen dolgozóktól, akik gyermekük nappali ellátását is munkahelyük szerinti településen szeretnék megoldani. Az egyre jelentősebb társadalmi igény hatására, a városban jelentősen



megnövekedett az alapítványok, egyesületek és gazdasági társaságok által működtetett családi bölcsődék száma, melyek szintén teljes kihasználtsággal működnek. Az **önkormányzat** a gyermekjóléti alapellátások körében **ellát** még **családsegítéssel és a gyermekjóléti szolgáltatással kapcsolatos feladatokat** is, amely integráltan működik a városban. Emellett **gondoskodik a gyermekek átmeneti gondozásáról**, külső partnerek bevonásával.

Kecskemét **egészségügyi ellátása** mindenben megfelel a kor követelményeinek, kapacitását úgy méretezték, hogy nem csak a város, de a környező térség lakosságának igényeit is ki tudja szolgálni. Az egy háziiorvosra jutó betegszám kedvezőbb a megyei és országos átlagnál. Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a háziiorvosok 46%-a már betöltötte az irányadó nyugdíjkorhatárt. A gyógyszerterek száma lényegesen kedvezőbb szintet mutat az országos átlagnál. A kórházi ellátás 24 település, 196.673 lakójának kerül biztosításra. A kiterjedt szakellátási terület ellenére egyes területek még ellátási nehézségek jelentkeznek, így például gyermeksebészeti ellátás, csak Szegeden vagy Budapesten érhető el.



4. táblázat: Humán infrastruktúra és intézményi ellátottság SWOT analízise

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Jól működő, a szatellit településekre is kiterjedő óvodai és általános iskolai hálózat• Egyre nagyobb érdeklődés a duális rendszerű szakképzés a közép és a felsőfokú oktatásban egyaránt• Fejlett egészségügyi ellátó hálózat• Minden területre kiterjedő, sokszínű szociális ellátás• Egyre komplexebb képzési lehetőségek a felsőoktatás területén• Tapasztalt, jól felkészült szakember gárda a szociális ellátások területén• Az alapfokú szociális szakképzés feltételei adottak a városban• Az önkormányzat érzékenysége a szociális problémák iránt
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A bölcsődei ellátás nem tudja az igényeket teljes mértékben kielégíteni• 100% alatti kihasználtságú, de helyenként szűkös óvodai kapacitások• Egyes közintézmények akadálymentesítése még nem megoldott• Szakiskolai képzés teljes háttérbe szorulása• Sokszínű, de a nagy egyetemi központoktól elmaradó felsőoktatási szerepkör• Hiányzó korhízi szakellátási területek• Egyre nagyobb kapacitásigények a szociális ellátóhálózattal szemben• Aktív állományban jelentős számú nyugdíjas korú háziorvos
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Az ellátórendszer további fejlesztése az uniós források felhasználásával (az idősügyi, a fogyatékkal élők, az óvodai és bölcsődei ellátás területén)• A felsőoktatási képzés szélesítése, az egyetem pozícióinak erősítése• Az egészségügyben megfelelő munkakörülmények és „ösztönzők” biztosításával, a fiatal orvosok városba csábítása• A civil szervezetek és egyházak fokozott bevonása a szociális szolgáltatásokba• Tudatos városi szintű közszolgáltatás tervezés és fejlesztés, a közszolgáltatások hatékonyságának javítása, új közszolgáltatási menedzsment megoldások bevezetése• Folyamatos szakmai képzés a digitális írástudatlanság csökkentésére
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A folyamatos szakmai átszervezések következtében a köznevelés színvonalának romlása• Az iskolák lassú reagálása a munkaerőpiaci jelzésekre• Az ingázók plusz kapacitásigényt támasztanak a kecskeméti ellátórendszerrel szemben• Az európai uniós fejlesztési források beszűkülése• A felsőoktatási verseny erősödése, a vidéki egyetemek szerepének csökkenése• A szociális ágazat alulfinanszírozottsága miatt a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok további leszakadása, társadalmi problémák kiéleződése,• Az idősgondozási rendszer kapacitásainak kimerülése, a szolgáltatások színvonalának romlása

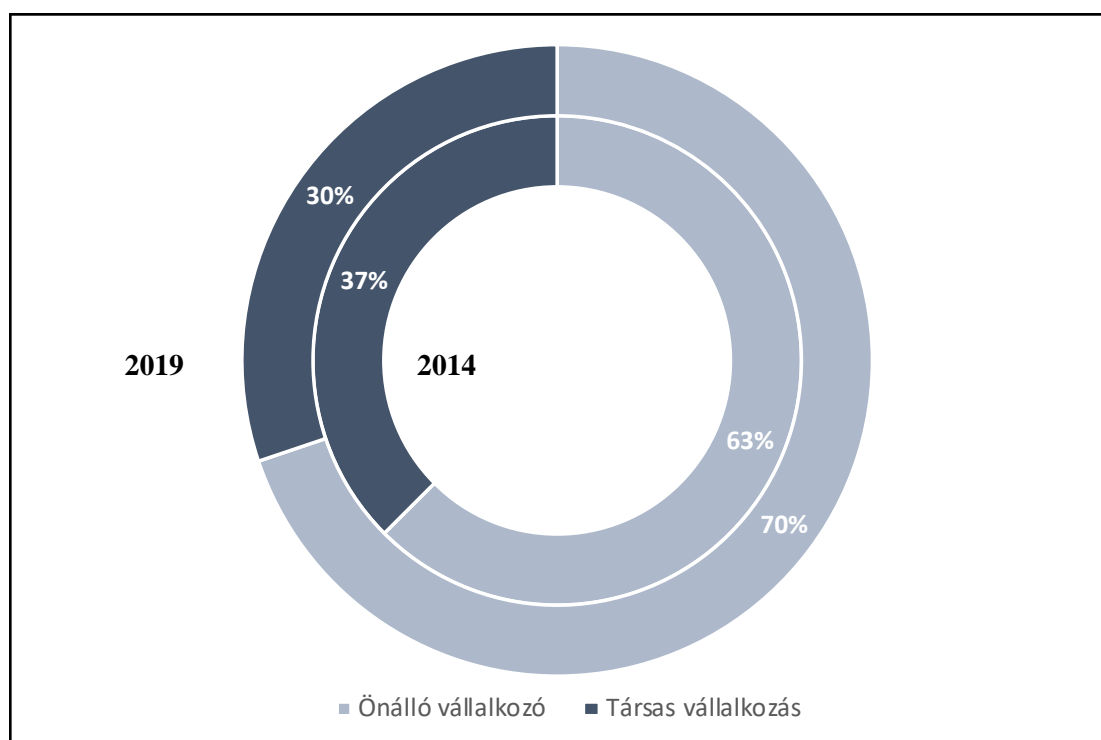


Gazdasági folyamatok

Kecskemét Bács-Kiskun megye legnagyobb munkaadója, a foglalkoztatottak száma közel 50.500 fő, ami a megyei érték 22,78%-a. A megye összes működő vállalkozásának 29,62%-a (11.613 db) Kecskeméten végzi tevékenységét.

A gazdasági szerkezetet leíró folyamatok egyik fontos tényezője a regisztrált társas és egyéni vállalkozások aránya. Kecskemét esetében ez az arány 2019 évi adatok alapján 70/30, ahol az egyéni vállalkozások 70%-a mellett a társas vállalkozások 30%-ot tesznek ki. Az egyéni vállalkozások jelentős túlsúlya ellenére ez az arány még mindig jobb, mint a megyei (82/18), vagy az országos (72/28) arány (13.ábra).

13. ábra: Társas és egyéni regisztrált vállalkozások aránya Kecskeméten



Forrás: KSH adatbázis, 2019.

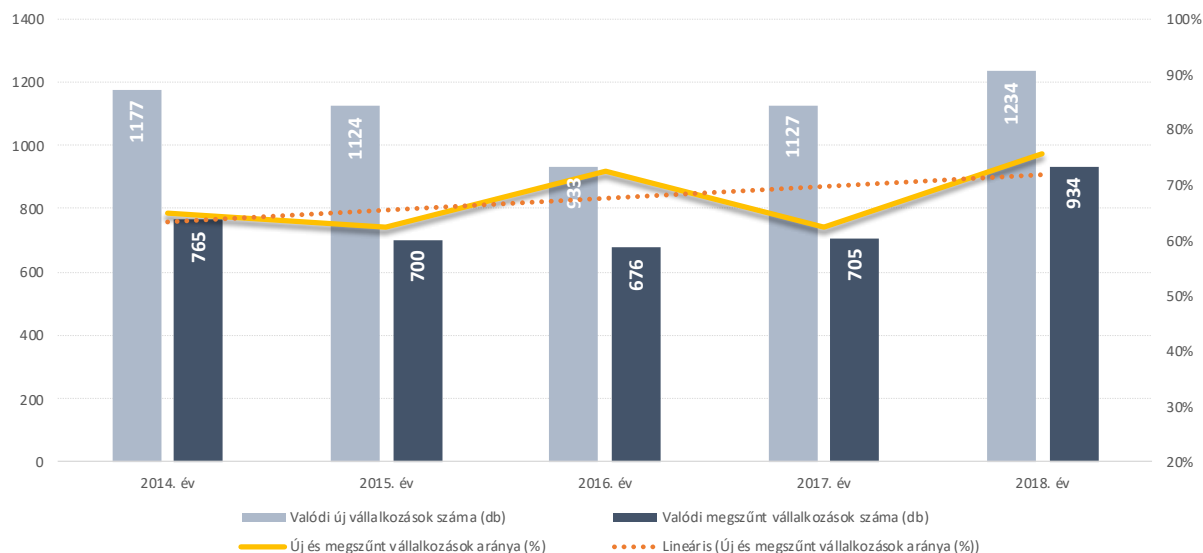
Az arány 2014 és 2018 közötti változása azonban egyértelműen jelzi, hogy az egyéni vállalkozások meghatározó szereplői Kecskemét gazdaságának és stabilitásuk, alkalmazkodási képességük folyamatos fejlesztésének támogatása a város elemi érdeke.

Ezt a megállapítást a vállalkozások demográfiájának vizsgálati eredményei is alátámasztják. Ez a vizsgálat jól szemlélteti, hogy a milyen időtávra és milyen célból hozzák létre a vállalkozásokat a város gazdasági szereplői. Kecskemét esetében a megszűnt és az újonnan létrehozott vállalkozások aránya azt mutatja, hogy évente több mint 1000 vállalkozás alapítása mellett, átlagosan 800 vállalkozás szűnik meg. a 2014 és 2018 közötti időszakot vizsgálva azonban az állapítható meg, hogy a megszűnések és alapítások arányának trendje folyamatosan emelkedik, jelezve azt, hogy a cégeket alapvetően nem hosszú távra, hanem inkább egyes



feladatok, beruházások, projektek végrehajtásához igazodva alapítják. A projekt idejére szóló tőkével és hitelállománnyal létrehozott cégeknek az aktuális gazdasági hatásoknak és trendeknek, kormányzati intézkedések és jogszabályi változásoknak való kitettsége azonban igen magas. Példaként említhető az építőipar és ennek következtében az ingatlanpiac 2018 év vége és 2020 közötti stagnálása, mely erősíthette ezt a trendet.

14. ábra: Új és megszűnt vállalkozások száma 2014 és 2018 között



Forrás: KSH adatbázis, 2019.

A vállalkozások demográfiájának másik vizsgálati módszere a túlélési képesség vizsgálata, melynek során vizsgálatra kerül, hogy a vállalkozások mekkora aránya éri el az öt éves alapítási kort. A 2014 és 2019 közötti időszakban a városban dinamikusan növekedett a működő vállalkozások száma (26,3%). Azonban ezen vállalatok túlélési rátája egyelőre vegyes képet mutat. A KSH által közölt adatokból az a megállapítás vonható le, hogy a 2014-ben alapított 1.177 db vállalkozás 77,9%-a élte túl az 1 évet, viszont az 5 évet már csak 46%-uk. Ugyanakkor az idősoros adatok alapján az a következtetés vonható le, hogy a vállalatok túlélési képessége minden kategóriában folyamatosan javuló tendenciát mutat, bár a 2018-as alapítású vállalatok esetében 0,3 százalékpontos visszaesés volt tapasztalható az 1 éves túlélési ráta esetében, ami egyben utalhat a korábban jelzett építőipari stagnálásra (5. táblázat).

A fenti vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a helyi gazdaság dinamikus fejlődését folyamatosan új jelenségek (pl. munkaerőhiány, a meglévő iparterületek telítődése, a zöldmezős beruházások fokozódása, légszennyezés növekedése, forgalmi dugók, parkolási nehézségek) és folyamatok (pl. a helyi társadalom átalakulása, növekvő jövedelmek, változó térszerkezet és területhasználat, csökkenő zöldterületek, növekvő városüzemeltetési költségek) befolyásolhatják, melyek új kérdéseket vetnek fel a város jövőbeli területi folyamataival, térhasználatával, fejlesztési irányjaival és fejlődésével kapcsolatban. Ennek megfelelően,



Kecskemétnek – a mindinkább élesedő városversenyben – egyszerre kell biztosítania, a települési versenyképességének megőrzése érdekében, a jövedelem tartós növelését, a helyi gazdaság fejlődését, vonzóképességének erősítését, másrészt a település és térsége természeti viszonyainak, valamint a környezeti elemek állapotának megfelelő védelmét, továbbá a klímaváltozáshoz történő hatékony alkalmazkodást és a települési életminőség javítását.

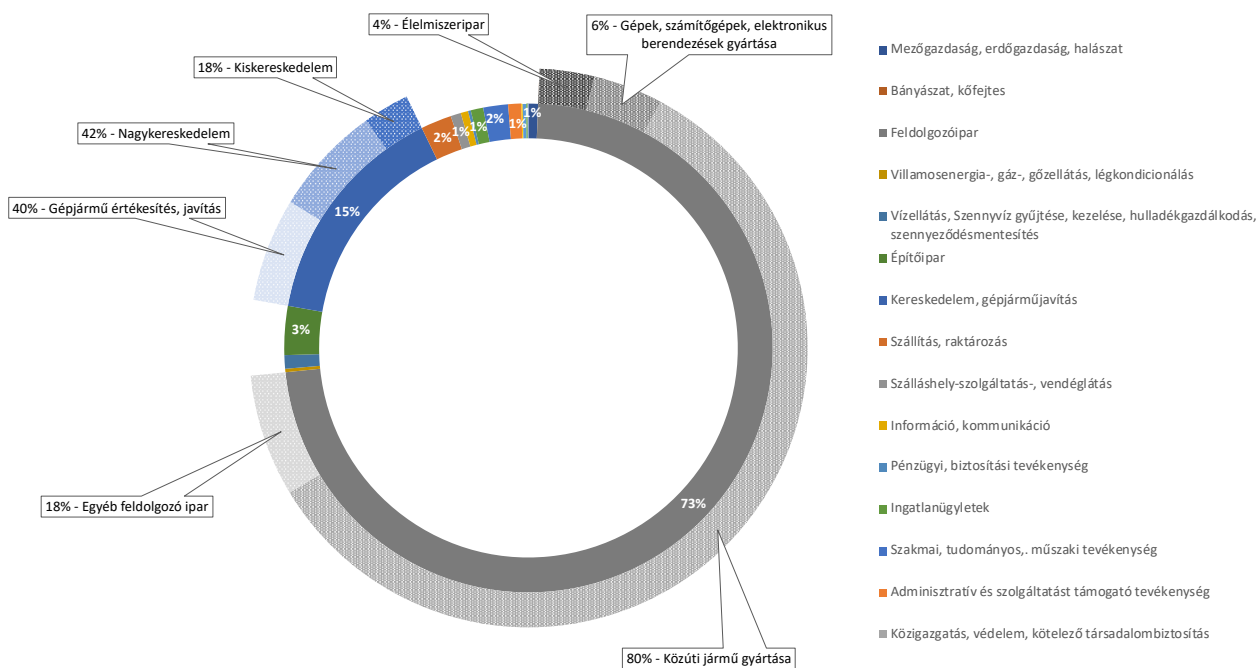
5. táblázat: A túlélő vállalkozások évenkénti rátája

Alapítás éve	1 évet túlélő vállalkozások száma (db)	2 évet túlélő vállalkozások száma (db)	3 évet túlélő vállalkozások száma (db)	4 évet túlélő vállalkozások száma (db)	5 évet túlélő vállalkozások száma (db)
2014	77,9%	66,2%	57,7%	50,5%	46,0%
2015	83,5%	73,1%	63,5%	58,5%	
2016	83,9%	73,7%	67,6%		
2017	87,4%	78,5%			
2018	87,1%				

Forrás: KSH adatbázis, 2019.

A város gazdaságának ágazati szerkezete 2014 óta jelentős átalakuláson ment keresztül. A nettó árbevétel szerinti vizsgálat alapján egyértelműen kirajzolódik, hogy a Kecskeméten a feldolgozóipar (73%) egyre dominánsabb nemzetgazdasági ágazatként jelenik meg. Ez egyben magában rejti annak veszélyét, hogy Kecskemét gazdasága véglegesen egypólusúvá válik (15.ábra).

15. ábra: Kecskeméti székhelyű vállalkozások nettó árbevételének ágazati megoszlása



Forrás: Opten Kft. 2020.



Ez komoly kitettséget jelenthet a város számára, figyelembe véve az autógyártásban az utóbbi években tapasztalható – a pandémia során még jobban fokozódó – visszaesést. A második meghatározónak mondható ágazat a kereskedelem, gépjárműjavítás a maga 15%-os arányával. Ez egyben azt is jelenti, hogy ez a két ágazat összesen 88%-ban vesz részt Kecskemét gazdaságában és a többi 14 ágazat teljesítménye csak 12%-ban járul hozzá Kecskemét gazdasági teljesítményéhez.

A folyamat még mélyebb megértését az egyes gazdasági szektorok teljesítményének vizsgálata segíti. A 2019. évi adatok alapján egyértelműen a feldolgozóipart is magában foglaló szekunder szektor dominanciája érvényesül, mind a foglalkoztatottak (22.234 fő), mind az értékesítés nettó árbevétele (1.863 milliárd forint), mind az export értékesítés nettó árbevétele (1.540 milliárd forint), mind az adózás előtti eredmény (66 milliárd forint) tekintetében (6.táblázat).

6. táblázat: Kecskemét gazdasági szektorainak 2019. évi adatai

2019	Foglalkoztatottak száma (fő)	Értékesítés nettó árbevétele (e Ft)	Export értékesítés nettó árbevétele (e Ft)	Adózás előtti eredmény (eFt)	1 foglalkoztatottra jutó EBIT (eFt)
PRIMER SZÉKTOR (Mezőgazdaság)	731	15 224 812	1 288 997	1 253 213	1 714
SZEKUNDER SZÉKTOR (Ipar)	22 234	1 863 009 472	1 539 568 952	65 925 434	2 965
TERCIER SZÉKTOR (Szolgáltatások)	12 266	485 918 403	33 831 678	28 415 557	2 317
KVATERNER SZÉKTOR (K+F+I)	2 677	51 435 013	5 609 933	9 042 539	3 378
	37 908	2 415 587 700	1 580 299 560	104 636 743	10 374

Forrás: OPTEN adatbázis, 2020.

Az egyes szektorok teljesítményét vizsgálva, azonban jól látszik, hogy a kvaterner szektor szerepe meghatározó e tekintetben, hiszen a K+F+I tevékenység teljesítőképessége és hozzáadott érték termelő képessége kiemelkedő.

A 2018 és 2019 közötti adatok változását vizsgálva (7. táblázat), egyrészt egyértelmű alátámasztást nyer, hogy Kecskemét legdinamikusabban fejlődő szektorra az ipari szektor. Ugyanakkor a vizsgálat több kedvezőtlen folyamatra is rámutat:

- a primer és kvaterner szektorban jelentősen visszaesett a foglalkoztatottak száma
- az export értékesítés nettó árbevételeiben - a szekunder szektort kivéve - visszaesés tapasztalható
- a kvaterner szektor jelentős visszaesésen megy keresztül, a foglalkoztatottak számának csökkenése mellett jelentősen visszaesett az értékesítés nettó árbevétele, valamint az export értékesítés nettó árbevétele is.

7. táblázat: Kecskemét gazdasági szektorainak teljesítmény változása 2018 és 2019 között

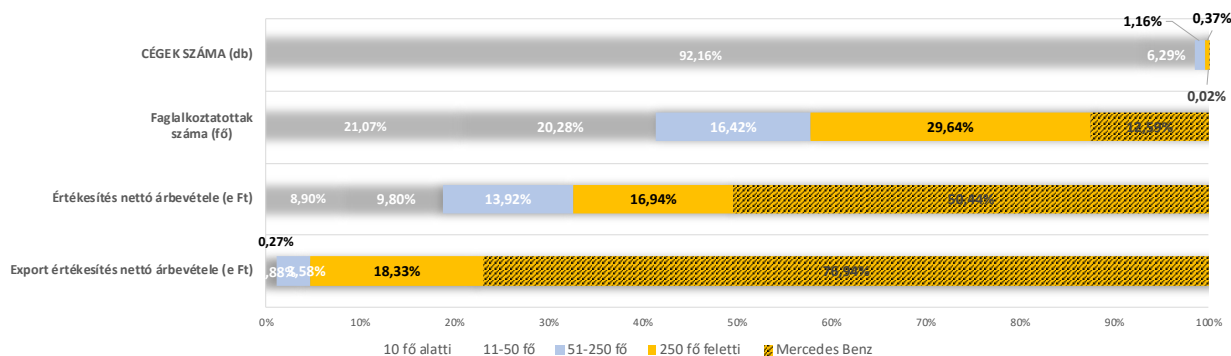
VÁLTOZÁS ARÁNYA (2018 és 2019 között)	Foglalkoztatottak száma (fő)	Értékesítés nettó árbevétele (e Ft)	Export értékesítés nettó árbevétele (e Ft)	Adózás előtti eredmény (eFt)
PRIMER SZÉKTOR (Mezőgazdaság)	-4,94%	3,72%	-0,19%	5,72%
SZEKUNDER SZÉKTOR (Ipar)	1,42%	4,01%	5,14%	4,16%
TERCIER SZÉKTOR (Szolgáltatások)	0,69%	9,24%	-0,68%	12,66%
KVATERNER SZÉKTOR (K+F+I)	-2,58%	-4,42%	-2,30%	7,16%

Forrás: OPTEN adatbázis, 2020.



Kecskemét KKV szektorának teljesítményét elemezve az állapítható meg, hogy számosság szempontjából a város legdominánsabb szektora, hiszen a város vállalkozásainak 99,61%-a ebbe a kategóriába tartozik. A szektor a foglalkoztatás terén és meghatározó súllyal bír, hiszen a foglalkoztatottak 57,7%-ának biztosít munkalehetőséget. Ugyanakkor az értékesítés nettó árbevétele tekintetében a KKV szektor csak 32,61%-os arányt képvisel, az export értékesítés nettó árbevételéből 4,72%-kal részesedik (16.ábra).

16. ábra: KKV szektor és a nagyvállalatok adatainak összehasonlítása (2019)



Forrás: OPTEN adatbázis, 2020.

Ezek az eredmények arra mutatnak rá, hogy a város KKV szektorának teljesítmény mutatói igen alacsonyak, emiatt komoly versenyképességi problémákkal küzd. Ennek elsődleges oka a szektor gyenge tőkeellátottsága és ebből fakadóan gyenge adaptációs képessége. A szektor alacsonyabb teljesítőképességét jelentősen befolyásolja a vállalkozások digitalizáltságának elmaradottsága és ebből adódó alacsony innovációs képesség. Emiatt a város gazdaságának élénkítése és ösztönzése keretében további figyelmet érdemes fordítani a KKV szektor hatékonyságának és teljesítményének növelésére.

A központi költségvetéstől függő magyar önkormányzati rendszerben a települések fejlődését, versenyképességét leginkább gazdasági szerkezetük, vállalkozási aktivitásuk. Emiatt a 2014 és 2019 közötti időszakban Kecskemét jelentős hangsúlyt fektet a helyi gazdaság élénkítésére. A vizsgált időszakban hat területen történt jelentős előrelépés:

- ipari termelés feltételeinek javítása,
- oktatás és képzés fejlesztése,
- kutatás-fejlesztés és innovációs potenciál bővítése,
- közlekedésfejlesztés,
- városi szolgáltatások és ellátórendszer minőségi fejlesztése,
- bérlakásépítés.

Ennek a folyamatnak egyik legfontosabb eszköze a Városi Alapkezelő létrehozása volt. A Városi Alapkezelő jelenleg két alapot kezel, összesen 25 milliárd forint értékben.



A Vállalkozásfejlesztési Alap célja a micro- és kis vállalkozások támogatása elsősorban: termégyártásban és -fejlesztésben, szolgáltatásbővítésben és -fejlesztésben. Ehhez kapcsolódóan támogatja a gyártógépek és berendezések vásárlását, illetve telephely-fejlesztést és ingatlanvásárlást. Emellett nagy hangsúlyt kap a hatékonyság növelés és az innováció is, mivel a támogatás kiterjed az energiahatékonyság növelésére, a digitalizációt támogató informatikai fejlesztésekre, ISO minősítés megszerzésére, valamint a piaci részesedés megtámasztására, illetve növelésére.

A közép- és nagyvállalatok esetében a támogatási kör kibővül az Ipar 4.0 stratégiához kapcsolódó megoldások fejlesztésének és alkalmazásának támogatásával. A Vállalkozásfejlesztési Alap indulása óta az alábbi beruházások megvalósítását támogatta:

8. táblázat: Vállalkozásfejlesztési Alap által támogatott projektek

Támogatásban részesült vállalkozás	Projekt megnevezése	Támogatási összeg
Interconex Engineering Kft.	Géppark bővítése, 3D hibrid fémnyomtató telepítése, műanyag fröccsöntés bevezetése, Sodick innovatív technológiai centrum létrehozása	576 000 000
CityApp Kft.	CityApp városi mobil alkalmazás fejlesztése	15 000 000
Kecskeméti Déli Ipari Park Kft.	Déli iparterület III. ütemének fejlesztése	500 000 000
Kecskeméti Ipari és Logisztikai Ingatlanfejlesztő Kft.	Összesen mintegy 58,5 ezer m ² alapterületű ipari-, raktár-, és irodaterületet kínáló logisztikai és beszállítói park több ütemű megvalósítása	1 960 000 000
Kecskemét Nyugati Ipari Park Kft.	Heliport Ipari Park megvásárlása és további fejlesztése	818 000 000
Horváth & Semperger Vagyongazdálkodó Kft.	Ügyvédi irodai infrastruktúra megteremtése	18 000 000
Gasztromanna Kft.	Szőlőfürdő Rendezvényház és Panzió megújítása	25 000 000
Matkói 99 Holding Kft	Panzióépület mellett egy hangszigetelt, 3 részre osztható, 500 fő befogadására alkalmas rendezvényház felújítása	150 000 000
Városi Eszközkezelő Kft.	Használt termelő gépek beszerzése és bérbeadása	235 000 000

Forrás: www.varosialapkezelo.hu

A koronavírus hatásainak enyhítésére került meghirdetésre 2020-ban a RESTART program, mely a vállalatok stabilizációját, újraindulási feltételek javítását célozza. Ennek keretében lehetőség nyílik működési költségek finanszírozására, munkaerő megtartását célzó intézkedések megvalósítására, telephelyek fejlesztésére, ingatlanok, gyártógépek és berendezések vásárlására, valamint pályázati önrő biztosítására.

További jelentős előrelépésnek számít a városi gazdasági együttműködés hatékony formáinak kialakítása. Ebben nagy szerepük volt a helyi Klaszterszervezeteknek (AIPA Klaszter, 3P Klaszter, Hírös Beszállító Klaszter). 2017-ben, amikor az AIPA Klaszter és a 3P Klaszter összeolvadt, létrehozva az „AI3PA Smart Klaszter”. Ez a megállapodás igen előremutató volt,



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



hiszen az együttműködés 11 különböző gazdasági ágazatot (pl. járműipar, csomagolóipar, nyomdaipar, műanyagipar, élelmiszeripar, vegyipar, hulladékfeldolgozás, infokommunikációs technológia) és külön az oktatás szféráját nevesítette, s minden további ágazat szereplőinek megjelenésére nyitott, amely segíti a klaszter céljainak megvalósulását.

Kecskemét napjainkban talán a legmeghatározóbb gazdasági együttműködési fóruma a Kecskemét 4.0 Programhoz kapcsolódó szervezeti keret, s az általa biztosított munkacsoporti platform, valamint a Kecskeméti Regionális Gazdaságfejlesztési Fórum. A Kecskemét 4.0 Program annak érdekében jött létre, hogy a város erőteljes gazdasági fejlődésből, a Mercedes beruházásokból, valamint a jelentkező gazdasági, társadalmi, városüzemeltetési és környezeti kihívásokból adódó feladatokat a szakemberek közösen megvitatva tárják fel, és javasoljanak releváns megoldásokat.



9. táblázat: Gazdasági folyamatok SWOT analízise

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A városban az országos és megyei átlagnál jobb az egyéni és társas vállalkozások aránya• A vállaltok túlélési rátája pozitív tendenciát mutat• Fejlett egészségügyi ellátó hálózat• Az ipari szektor dinamikus fejlődése• K+F+I tevékenység egy foglalkoztatottra jutó EBIT értéke kimagasló	<ul style="list-style-type: none">• Jelentős a KKV-k aránya a város gazdasági szerkezetében• A gazdaság élénkítése érdekében létrehozott kockázati alap• Koronavírus hatásainak enyhítésére létrehozott RESTART program• Kecskemét 4.0 Programhoz kapcsolódó szervezeti keret létrehozása, s az általa biztosított munkacsoporti és döntéshozatali platform
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Az új gazdasági társaságok alapvetően feladatokhoz kötődően rövid távra jönnek létre• A cégek gazdasági hatásoknak, trendeknek, kormányzati intézkedéseknek és jogszabályi változásoknak való kitettsége igen magas• Primer és kvaterner szektorban jelentősen visszaesett a foglalkoztatottak száma	<ul style="list-style-type: none">• KKV szektor alacsony teljesítmény mutatói, emiatt a szektor jelentős versenyképességi problémákkal küzd• KKV szektor gyenge tőkeellátottsága és adaptációs képessége• Vállalkozások digitalizáltságának elmaradottsága és ebből is fakadóan alacsony innovációs képessége
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Kecskemét gazdaságának élénkítése és ösztönzése keretében kiemelt figyelmet érdemes fordítani a KKV szektor hatékonyságának és teljesítményének növelésére• A pandémiás helyzetet követően tervezett országos „újraindításhoz” kapcsolódó intézkedések erősíthetik a belső fogyasztást, ezen keresztül a helyi piacra termelő kecskeméti vállalkozásokat	<ul style="list-style-type: none">• Állami és uniós források felhasználásával digitális alkalmazások használatát fejlesztő képzések és programok indíthatók• A környezeti ipar erősítése, a környezetipari befektetők városba vonzása• Bérletállomány jelentős növelése• Befektetői, vállalkozói egyablakos ügyintézés további erősítése
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Kecskemét gazdasága véglegesen egypólusúvá válik, nagy járműipari kitettséggel• Autóiparban bekövetkező globális változások miatt jelentős visszaesés a város termelő szektoraiban• Az euroregionális versenytársak vonzóbb gazdasági környezetének következtében, a befektetői érdeklődés elfordulása Kecskeméttől	<ul style="list-style-type: none">• A belső piacok zsugorodása negatív hatással lehet KKV szektorra• Megfelelő képzési programok elmaradásával a helyi munkaerőpiaci tartalékok kimerülése• Szükséges közlekedésfejlesztési beruházások elmaradásával a város nem tudja kihasználni földrajzi elhelyezkedéséből adódó lehetőségeket• A minőségi, kreatív munkahelyek hiányában a jól képzett szakemberek elvándorlása



A város épített környezete

A hazai területfejlesztési és -rendezési tervhierarchiából adódóan az OTFK, nemcsak Kecskemét térségi szerepét, hanem **területhasználatát** is meghatározó dokumentum.

A OFTK megfogalmazza, hogy a takarékos helyhasználatot érvényesíteni kell a településfejlesztésben is. Az okszerű és takarékos területhasználat érvényesítése során törekedni kell:

- termőföld védelmére,
- ökológiai szempontból jelentős területek védelmére,
- kihasználatlan beépített területek, barnamezők jobb kihasználására.

Kecskemét területhasználatát két rendezési típusú felsőbb terv is szabályozza: egyrészt a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik az Országos Területrendezési Tervről (továbbiakban: OTrT), másrészt a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (VII. 8.) önkormányzati rendeletével jóváhagyott Bács-Kiskun Megyei Területrendezési Terv (továbbiakban: BKMTTrT).

Az OTrT több új fogalmat és területhasználati kötelezést is meghatározott. A kötelezések elsősorban a zöldinfrastruktúra növelését szolgálják. A legszigorúbb és Kecskemét esetében nehezen tartható előírás az OTrT-ben kijelölt erdőterületekre vonatkozik, mely szerint az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Ez azt jelenti, hogy Kecskemétnek a jelenleg tervezett 5740 ha erdőállományát további, közel 30%-kal kell növelnie.

A BKMTTrT több, Kecskemétet területhasználatát is érintő övezetet jelölt ki:

- a) **gépjárműgyártás beszállítói övezete:** a gépjárműgyártási beszállítást szolgáló létesítmények számára alkalmazható, olyan, lehetőség szerint barnamezős területeken, amelyek nem terhelik a település lakókörnyezetét, és a környék településeiről közösségi közlekedéssel is jól elérhetők
- b) **kötőtpályás gazdasági terület:** barnamezős, vagy a település beépített területéhez csatlakozó területrészen alkalmazható, a működő vasútállomás felvételi épületének kijáratától a telek bejáratáig a legrövidebb gyalogos megközelítési úton mérve legfeljebb 500 m- es távolságon belül.
- c) **általános turisztikai fejlesztés területe:** barnamezős területen alkalmazható. A város településrendezési tervében a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület egységeken olyan építési övezetek jelölhetők ki, amelyekben a környék lakosságának, intézményeinek zavarása nélkül az OTÉK 2. mellékletében meghatározottnál az építési telek legnagyobb beépítettsége legfeljebb 10%-kal nagyobb, legkisebb zöldfelülete pedig legfeljebb 5%-kal kisebb lehet, ha azokon a gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozása NACE Rev.2 rendszerének létrehozásáról és a 3037/90/EGK tanácsi rendelet, valamint egyes meghatározott statisztikai területekre vonatkozó EK-rendeletek módosításáról szóló, 2006.



december 20-i 1893/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelete által létrehozott TEÁOR '08 rendszerében az „5510 Szállodai szolgáltatás” kategóriájába tartozó tevékenység céljára szolgáló, illetve a vendéglátást és gyógyturizmust, a turisztikai infrastruktúra fejlesztését szolgáló más kereskedelmi, vagy szolgáltató építmény kerül elhelyezésre.

- d) **gyógyhelyek és gyógyfürdők területe:** barnamezős területen alkalmazható.
- e) **napelempar elhelyezésére szolgáló különleges terület:** beépítésre szánt területen az OTÉK 24. § (2) bekezdés g) pontja szerint, vagy legfeljebb 10 AK értékű mezőgazdasági, vagy felhagyott külterületi korábban beépített területen az OTÉK 30/B. § (2) bekezdés c) pontjának megfelelően. Az 5 MW-nál nagyobb névleges teljesítőképességű napelempark ezen belül telepítési tanulmányterv alapján alakítható ki.
- f) **geotermikus energia hasznosítását szolgáló terület:** a településen meglévő, kihasználatlan melegvíz gazdaságos és környezettudatos hasznosítása céljából az OTÉK 24. § (2) bekezdés g) pontja, vagy 30/B. § (2) bekezdés c) pontja szerinti építési övezet, illetve övezet alakítható ki, a település településfejlesztési koncepciójában és integrált településfejlesztési stratégiájában meghatározott célra.
- g) **klimaváltozással fokozottan érintett térség:** a vízmegtartó vízgazdálkodás és a víztakarékos mezőgazdálkodás elterjesztése olyan kimagaslóan fontos cél, amit az érintett települések településfejlesztési koncepciójában és integrált településfejlesztési stratégiájában is szerepeltetni kell.

A következő programozási időszakban a felsőbb szintű tervek (Országos Területrendezési Terv és Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve) minimum elvárásként az alábbi mutatószámokat rögzítették az alapvető területhasználati kategóriákban (10.táblázat).

10. táblázat: *A területhasználat 2021- 2027 között elvárt mutatói Kecskeméten*

	OTRT (ha)	BKMTTrT (ha)		TRT (ha)		
	Tervezett	Tervezett	OTRT- BKMTTrT közötti eltérés	Tervezett	OTRT–TRT közötti eltérés	BKMTTrT– TRT közötti eltérés
Erdő	8685,66	8413,53	96,87%	5740,03	66,09%	68,22%
Mezőgazdasági	17186,35	16957,00	98,67%	19495,68	113,44%	114,97%
Települési	6268,65	6616,78	105,55%	6655,03	106,16%	100,58%
Vízgazdálkodás	116,95	270,31	231,13%	366,86	313,68%	135,72%

Forrás: OTrT, BKMTTrT, Önkormányzati adatszolgáltatás 2021.

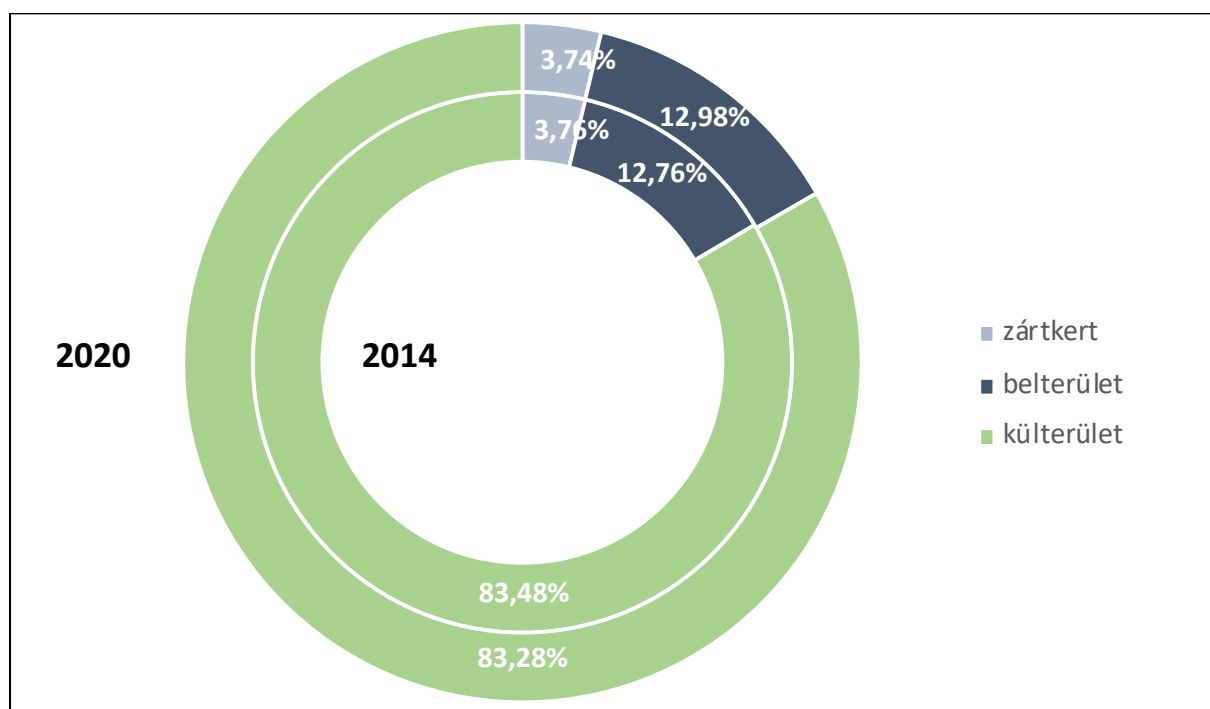
Ezekben a kategóriákban a város jelenleg hatályos Településrendezési Terve – az erdő kivételével – teljesíteni tudja mind az OTRT, mind BKMTTrT elvárásait. Az erdő esetében – a későbbiekben részletezett kedvező változások ellenére – a hatályos terv egyelőre nem tudja teljesíteni a jogszabályilag előírt minimum 95%-os szintet. Emiatt mind a Településfejlesztési



koncepcióban, mind a felülvizsgálandó Településrendezési Tervben biztosítani kell a megfelelő mértékű erdősítés lehetőségét.

Kecskemét területét 322,57 km²-es területével az ország hetedik legnagyobb közigazgatási területtel rendelkező városa. A 2014 és 2020 között lezajlott településfejlesztési és -rendezési folyamatok a város három fő területi egységének arányában nem okoztak jelentős változást. A belterület 0,22 százalékpontos növekedése mellett, a külterület 0,2 és zártkert 0,02 aránya százalékponttal csökkent (17.ábra).

17. ábra: Kecskemét bel-, külterületi és zártkerti aránya 2014-ben és 2020-ban



Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás

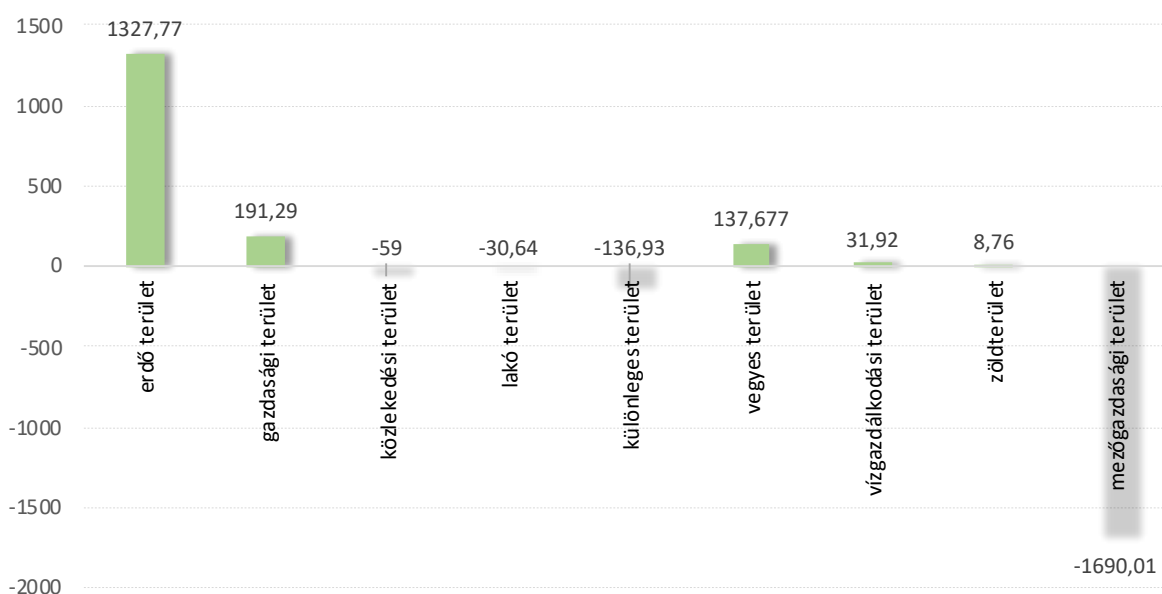
A területfelhasználási folyamatok mérésének másik módszere a város területfelhasználási kategóriák területimérleg változásának monitorozása. Ez nem csak urbánus területek változását és annak irányát mutatja összességében, hanem az egyes területfelhasználási kategóriák átminősítésének következtében történt változását is. 2014 és 2020 közötti területváltozását vizsgálva jól látható, hogy a legnagyobb változás az erdőterületek és a mezőgazdasági területek esetében történt. Az elmúlt 6 évben a város erőterületei 1327,77 ha-ral nőttek meg, míg mezőgazdasági területek 1690,01 ha-ral csökkentek. Továbbá növekedtek a vízgazdálkodási terület (31,92 ha), valamint a városi zöldterület (8,76 ha).

Az urbánus területek (gazdasági területek, vegyes területek, lakó területek, különleges területek, közlekedési területek) összességében 102,4 ha-ral nőttek. Azonban jól látszik az a trend, hogy elsősorban a nagyobb beépítési intenzitású területek kialakítása iránt van nagyobb kereslet, mivel mind a gazdasági területek (191,29 ha), mind vegyes területek (137,68 ha) a nagyobb beépítési százalékkal bíró kategóriákba tartoznak. Ezt a folyamatot alapvetően az



generálja, hogy az egyre magasabb ingatlanárak mellett, az ingatlanfejlesztők csak úgy tudnak megtérülő projekteket generálni, ha minél intenzívebb beépítés mellett a lehető legtöbb lakást, vagy lehető legnagyobb gazdasági létesítményt tudnak megvalósítani. Ennek következtében a kisebb beépítési intenzitású lakóterületek (30,64 ha) és különleges területek (136,93 ha) esetében is a területcsökkenés figyelhető meg. Ennek a folyamatnak egyik legnagyobb hátránya, hogy a városban több területen és vegyes funkcionalitású, egymással összenövő, egymásba beékelődő övezetek jönnek létre, ami elősegíti a zárványterületek kialakulását (18. ábra).

18. ábra: Területfelhasználási kategóriák területváltozása 2014 és 2020 között (ha)

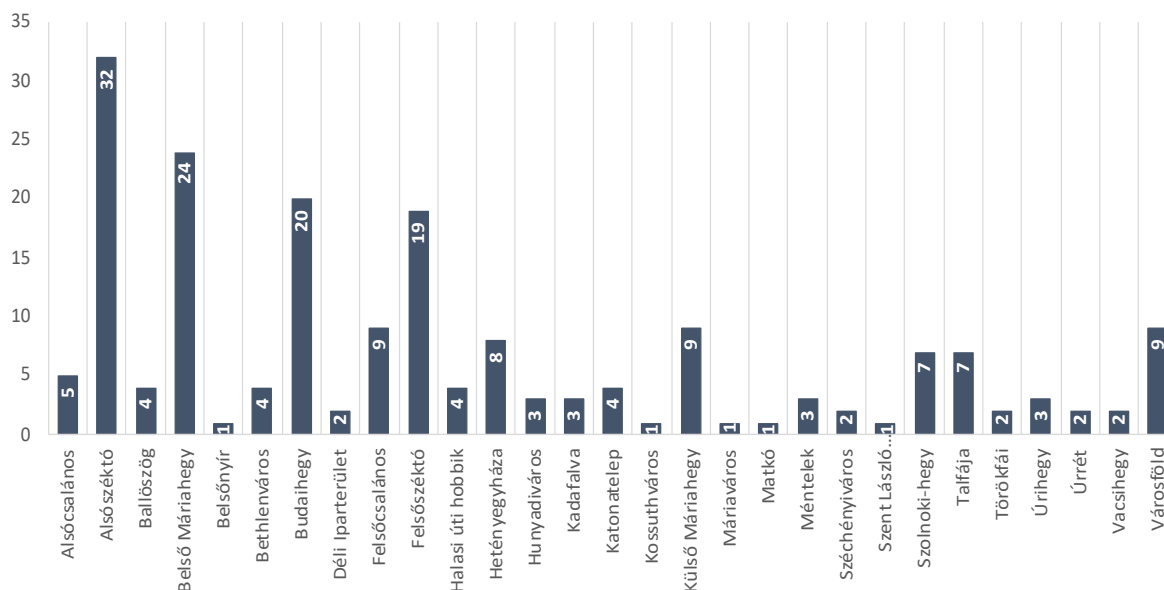


Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás 2021.

Az övezetek átminősítési folyamatának vizsgálata során az is elemzésre került, hogy mely városrészekben történtek az átminősítések és milyen gyakorisággal. Az elemzés alapján egyértelműen igazolható az a megállapítás, hogy az átminősítésekre elsősorban a külső, városrészekben, jellemzően zártkerti, tanyás, illetve mezőgazdasági hasznosítású területeken kerül sor. 2014 és 2019 közötti időszakban ez a folyamat Alsószéktón (32 átminősítés), Belső Máriahegyen (24 átminősítés), Budaihegyen (20 átminősítés) és Felsőszéktón (19 átminősítés) volt a legintenzívebb (19. ábra).



19. ábra: Övezeti átminősítések száma az egyes városrészekben 2014 és 2019 között



Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás 2020.

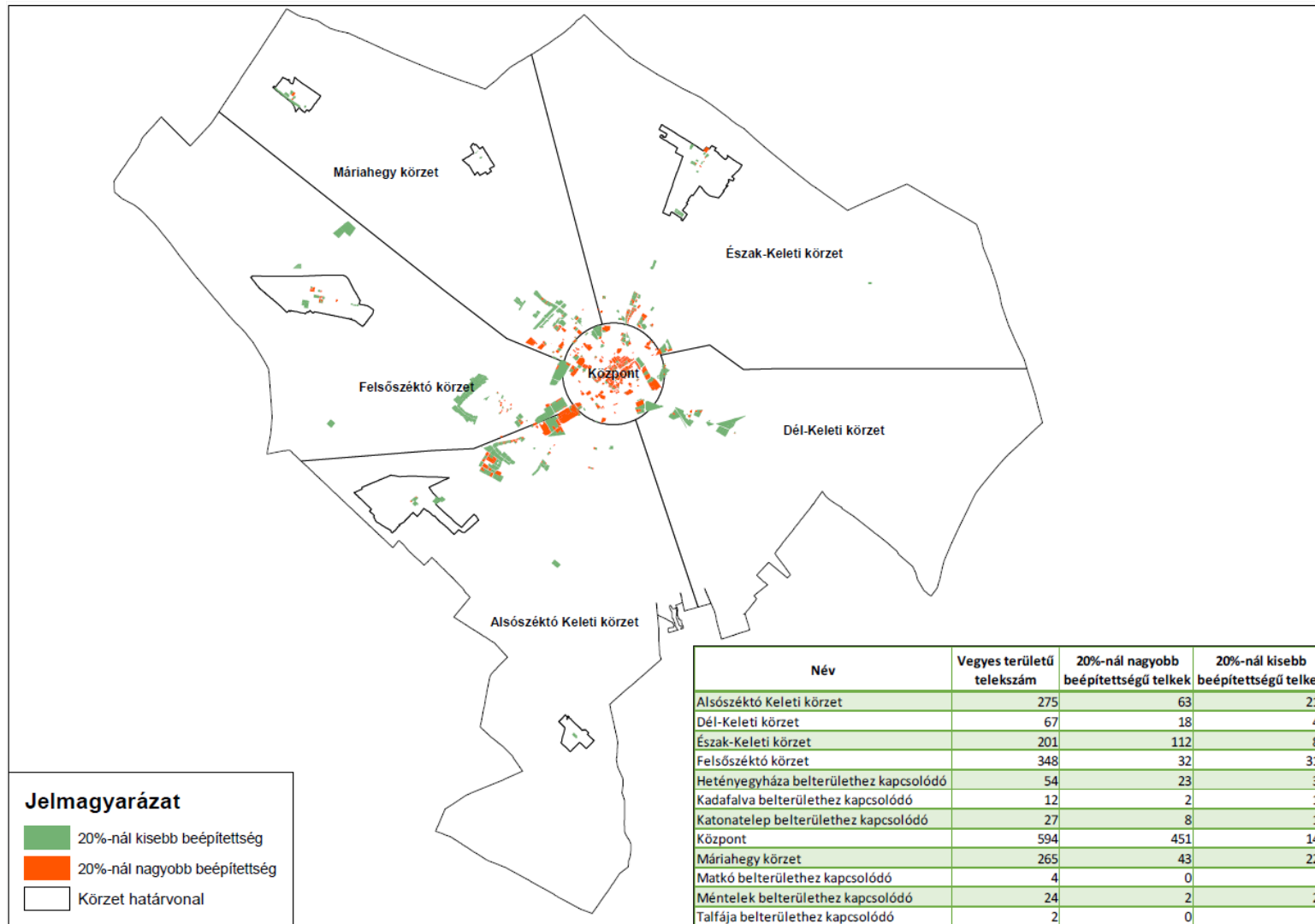
A fentiek miatt Kecskemét kettős problémával néz szemben: egyrészt a külterületek lakócélú hasznosítása mellett, több belterületi térrész, illetve telektömb is alulhasznosított, amit jól mutatnak a vegyes funkciójú területek beépítettségi adatai (20. ábra) Ugyanakkor a magas ingatlanárak miatt a város – már eleve frekventált – területein egyre intenzívebb, nagy lakossűrűséget, illetve forgalmat generáló beépítés jön létre.

A város **településképi** alakulásában az elmúlt 120 év volt igazán meghatározó jelentőségű. Ez az időszak három fő korszakra osztható: XIX-XX. század fordulója, az 1960-1990 közötti időszak és a jelenlegi gazdasági, társadalmi és környezeti változások miatt napjaink dinamikus változó világa. A területében megtöbbszöröződött város lakosság száma az elmúlt 70 évben kétszeresére nőtt ezzel együtt változott dinamikus a beépített területek karaktere és épületállománya.

A város 2017-ben készítette el **Településképi Arculati Kézikönyvét** (továbbiakban: TAK) és **településképi rendeletét**. A TAK feladata, hogy feltárja és ismertesse a településen belül jól elkülönülő egyes településrészek arculati jellemzőit és értékeit, és ennek figyelembevételével javaslatot tegyen a településképhez illeszkedő építészeti elemek kialakítására. A TAK megalkotása kiemelkedő jelentőséggel bír Kecskemét életében. Segíti a város meglévő értékeinek áttekintését és szemléletes bemutatását, hozzájárul a város karakterjellegeinek azonosításához, javaslatokat fogalmaz meg a környezet formálására vonatkozóan, tanácsokkal támogatja az építési és zöldfelület alakítási folyamatokat és nem utolsósorban jó példákat vonultat fel és inspirációt nyújt a jövő építői számára.



20. ábra: A vegyes funkciójú területek beépíthetőségi potenciálja Kecskeméten



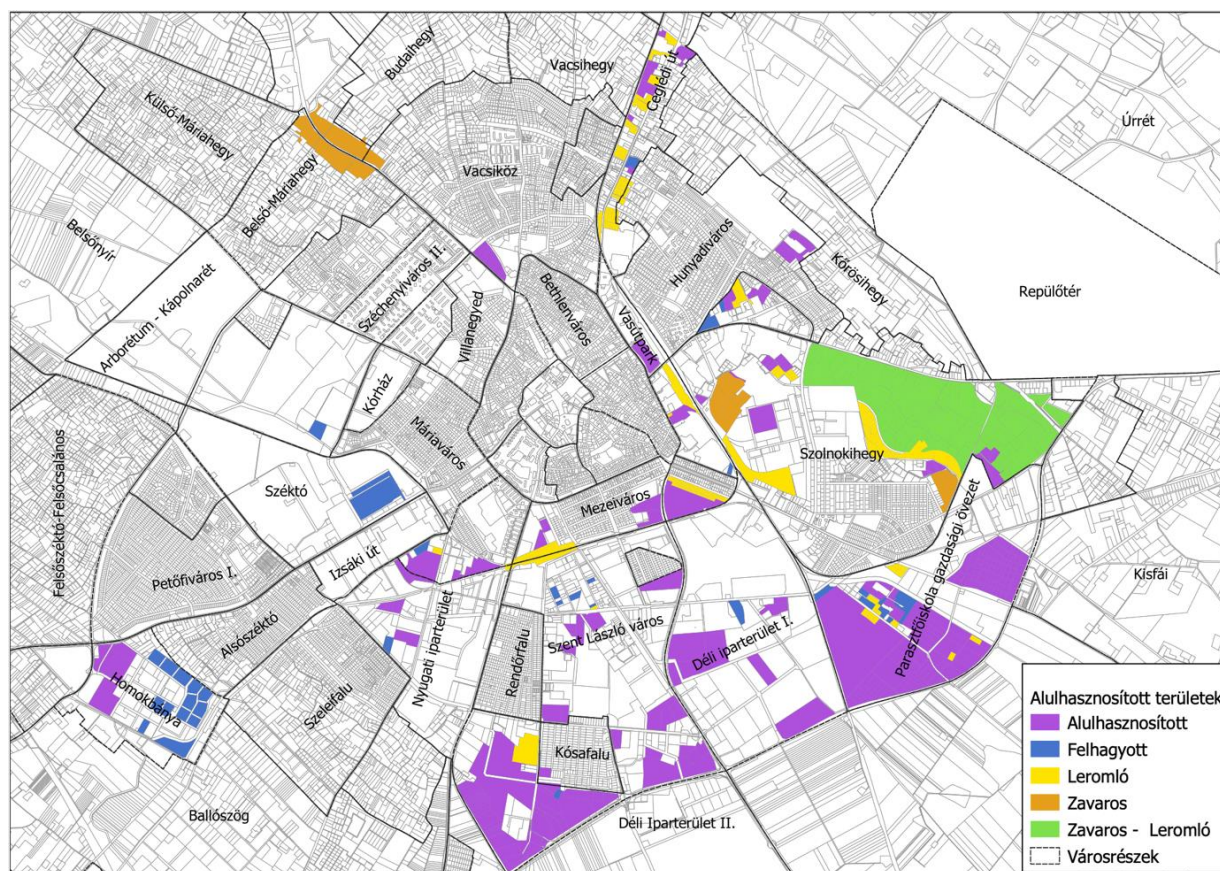
Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2021.



Kecskeméten összesen 56 db országos műemléki védelem alatt álló, építészettörténeti jelentőségű épület található. Az önkormányzati rendelet összesen 320 db, városképi szempontból jelentős értéket képviselő épületet vont helyi építészeti örökségi védelem alá. A TAK emellett helyi jelentőségű értékvédelmi területeket, teresedéseket, településképvédelmi területeket és történeti temetőket is lehatárolt.

A példaértékű tudatformáló és szabályozó tevékenység ellenére, Kecskemét területhasználati folyamatiból adódóan, számos **konfliktusos terület** alakult ki a városban (21. ábra).

21. ábra: Kecskemét épített környezetének konfliktusos területei



Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás 2021.

A korábbi fejezetekben részletezett folyamatok közül az alábbiak emelendők ki:

- **leromló területek:** rossz állapotú, elhanyagolt, „szlömösödő” területek, melyeket az épületállomány rossz állapota, a hiányos közművesítettség, és ebből adódóan az alacsony komfortfokozat jellemzi,
- **felhagyott területek:** jellemzően a város középső gyűrűjében lévő ipari területeken, illetve a volt katonai területeken lévő elhagyott, funkció nélküli, környezetileg terhelt területek,
- **alulhasznosított területek:** jellemzően gyéren beépített, vagy beépítetlen, elsősorban gazdasági területfelhasználású területek, amelyeket több éve nem használnak. Az



épületek folyamatosan romló állapota a gondozatlan környezet a negatív esztétikai hatás mellett, ezek a területek az egészségre és környezetre is negatív hatással bírnak,

- **zavaros karakterű területek:** jellemzően a városszéli és külterületi, beépítésre szánt területeken alakulnak ki, ahol a különböző lehetőségekből, igényekből és érdekekből adódóan különböző karakterű, funkciójú és minőségű épületek épültek az utóbbi időben. Ez magában hordozza azt a konfliktust, hogy a külterületen is a városi környezethez és igényszínhez ragaszkodó, illetve a természetközeli, gazdálkodói életmódot folytató tulajdonosok életvitele közötti különbségek disszonanciához vezetnek.

A településen a konfliktussal terhelt területek összesen 540,06 ha-on jelentkeznek, ami a város belterületének 12,36%-át teszik ki, ez pedig kimagasló arány, figyelembe véve azt a tényt, hogy mindemellett a város belterülete folyamatosan növekszik. A jelentős fejlesztési tartalékterületek fényében, érdemes újra gondolni Kecskemét területhasználatát és fejlesztési irányait annak érdekében, hogy a városüzemeltetés és más városi szolgáltatások hosszú távon is fenntarthatók tudjanak maradni.

Fontos emellett még kiemelni, hogy az új programozási időszakban a **városfejlesztéssel és így az építészettel szembeni legnagyobb elvárás** a környezettudatosság, és ehhez kapcsolódóan a környezetbarát építési technológiák alkalmazása. Az épületek energetikai jellemzőinek meghatározásáról szóló 7/2006. (V. 24.) TNM rendelet alapján 2022. június 30-a után nem kaphatnak használatbavételi engedélyt azon épületek, amelyek nem felelnek meg a közel nulla energiaigény (továbbiakban: KNE) követelményeinek. Az Európai Unió szabályozásokkal összhangban végrehajtott jogharmonizáción túl az új programozási időszak operatív programjaiban kiemelt hangsúlyt kap a klímaadaptáció és -mitigáció. Emiatt a városfejlesztési projektek definiálása során alapvető elvárás lesz a klímabarát építészet és köztérmegeújítás alkalmazása. Ezek célja a minél kisebb károsanyag-kibocsátás és az épületek energiahatékonyságának javítása mellett, a közterületek mikroklímájának javítása (pl. árnyékolás, zöldfelület növelés, burkolt felületek csökkentése, vízmegtartó képesség növelésével vízfelületek létrehozása). További fontos szempont az is, hogy a zöld építészeti megoldások alkalmazása elsősorban nem a jogszabályi elvárásoknak való megfelelést kell, hogy jelentse, hanem belső készletet, melynek nem mellesleg jelentős költséghatékonysági következményei, illetve pozitív társadalmi és egészségügyi hatásai is vannak.

Kecskemét számára az elmúlt évtizedekben az egyik legnagyobb kihívást a **közüzemi infrastruktúra ellátottság** – a város fejlődésével lépést tartó – fejlesztése jelentette. Az utóbbi évtizedekben végrehajtott fejlesztéseknek köszönhetően jelentős változások következtek be az ellátottsági mutatók tekintetében, így Kecskemét a leszakadó városok csoportjából a felzárkózók körébe került.



A **közüemi ivóvíz**vezeték hálózat hossza 2000-2014 között 286,1 km-el bővült, azonban 2014 óta számottevő hálózatbővítés nem történt, mintegy 10 km új gerincvízvezeték épült. Elsősorban az ellátásbiztonság növelése, a vízvesztések csökkentése, a szolgáltatott ivóvíz minőségének javítása érdekében vízhálózat-rekonstrukciós munkák valósultak meg.

Az intenzív **szennyvízcsatorna** fejlesztéseknek köszönhetően a hálózat hossza 2018-re elérte 404,8 km. A hálózatra való rákötések aránya 2014 és 2018 között közel 21%-kal növekedett és jelenleg 70,9%-os mutatóval rendelkezik. Fontos kiemelni továbbá, hogy ennek ellenére az utóbbi években az elvezetett szennyvízmennyiség nem változott számottevően, ami a stagnáló szolgáltatott vízmennyiséggel magyarázható.

A vízvezeték hálózat hosszának növekedését összevetve a szennyvízcsatorna hálózat hosszának növekedésével megállapítható, hogy a vízvezeték hálózat bővülését gyakorlatilag követte a szennyvízcsatorna hálózat bővülése az elmúlt 5 évben, azaz az elsődleges közműolló, azaz az 1 km ivóvízvezeték-hálózatra jutó szennyvízcsatorna hálózat hossza ugyancsak érdemben nem változott.

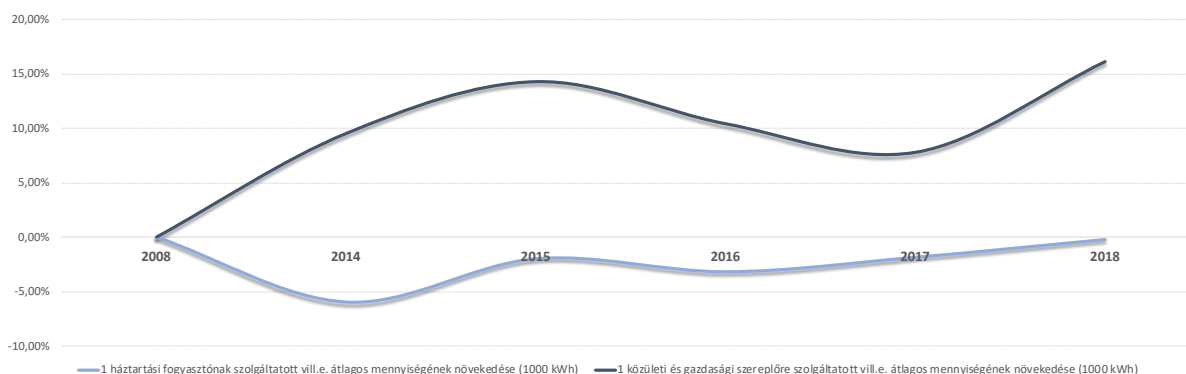
Bővült, illetve átépítésre került az elmúlt évtizedben a központi belterület **csapadékvíz elvezető hálózata** is, döntően néhány főgyűjtő szakasz át-, illetve kiépítésével. Ezen beruházások jelentősége abban rejlik, hogy lehetőséget biztosítanak a belterületi csapadékvíz elvezető hálózatok fejlesztésében, illetve egyes csapadékvíz elvezetési problémával érintett területek továbbfejlesztésre. A klímaváltozásra való felkészülés érdekében felülvizsgálandó csapadékvíz gazdálkodás jelenlegi gyakorlata, melyet a vízvisszatartásra kell alapozni.

Kecskemét **energiaellátása** jelenleg döntően a villamos energiára, a földgázra, továbbá a földgáz üzemű fűtőművekkel történő távhőszolgáltatásra épül.

A **villamosenergia** tekintetében a város ellátottsága megfelelő a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően. Az villamosenergia fogyasztási adatait vizsgálva megállapítható, hogy a villamosenergia fogyasztás növekedésének döntő részét az ipari, kereskedelmi szolgáltató és intézményi fogyasztásnövekedés adta. A szolgáltatott energia növekedésének egy fogyasztóra vetített aránya jól mutatja, hogy a háztartási fogyasztók számának 4%-os növekedése ellenére a szolgáltatott energia 1 fogyasztóra vetített mennyisége nem változott, ugyanakkor az ipari, kereskedelmi szolgáltató és intézményi fogyasztók számának 47%-os emelkedése mellett, az egy fogyasztóra eső szolgáltatott energiamennyiség több mint 16%-kal nőtt (22.ábra).



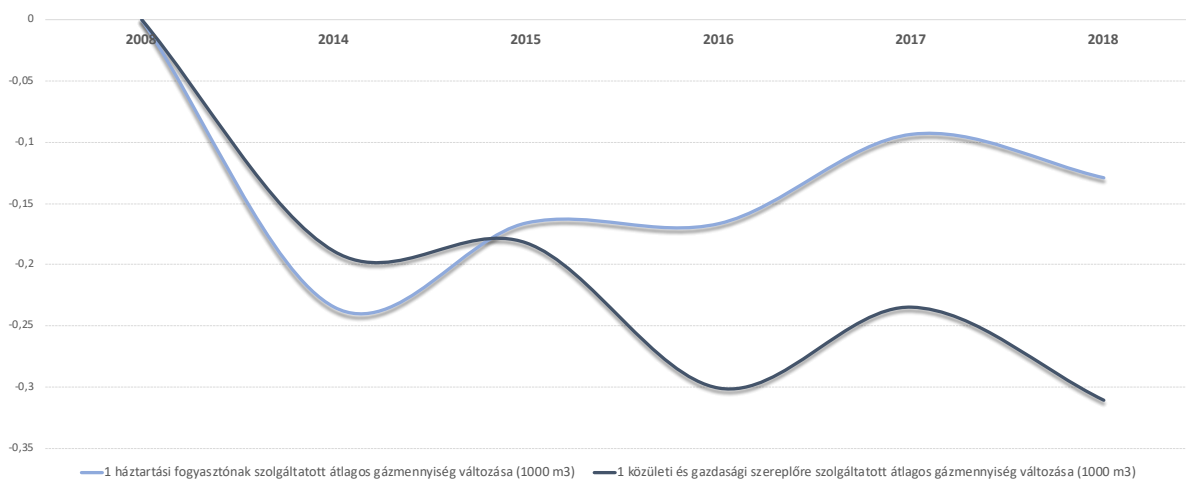
22. ábra: 1 fogyasztóra eső szolgáltatott átlagos villamosenergia mennyiségének változása



Forrás: KSH 2020.

A város földgázellátása csaknem teljesnek mondható. A fogyasztási adatokat vizsgálva megállapítható, hogy a villamosenergia fogyasztásnál megfigyelhető trenddel ellentétesen a gázfogyasztás esetében jelentős visszaesés tapasztalható. A háztartások esetében ez a tendencia kissé árnyalt, mivel a 2008 és 2014 közötti időszakban történt visszaesést követően a 2014 és 2018 között közel 10,5%-os emelkedés történt, de a 2008-as bázis évhez képest az 1 fogyasztóra vetített átlagos fogyasztás így is majdnem 13%-kal kisebb. Az ipari, kereskedelmi szolgáltató és intézményi fogyasztók esetében a fogyasztás visszaesése egyértelmű, hiszen a bázisévhez képest az egy fogyasztóra vetített fogyasztás mértéke 31%-kal esett vissza (23. ábra).

23. ábra: 1 fogyasztóra eső átlagos gázfogyasztás mennyiségének változása



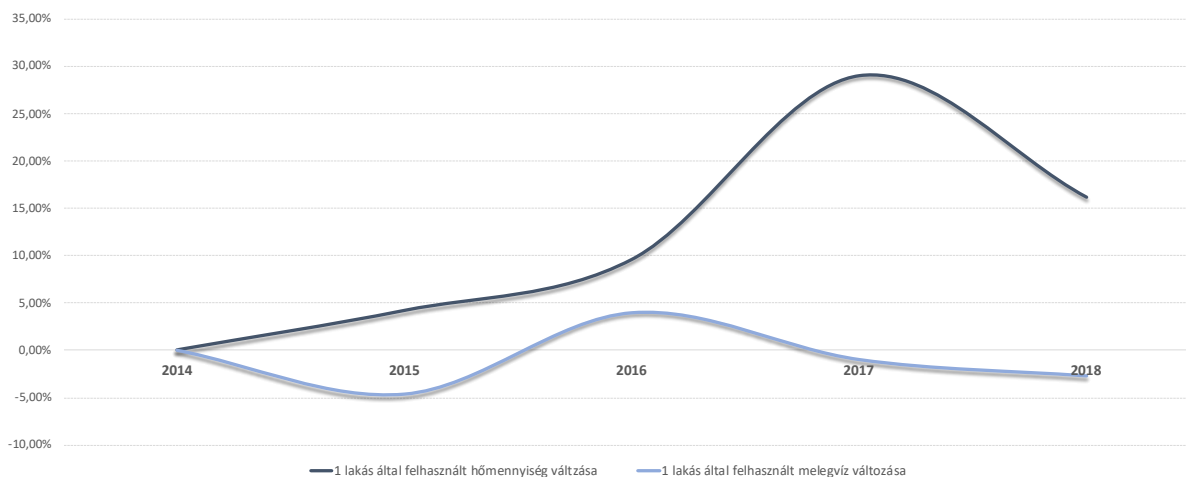
Forrás: KSH 2020.

A távfűtésbe bekapcsolt lakások száma évek óta gyakorlatilag nem változik, 2020-ra mutatott kis mértékű növekedést, így a felhasznált hőmennyiség változása egyértelműen a fűtési szezon hosszától és az átlaghőmérsékletétől függ. Az összképhez azonban az is hozzátartozik, hogy a csökkenő tendenciához hozzájárulnak az elmúlt években végrehajtott fűtőkorszerűsítési programok és épületenergetikai felújítások is hozzájárulnak. Különösen igaz ez a tendencia



melegvíz fogyasztás esetében, ahol 2014 és 2015 között kisebb kilengésektől eltekintve a fogyasztási adatok gyakorlatilag nem változtak (24.ábra).

24. ábra: *1 fogyasztóra eső átlagos hőmennyiség és melegvíz mennyiségének változása*



Forrás: KSH 2020.

Kecskeméten az éghajlati és geotermális feltételek kedvezők. A város növekvő energiaigényének biztosítására és az energiaönállóság elérése érdekében, az elmúlt években Kecskeméten több beruházás is megvalósult, amely a megújuló energiahordozók hasznosítását célozza, ennek ellenére a **megújuló energiahordozók** aránya a teljes energiaszerkezetben még mindig meglehetősen alacsony. Jelenleg több, mint 10 helyszínen (46 ha-on) működnek napelemparkok, mintegy 6,2 MW-os teljesítménnyel, továbbá a városban több intézmény és vállalkozás is előállít napelemek segítségével villamosenergiát. 2017 óta a naperőművek teljesítőképessége 23%-kal növekedett, 2019-ben az összekapacitás 8,062 MW volt. A növekedés Kecskemét szempontjából mindenképp kedvező folyamat, ezzel hatodik a megyeszékhelyek rangsorában, azonban a megyeszékhelyek átlagát nem éri el (15,405 MW).

Emellett a BÁCSVÍZ Zrt. hosszú évekre visszanyúlóan foglalkozik a szennyvíziszapból képződő biogáz hasznosításával (biogáz motorok). A biogáz erőművek kapacitása 2019-ben 0,967 MW volt, amely az elmúlt években nem növekedett. Ugyanígy stagnál a város szennyvíziszap-gáz (0,78 MW) és depóniagáz (0,875 MW) erőműveinek teljesítőképessége, amely az azonban átlag felettinek számítanak a megyeszékhelyek közötti összehasonlításban.

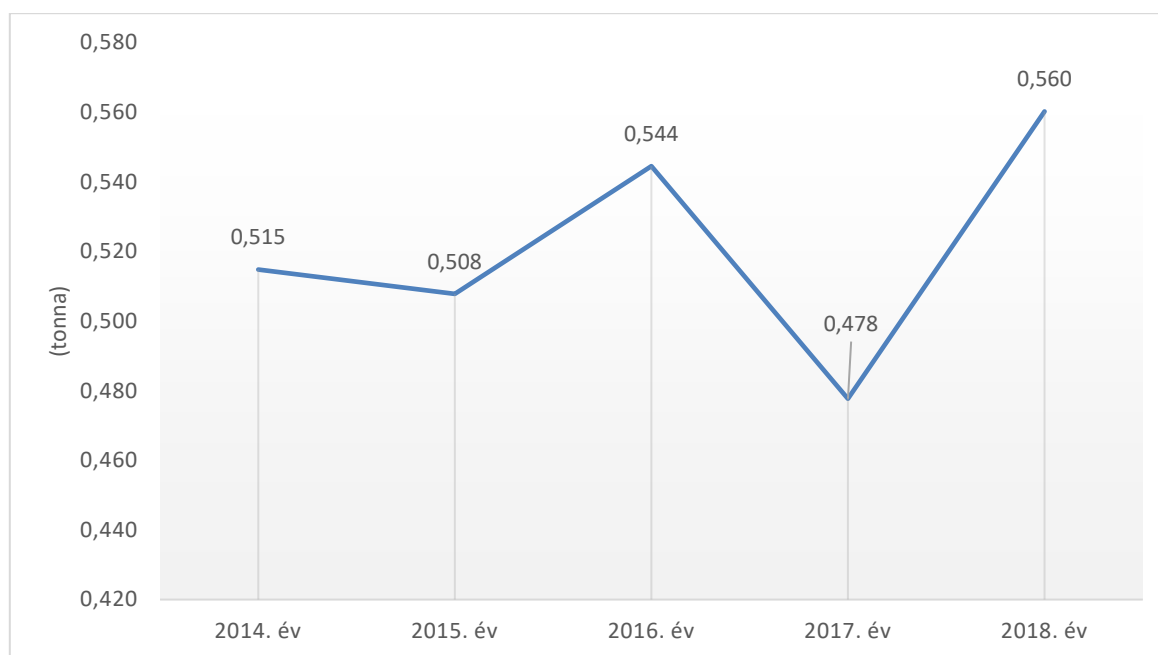
Környezetbarát energiatermelő megoldásnak tekinthető a a TERMOSTAR Kft. távhőellátásának során keletkező hulladékhőből történő villamos-energia előállítás is. Emellett a TERMOSTAR Kft. a város energiafüggőségének csökkentése és a megújuló energia részarányának növelése érdekében új faapríték alapú fűtőmű (20+5 MW) megvalósításán is dolgozik.

A város **hulladékszállításába** bevont ingatlanok aránya, 2018. évi adatok szerint 87,56%. Itt kell azonban megjegyezni, hogy városon belül az ellátottság nagy területi különbségeket mutat. Míg a központi belterület belső városrészeiben 100%-os lefedettséggel találkozunk, addig pl. a



Szent István városban és Máriahegyen kb. 70 %-os, Felsőszéktón és Úrihegyben kb. 80 %-os ez az arány szerencsére évről-évre emelkedik (2014 és 2018 között 7,7%-kal). Érdekes kiemelni, hogy amíg a gyűjtött- és elszállított települési hulladék mennyisége 2014 és 2018 között dinamikusan növekedett (38,9%), addig a lakosságtól elszállított települési hulladék a vizsgált időszakban fele akkora ütemben bővült (17,2%). Amennyiben az elszállított hulladék mennyiségét 1 – a hulladékszállításba bevont – ingatlanra vetítjük, akkor jól látható, hogy ingatlanonként az átlagosan keletkező hulladékmennyiség a vizsgált öt évben nagy hullámzást mutatva, alig (8,7%) növekedett (25. ábra).

25. ábra: Egy ingatlan által termelt átlagos hulladékmennyiség (t/év)



Adatok forrása: Kecskeméti Városgazdasági Nonprofit Kft., DTkH Nonprofit Kft. 2019.

A háztartásoknál évente keletkező hulladékmennyiség mérsékelt emelkedése vélhetően nem csak a lakosság környezettudatosságának erősödésével lehet magyarázni, hanem a vegyes tüzelésű kazánok iránti igény növekedésével is, amely alkalmas a kommunális hulladék egy részének elégetésére. Ezt támaszthatja alá az a tény, hogy Kecskeméten a lakások mintegy 15-20%-a alkalmaz hagyományos tüzelőanyagokat (pl. fa, faszén, egyéb éghető anyagok) főzés, fűtés és használati melegvíz előállításához, amely nem csak magas szintű a CO₂ kibocsátást eredményez, de jelentős mértékben hozzájárul a légszennyező anyagok (PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x) magas városi koncentrációjához is.

Problémát jelent, hogy a városban évente átlagosan 50 **illegális hulladéklerakással** kapcsolatos ügy keletkezik. Az adatokat elemezve látható, hogy az illegális hulladéklerakás minimálisan növekedő tendenciája egyre nagyobb kihívás elé fogja állítani a várost. Érdekes tény, hogy a bejelentések alapján az ügyek száma elsősorban a beépítésre szánt, azon belül is a centrumhoz



közeli eső területekhez köthető. A külterületen és külső városrészekben az ügyek száma lényegesen kisebb arányú (11. táblázat).

11. táblázat: Illegális hulladék bejelentések száma városrészenként 2017-2020 között

	2017	2018	2019	2020
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET	49	67	37	54
BELVÁROS	12	14	11	10
HUNYADI VÁROS - CEGLEDI ÚT	1	3	2	4
SZENT ISTVÁN VÁROS - SZONOKI HEGY	4	7	2	8
MEZEIVÁROS ÉS KÖRNYEZETE	5	9	4	11
SZENT LÁSZLÓ VÁROS	3	12	4	4
ALSÓSZÉKTÓ - HOMOKBÁNYA	4	2	6	5
PETŐFIVÁROS - FELSŐSZÉKTÓ	7	5	1	1
MÁRIAVÁROS - SZÉKTÓ	7	6	1	5
SZÉCHENYIVÁROS - MÁRIAHEGY	5	4	5	5
VÁCSI-KÖZI VÁROSRESZ	1	5	1	1
KÜLSŐ VÁROSRESZEK	5	5	2	5
HALASI ÚTI KISKERTEK	4	2	0	4
KATONATELEP	1	0	0	1
MÉNTELEK	0	1	0	0
MATKÓ	0	2	0	0
HETÉNYEGYHÁZA	0	0	2	0
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET	6	4	3	8
VACSIHEGY	2	1	1	0
BELŐNYÍR	3	0	0	0
KISFÁI	1	0	0	2
SZARKÁS	0	3	0	2
TALFÁJA	0	0	2	1
ÚRIHEGY	0	0	0	3

Forrás: Önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés

Az egyik legdinamikusabban fejlődő közműfajta az **elektronikus hírközlés**. Az egyre nagyobb adatmennyiség mind gyorsabb továbbításának az igénye jelentős kihívás elé állította a szolgáltatókat, ennek következtében az ágazat átalakulása és modernizációja folyamatos a városban. Az Internet előfizetők száma 2014 és 2019 között 26,4%-kal növekedett (2019-ben 39.861 előfizető), ezen belül is a nagy sávszélességet biztosító optikai hálózatok iránti érdeklődés növekedett legerőteljesebben (több mint 50%), ahol az előfizetők száma 2019-ben meghaladta a 17.000 főt. Az elektronikus hírközlés az analóg rendszerek felől egyre inkább a nagy sávszélességet biztosító digitális rendszerek irányába tolódott el, illetve egyre növekszik az igény a nagy sávszélességű vezeték nélküli rendszerek (mobil internet) és szolgáltatások iránt.

A város területén minden nagyobb **mobiltelefon** szolgáltató jelen van és üzemeltet mobil távközlő tornyot (erősítő állomást), illetve erősítő antennát. A város közigazgatási területe a nagyobb szolgáltatók esetében gyakorlatilag teljes lefedettséggel rendelkezik. A lassan bevezetésre kerülő 5G hálózatok új lehetőségeket nyitnak majd a városi szintű adatkommunikáció és IoT megoldások területén.



12. táblázat: *Épített környezet folyamatainak SWOT analízise*

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Jelentős országos és helyi védelem alatt álló épületállomány• Meghatározó szecessziós örökség• A közműellátottsági mutatók javulása, valamint az infrastrukturális elemek fejlesztése, hatékonyságának növelése folyamatos• Jelentős kiterjedésű fejlesztési területek rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none">• A város megfelelő technológiákkal rendelkezik a biogáz és a szennyvíziszap energetikai hasznosításához• Folyamatosan bővülő megújuló energiát termelő egységek, megfelelő megújuló energia előállítási potenciálok• A város vezeték nélküli elektronikus hírközlési szolgáltatásokkal való ellátása megfelelően biztosított
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Külterületi ingatlanállomány folyamatos növekedése• Jelentős átminősítési tevékenység, jellemzően nagy beépítési intenzitású területekké• A fejlesztések következtében a városi közlekedési infrastruktúra túlterhelődése egyes városrészekben• Jelentős nagyságú belterületi alulhasznosított területek• Az önkormányzati bérlakásállomány alacsony száma	<ul style="list-style-type: none">• Nem megfelelő energetikai jellemzőkkel rendelkező ingatlanok magas aránya• A lakosságszámhoz mérten nagy területi kiterjedés miatt csak drágán biztosíthatók a közműves (műszaki infrastrukturális) szolgáltatások• Jelentős mértékű a város energetikai kiszolgáltatottsága• A vízvizsztatartás rendszere nem megfelelően kiépített• Városi szintű „Smart-grid” hiánya
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A külterületek beépítésének korlátozása• Az alulhasznosított területek beépítésének támogatása• Kulcsfontosságú területeken beépítési kötelezettség alkalmazása• Környezettudatos és környezetbarát technológiák és megoldások alkalmazását támogató szabályozás kialakítása	<ul style="list-style-type: none">• A csatornázottság folyamatos növelésével és megfelelő vízkormányzással a csapadékvíz visszatartás javítása• Megújuló energiatermelés szempontjából a térség elvi potenciálja kedvező• Az energiatakarékossági, -hatékonysági beruházások, intézkedések folytatódásával a városüzemeltetés költségeinek csökkenése
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Kecskemét nem tudja teljesíteni az OTRT-ben előírt erdősítési arányokat• Nem konzekvens szabályozás esetén a külterületek további beépülése• Alulhasznosított és barnamezős területek fejlesztése iránti befektetői érdeklődés hiánya• A megújuló energiahordozók nagyobb arányú hasznosításával egyidőben nem történik meg az intelligens hálózatfejlesztés	<ul style="list-style-type: none">• Az elavuló műszaki rendszerek, eszközök következtében dráguló városüzemeltetés• Megfelelő fejlesztési források hiányában nem folytatódik a város intézményállományának energetikai korszerűsítése• Források hiányában a környezet- és klímabarát építkezési módok és köztérfejlesztések elmaradása

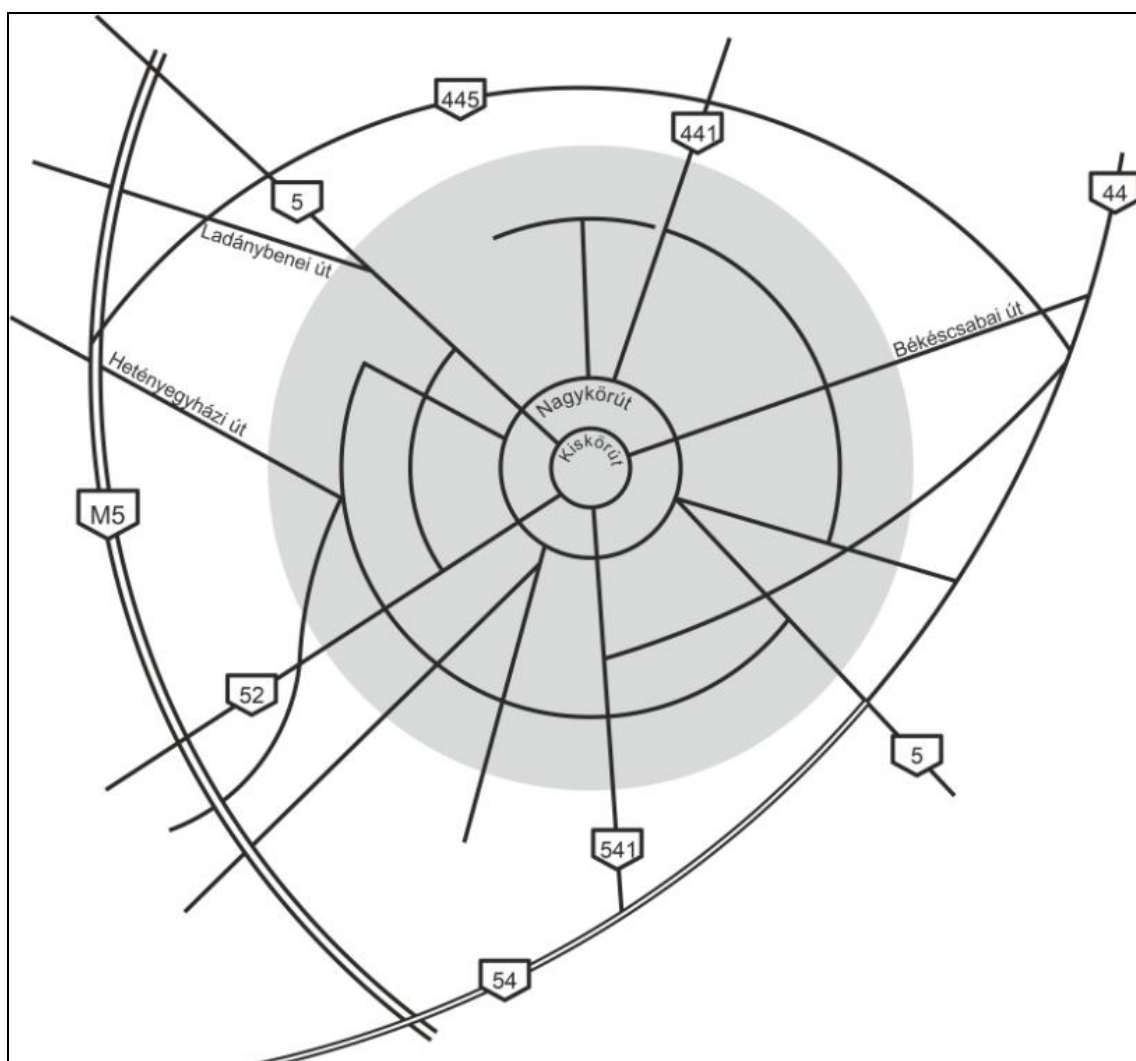


A közlekedés területén megfigyelhető folyamatok

A város térszerkezeti vázát képező **úthálózat** gyűrűs-sugaras szerkezetű. A város sugaras irányú úthálózatát jellemzően országos főutak alkotják. A sugaras úthálózat közötti kapcsolatot megteremtő gyűrűs elemeket jelenleg a Kiskörút és a Nagykörút jelentik. A város terveiben további három gyűrű kialakítása is szerepelt, melyek vagy részben, vagy teljes egészében valósultak meg (26. ábra).

Már a 20. század elején megfogalmazódott egy újabb „harmadik körútgyűrű” megvalósításának gondolata. azonban csak a nyugati (Akadémia körút – Csabay Géza körút) és északi (Mikszáth Kálmán körút) darabjai, illetve a déli része (Mindszenti körút – Klebelsberg Kunó út) készült el. Mivel az Akadémia és Mikszáth Kálmán körút, valamint az Izsáki és Halasi út között hiányzik az összeköttetés, így a körútszakasz szerepe elsősorban a szomszédos városrészek közötti kapcsolat megteremtésére korlátozódik, hálózati közlekedési szerepköre jelenleg alárendelt.

26. ábra: Kecskemét közúthálózatának sematikus ábrája



Forrás: Saját szerkesztés 2020



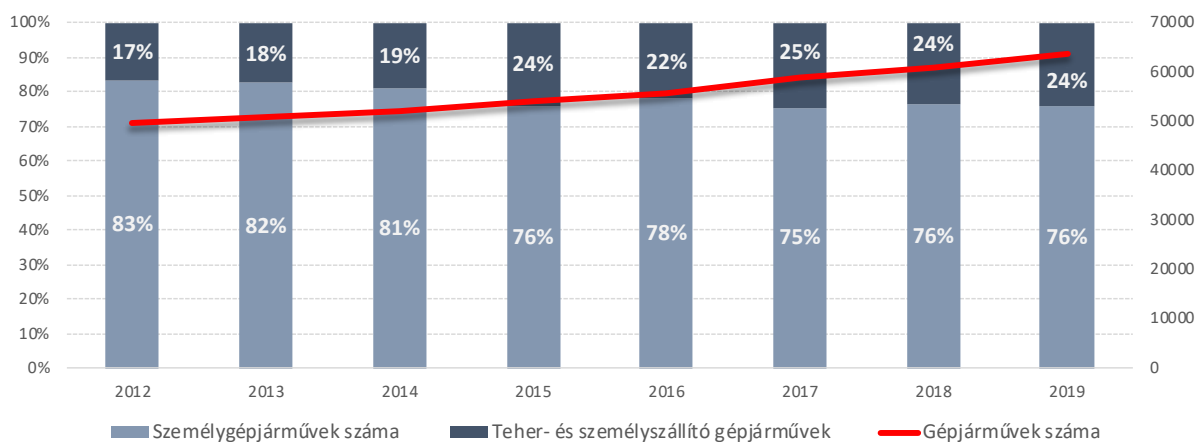
A negyedik gyűrű a „Királyok körútja”, amely a város külső negyedeit lenne hivatott összekapcsolni (Mátyás király körút, Nagy Lajos király körút, Károly Róbert körút, III. Béla körút, Csalánosi út, illetve Vízmű út, Könyves Kálmán körút, Szent László körút). A körút sugárirányú közúthálózati szakaszok tehermentesítő és – városrészek közötti – kapcsolaterősítő szerepkörének használhatóságát azonban rontja, hogy a keleti és nyugati része között (Miklovics-telep és Bogovicsfalu) hiányzik a hálózati kapcsolat. Nincs megoldva továbbá az összeköttetés a Mátyás király körút és a Nagy Lajos király körút között

Az ötödik gyűrűt a városi elkerülőút (445. sz. főút) jelenti, mely a várost megkerülő országos közúthálózati elemekkel (m5 autópálya, 44. és 54. számú főutak) együtt egy önálló körgyűrűt alkot. Az elkerülőút teljes hosszában történő kiépítésével és a 54. sz., illetve 44 sz főutak 2x2 sávós továbbfejlesztésével a körgyűrű a szerepét teljes mértékben be tudja tölteni.

Kecskemét gazdasági és logisztikai szerepkörének növekedése, az időközben végrehajtott közlekedésfejlesztési beruházások tágították a város vonzaskörzetét, ezzel egyidejűleg növelve a napi ingázók számát. A bővülő foglalkoztatás és a növekvő ingázás mellett, az ipari termelés növekedésének következtében megugró szállítási igény jelentősen befolyásolta a **város forgalmi viszonyait** és fokozott kihívás elé állítja a város közúti hálózatát.

Ennek egyik oka, hogy a gazdasági növekedésből származtatható lakossági jólét hozzájárul a városban nyilvántartott gépjárművek számának dinamikus emelkedéséhez (2012 és 2019 között 28,7%). Ugyanakkor az elmúlt időszakban a gépkocsiállomány egy strukturális változáson is keresztül ment. A személygépkocsik és a teher- és a személyszállító járművek arányát vizsgálva megállapítható, hogy míg 2012-ben a tehergépjárművek aránya még csak 17% volt az összes gépjárművön belül, addig ez az arány 2017-2019 között már közel 25%-ra nőtt, ami egyértelműen a város termelési kapacitásának növekedését, áruszállítási igényeinek, s ezzel együtt logisztikai szerepkörének erősödését támasztja alá (27. ábra).

27. ábra: Kecskeméten regisztrált gépjárművek száma és a személygépkocsik, illetve teher- és személyszállító gépjárművek aránya



Forrás: KSH T-STAR adatbázis, KMJV Polgármesteri Hivatal 2020.



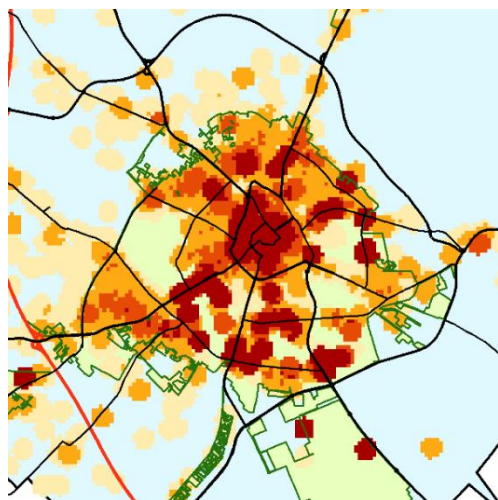
A városi gépjárműforgalom növekedésének megállapítására, az országos közúthálózat forgalmi terhelésnek, mérésen alapuló vizsgálata szolgált. A Magyar Közút forgalmi mérőpontjainak adatai egyértelműen bizonyítják, hogy a meghatározó K-Ny-i irányú tranzit útvonalak és a nagyobb munkaerőkibocsátó települések irányából tapasztalhatunk jelentős forgalomnövekményt. Az adatokból azonban az is megfigyelhető, hogy a városon belül jelentős szerkezeti, forgalmi eltolódások következtek be. A korábbi erőteljes észak-dél irányú forgalmi terhelés, egyre inkább átalakult, módosult, s formálódik egy mind határozottabb K-Ny (52. sz. és 44. sz főútak) és egy ÉNY-DK irányú forgalmi tengely, melynek kitüntetett országos közúti elemei az 5. sz. főút, a Halasi út, valamint a Nagykörút déli szakaszai (Árpád-, Kossuth- és Erzsébet körút). Érdeemes kiemelni az egyéb belterületi egységek (Méntelek, Kadafalva, Hetényegyháza) irányából kilakuló többlet terhelést is, ami jellemzően 25 és 37% közötti növekedést mutat 2014 és 2019 viszonylatában.

Az önkormányzati fenntartású utak esetében mérési adatok hiányában, csak közvetett módon lehet következtetni a forgalmi viszonyok változásának mértékére. Az egyik ilyen adat az alkalmazotti létszám, a másik a jelentős termelési kapacitással és bevétellel rendelkező gazdasági szervezetek városon belüli eloszlása. Az eloszlás esetében meghatározhatók azok a jelentős forgalmat indukáló munkahelyek, melyek kihatással vannak az adott városrész közlekedési hálózatának terheltségére (28. ábra). A városon belül az alkalmazotti létszám legnagyobb koncentrációját a Belvárosban és környékén figyelhetjük meg. A Nagykörút által körbezárt területen a kecskeméti székhelyű gazdasági társaságok mintegy 12.000 munkahelyet jelentettek le, de itt található meg a legnagyobb pénintézetek, biztosítók, szolgáltatók, kiskereskedelmi cégek fióktelephelyei, üzelei, valamint az intézmények és hivatalok döntő többsége is, így a jelzett terület munkahelyeinek száma megközelítheti a 18.000-20.000 főt. Emiatt az alkalmazotti-, az ügyfél-, illetve a város sugaras és körgyűrűs úthálózatából adódó tranzit forgalom a nap jelentős részében folyamatos terhelést jelent város gyűjtőútjain.

A város 1 milliárd forint feletti árbevétellel rendelkező vállalatainak térbeli elhelyezkedését vizsgálva megállapítható, hogy azok legnagyobb koncentrációja az 52. sz. főút és a Szolnoki út által kirajzolt ÉK-DNy irányú tengelyen, illetve attól délre, ezen belül is a Szent László Város iparterületein (Nyugati iparterület, Déli iparterület) jelentkezik, elsősorban a Mindszenti és Szent László körutak mentén. Ezek a munkahelyek elsősorban a műszakváltások idején, illetve a termeléshez kapcsolódó logisztikai tevékenységből adódóan gerjesztenek jelentős forgalmat a hozzájuk vezető városi gyűjtőút hálózaton, valamint a főbb országos áruforgalmi (M5 autópálya, 5. sz., 52. sz., 44. sz., 54. sz., 441. sz. főutak) irányokból (29. ábra).

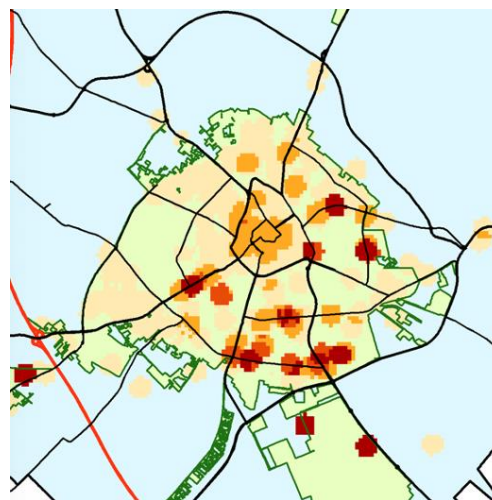


28. ábra: A kecskeméti székhelyű cégek hőtérképe a foglalkoztatottak alapján



Forrás: OPTEN adatbázis 2019.

29. ábra: 1 milliárd forint feletti árbevétellel rendelkező Kecskeméti székhelyű cégek területi elhelyezkedése



Forrás: OPTEN adatbázis 2019.

A település helyi **közúti közösségi közlekedési** szolgáltatás a teljes közigazgatási terület vonatkozásában összességében megfelelő, bár több újonnan kialakított lakóterület esetében az elérhetőség és lefedettség nem megfelelő, leginkább a közösségi közlekedést lehetővé tevő közutak hiánya miatt. Az elmúlt évek gazdasági-társadalmi folyamatai, a környezetvédelem erősítésének igénye és az egyre gyakoribb forgalmi torlódások rámutattak arra, hogy a kecskeméti közösségi közlekedés szerepét növelni szükséges, az ehhez nélkülözhetetlen feltételrendszer (megfelelő közlekedési keresztmetszetek biztosítása, dinamikus buszsávok kialakítása, kompakt város elvének előtérbe helyezése, a beruházások térbeli helyének irányítása) javítása pedig időszerű.

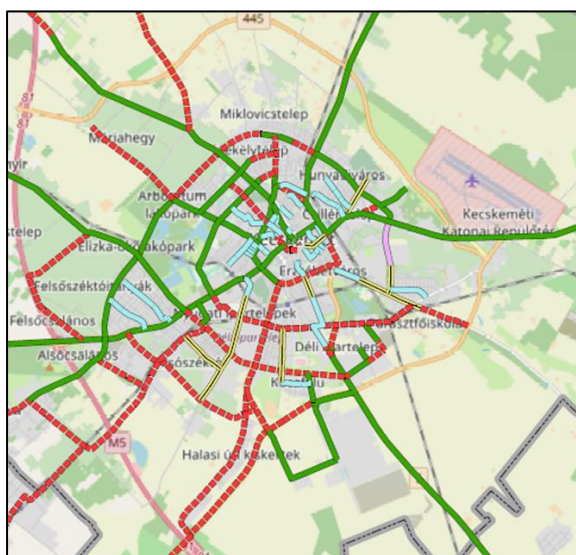
A közúti kapcsolatokon kívül Kecskemét jelentős **vasúti hálózattal** is rendelkezik. A vasútvonalak a várost félkör alakban veszik körül és a közúthálózatot számos helyen keresztezik. A keresztezések közül 3 kivételével (egy alul- és két felüljáró), valamennyi szintbeni, és ez utóbbiak 10 helyen akadályozzák a helyi közösségi közlekedést. Az elmúlt években számos tanulmány született a közigazgatási területen belül elhelyezkedő, alulhasznosított vasúti pályák közösségi közlekedésbe történő bekapcsolásának lehetőségeiről. Ezek megvalósítása azonban a részletes tervek és a felújításhoz, illetve működtetéshez szükséges források miatt nem következett be.

A város **kerékpárforgalmi létesítményeinek** hossza az elmúlt évtizedben folyamatosan növekedett. A város jelenlegi épített kerékpárút hálózata, követve a közúthálózat mintáját gyűrűs-sugaras szerkezetű, kiegészülve a kevésbé forgalmas, éppen ezért biztonságosan kerékpározható utcákkal, lakóutakkal. Sajnos a – zömében főutak mellett – kialakított kerékpárutak sok helyen megszakadnak, így összefüggő hálózatról egyelőre nem beszélhetünk.

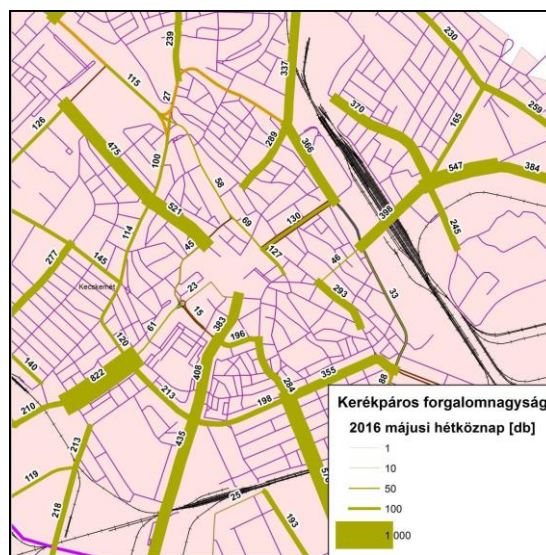


Különösen igaz ez a megállapítás, ha összevetjük a meglévő kerékpár-hálózatot a valós kerékpáros forgalom irányával és nagyságával (30. és 31. ábrák). Jól látható, hogy a meglévő kerékpárúthálózat (zöld szín) csak részben fedi le a tényleges kerékpáros forgalom igényeit. Talán a legnagyobb problémát az Irinyi utca jelenti, amely a széchenyivárosi lakótelep és Belváros közötti tengelyben helyezkedik el. A kerékpáros forgalom ezt a természetes közlekedési folyosót használja, annak ellenére, hogy az utca keresztmetszeti kialakítása jellemzően igen szűk önálló kerékpárút kialakítására. A másik ilyen kritikus tengely a Halasi út és a Batthyány utca, ahol szintén nem épült ki még önálló kerékpárút, bár az utak keresztmetszeti adottságai ezt lehetővé tennék. A harmadik jellemző példa a Könyves Kálmán és Szent László körutak tengelye, amely a város Déli Iparterületének megközelítését biztosítja. Néhány szűkebb keresztmetszettel eltekintve az utak adottságai szintén lehetővé tennék biztonságos kerékpárút kialakítását.

30. ábra: Kecskemét meglévő és tervezett kerékpárúthálózata **31. ábra:** Kerékpáros forgalom nagysága 2016



Forrás: KMJV Polgármesteri Hivatal 2021.



Forrás: SUMP, KTI 2016.

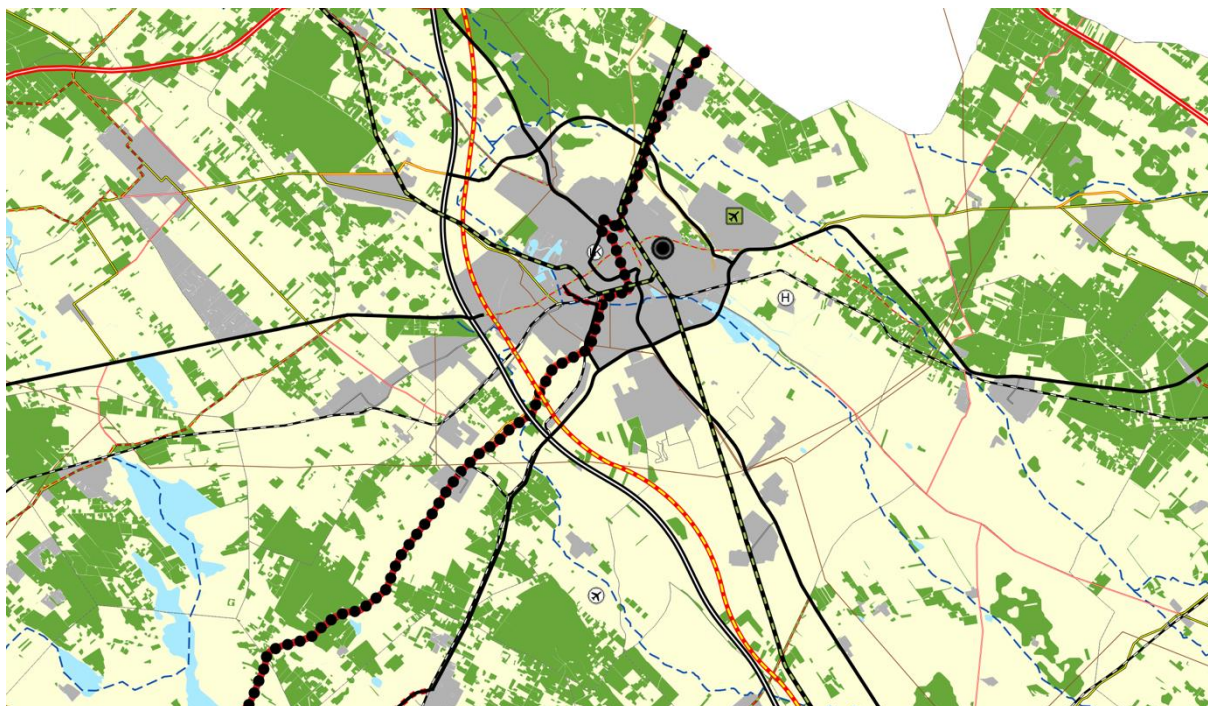
Fontos kiemelni még, hogy egyre nagyobb igény jelentkezik a vasútállomások és a helyközi buszállomás- és megálló környékén B+R parkolók kialakítására. Ez azért is üdvözlendő, mivel a 2021-2027 közötti programozási időszakban a kiemelt figyelmet kap az elővárosi vasúti létesítmények és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúra, így a B+R parkolók fejlesztése.

Kecskemét térségében az elmúlt években több, településeket összekötő kerékpárút is épült. Azonban ezek a térségi kapcsolatok még hiányosak, teljes hosszában kiépített kerékpárutak csak Nagykőröst, Városföldet és Kerekegyháza közigazgatási területét érik el. Mind az OTrT mind BKMTTrT egy országos jelentőségű kerékpárutat tervez - „Jászok, kiskunok földje kerékpárútvonal” (Jászberény – Cegléd – Nagykőrös – Kecskemét – Bugacpuszta). A kerékpárút egy része már kiépítésre került azonban a korábban jelzett, város centrumából kivezető Halasi úti szakasz még kiépítésre szorul (32. ábra).



A város igazi gyalogos zónája a Főtér, melyet a kiskörút ölel körül, gyakorlatilag elszigetelve azt a többi gyalogos övezettől. Nagy gyalogos forgalmat bonyolít le a Rákóczi út, Nagykőrösi utca, Kápolna utca, Petőfi Sándor utca, Deák Ferenc tér, Batthyány utca, melyek mindegyike sugárirányban kapcsolódik a belvároshoz. Az elmúlt évek és napjaink lakossági kérdőíves felmérései rávilágítottak arra, hogy jelentős igény mutatkozik Kecskeméten a szabadtéri közösségi terek és rekreációs célú zöldfelületek, közparkok növelésére, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítására.

32. ábra: OTrT-ben és BKMTTrT-ben tervezett térségi jelentőségű kerékpárút nyomvonala

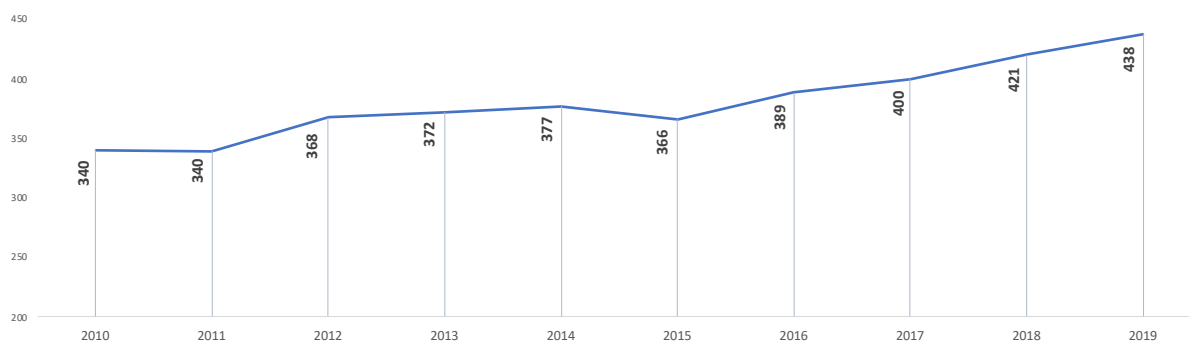


Forrás: Kivonat Bács-Kiskun Megy Területrendezési tervéből

A város **parkolási rendszere** egypólusúnak mondható, a parkolók nagy hányada a főbb intézményekhez és forgalomvonzó létesítményekhez került kiépítésre, melyek nagy része a belvárosban, a széktői sportközpont környezetében és a nagyobb bevásárló központok körül található. Figyelembe véve a személygépkocsiállomány dinamikus növekedését, valamint a város lakosságának utóbbi években tapasztalható csökkenését, nem meglepő, hogy az elmúlt évtizedben az 1000 lakosra vetített személygépkocsi számában jelentős növekedést (28,8%) regisztrálhattunk (33. ábra).



33. ábra: 1000 lakosra jutó személygépkocsi számának változása Kecskeméten



Forrás: KSH T-STAR adatbázis

A kiugróan magas növekedési ráta arra hívja fel a figyelmet, hogy az utóbbi években – jellemzően a nagykörúton belüli területeken – létesített több száz felszíni parkoló sem tudja fedezni a dinamikusán gyarapodó (2010 és 2019 között több mint 12.700 darabbal bővült a kecskeméti regisztrált személyautók száma) személygépkocsi állomány miatt keletkező parkolási igényeket. Könnyen belátható, hogy a belvárosi munkahelyek és forgalomvonzó létesítmények széttelepítése nélkül (erre nagyon kicsi az esély) újabb felszíni parkolóhelyeket csak az épület-, és zöldfelületiállomány rovására lehetne létrehozni, ami már rövidtávon is komoly konfliktusokhoz vezetne. Az összképhez azonban hozzátartozik, hogy több közlekedésfejlesztési és köztér rehabilitáció (pl. Intermodális központ kialakítása, Noszly Gáspár Park fejlesztése, Széchenyi tér rehabilitációja, az elővárosi közlekedési rendszer fejlesztéséhez kapcsolódó városszéli P+R parkolók) elhúzódnásával, valamint egyes ingatlanfejlesztések elmaradásával (pl. a volt KTE pálya területén tervezett kereskedelmi létesítmény megépítése), nem tudtak megépülni a korábban tervezett parkoló-kapacitások

Összességében elmondható, hogy az eddig elért eredmények ellenére, a város hiányzó közúthálózati struktúrája és jelenlegi közlekedési rendszere – amely részben öröklött probléma – további fejlesztéseket igényel, melyek a jelentős fejlesztési forrásigény és a beavatkozások komplexitása miatt, hosszabb időt vesznek igénybe.

Ki kell emelni, hogy a közlekedési ágazat komplex, fenntartható fejlesztése önmagában nem, csak a kapcsolódó városi léptékű stratégiai döntésekkel (pl. kompakt város kialakítása, közlekedésfejlesztési koncepció újragondolása különös hangsúllyal az elővárosi közlekedés komplex, városszélső szintű fejlesztésére, SUMP felülvizsgálata, környezet- és klímavédelmi vállalásoknak történő megfelelés,) együtt kezelhető hatékonyan. Emellett mindenképpen célszerű megvizsgálni egy új, rendszerszintű városi parkolási struktúra kialakításának lehetőségét, melynek központi elemei: a nagy mennyiségű személygépkocsi elhelyezésére alkalmas, multifunkcionális épületek/építmények (pl.: automata parkolási rendszerek, parkolóházak, felszín alatti parkolók), alközpontokhoz, közlekedési csomópontokhoz kapcsolódó P+R rendszerek, valamint a belvárosi felszíni parkolás visszaszorítására tett intézkedések (pl. szabályozási és díjfizetési kérdések áttekintése) lennének.



13. táblázat: Közlekedés területén megfigyelhető folyamatok SWOT analízise

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedés• Polgári hasznosításra is alkalmas repülőtér• Városon belüli jelentős kiterjedésű vasúthálózat• Átfogó fejlesztések indultak a városi közösségi közlekedés modernizálása érdekében• Megújuló állami és önkormányzati tulajdonú közúthálózati elemek	<ul style="list-style-type: none">• A város megfelelő adottságokkal rendelkezik térségi intermodális központi szerepkör betöltésére• A lágy közlekedési módok és az elektromobilitás erősödése a városi közlekedési struktúrában
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Több hiányzó elem a város közlekedési rendszerében• Hiányzó szerkezeti elemekkel és szűk keresztmetszettel rendelkező városi közlekedési rendszer• Az ingázók számának növekedése és a logisztikai szerep erősödése jelentős forgalmi és környezeti terhelést okozott a városban• A kapacitásainak határán álló, korszerűtlen parkolási rendszer	<ul style="list-style-type: none">• Magas az aszfaltozatlan utak aránya a városban• A város közúthálózatának minősége romló képet mutat• Kiépítetlen kerékpárút-hálózat• Városon belüli vasútvonalak alulhasznosíthatósága• A közlekedési módváltás feltételeinek hiánya, illetve gyengeségei
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• Uniós források felhasználásával új tömegközlekedési és P+R rendszer kiépülése, új kerékpárút-hálózati elemek megépülése, a módváltás lehetőségeinek szélesedése• Komplex városi parkolási stratégia kidolgozása és ehhez kapcsolódó rendeleti háttér megteremtése• Közösségi közlekedés szerepének további erősítése megfelelő infrastruktúra kialakításával (megfelelő keresztmetszetek, buszszávok)	<ul style="list-style-type: none">• 2021-2027 programozási időszak prioritásaihoz igazodva az elővárosi vasúti hálózat jelentős fejlesztése, a városi közlekedési közlekedés tehermentesítése, valamint a CO₂ kibocsátás csökkentése érdekében)
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">• A város közlekedéshálózat fejlesztésének komplexitása miatt, jelentős források bevonása szükséges, melyek elmaradása a probléma további elodázását jelenti.• Dinamikusan gyarapodó személygépkocsi állomány és növekvő gépjármű forgalom miatt, a város nem tudja kielégíteni az egyre intenzívebb parkolási igényeket	<ul style="list-style-type: none">• Az állami tulajdonú úthálózati elemek fejlesztésének elmaradása miatt tovább romló közlekedési feltételek• Megfelelő fejlesztési források hiányában nem folytatódik a város meglévő úthálózatának rekonstrukciója• Közlekedésfejlesztési koncepció és átgondolt közúti és közlekedési beavatkozások hiányában romló és fenntarthatatlan mobilitási feltételek



Természeti, környezeti folyamatok

Kecskemét a Duna-Tisza-közi Homokhátság, környezetileg érzékeny – a Kárpát-medence szárazodásnak leginkább kitett – területén fekszik, ahol a klimatikus és természeti környezeti viszonyok erőteljesebben befolyásolhatják a város jövőbeli fejlődését, mint más tájegységekben elhelyezkedő városokét. Ezért nem lehet a város számára közömbös, hogy a jövőbeli (infrastrukturális, gazdasági és lakókörnyezeti) fejlesztéseit hogyan tudja a környezeti szempontok maximális figyelembevételével megvalósítani.

Kecskemét és térségének természeti értékeit, valamint különleges táji adottságait és veszélyeztetettségét jól jelzi, hogy a város környezetében a – Magyarországon 1975-ben másodikként alapított – Kiskunsági Nemzeti Park területei helyezkednek el. De nem csak a város környezetében, hanem a város testén belül is számos helyi jelentőségű védett terület (Kecskeméti Főiskola Botanikus kertje, Kápolna rét, „Hétfa“, Kecskemét-Hetényegyháza – Mogyorós-tölgyes, Kecskemét – Méntelek – Zombory-birtok, stb.) található.

Napjainkra azonban nem csak a természeti területek, hanem a – mintegy 300 év alatt kialakult – mozaikos erdő- és mezőgazdasági kultúrtáj is átalakult, védelemre szorul. Ez nemcsak tájlesztétkai, környezetvédelmi-közegészségügyi szempontból jelent feladatot (hiszen ez a tágabb lakókörnyezete az itt élőknek), napjainkban mindinkább jelentkeznek ennek a település- és tájgazdálkodás tekintetében felmerülő problémái. Ezt leginkább a külterületen növekvő számban műveletlenül hagyott, gyakran rendezetlen és egyre szemetesebb területekből érzékeljük.

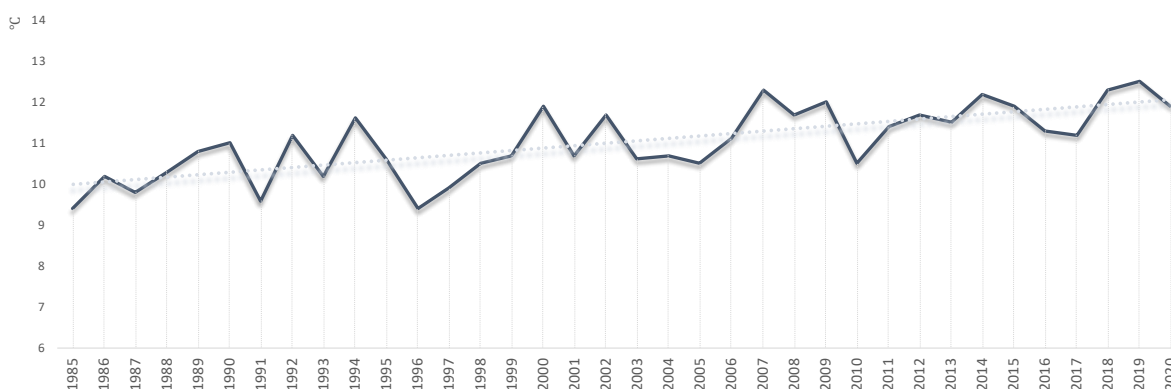
A mezőgazdasági területek védelmének másik fő feladata a jó termőhelyi adottságú területek védelme. Az utóbbi évtizedben végrehajtott, külterületet érintő, beépítésre szánt területekké történő kijelöléssel, illetve belterületbe vonással járó fejlesztések esetében megfigyelhető az a tendencia, hogy ezek több esetben a jó és kiváló termőhelyi adottságú, magas aranykorona értékű területeken valósultak meg. A kedvezőtlen folyamat visszaszorítása érdekében biztosítani kell, hogy zöldmezős beruházások csak a gyengébb minőségű területeken valósulhassanak meg (ld. termőföld védelem). Kiemelten ajánlandó továbbá a mezőgazdasági területek megőrzése, további felaprózódásuk és átminősítésük megakadályozása.

A hazai és nemzetközi klímaváltozási jelentések (pl. VAHAVA, IPCC, WMO-CCI/CLIVAR) kiemelik, hogy a „szárazodáson” kívül, a térségnek – s ezen belül Kecskemétnek – fel kell készülnie az extrém időjárási körülményekre is, mint például a meleg, száraz nyarakra, a hosszabb csapadék nélküli időszakokra és szélsőséges időjárási helyzetekre.

Ezt támasztja alá az a tény is, hogy a város időjárási folyamataiban és jellemzőiben a korábbi évtizedekhez képest, már napjainkban is észlelhetünk módosulásokat. A KSH adatai alapján Kecskemét középhőmérséklete 1985 és 2020 között közel 1,5 °C-ot emelkedett (34. ábra). Növekedett az évi abszolút hőmérsékleti maximumok átlagértéke is, a korábbi 1931-2014 között mért 34,0 °C, jelentősen növekedett (36,3 °C) az elmúlt 30 év átlagértékei alapján.



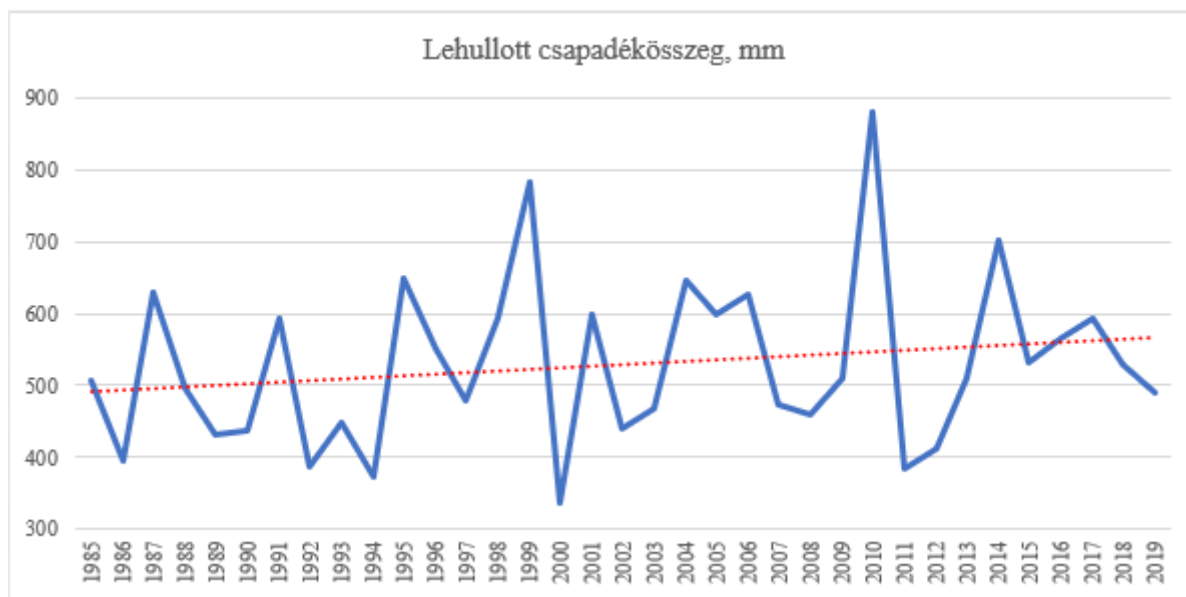
34. ábra: Kecskemét középhőmérsékletének alakulása 1985 és 2019 között



Forrás: KSH adatbázis, 2019

Ezzel párhuzamosan éves csapadék mennyisége bár – a hosszú idősorok alapján – nem mutat egyértelmű csökkenést (sőt kismértékű növekedés is megfigyelhető), de szélsőséges eloszlása miatt, jelentősen hozzájárul Kecskemét és térségének szárazodási folyamataihoz (35.ábra).

35. ábra: Éves lehullott csapadékmennyiség alakulása Kecskeméten 1985 és 2019 között



Forrás: KSH adatbázis, 2019

Az átlaghőmérséklet emelkedése és a szélsőséges időjárási helyzetek kialakulása legközvetlenebbül a mezőgazdaságot érintheti, azonban nem elhanyagolható a kedvezőtlen hatása a településüzemeltetésre, valamint az emberek egészségi állapotára, azon keresztül pedig a gazdasági tevékenységekre.

Az OTÉK 9. §-a előírja, hogy a település közigazgatási területén a klimatikus viszonyok megőrzése, javítása érdekében gondoskodni kell zöldfelületi rendszerről, valamint az épített környezet alakítani és helyi éghajlati jellegét meghatározó elemeinek megőrzéséről. Kecskemét esetében az egy főre eső zöldterület aránya 6,86 m²/fő. Ideális arányaként a WHO ajánlása

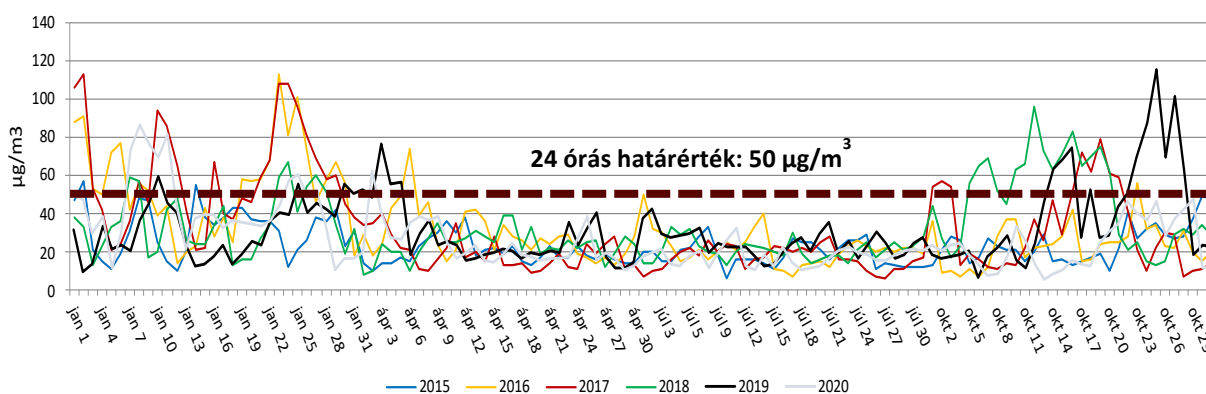


minimumként a 9 m²/főt, ideálisként az 50 m²/főt jelöli meg. Ez egyben azt is jelenti, hogy annak ellenére, hogy a vizsgált időszakban Kecskemét zöldterületi rendszere 8,76 hektárral növekedett, sajnos ez a zöldterületfejlesztési arány még elmarad az ideálistól. **A következő fejlesztési időszakban törekedni kell az ajánlásokban megfogalmazott zöldterületi arány legalább minimum értékének elérésére, ami további, közel 24 ha-os zöldterületi fejlesztést igényel.**

A város zöldfelületi arányának megőrzése érdekében könnyítést jelenthet az OTÉK 2019 júniusi módosítását követő rendelkezése, mely szerint a telekre (ideértve az építési telket is) előírt legkisebb zöldfelületbe a tetőkert és a vízfelület is – az 5. számú melléklet szerinti arányban – beszámítható.

A városi zöldfelület aktív növelése a klimatikus viszonyok megőrzése mellett, a levegőminőség javításában is nagyon fontos szerepet játszik. Az ÁNTSZ és az Alsó-Tisza-vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség adataiból tudjuk, hogy – az időszakosan megjelenő kedvezőbb levegőminőségi adatok ellenére – Kecskemét a szálló por tekintetében az egyik legszennyezettebb magyarországi település (36. ábra). A por döntően talajfelszín eredetű, koncentrációja – a zöldfelületek állapotán és nagyságán túl – jelentős mértékben függ a térség talajainak minőségétől (deflációra való érzékenységtől), az időjárástól (csapadék, szél) a burkolatlan közlekedési felületek arányától, a közúti forgalomtól, a burkolt felületek, a külterületi mezőgazdasági területek művelésétől, a parlagon hagyott területek arányától és a közterületek tisztítási tevékenységének minőségétől.

36. ábra: Kecskemét PO₁₀ koncentrációjának alakulása 2015 és 2020 között



Adatok forrása: [OLM - Automata mérőhálózat \(levegominoseg.hu\)](http://OLM-Automata.merohalozat.levegominoseg.hu) 2020

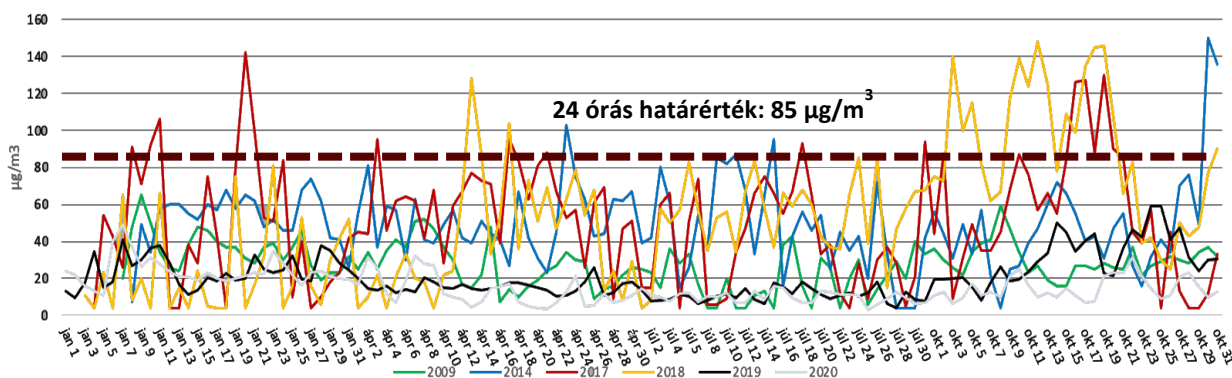
A szálló por városon belüli koncentrációjához az uralkodó szélirányban lévő autópályák is jelentősen hozzájárulnak. Ennek oka, hogy az autópályák melletti többszintű véderdő kialakítása csak szakaszosan történt meg, illetve a város településrendezési terve sem írja elő az autópályák és főutak melletti fásítási kötelezettséget.

A levegőminőséget meghatározó természetes eredetű por- és pollenkoncentráció mellett, számos más légszennyező anyag is megjelenik Kecskemét légtérében. A mérési adatok alapján



megállapítható, hogy a város levegőjének éves átlagos nitrogén-dioxid (NO₂) szennyezettsége az elmúlt évek teljes időszakában határértéken belül maradt, mértéke enyhén mérséklődő tendenciájú (37. ábra). Az NO₂ és NO_x terhelés, valamint a PM₁₀-hez kötődő poliaromás szénhidrogén (pl. BaP) szennyezettség elsősorban a közúti közlekedésből adódik.

37. ábra NO₂ mértékének alakulása Kecskeméten 2009 és 2020 között



Adatok forrása: [OLM - Automata mérőhálózat \(levegominoseg.hu\) 2020](http://OLM-Automata mérőhálózat (levegominoseg.hu) 2020)

A jövőben elsődlegesen szükséges a levegőminőség mérő monitoring rendszer fejlesztése, ugyanis a vonatkozó EU előírások szerint meg kell előzni a légszennyezettség kialakulását. Szükséges emellett a szennyezettség csökkentése, illetve a levegőminőség megőrzése, valamint a 2,5 mikrométernél kisebb átmérőjű szálló por részecskék (PM_{2,5}) 20%-os csökkentése 2010 és 2020 között. Ennek érdekében szükséges a meglévő és az újonnan kialakítandó automata mérőállomásokon a jelenlegi légszennyező komponensek mellett, a PM_{2,5} folyamatos mérésére is, ugyanis önkormányzat levegőtisztaság-védelmi feladatkörébe tartozó füstköd-riadó tervben foglaltak csak folyamatosan működő monitoring rendszer üzemeltetése esetén hajthatók végre. Javasolt egy második folyamatos mérőállomás elhelyezése ugyanezen komponensek mérésére a déli iparterület monitorozására, továbbá egy harmadik mérőegység kialakítására is a város teljes lefedettsége érdekében. A folyamatosan mérő automata mérőállomások mellett, szükséges lenne a lakossági tájékoztató rendszer kiépítése is. Indokolt továbbá – jogszabályi előírások szerint meghatározott időközönként – levegőminőségi terv készítése a város területére (a határértéket meghaladó PM₁₀ komponens miatt), amelyben a megfogalmazott intézkedési programok végrehajtásával a légszennyezettségi határértékek betartása biztosítható.

A klímavédelem szempontjából nem csak a légszennyező anyagok, hanem a fosszilis energiahordozók égetéséből felszabaduló CO₂ vizsgálata is egyre fontosabbá válik. Az üvegházhatású gázok (ÜHG) közé tartozó CO₂ növekvő koncentrációja ugyanis jelentős hatással van a globális felmelegedésre. A kecskeméti SECAP-ban található klímaleltár 2017-es adatai alapján, a város lakossági és intézményi CO₂ kibocsátása éves szinten 252.020 tonna, ami egy lakosra vetítve 2,17 tonna/év CO₂ kibocsátásnak felel meg, amely mintegy duplája a 2030-ra vállalt kibocsátási értéknek (1,06 tonna/év/fő).



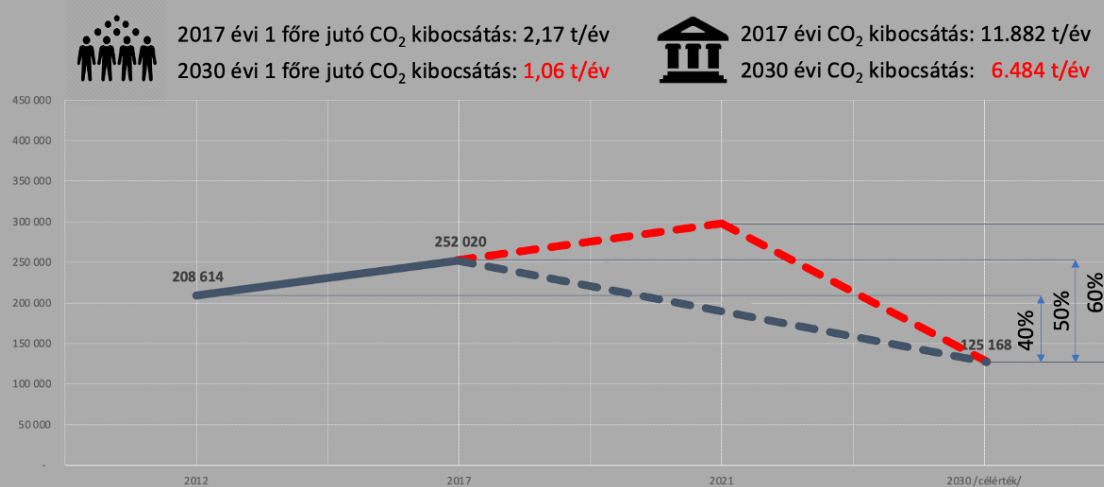
Városi CO₂ kibocsátás csökkentésére tett vállalás

A város Közgyűlése 2018 áprilisában a 35/2018. (IV.26.) határozatával jóváhagyta a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségéhez (Covenant of Mayors) történő csatlakozását. E döntéssel települési szinten legalább 40%-os CO₂ kibocsátás csökkentést vállalt fel 2030-ig.

A vállalás megalapozása és megvalósítása érdekében Kecskemét 2020-ban fogadta el a város Fenntartható Energia- és Klímaakciótervét (továbbiakban: SECAP). Az Akcióterv célja feltárni a település területéhez kötődő CO₂-kibocsátás mértékét és forrásait, s a helyi adottságok figyelembevételével olyan energiahatékonysági és megújuló energiaforrásokat felhasználó megoldásokat bemutatni, amelyekkel az önkormányzat elérheti a kitűzött célt. Az Akcióterv elemzi a különböző szektorok energiafogyasztását, a kapcsolódó üvegházhatású gáz kibocsátást, valamint megfogalmazza az önkormányzat célkiűzéseit a fenntartható energiagazdálkodás területén.

A vállalt kibocsátás eléréséhez a 2030-ra az 1 főre jutó CO₂ kibocsátást 1,06 t/évre, az önkormányzati intézmények CO₂ kibocsátását pedig 6.484 t/évre kell csökkenteni.

38. ábra: Kecskemét SECAP-ban vállalt CO₂ kibocsátásra vonatkozó kötelezettség



Forrás: SECAP 2020

Kecskemét legutolsó stratégiai zajérképe és intézkedési terve 2017-ben készült. A zajtérkép alapvető megállapítása, hogy Kecskemét dinamikus fejlődése növekvő mobilitási és szállítási igényeket eredményezett, amelyet visszaigazol a közúti közlekedésből származó zajterhelés.

Az M5-ös autópálya városi szakaszának fizetőssé tétele is, jelentősen hozzájárult a város belső úthálózatának zajterheléséhez. A növekvő gépjárműforgalomból adódóan különösen magas a zajterhelés (10 dB-nél nagyobb egész napi konfliktus) az: Árpád körút, Bethlen körút, Budai út, Halasi út, Izsáki út, Könyves Kálmán körút, Mária körút, Rákóczi körút, Széchenyi körút melletti lakóépületek környezetében.



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



A 2012 és 2017 között eltelt időszakban a belterületen, néhány közút mentén (Boldogasszony tér, Csányi János krt., Fecske u, Jókai Mór u., Koháry István u., Kossuth krt. és Szlemenics u.) megszűnt a 75 dB feletti egész napra vonatkozó zajterhelés. A 70-75 dB közötti a közúti forgalomból eredő, egész napi zajterhelés 35 db közút mentén csökkent, emellett 14 db közút mentén emelkedett:

• 5.sz. főút	• III. Béla körút	• Kodály Zoltán tér	• Szilády Károly u.
• Akadémia körút	• Ipoly utca	• Március 15. utca	• Vízmű utca
• Békéscsabai út	• Kecskeméti út	• Mátyás tér	• Wesselényi utca
• Deák Ferenc tér	• Kiskőrösi út		

14. táblázat: A közúti forgalom érintettségének összehasonlítása 2012. és 2017. évekre L_{den} és $L_{éjjel}$ zajjellemzőre

Zajszint tartomány	L_{den}									
	Érintett lakások száma		Lakóépületek száma		Óvodák, bölcsődék száma		Iskolák száma		Korházak száma	
	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017
55-60	15300	23600	2894	4454	20	13	43	51	14	21
60-65	10200	19200	1407	3058	9	14	38	30	19	15
65-70	5900	10100	581	1283	8	3	24	20	8	6
70-75	1200	1400	129	212	1	0	14	6	0	0
> 75	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0

Zajszint tartomány	$L_{éjjel}$									
	Érintett lakások száma		Lakóépületek száma		Óvodák, bölcsődék száma		Iskolák száma		Korházak száma	
	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017
55-60	10300	17600	1476	4454	16	12	24	34	13	13
60-65	5600	10700	603	3058	9	3	12	18	6	7
65-70	1400	2000	147	1283	3	0	5	7	0	0
70-75	100	0	6	6	0	0	1	0	0	0
> 75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Forrás: KMJV közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata
(Akusztika Mérnöki Iroda – 2017)

Vasúti zajterhelés és érintettsége esetében lényeges különbség az elmúlt 5 év alatt nem következett be. A nagyobb forgalmú pályaszakaszok menti lakóterületeken jellemző a zajkonfliktus ott, ahol a lakóépületek közel fekszenek a vasúti pályához. Jelentős a zajterhelés (10 dB feletti) csak a Csongor utcában 1-2 lakó épületet érint. Kecskemét vasúti forgalma által okozott L_{den} és $L_{éjszakai}$ zajjellemzők a 2012. és a 2017. évekre nagyjából megegyeznek. Az alábbi területeken a zajterhelés mértéke meghaladja a küszöbértéket, így ezeket a lakókörnyezeteket védeni kell a zajtól:

• Ceglédi úti vasúti átjáró és a városhatár közötti vasúti szakasz mentén	• a Vaspálya utca mentén	• Nyitra, a Dárda és Márvány utca mentén	• Malom köz mentén
• a Barackos és Kapisztrán János utcán a vasúti pálya felőli részen	• Baross utca mentén	• Csáktornyai utca és Jogar utca vasúti pálya felőli részén	• Platter János utca 41., és Jogar utca 46.



15. táblázat: A vasúti forgalom érintettségének összehasonlítása 2012. és 2017. évekre L_{den} és $L_{éj}$ zajjellemzőre

Zajszint tartomány	L_{den}							
	Érintett lakások száma		Lakóépületek száma		Iskolák, óvodák, bölcsődék száma		Korházak száma	
	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017
55-60	1900	1900	532	496	0	0	0	0
60-65	500	500	133	119	0	0	0	0
65-70	0	100	0	28	1	0	0	0
70-75	0	100	0	17	0	0	0	0
> 75	0	0	0	0	0	0	0	0

Zajszint tartomány	$L_{éj}$							
	Érintett lakások száma		Lakóépületek száma		Iskolák, óvodák, bölcsődék száma		Korházak száma	
	2012	2017	2012	2017	2012	2017	2012	2017
55-60	1100	1100	363	263	0	0	0	0
60-65	200	200	99	57	0	0	0	0
65-70	0	100	0	30	1	0	0	0
70-75	0	0	0	1	0	0	0	0
> 75	0	0	0	0	0	0	0	0

Forrás: KMJV közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata
(Akusztika Mérnöki Iroda – 2017)

A repülőtér, illetőleg a légi folyosók környezetében lévő lakóépületeknél a légi forgalomtól eredő konfliktus nem található.

Az üzemi létesítmények működéséből származó zajterhelés az 5 évvel ezelőtti állapothoz képest kis mértékben megnőtt. Ez a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. üzemi bővítésének a következménye. Ennek köszönhető, hogy a Mondi Szada Kft. környezetében is megnőtt a zajterhelés, ugyanis a két üzem zajkibocsátása összeadódik.



16. táblázat: Természeti, környezeti folyamatok SWOT analízise

 <p>ERŐSSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">Erdőterületek jelentős növekedéseÉrtékes természetközeli tájak megléte, nemzeti parki területek a város szomszédságábanSajátos alföldi – tanyás – kultúrtájak jelenléte, jól hasznosítható gazdálkodási-termelői tradíciókkalRendelkezésre álló viszonylag nagy gazdálkodásra is alkalmas területek (a külterület mintegy 70%-án mezőgazdasági termelés folyik)Jelentős városi szintű pályázati tevékenység, a különböző környezetvédelmi programok megvalósítása érdekébenA környezeti tudat városi szintű javulása
 <p>GYENGESÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">Környezeti érzékeny, szárazodásra hajlamos területekA közigazgatási terület É-i, ÉK-i, valamint D-i, DNY-i része foltokban széléroziónak kitett területGyenge vízraktározó- és víztartó-kapacitású talajok, kedvezőtlen vízgazdálkodási jellemzőkA talajok gyengülő tápanyagellátottságaIdőszakos csapadékhiány, illetve a csapadék szélsőséges megjelenéseA város és térsége felszíni vizekben szegény, a térsége gyér lefolyású, vízhiányosA vízvisszatartás rendszere nem megfelelően kiépítettLégszennyező anyagok egészségügyi határérték túllépései (PM10, NOx)
 <p>LEHETŐSÉGEK</p>	<ul style="list-style-type: none">Természetközeli zöld- és kék infrastruktúra kialakításaA szélérozió csökkentését célzó intézkedések kedvező hatása a város levegőtisztaságában,A zöldfelületek arányának növelésével jelentősen javítható a település levegőtisztasága és mikroklimatikus viszonyaiA csapadékvízvisszatartással javíthatók a mikroklimatikus viszonyokA klímatudatosság (üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, a klímaváltozás káros hatásainak mérséklése, illetve a megváltozott körülményekhez való alkalmazkodás) és a fenntarthatóság szempontjainak integrálása a tervezési, döntéshozatali, végrehajtási folyamatokbanZöld átállás folyamatának kidolgozása és elfogadása
 <p>VESZÉLYEK</p>	<ul style="list-style-type: none">A város épített területének terjeszkedését korlátozó intézkedések elmaradásával, csökken a városkörnyéki zöldterületek klímaszabályozó puffer kapacitásaA Környezetvédelmi Program Cselekvési Tervében és SECAP-ban megfogalmazott programok és feladatok megfelelő források hiányában nem kerülnek megvalósításraA környezetvédelmi beavatkozások nem komplex szemlélet figyelembevételével, hanem csak „ad-hoc” módon valósulnak megA klímaváltozás következtében a térség hidrológiai és talajviszonyai egyre kedvezőtlenebbé válnak, melyek hatással lehetnek a természetközeli élőhelyekre és a gazdálkodásra egyaránt



3 HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

3.1 A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis

3.1.1 A folyamatok értékelése

Kecskemét térségi szerepköreinek és vonzásviszonyainak alakulása

Kecskemét vonzásviszonyait, térségi szerepköreinek formálódását, valamint a jövőbeli funkcionális lehetőségeit számos tényező bonyolult hatásrendszere befolyásolta a múltban, illetve befolyásolja napjainkban is (pl. kormányzati és fejlesztéspolitikai döntések, a jelenlévő multinacionális vállalatok döntései, a város lobbijereje és érdekérvényesítő képessége, a város kedvező közlekedéscsoporthelyi elhelyezkedése, fővárostól Budapesttől és Szegedtől, mint a dél-alföldi régió központjától való egyenlő, s viszonylag kis távolság, a városi intézményi- és ellátóhálózat sokszínűsége, minősége).

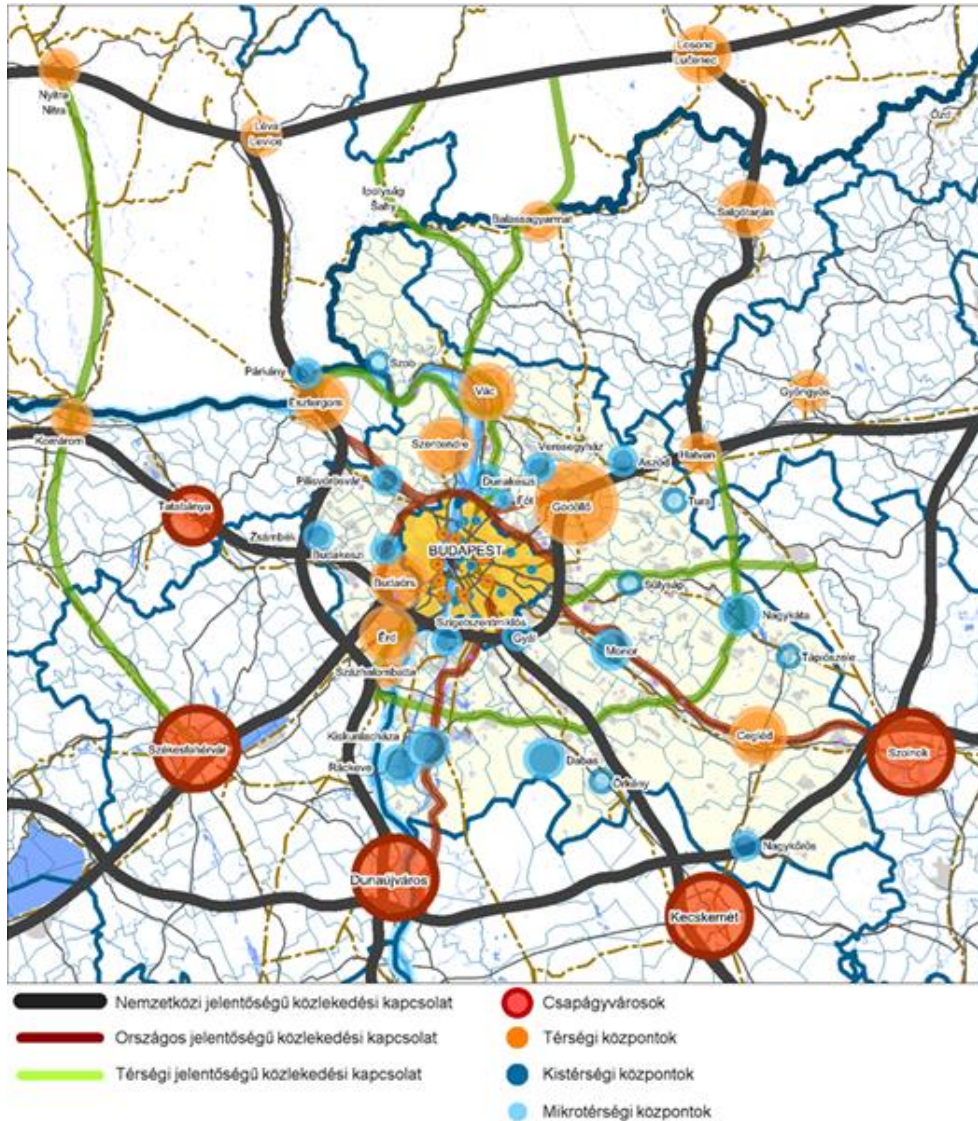
A meglévő közigazgatási státusz (megyeszékhely, megyei jogú város), s a hozzá kötődő intézményi rendszer fejlesztéséből adódó bővülő funkciók mellett, **a város elmúlt egy évtizedében a térségi szerepköröket és vonzásviszonyokat leginkább Kecskemét erősödő gazdasága, illetve annak szereplői befolyásolták. Erősödött a város foglalkoztatási szerepköre**, ebből adódóan munkavállalási célú **ingázási körzete bővült**. Ennek kiterjedését és irányát alapvetően a város elérhetőségét meghatározó közlekedési folyosók (M5-ös autópálya, 52., 54., 44. és 441. sz. főút, 140-es, 142-es és 145-ös számú vasútvonalak) befolyásolták. A legerősebb vonzóhatást ezek mentén, a város 35-40 km-es körzetére kiterjedően figyelhetjük meg, ami a megye északi harmadában található települések mellett, érinti Pest megye déli, valamint Jász-Nagykun-Szolnok megye dél-nyugati, illetve Csongrád-Csanád megye nyugati-, észak-nyugati részét is (lásd a vonzáskörzeti ábrát).

A nagy megyeméretből és a város megyén belül elfoglalt periférikus elhelyezkedésből adódóan, **Kecskemét a kiterjedt oktatási, egészségügyi, kereskedelmi és szolgáltatási funkciói ellenére sem tudott erőteljesebb kapcsolatokat kialakítani a megye déli, dél-keleti és dél-nyugati részén elhelyezkedő településekkel**. Ebben nem csak a nagy távolságok, illetve a megfelelő minőségű és irányultságú közlekedési hálózat hiánya, hanem a szomszédos megyék kiemelkedő települési központjainak (pl. Dunaújváros, Szekszárd, Pécs, Szeged) erőteljes vonzása is szerepet játszott.

Ha Kecskemét jövőbeli térségi szerepköreit és vonzásviszonyainak alakulását vizsgáljuk, a megyében, illetve a régió belül elfoglalt településhálózati szerepénél lényegesen meghatározóbb lehet a – közeljövőben megvalósuló M8-M4 gyorsforgalmi utak tengelyében – formálódó közép-alföldi gazdasági, közlekedési és logisztikai övezet. Ez az övezet részét képezi annak a – budapesti agglomeráció körül 60-80 kilométerre formálódó – **ipari-logisztikai városgyűrűnek** (ún. „csapágyvárosok”: Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Eger), amely termelési potenciáljánál, logisztikai és kereskedelmi erejénél, valamint

kiépülő közlekedési hálózatainál (közút, vasút, reptér) fogva, könnyebben integrálódhat egy kiterjedtebb közép-európai fejlődési térséghez is (39. ábra).

39. ábra: A Budapest körüli városgyűrű térszerkezeti kapcsolatai



Forrás: Pest megyei portál - Európai példák a metropolisztérségek működésére

Kecskemét földrajzi elhelyezkedéséből adódóan, a megfelelő **közúthálózati** (pl. a 13-as, a 81-es és a 63-as főútak négysávosítása, M8 és M44 autóutak kiépítése, M8 és M4 összekötése), **vasúti** (140-es, 142-es és 145-ös) és **reptéri** (közös felhasználású polgári-katonai reptér) – komplex, s minden közlekedési módot érintő – **fejlesztések esetén**, a város **helyzeti energiái** jelentős mértékben **növekedhetnek**, amely **logisztikai szerepkörében** is változásokat hozhat a jövőben. **Bár a város a Budapest-Belgrád-Athén fejlesztési tengely mentén fekszik** – melyen áthalad az Észak- és Dél-Európát összekötő IV-es számú Helsinki folyosó – **logisztikai szerepköre mégis másodlagos az országon belül** (40. ábra). A különböző szakágazati dokumentumok napjainkban Kecskemét kapcsán – a jelzett közlekedési hálózatok kiépítetlensége miatt – csak regionális logisztikai szerepkört azonosítottak.

40. ábra: Logisztikai központok és vonzaskörzeteik Magyarországon

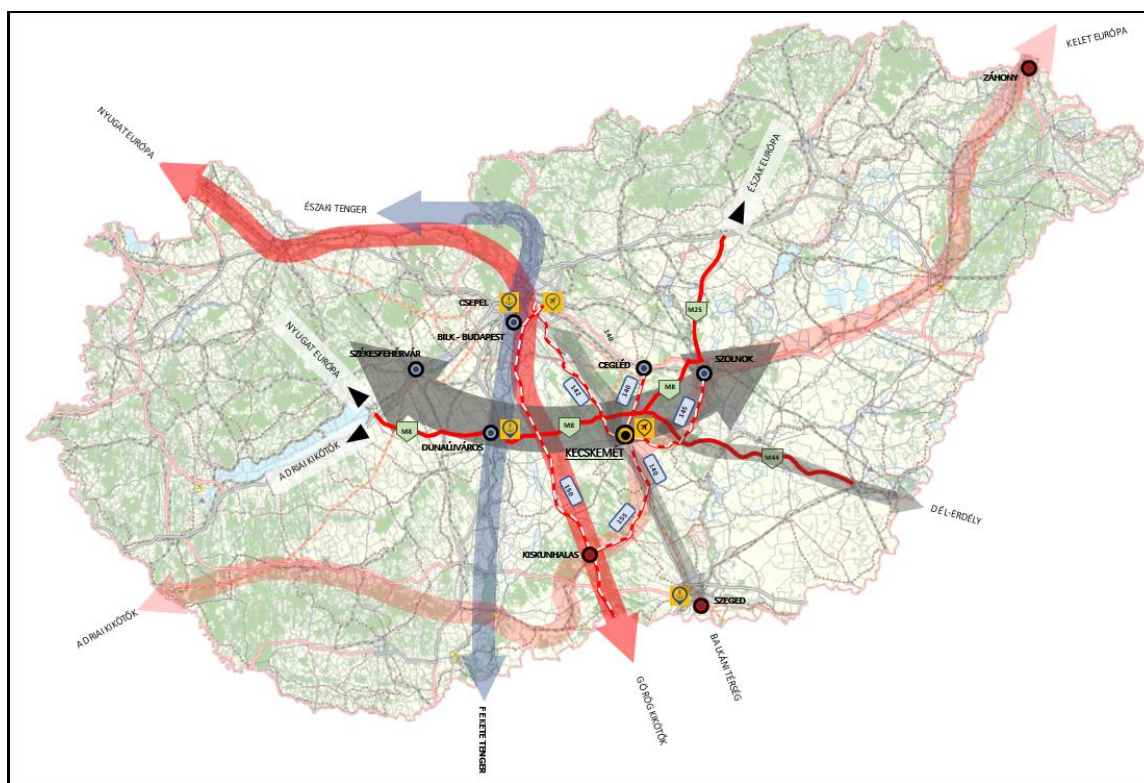


Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

A város árutertermelő potenciáljának további erősödésével, a gyorsforgalmi úthálózat (M4, M8, M44) kiépítésével, a térségi, elővárosi úthálózat (5. sz., 44. sz., 52. sz., 441. sz. főutak) korszerűsítésével, a város számára kulcsfontosságú **vasútvonalak** (140-es sz. vasútvonal [Cegléd-Kecskemét-Szeged] – ez a vonal biztosíthatja a 155-ös vonalon keresztül a görög kikötők felől érkező áruk Kiskunhalason keresztül történő esetleges elérését, illetve alternatívát az Adria irányából történő vasúti kapcsolatokhoz; 142-es vasútvonal [Budapest-Lajosmizse-Kecskemét] – ez a vonal nem csak az elővárosi közlekedés szempontjából meghatározó, de a BILK irányából is új áruforgalmi lehetőségeket nyit Kecskemét számára, a 145-ös vasútvonal [Szolnok-Kecskemét] – a vonalon keresztül pedig Szolnok biztosíthat elosztási lehetőséget Záhony irányából érkező áruk eléréséhez, illetve kiváló lehetőséget nyithat a két erősödő ipari központ kapcsolatainak mélyítéséhez) **modernizációjával**, valamint a reptér „Cargo” szerepkörének erősítésével Kecskemét már középtávon (10-15 év) is meghatározó **logisztikai szervező, elosztó és csomóponti szerepet tölthetne be**, mind az észak-déli, mind pedig kelet-nyugati áruáramlatok tekintetében. A jelzett hálózatok kiépülésével Kecskemét nem csak a közlekedési folyosó mentén elhelyezkedő hazai városokkal erősíthetné termelési és kereskedelmi kapcsolatait, hanem bővíthetné lehetőségeit Stájerország, az adriai és görög kikötők, illetve Erdély piacai irányába is (41. ábra).



41. ábra: Kecskemét lehetséges stratégiai térhálózati kapcsolatai



Forrás: OTrT alapján saját szerkesztés 2021.

Kecskemétnek a már meglévő funkcióiból és lehetőségeiből adódóan, a szűkebb térség településeinek kiszolgálása és ellátása mellett, mind a közigazgatási szerepköréből adódó, mind pedig az **Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban (OFTK) nevesített térségi feladatokat** (pl. vidéki és tanyás térségek felzárkóztatása, klímaváltozás hatásaira történő felkészülés, tájképvédelem, kulturális örökség megőrzése, a mezőgazdasági potenciáljának, termelési hagyományainak és élelmiszer-önellátó képességének megőrzése, fenntartható tájgazdálkodás) is el kell látnia. Emellett – a hazai területi politika elvárásainak megfelelően – **szerepet kell vállalnia a területi különbségek kiegyenlítésében**, a környező területek gazdasági és társadalmi felzárkóztatásában, **az új innovációk terjesztésében**, bővülő munkahelyei révén **a térség foglalkoztatásában**, továbbá a térségi elérhetőség javításában.

Az elmúlt évtizedben a **multinacionális cégek egyre erősödő jelenléte** Kecskemétnek nem csak a **termelési központ** szerepét erősítette, hanem ezek a vállalatok **hozzájárultak kutatási és innovációs teljesítményének, valamint hazai és nemzetközi gazdasági kapcsolatainak** (pl. több kecskeméti telephellyel rendelkező cég is multinacionális cégek beszállítójává vált, a megalakított klaszterszervezeteken keresztül új gazdasági kapcsolatok alakultak, formálódik egy közép-alföldi gazdasági, logisztikai térség) **bővítéséhez, erősítéséhez** is. Olyan **magas hozzáadott értéket képviselő gazdasági ágazatok** erősödtek meg a városban, mint a **gép- és járműipar, a logisztika, a kutatás-fejlesztés**, amelyek akár már középtávon is, újabb fejlődési potenciált és még tovább erősödő térségi pozíciót hordozhatnak magukban.



A közigazgatási (pl. Vidékfejlesztési Államtitkárság átköltöztetése Kecskemétre), **egészségügyi** (pl. a sürgősségi ellátás korszerűsítése, új gyógyintézeti központ létrehozása, egészségügyi eszköz és technológiai fejlesztések, a Kecskeméti Megyei Kórház területi ellátószerepének bővülése) és **oktatási szerepkörei** (pl. a kecskeméti szakképzés rendszerének fejlődése, duális képzési formák bevezetése a középfokú és a felsőfokú képzés területén, alkalmazott tudományok egyeteme státusz megszerzése, bővülő felsőoktatási kínálat), **mind-mind erősödtek** a 2014 óta eltelt időszakban.

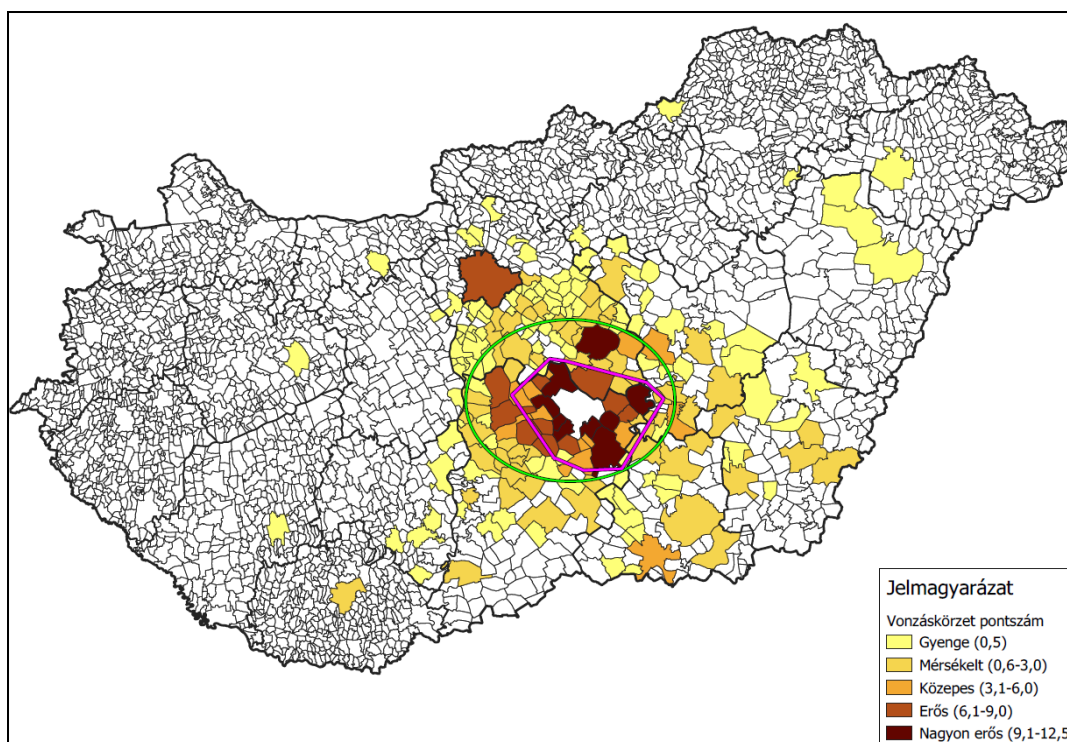
Kecskemét területi szerepköreinek bővülése, nem csak a város Bács-Kiskun megyén belüli **népességi súlyára volt hatással** – amely az elmúlt 20 évben folyamatosan növekedett (2000-ben 19,63%, 2010-ben 21,58%, 2019-ben 21,97%) – **hanem a vonzáskörzetének kiterjedésére is.**

A nagy számban létrejövő új munkahelyek tovább bővítették a Kecskemétre ingázók számát és a város ingázási körzetét, ennek változását jól jelzi, hogy 2001-ben még csak 8.973 fő bejárót tartott nyilván a statisztika, majd 2011-re ez a szám felemelkedett 14.267 főre (a hozzá tartozó ingázási körzet átlagos távolsága nem érte el a 20 km-t és mindössze 23 települést foglalt magába), míg egy 2017-es – 40 fő fölötti foglalkoztatotti létszámmal rendelkező kecskeméti vállalkozások körében elvégzett – felmérés alapján már több mint 200 településről érkeztek napi-, illetve heti ingázók Kecskemétre, s az akkori (becslésen alapuló) munkavállalási célú ingázók száma megközelítette a 20.000 főt. Kecskemét irányába azonban nem csak a napi hivatásforgalmi ingázást figyelhetünk meg, hanem az oktatási, az egészségügyi, a közigazgatási, az ügyintézési és egyéb kereskedelmi, szórakozási, illetve rekreációs célúakat is. **Kecskemét erősödő oktatási szerepkörét** jól jelzi, hogy a város közoktatási intézményeibe, a közel 19.000 diák több mint 20%-a már a közigazgatási határon túlról érkezik, s csak az állami fenntartású oktatási intézményekbe a diákok 150 településről járnak be. A felsőoktatás esetében ez az arány (82%) még magasabb. A Neumann János Egyetem valamivel több, mint 3.100 hallgatójából több mint 2.500-an más településekről járnak be Kecskemétre. A 2020/2021-es tanévben a diákok már 505 településről érkeznek az egyetemre. Hasonlóan erősödő szerepkör figyelhető meg **az egészségügyi ellátás** területén is. A Kecskeméti Megyei Kórház 33 fekvőbeteg osztálya, valamint több mint 130 járóbeteg szakellátása napi szinten mintegy 6000-7.000 fő ellátását biztosítja. A Megyei Kórház kecskeméti telephelye területi illetékességéből adódóan, teljes körű kórházi ellátást nyújt 24 település számára. Számos szakellátás esetében, mint az onkoradiológia, az orthopédia, a haematológia, az endocrinológia, az anyagcsere és diabetológia, a gastroenterológia, az idegsebészet, a stroke, a PIC, a nephrológia, a kardiológia, a kéz- és szájsebészet a fekvőbetegek ellátásában megyei területi ellátó szerepkörrel rendelkezik. A különböző **hatósági feladatok, közigazgatási ügyek** Kecskeméten történő intézése, felértékeli a város ilyen típusú funkcionális vonzásviszonyait. A kecskeméti járás illetékességi területe 16 település több mint 155.000 lakosára terjed ki. Kecskemét erős gazdasági háttere, a bővülő foglalkoztatás és a növekvő jövedelmek erősítették a város



szolgáltató és kereskedelmi funkcióit is, melyek hatása a város 25-30 km-es körzetében a legerőteljesebb. A vonzaskörzeti vizsgálatok bebizonyították, hogy **Kecskemét elsődleges vonzása mintegy 4.600 km²-nyi – 34 települést érintő – területre terjed ki** (zöld színű vonal), **ahol mintegy 170.000 fő él.** Míg az elsődleges vonzaskörzet esetében csak néhány tényező határozza meg a kecskeméti kötődést (pl. foglalkoztatás, egészségügyi szakellátás, közép- és felsőfokú oktatás, hivatali ügyintézés), addig az elsődleges vonzaskörzeten belüli **magterület** (18 település, mintegy 117.000 lakosát foglalja magába) esetében a hagyományos ellátási funkciók mellett, ezer szállal (munka, családi, baráti, kiskereskedelmi, rekreációs-sportolási, nevelési-oktatási) függenek az érintett települések Kecskeméttől (42. ábra).

42. ábra: Kecskemét vonzaskörzete pontszámítás alapján



Forrás: Saját szerkesztés

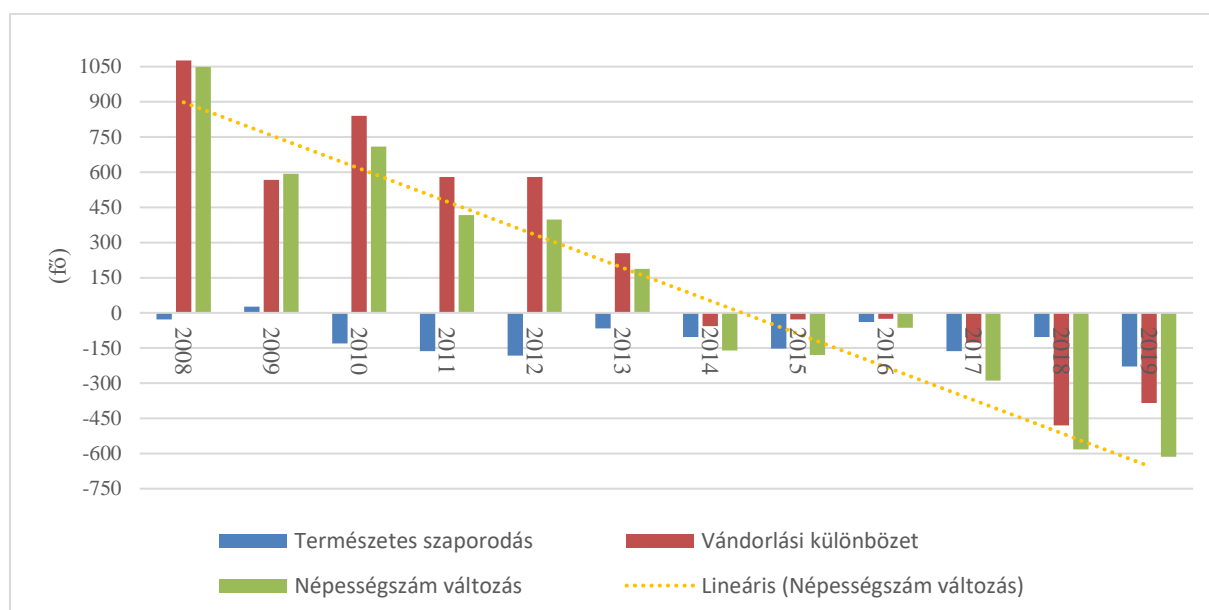
A jövőben – a közlekedési hálózatok kiépülésével – a vonzaskörzet további bővülése, illetve a napi szinten ingázó emberek számának növekedése várható, ami további nyomást helyez Kecskemét infrastrukturális és ellátó rendszerére (pl. az ingázók számának növekedése, bővülő gépjárműforgalom, az ellátórendszer kapacitásainak bővítése, szórakozási sportolási lehetőségek iránti igény fokozódása). Várható továbbá egyes városi funkciók (pl. logisztikai, kereskedelmi, K+F+I, oktatási) további erősödése, amely a munkaerőpiaci oldalról jelenthet majd kihívást a település számára. Ugyancsak számolni kell a fokozódó városversenyre, amely hatással lehet a fejlesztési lehetőségekre, a jól képzett szakemberekre, egyetemistákra, a fiatal munkavállalókra, melyek megtartása és a városba költöztetése érdekében Kecskemétnek minőségi városfejlesztésre, az élhetőségi körülmények (pl. megfizethető bérlakásállomány, fenntartható városi közlekedés, egészséges és tiszta környezet, vonzó közterek, szolgáltatások és rekreációs lehetőségek) javítására lesz szüksége.



Társadalmi folyamatok

Kecskemét 110.373 fős lakosságával (2019) **Bács-Kiskun megye egyre dominánsabb demográfiai centruma**, amely a megye lakosságának egyre nagyobb hányadát (2000-ben 19,63%, 2010-ben 21,58%, 2019-ben 21,97%) foglalja magába. A megyén belül növekvő lakossági súly azonban nem csak a városi népességszám növekedésének az eredménye, hanem a térségéhez képest lassúbb fogyásáé. A település demográfiai folyamatai az elmúlt 7 évben kedvezőtlen irányt vettek (43. ábra). Kecskeméten nem csak a természetes fogyás állandósult, hanem negatívba fordult a vándorlási különbözet is, így a népességszám csökkenés éves átlagos léptéke már bőven 300 fő fölötti értéket mutatott a vizsgált időszakban. Az okok rendkívül összetettek lehetnek, melyben szerepet játszhat az erősödő városverseny eredményeként a – magasabb béreket mutató – fejlettebb területek elszívó hatása (a Kecskemétről történő elvándorlás 2013-tól emelkedő tendenciát mutat, amely az elmúlt hét év átlagában 5.260 fő, ezzel szemben a Kecskemétre beköltözők éves átlaga 5.139 fő), a drasztikusan emelkedő kecskeméti ingatlanárak (a város lakóingatlanainak átlagos négyzetméterára 2014 és 2020 között 96%-kal növekedett), vagy éppen a város környezeti, élhetőségi viszonyainak alakulása.

43. ábra: Kecskemét népességszám változásának összetevői (2008-2019)

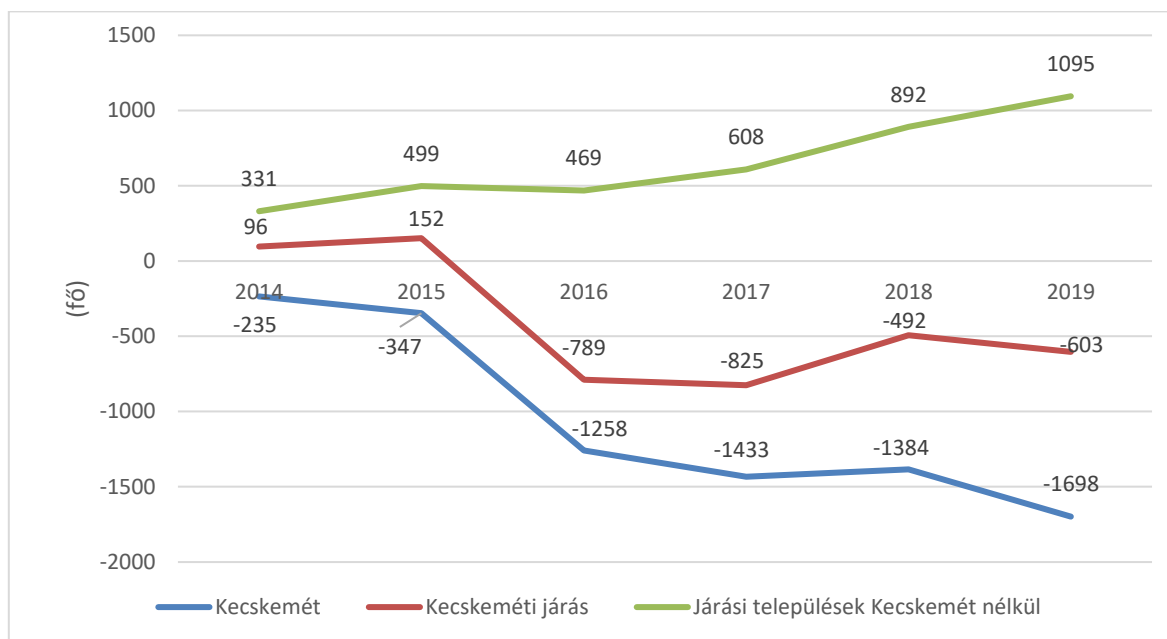


Forrás: KSH Területi statisztika 2019.

Érdeemes ugyanakkor megjegyezni, hogy az emelkedő kecskeméti ingatlanárak következtében a kiköltözők egy jelentős része nem hagyta el a járás területét. Hasonló megállapítás tehető a távolabbi vidékekről történő beköltözés kapcsán is, hiszen ezek egy része nem a munkahelyet biztosító Kecskemétre, hanem az olcsóbb ingatlan és albérleti árakkal jellemezhető környező településekre irányult. Erre utalnak a kecskeméti járás lakosságszám változásait bemutató adatok (44. ábra).



44. ábra: Lakosságszám változás a kecskeméti járásban és településein 2014-2019 között



Forrás: KSH Területi statisztika 2019

A vizsgált időszakban (2014-2019) a járás 16 települése közül 10 emelni tudta népességszámát, a legdinamikusabb növekedést Ballószög (321 fő), Kerekegyháza (214 fő), Lajosmizse (169 fő) és Helvécia (107 fő) mutatta, ugyanakkor a legjelentősebb népességvesztést (2014-ben 841 fő 2019-ben 799 fő) mutató Fülöpháza esetében is csak 42 fő volt.

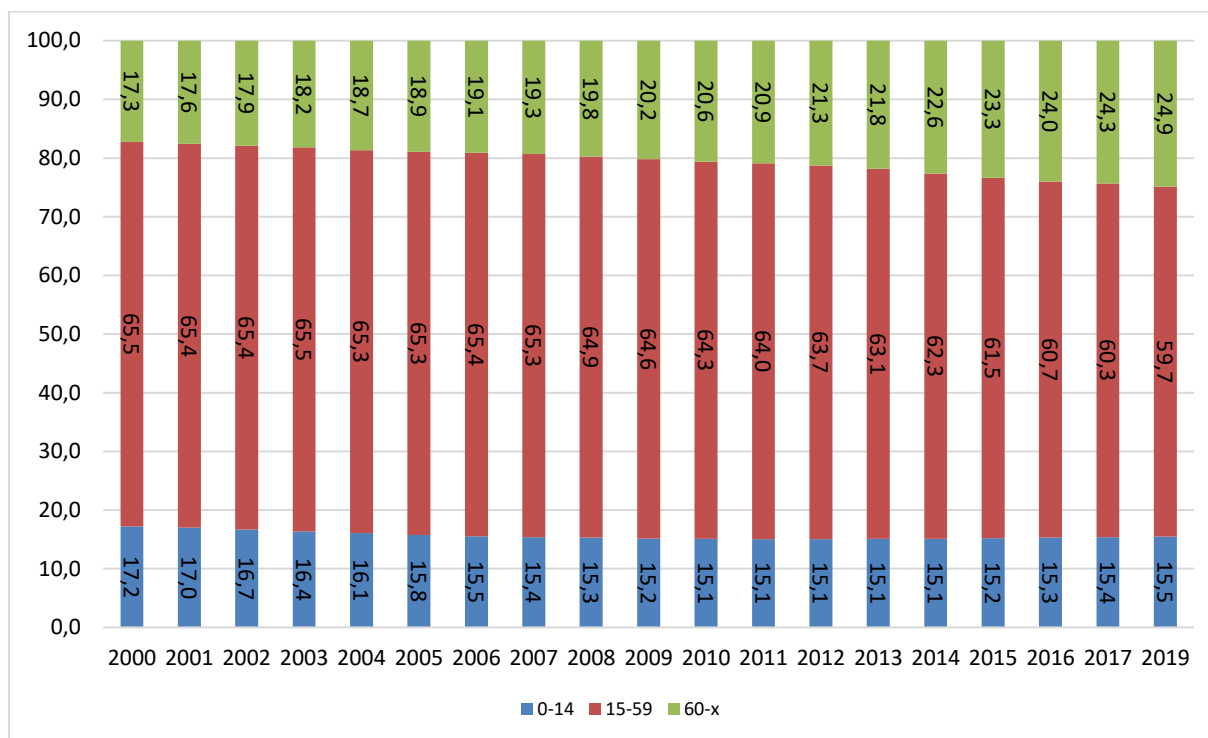
A jellemző demográfiai folyamatok alapján megállapítható, hogy míg a kecskeméti járás településeinek többsége viszonylag kedvező demográfiai jellemzőkkel rendelkezik, addig **Kecskemét egy lassan fogyó** (az elmúlt hat év élveszületéseinek átlaga 1.120 fő, míg a halálozásoké 1.251 fő), **előregedő társadalom képét mutatja** (45. ábra).

A Kecskemétről történő elvándorlási folyamat felerősödésének háttérében, leginkább a külföldi munkavállalási lehetőségek, a magasabb béreket biztosító Budapest, nyugat-dunántúl és a nagyobb régióközpontok (pl. Szeged, Debrecen) elszívó hatása, továbbá az egyre magasabb kecskeméti ingatlanárak és lakhatási költségek, illetve a környező települések kedvezőbb ingatlanárai, illetve – a CSOK támogatásokra építő – olcsó építési telkek kínálata húzóerő. Ez utóbbi ok miatt, sok fiatal házaspár döntött a településváltás mellett, annak ellenére, hogy munkahelyük Kecskeméthez kötötte/köti őket.

Ez a – városunk számára – kedvezőtlen folyamat jól nyomonkövethető a város népességének korcsoportos bontását bemutató ábrán, ahol látható, hogy a 2011-es évet követő időszakban, gyorsuló ütemben csökkent a 15-59 éves korosztály aránya (míg 2000-től 2011-ig a csökkenés összesen 1,5 százalékpont volt, addig 2011 és 2019 között a csökkenés mértéke már meghaladta a 4 százalékpontot).



45. ábra: Kecskemét demográfiai összetételének változása korcsoportos bontás alapján



Forrás: KSH Területi statisztikai alapján saját szerkesztés, 2019.

Különösen kedvezőtlen a munkaképes korú korosztályon belül a fiatal, szülőképes korú (15-39 év közötti) korosztályok számának csökkenése Kecskeméten (46. ábra). A 2011-re és 2019-re elkészített részletes korcsoportos bontást tartalmazó korfa szemléletesen mutatja, hogy kiemelten a 15-19, a 20-24 és a 30-34 éves korosztályok számában található a legnagyobb visszaesést, amely a vándorlási különbség kedvezőtlen irányú folyamataival együtt, a város további népességcsökkenését, illetve munkaerőtartalékainak lassú kimerülését vetíti előre. A rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján **szembetűnő a 60-évnél idősebb korosztály számának és arányának növekedése** is (2011-től 2019-ig 4 százalékponttal növekedett a 60 évesnél idősebb korosztály aránya, ez az adott korosztály tekintetében közel 4.000 fős növekményt jelent), amely **a város szociális ellátórendszerét helyezi egyre nagyobb nyomás alá**, akár már a közeljövőben is.

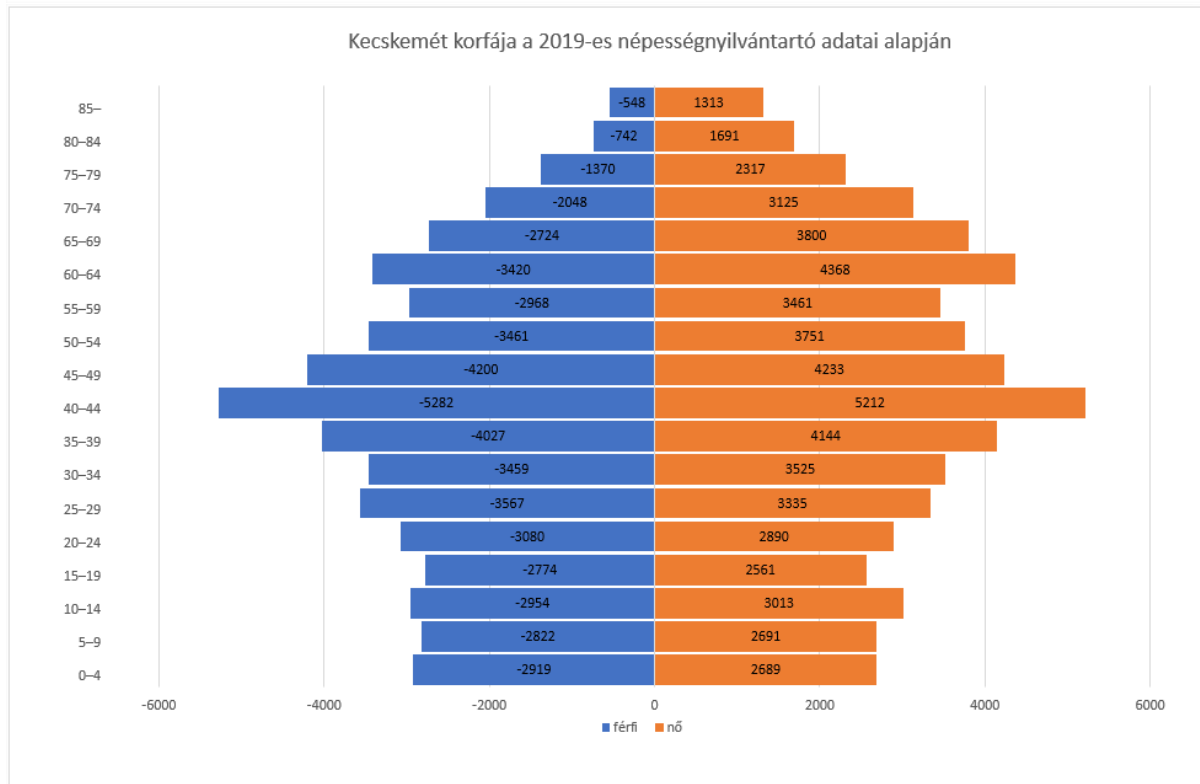
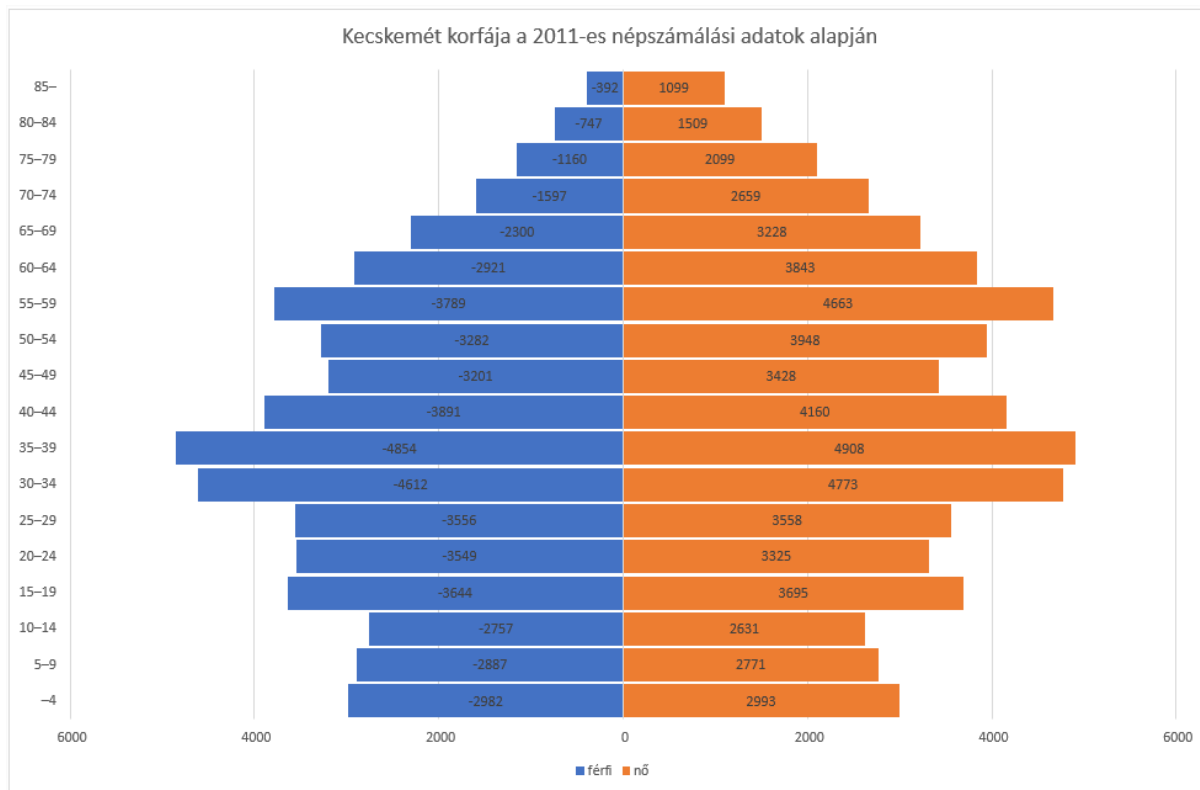
Látható tehát, hogy a demográfiai kihívások kezelése területén, a városnak egyszerre kellene foglalkoznia a gyermekvállalási kedv növelése és támogatása mellett, a munkaképes korú lakosság megtartásával, illetve városba vonzásával, valamint az idősügyhöz kapcsolódó ellátórendszerek kiemelt fejlesztésével.

A város demográfiai kihívásainak kezelése, a jellemző folyamatainak kedvező irányú megváltoztatása, jelentősebb állami segítség, valamint komplex – és hosszabb, 10-15 évre tervezett – demográfiai, társadalom- és életminőség fejlesztési programok (pl. állami bérlakásépítési program, lakbértámogatási programok, bérfelzárkóztatási programok, társadalmi integrációs és életpálya programok, kiemelt város-, környezet- és



szolgáltatásfejlesztési programok) erősítése, illetve hosszú távú fenntartása nélkül nem lehetséges.

46. ábra: Kecskemét korfájának változása 2011 és 2019 között



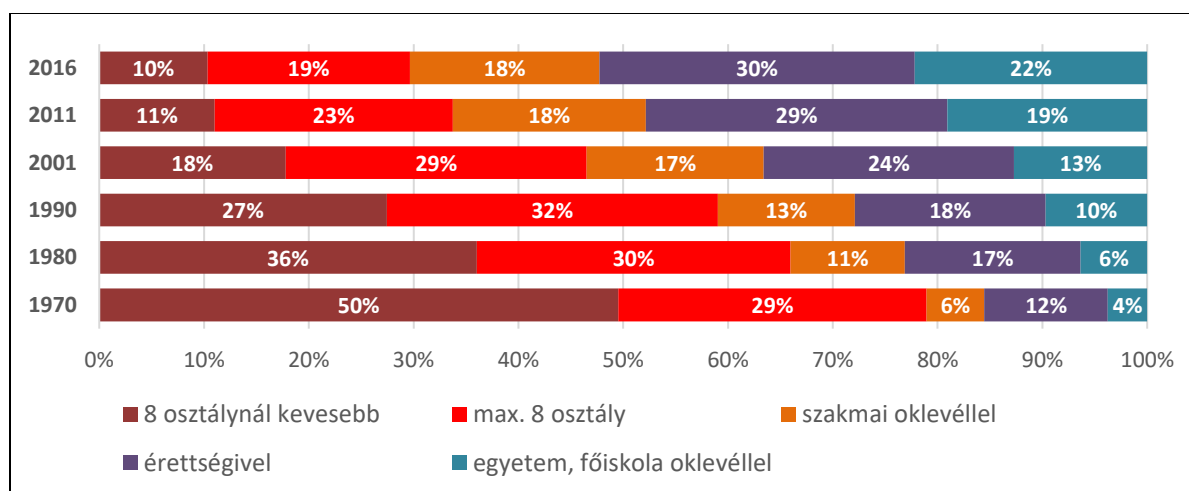
Forrás: KSH Népszámlálás 2011. és Kecskeméti Népességnyelvántartó 2019.



Kecskemét jellemző népesedési és vándorlási viszonyai mellett, érdemes részletesebben elemezni lakosságának **iskolai végzettségét** is. A társadalom iskolázottsági viszonyai nem csak egyfajta „válságállóságot”, innovációs és adaptációs szintet feltételeznek, de tükrözhetik egy adott közösség változásokkal szembeni alkalmazkodóképességét és rugalmasságát, valamint utalhat a település általános fejlettségére és szolgáltatási környezetének színvonalára is.

Kecskemét társadalmának iskolázottsági jellemzői – a 7 évesnél idősebb korosztály körében – az elmúlt 50 év folyamán **jelentős javulást mutattak** (47 ábra).

47. ábra: A kecskeméti társadalom iskolázottságának változása a 7 évesnél idősebb korosztály körében (1970-2016)



Forrás: KSH Népszámlálás 1970-2011 és Mikrocenzus 2016.

Ha a 2000 utáni folyamatokat vizsgáljuk, megállapítható, hogy az **országos tendenciáknak megfelelően, Kecskeméten is növekedett az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők aránya** (2001-ben 13%, míg 2016-ban 22%) az össznépességben belül. Hasonlóan kedvező folyamatokat figyelhetünk meg az érettségi bizonyítvánnyal rendelkezők arányának növekedésében (2001-ben 24%, míg 2016-ban 30%), valamint az alacsony végzettségűek (legfeljebb 8 osztállyal rendelkezők) számának és arányának csökkenésében. Érdekes módon a vizsgált időszakban a szakmai oklevéllel rendelkezők aránya (2001-ben 17%, majd 2011-ben és 2016-ban 18%), a különböző ösztönző programok (pl. át- és továbbképzések, ösztöndíjak) ellenére sem növekedett érdemben, ami mind a gyáripar, mind az építőipar, mind pedig a kisipari szolgáltatások esetében – már rövid- és középtávon is – feszítő munkaerőhiányt eredményezhet a városban. Különösen a **faipari** (pl. ács, asztalos, taipari technikus), az **építőipari** (pl. lakatosok, hegesztők, kőművesek, villanyszerelők) és az **ipari gyártásban nélkülözhetetlen szakmák** (pl. gyártástechnológus, hegesztő, gépész, szerszámkészítő, gépi forgácsoló) esetében **mutatkozik komoly munkaerőhiány**, melynek kezelése alapvetően meghatározhatja a város jövőbeli fejlődési lehetőségeit az adott gazdasági ágazatokban.

Gondot jelent a városban az alacsonyan képzettek viszonylag magas száma (34.778 fő) és aránya (29%) is. A vizsgálatok igazolták, hogy nem csak a 7 évesnél idősebb, de – az



iskolázottsági viszonyokról sokkal realisabb képet adó – **15 évesnél idősebb korosztály körében is magas a legfeljebb 8 osztállyal rendelkezők száma** (26.093 fő). A 2011-es Népszámlálás adatai alapján Kecskeméten a 15 évesnél idősebb korosztály körében, a még 8 befejezett osztállyal sem rendelkezők száma közel 3.200 fő, további mintegy 23.000 főt találunk, akik legfeljebb általános iskolát végeztek. Ez az a társadalmi réteg, amely még viszonylag jelentős munkaerő-tartalékot jelent a városban, s alanyai lehetnek a különböző szakképzési, integrációs és közfoglalkoztatási programoknak. Esetükben a megfelelő motivációs szint kialakítása érdekében – a szociológiai és munkaerőpiaci jelzéseknek megfelelően – különböző felzárkóztatási, életvezetési tanácsadási programokba történő bevonás is szükséges lehet.

Kecskemét versenyképességének, innovációs képességének és a magasabb szintű szolgáltatások (pl. kvaterner szektor ágazatai) letelepítésének ösztönzése érdekében, **erősíteni szükséges mind az érettségit, mind pedig a felsőfokú végzettséget adó képzési formákat is.** Erre hívták fel a figyelmet a megyei jogú városok összehasonlító fejlettségi vizsgálatai (*a megyei jogú városok sorrendjében az 1000 lakosra jutó nap. tag. középiskolai tanulók számában a 9. helyet, az 1000 lakosra jutó felsőoktatási hallgatók számában a 12. helyet, míg a teljes népességből a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya tekintetében a 13. helyet foglalja el Kecskemét*), valamint az országos „várossiker” kutatások is. Emellett **a magasabb hozzáadott értéket előállító ágazatokban** (pl. pénzügyi, logisztikai, oktatási, IKT, K+F+I) **létrehozott munkahelyekkel kell ösztönözni a diplomával rendelkező munkavállalók városba tartását, illetve vonzását.**

A jellemző globális folyamatok: a digitalizáció, az elektronikus kereskedelem és a területiséghez már nem kötődő globális „üzleti támogató szolgáltató központok” terjedésének időszakában, továbbá a város bővülő nemzetközi termelési, oktatási, kutatás-fejlesztési és kereskedelmi kapcsolatai idején, fel kell hívni arra is a figyelmet, hogy **a kecskeméti lakosság idegennyelv ismeretét a 2011-es Népszámlálási értékekhez képest** (*a teljes népességen belül angol nyelvet használók aránya 18,6%, a német nyelvet használók aránya 12,1%, míg a harmadik legnépszerűbb nyelvet, az orosz a lakosság 1,8%-a használja*) **tovább kell javítani.** Ennek hiányában a város nemzetközi értéktermelésben játszott szerepe és pozíciója nem javítható tovább, lehetőségei beszűkülnek, így települési versenyképessége veszélybe kerülhet.

A város gazdasági fejlődéséből adódóan, **2011 óta csak a kecskeméti székhelyű működő gazdasági társaságok körében közel 8.500 új munkahely létesült** (a tényleges munkahelyek száma a valóságban még ennél is nagyobb mértékben bővíthetett), aminek következtében a **kecskeméti lakónépesség gazdasági aktivitása kedvezőbb képet mutat mind a Bács-Kiskun megyei, mind pedig az országos átlagnál.** A 2016-os mikrocenzus alapján Kecskeméten a foglalkoztatottak aránya (49%), ami magasabb a megyei (45%) és az országos értéknél (46%) is. Lényegesen alacsonyabb az ellátásban részesülő inaktív társadalmi réteg aránya (25%), mint az országos (28%), vagy a megyei (29%) átlag. A városban nagy számban



jelen lévő munkahelyeknek (kb. 70.000 db) köszönhetően, az elmúlt években kedvezően alakultak a **munkanélküliségi mutatók**, melyek a Mercedes gyár építésének kezdetétől (2010-től) – a 2008-2012-es pénzügyi és gazdasági válság ellenére – folyamatos javulást mutattak egészen a 2020-as SARS-CoV-2 koronavírus világjárvány megjelenéséig (17. táblázat).

17. táblázat: Kecskemét jellemző munkanélküliségi adatainak változása

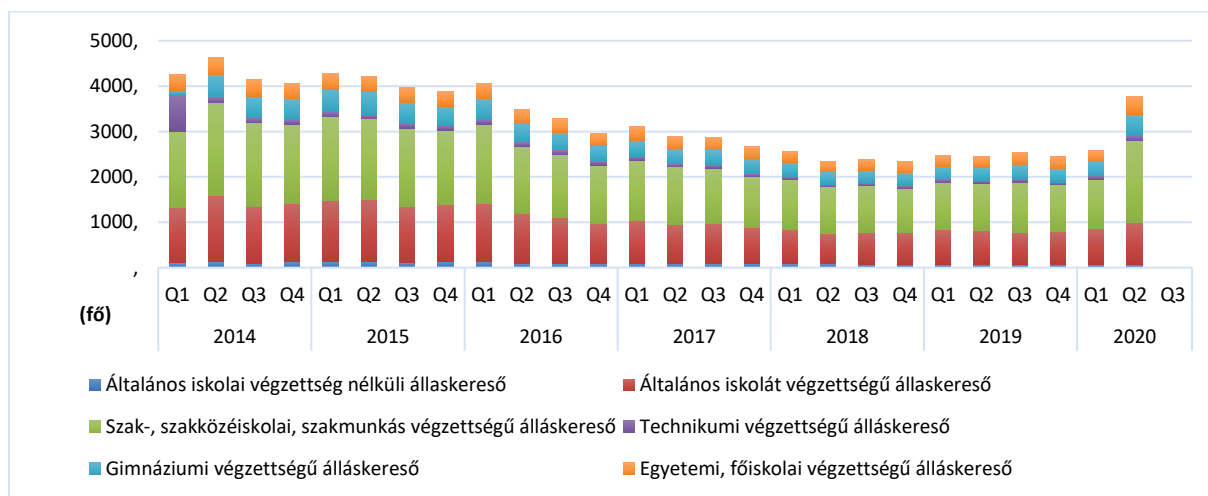
Év	Munkanélküli (fő)	Munkanélküli (%)	Munkavállalási korú (15-64 éves) népesség (fő)
2000	▲ 3207	▲ 4,75%	▲ 67 493
2001	▲ 3785	▲ 5,54%	▲ 70 753
2002	▼ 3347	▼ 4,73%	● 70 753
2003	▲ 3448	▲ 4,83%	▲ 71 336
2004	▲ 3465	▲ 4,84%	▲ 71 530
2005	▲ 3683	▲ 5,10%	▲ 72 219
2006	▼ 3479	▼ 4,78%	▲ 72 722
2007	▲ 3984	▲ 5,42%	▲ 73 403
2008	▲ 4334	▲ 5,88%	▲ 73 644
2009	▲ 6039	▲ 8,08%	▲ 74 718
2010	▼ 5942	▼ 7,93%	▲ 74 865
2011	▼ 5553	▼ 7,42%	▼ 74 769
2012	▼ 5420	▼ 7,30%	▼ 74 706
2013	▼ 5230	▼ 7,00%	▼ 74 289
2014	▼ 4164	▼ 5,31%	▲ 78 433
2015	▼ 4073	▼ 5,22%	▼ 78 009
2016	▼ 3454	▼ 4,10%	▼ 77 218
2017	▼ 2893	▼ 3,78%	▼ 76 345
2018	▼ 2437	▼ 3,23%	▼ 75 399
2019	▼ 2287	▼ 3,05%	▼ 74 899
2020	▲ 2730	▲ 3,74%	▼ 73 087

Forrás: Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat 2020.

A 2014-2019 közötti kecskeméti munkanélküliség alakulása kapcsán megállapítható, hogy az **időszak vége felé** már egyértelmű **szerkezeti munkanélküliségről beszélhetünk**, hiszen a regisztrált munkanélküliek száma folyamatosan 2.300 és 2.500 fő között mozgott, ugyanakkor a bejelentett betöltetlen álláshelyek havi átlaga 700 db körül alakult. Ezek az álláshelyek, azonban a hiányszakmákban jelentkeztek, s jelentős részük megfelelő szakképesítéshez kötődött. Ugyanakkor, ha megfigyeljük a nyilvántartott álláskereső végzettség szerinti megoszlását (48. ábra), látható, hogy a legfeljebb általános iskolát végzettek és a szak-, szakközépiskolai, szakmunkás végzettségű álláskereső felülreprezentáltak a munkaképes korú (15-64 éves) lakosságon belüli számarányukhoz képest (átlagban ők adják a kecskeméti munkanélküliek közel háromnegyedét, 73,1%). Egy jelentős részük esetében, foglalkoztathatósági problémák is felmerülnek. Nem véletlen, hogy ez a munkavállalói réteg megfelelő végzettség és motiváció hiányában, csak nagyon nehezen jut el az elsődleges munkaerőpiacra. *Esetükben az oktatási és közmunkaprogramok mellett, komplex életvezetési és felzárkóztató programok jelenthetnék a hosszútávú megoldást.*



48. ábra: A kecskeméti álláskeresőök számának alakulása iskolai végzettség szerint



Forrás: KSH 2020.

Az iskolázottsági és munkanélküliségi adatok, illetve a munkaerőpiaci jelzések **felhívják a figyelmet a piac igényeihez jobban illeszkedő oktatási-képzési rendszer formálására**, a szak- és átképzési programok fontosságára, valamint **a felzárkóztató és munkára történő felkészítő társadalmi akciók** támogatására, továbbá **az élethossziglan történő tanulás feltételeinek kialakítására**. Ez utóbbi alapfeltétel lenne a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok helyi integrációjának gyorsításához is. Kecskeméten a rossz anyagi körülmények között élő, **szociálisan rászoruló népesség** nagyságáról nagyon nehéz átfogó és pontos képet adni. Ennek meghatározásához, illetve hozzávetőleges becsléséhez több megközelítés is alkalmazható, így például figyelembe vehetjük a pénzbeli és természetbeni ellátásban részesülők számának alakulását (18. és 19. táblázat), vagy például a szlömösödő, szegregált, vagy szegregáció által veszélyeztetett területen élő népesség nagyságát. Ez utóbbi esetben a KSH által elvégzett lehatárolás alapján a szegregált, vagy szegregáció által veszélyeztetett területek (49. ábra) érintett lakosság száma 2.423 fő.

18. táblázat: A szociális alapon rászorulók számának alakulása Kecskeméten

Mutatók	2014 átlaga	2015 átlaga	2016 átlaga	2017 átlaga	2018 átlaga	2019 átlaga
Nyilvántartott álláskereső	4165	4073	3413	2895	2866	2448
Járadék típusú ellátás	471	482	444	465	458	505
Segély típusú ellátás	140	167	191	203	180	198
Segély típusú ellátás: RSZS, RÁT, BPJ, FHT *	1508	1706	1310	927	652	561
Munkaképes korúak száma (fő)	78.433	78.009	77.218	46.345	75.399	74.899

Forrás: Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala

* **RSZS**=rendszeres szociális segély (tartós munkanélküli), **RÁT**= rendelkezésre állási támogatás 2009-ben, **BPJ**=bérpótló juttatás 2010-2011. augusztusig, **FHT**= foglalkoztatást helyettesítő támogatás, 2011. szeptembertől.



19. táblázat: Pénzbeli és természetbeni ellátásban részesülők számának változása 2014-2019

Mutatók	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Időskorúak járadéka*</i>	88	102	92	93	74	73
<i>Aktív korúak ellátása** (RSZS,RÁT,BPJ,FHT)</i>	2306	1707	1341	1211	824	969
<i>Aktív korúak ellátása (egészségkárosodási és gyermekfelügyeleti ellátás)</i>	n.a	101	123	130	124	192
<i>Ápolási díj**/méltányossági ápolási díj***</i>	437	531	497	435	445	195
<i>Rendszeres gyermekvédelmi támogatás/kedvezmény</i>	3310	2915	2461	1924	1482	1169
<i>Köztemetés</i>	104	143	134	133	123	139
<i>Közgyógyellátás*/méltányossági közgyógyellátás***</i>	2460	2832	2432	3595	3655	2146
<i>Települési támogatás lakhatáshoz kapcsolódó rendszeres kiadások viseléséhez****</i>	n.a	1205	1638	1181	801	599
<i>Települési támogatás a 18. életévét betöltött tartósan beteg hozzátartozójának az ápolását, gondozását végző személy részére ****</i>	n.a	53	73	67	58	49
<i>Települési támogatás rendszeres gyógyszerkiadás viseléséhez ****</i>	n.a	66	129	99	54	26
<i>Települési támogatás a lakhatási kiadásokhoz kapcsolódó hátralékot felhalmozó személy részére ****</i>	n.a	146	155	106	82	65
<i>Rendkívüli települési támogatás (fő)****</i>	n.a	2606	2550	2111	1684	1642

Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal, Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala 2020

* 2013. január 1-jétől a járási hivatal hatáskörébe tartozik. A közgyógyellátás és az ápolási díj esetében a méltányosságból megállapított ellátás maradt az önkormányzat hatásköre 2015. február 28-ig.

** 2015. március 1-jétől a járási hivatal hatáskörébe tartozik.

*** Ebben a formában 2015. március 1-jétől megszűnt.

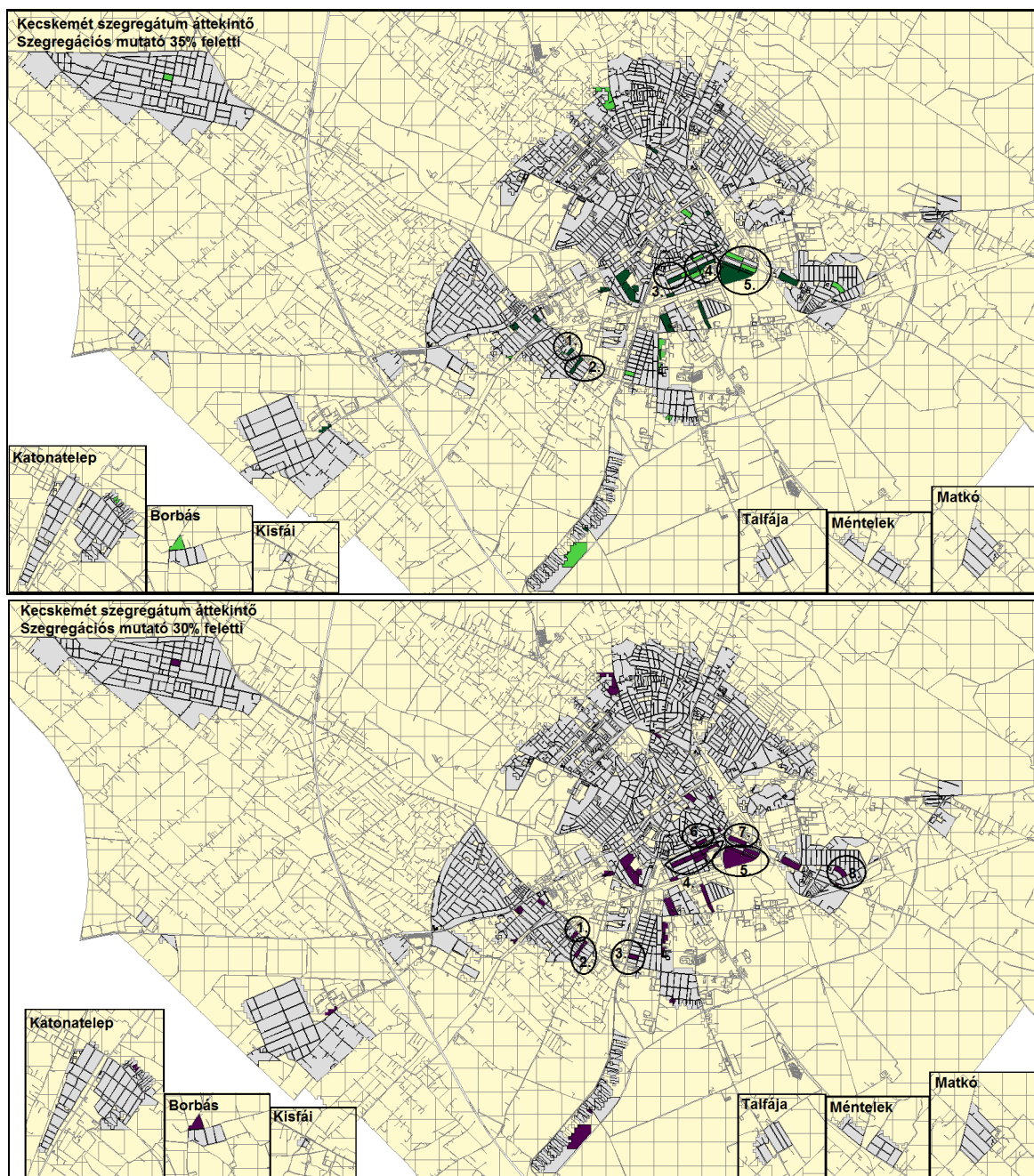
**** 2015. március 1-jétől nyújtható támogatás.

A rendelkezésre álló adatok alapján a szociálisan rászorulóknak, illetve a pénzbeli és természetbeni ellátásban részesülők aránya Kecskemét lakónépességéből (2,1%), ami lényegesen alatta marad az országos átlagnak (10,1%), s rászorultsági szempontból kedvezőbb a legtöbb megyei jogú városhoz képest (7. hely a rangsorban). Ugyanakkor **ezek az adatok nem tudják híven tükrözni sem a szegénység városi léptékét, sem pedig annak valódi mélységét.**

Az általános gazdasági fellendülés ellenére valószínűsíthető (ld. jövedelmi bekezdésről szóló részt), hogy a városon belül az egyes társadalmi csoportok tekintetében, a jövedelmi és életminőségbeli különbségek a vizsgált időszakban tovább növekedtek (*erről tájékoztatnak a jövedelmi adatok is, az alsó- és felső decilisekbe tartozó társadalmi csoportok esetében a jövedelmi olló jelentős nyílása látható, lásd később a jövedelmi viszonyokat taglaló alfejezetet*).



49. ábra: Szegregált és szegregáció által veszélyeztetett területek Kecskeméten a 2011-es Népszámlálási adatokból levezetett KSH Igazolás alapján



Forrás: KSH Népszámlálási Főosztály 2016.

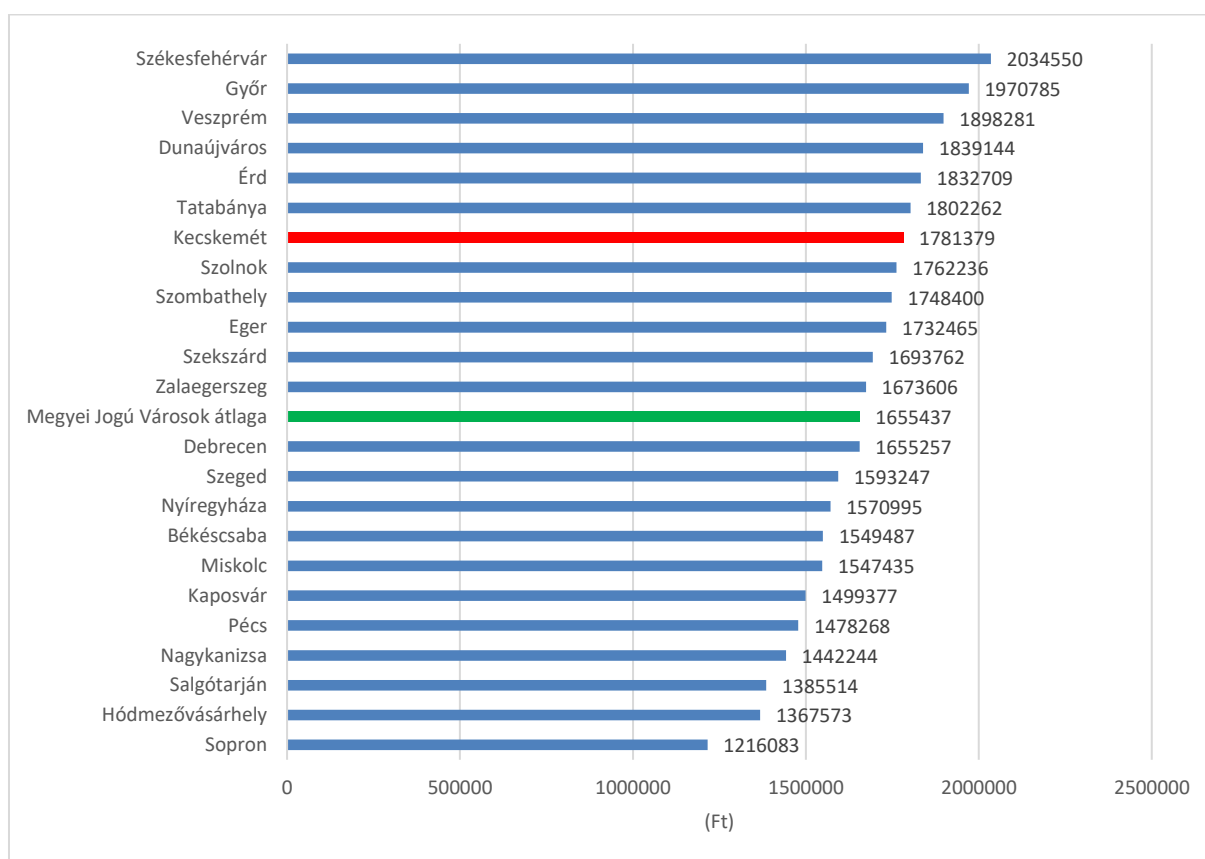
Kecskemét hatályban lévő 2017-es **Anti-Szegregációs Programjában foglaltak alapján, a társadalmi felzárkóztató programok 4 kiemelt területén lenne javasolható a városban az előrelépés.** Ezek összhangban lennének Kecskemét a Helyi Esélyegyenlőségi Programjában (HEP) megfogalmazott legfőbb céljával: „Az önkormányzat az esélyegyenlőséggel kapcsolatos tevékenysége során kiemelt figyelmet fordít a mélyszegénységben élők, a romák, a gyermekek, a nők, az idősek és a fogyatékkal élők helyzetére, igényeire, fontos küldetéséként fogalmazva meg az említett célcsoportok életkörülményeinek javítását és esélyegyenlőségének biztosítását.” Ezek teljesülése a rászoruló társadalmi rétegek körében **a szociális hátrányok**



csökkentésével, az **oktatási szegregáció** (ld. a pandémiás helyzet alatti távoktatást) **mérséklésével, az egészségi állapot és lakókörnyezet javításával** (ld. szociális városrehabilitációs programok), valamint a **munkaerőpiaci reintegráció felgyorsításával** lenne elérhető.

A helyi társadalom életkörülményeinek javításában alapvető szerepet játszik a **jövedelmi viszonyok alakulása**. A 2008-2012-es pénzügyi válság vége és a Mercedes gyár termelésének beindulása (2012) óta, Kecskeméten az egy főre jutó átlagjövedelem jelentős mértékű (96,1%) növekedését figyelhetjük meg. **A helyi gazdaság erősödésének köszönhető, hogy a versenytársakénál dinamikusabban növekedett az egy főre jutó átlagjövedelem**, így Kecskemét a megyei jogú városok rangsorában a 2012-es 15. helyről a 7. helyre tudott előrelépni, az 1.78 millió Ft-os értékével (50. ábra).

50. ábra: Egy főre jutó átlagjövedelem a megyei jogú városokban 2019-ben



Forrás: TEIR 2019.

A munkahelyek számának növekedéséből is adódóan **az adófizetők száma a 2012-es 51.785 főről 2019-re 57.470 főre emelkedett**. Kedvezően alakult **az egy adófizetőre jutó jövedelem is, amely a vizsgált időszakban 74,5%-os növekedést mutatott**, így 2019-ben a 3.42 millió Ft-os érték, a megyei jogú városok sorában az 5. legmagasabb átlagjövedelmet jelentette. Jellemző az országon belüli jövedelmi különbségekre, hogy amíg **az egy adófizetőre jutó kecskeméti jövedelem 138 ezer Ft-tal meghaladta a megyei jogú városok átlagát**, addig



városunkban elérhető adófizetői átlagjövedelem, mintegy 422 ezer Ft-tal maradt el az első helyen található győri és 417 ezer Ft-tal a második helyen álló székesfehérvári átlagjövedelmektől.

Még érdekesebb képet kapunk a város jövedelmi helyzetéről, ha az SZJA adóalapot képező belföldi jövedelmet vizsgáljuk az éves összevont adóalapba tartozó különböző jövedelmi sávokon 2012 és 2019 között (20. táblázat).

20. táblázat: SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem a kiválasztott jövedelmi sávokon

2012			2019		
Jövedelmi sávok (Ft)	A jövedelmi sávba tartozó adófizetők száma (fő)	SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem, az éves összevont adóalapba tartozó jövedelmi sávon (Ft)	Jövedelmi sávok (Ft)	A jövedelmi sávba tartozó adófizetők száma (fő)	SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem, az éves összevont adóalapba tartozó jövedelmi sávon (Ft)
0-300.000	7.517	714.519.139	0-300.000	7.469	597.491.965
300.001-600.000	3.641	1.643.080.443	300.001-600.000	2.779	1.260.345.951
600.001-800.000	2.619	1.822.660.895	600.001-800.000	1.349	941.885.399
800.001-1.000.000	2.234	2.016.482.811	800.001-1.000.000	1.619	1.455.234.467
1.000.001-1.200.000	3.446	3.821.680.176	1.000.001-1.200.000	1.619	1.806.546.844
1.200.001-1.500.000	7.154	9.590.319.093	1.200.001-1.500.000	1.820	2.454.880.400
5.000.001-10.000.000	2.409	15.961.889.568	5.000.001-10.000.000	9.843	65.606.177.250
10.000.001-20.000.000	443	5.784.610.056	10.000.001-20.000.000	1.884	24.349.121.328
20.000.001-X	125	3.695.744.239	20.000.001-X	322	10.296.380.290

Forrás: TEIR, 2020

Különösen a szélső jövedelmi sávok (0-1.500.000 Ft, valamint az 5 millió Ft feletti adózott jövedelmek) kapcsán figyelhetők meg elemzésre érdemes változások. 2012-ben a 0-300.000 Ft-os jövedelmi sávba 7.517 fő tartozott. Mélyebb társadalmi problémákat feltételez, hogy az elmúlt 7 évben, a jelzett a jövedelmi sávba tartozó társadalmi csoport, nem tudott kitörni a – jövedelme alapján feltételezhető – mélyszegénységéből (2019-ben: 7.469 fő). Nem sokkal jobb a 300.001-600.000 Ft-os éves jövedelmi sávba tartozó emberek helyzete sem, akiknek száma ugyan majd 1.000 fővel csökkenni tudott, de a 2019-es számuk még így is magas (2.779 fő) volt. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy **a jelzett több mint 10.000 kecskeméti adófizetőnek a jövedelmi helyzete az elmúlt években gyakorlatilag nem változott, így a létminimum alatt élnek.** A jelzett adófizetői réteg jövedelmi és társadalmi integrációja kiemelt feladatként jelentkezhet a jövőben.



A másik oldalról viszont örvendetes, hogy **jelentős mértékben** (több mint 9.000 fővel) **növekedett az 5 millió Ft feletti jövedelmi sávokba tartozó adófizetők száma**, az általuk biztosított SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem pedig több mint ötszörösére duzzadt a 2012 és 2019 között. **A város gazdasági erősödése és a bővülő jövedelem azonban tovább szélesítette a legalacsonyabb és legmagasabb jövedelmi osztályokba tartozó társadalmi csoportok közötti életszínvonalbeli különbségeket.** Az egy főre jutó éves átlagos jövedelmek tekintetében az 1.500.000 Ft alatti és az 5 millió Ft feletti összjövedelmek tekintetében a 2012-es 11,6-szeres különbség 2019-ben már 16,27-szoros különbséget mutatott.

A jövedelmi olló nyílása, számos problémát (pl. szegregációs folyamatok erősödése, mély- és gyermekszegénység tartóssá válása, növekvő igény a szociális ellátásokra, bűnözés és deviáns viselkedési formák erősödése) generálhat a jövőben. Emellett egyes (alacsonyabb presztizsű és kevésbé jól fizető) munkakörök esetében munkaerőhiány alakulhat ki Kecskeméten, mint ahogyan a hiányszakmák kapcsán a város munkaadói erősödő bérversenyre is számíthatnak. Ez utóbbi folyamat érzékenyen érintheti az önkormányzatot is, hiszen a bérversenyt nem csak a városi munkaadók – ezen belül is az önkormányzati és piaci szegmens – között jelenik meg, hanem országos szinten is, így a jól képzett szakemberekért, vagy a hiányszakmákban dolgozókért az ország más – magasabb jövedelmi szinttel rendelkező – településeiről is bejelentkezhetnek, amely tovább mélyítheti a város demográfiai, illetve munkaerőpiaci kihívásait.

Humán infrastruktúra állapota, intézményi ellátottság

A kecskeméti intézményhálózat az elmúlt évtizedek fejlesztéseinek köszönhetően kiterjedt és sokelemű. **Az egészségügyi, szociális, közművelődési és kulturális, oktatási, kutatás-fejlesztési, sport és rekreációs, közigazgatási, valamint kereskedelmi és szolgáltatási intézményhálózat megléte, minőségi kiépítettsége és harmonikus fejlesztése a növekvő városverseny miatt jelentősen felértékelődött.**

A városi közintézmények szerepe ma már jelentősen túllépett azon, hogy pusztán csak egy ellátottsági mutatóként, a város fejlettségét meghatározó mennyiségi követelményként, vagy éppen az önkormányzati (kötelező és önként vállalt) feladatok ellátását szolgáló infrastrukturális egységként tekintsünk rá. **Szerepük a jóléti társadalmakban a város élhetőségének, közösségformáló szerepének, valamint versenyképességének fontos, s egyre inkább felértékelődő eleme.** Az intézményi és közszolgáltatási ellátottság, illetve annak minősége, ma már meghatározó nem csak a befektetők körében, hanem az új lakókörnyezetet kereső családok, munkavállalók, vagy tanulmányukat indító diákok döntéseiben is, így **jelentős hatással van a humán infrastruktúra állapotára is.**

Az egyre erősödő városverseny és a társadalom változó igényei Kecskeméten is rávilágítottak arra, hogy **az intézményhálózat bővítése, minőségi fejlesztése** nem csak egy elvárt társadalmi,



politikai igény – amely jelentős anyagi áldozatokat, s feladat ellátási többletet követel a fenntartó önkormányzat, illetve állam részéről – hanem sokkal inkább **város-, és társadalomfejlesztési potenciál**. Ezek kialakítása, megfelelő üzemeltetése és szakmai irányítása nem csak a szolgáltatási színvonal emelését, de az intézményhálózatban folyó szakmai munka minőségét, s azon keresztül a humán infrastruktúra fejlettségét is befolyásolhatja, ami hatással lehet az adott intézmények (pl. oktatási, egészségügyi, vagy éppen kulturális) ismertségének és elismertségének növelésére, a hatásrendszereken keresztül pedig a város funkcionális szerepkörének kiterjesztésére is.

Kulturális intézmények

Az elmúlt évtizedek kitartó munkájának köszönhetően a város kulturális intézményei közül nem egy országos hírű és szakmailag elismertté vált. Ezek közül ki kell emelni a több díjjal is kitüntetett Bács-Kiskun Megyei Katona József Könyvtárat, továbbá a Hírös Agóra Kulturális és Ifjúsági Központot, a Ráday Múzeumot, a Bozsó Gyűjteményt, Kecskeméti Katona József Múzeum Cifrapalota Kiállítóhelyét, a Kecskeméti Katona József Nemzeti Színházat, vagy a városi színház üde színpontját jelentő, s a fiatalabb korosztályokat megszólító Ciróka Bábszínházat.

Ezek az intézmények aktív szerepet vállalnak a kecskeméti hagyományok ápolásában, kulturális arculatának formálásában, vagy éppen a helyi közösség identitásának erősítésében. Az elkötelezett és kiváló szakembereknek köszönhetően, Kecskemét ma már **országos jelentőségű bemutatóhelyekkel** és kiállításokkal is rendelkezik, mint például a Magyar Fotográfiai Múzeum, a Magyar Naiv Művészek Múzeuma és a Szókraténusz Játékmúzeum. **Művészeti alkotóműhelyei** (Nemzetközi Kerámiastúdió, a Nemzetközi Zománcművészeti Alkotóműhely, illetve a magyar animáció egyik vezető műhelyeként számontartott Kecskemétfilm Kft.) pedig már az országhatáron kívül is ismertek, elismertek. Ugyanez mondható el a Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézete tevékenységéről, melynek mestertanfolyamai, szemináriumai és koncertjei méltán világhíresek.

A közoktatási intézményi hálózat

Az elmúlt szűk egy évtizedben jelentős volt az előrelépés a **nevelési, közoktatási és felsőoktatási intézményhálózat** fejlesztése területén is. A jelentkező társadalmi igényeket lekövetve, formálódott a város óvodai és közoktatási intézményhálózata. A kecskeméti **óvodai feladatellátási helyek** száma a 2012 óta 18 egységgel gyarapodott, ahol a férőhelyek száma 199 fővel bővült. Így jelenleg 52 feladatellátási hely, 178 csoportjának, 4.319 férőhelyén 93,1%-os kihasználtság mellett látják el a szakemberek a nevelési feladatokat.

Az általános iskolai intézményhálózat 17 intézmény 44 telephelyét foglalja magába, ahova 9.585 tanuló jár. Érdemes kiemelni, hogy bár a tanulók száma jelentős hullámzást mutatott az elmúlt 7-8 évben (2012-ben 9.107 fő, 2018-ban 9.713 fő), de a tanulósám a más településről



bejáró diákok lassan növekvő számának köszönhetően stabilizálódni látszik. Kecskemét erősödő oktatási szerepkörére utalhat az a tény is, hogy – a térségben csökkenő gyerekszám ellenére – a különböző magán (pl. Mercedes) és felekezeti (katolikus, piarista, református) intézményeknek köszönhetően napjainkban több mint 100 településről bejárók száma emelkedő tendenciát mutat (2006-ban 693 fő, 2012-ben 850 fő, 2019-ben több mint 1.000 fő).

A középfokú oktatási feladatokat 2019-ben 12 gimnáziumi, 7 szakgimnáziumi és 3 szakközépiskolai, továbbá 9 szakiskolai intézmény látott el Kecskeméten. Nappali tagozaton gimnáziumban 3.225 fő, szakgimnáziumban és szakközépiskolába 4.834 fő, míg szakiskolában 132 fő tanult 2019-ben. A város egyre erősödő középiskolai szerepkörét jól mutatja, hogy az 1000 lakosra jutó nappali tagozatos középiskolai tanulók számát (74,21 fő) tekintve Kecskemét a megyei jogú városok rangsorában a korábbi pozíciójához (1999-ben 17. helyezés) 8 helyet tudott javítani napjainkra. A más településekről bejáró középiskolások aránya közelít a 35%-hoz (2.853 fő), melyek közül a város 7 db középiskolai kollégiumában, 2019-ben 926 középiskolás és 15 fő szakiskolai tanuló részesült elhelyezésben.

A kecskeméti középfokú oktatási intézmények iránt mutatkozó növekvő érdeklődés nagymértékben köszönhető a – munkaerőpiac jelzéseit figyelembe vevő – képzési kínálat modernizációjának (pl. duális képzési formák, technikai végzettség szerzésének lehetősége mintegy 40 szakterületen, hiányszakmák képzéseinek indítása). **A középfokú oktatási hálózaton belül Kecskemét nagy figyelmet fordított a képzés-átképzés, valamint felnőttképzés rendszerének fejlesztésére, a képzés minőségének és tárgyi feltételeinek javítására,** valamint a munkaerőpiaci igényeknek megfelelő képzések kialakítására is.

Talán a legmarkánsabb változások a város **felsőoktatási intézményrendszerében** következtek be az elmúlt bő egy évtizedben. A jelentős infrastrukturális („Tudósház” létrehozása, a GAMF Kar új infoterének és hegesztőműhelyének, a Tanítóképző Főiskolai Kar Természettudományi Központjának, valamint a Kertészeti Főiskolai Kar Környezetvédelmi és Kertészeti Élelmiszeralapanyag-vizsgáló Laboratóriumának kialakítása, Járműmérnöki Intézet felépítése, korszerű gépek beszerzése, valamint a teljes informatikai hálózat modernizációja) és szakmai és humánerőforrás fejlesztések (Járműipari Technológiai Transzfer Iroda, Környezetbarát Technológiák Tudásközpontja) eredményeképpen, látványosan javultak a felsőoktatás szakmai és infrastrukturális feltételei, bővültek az intézmény szakmai és tudományos kapcsolatai. 2012 óta lehetőség van az intézményben **duális képzési rendszerben** is folytatni a tanulmányokat, ami azt jelenti, hogy a hagyományos felsőoktatási képzési rendszertől eltérő, gyakorlatorientált képzésen (a képzési időnek közel a felében az egyetemi karokon kívül a szerződött partnereknél zajlik.) vehetnek részt a hallgatók.

A város 2012-től megfigyelhető domináns gazdasági fejlődése igényelte a felsőoktatási kapacitások bővítését, illetve oktatási kínálatának szélesítését, s minőségének fejlesztését. Ennek a folyamatnak a részeként indították el (2015 júniusában) a közzgazdasági campus



kialakítását, melynek helyszínéül a volt Bács-Kiskun Megyei Kórház Izsáki úti telephelyét határozták meg². Alig egy évvel később, 2016. július 1-jén a kecskeméti felsőoktatás újabb mérföldkőhöz érkezett. A Kecskeméti Főiskola és a Szolnoki Főiskola egyesülésével létrejött egy új, 4 karral működő, s immár alkalmazott tudományok egyetemként funkcionáló intézmény, amely 2017. augusztus 1-étől *Neumann János Egyetem* nevet viseli. Neumann János Egyetem – a munkaerőpiaci igények minél teljesebb körű kielégítése érdekében – új szakirányokat (gépészmérnöki, járműmérnöki, logisztikai mérnöki, vidékfejlesztési agrármérnöki, környezetgazdálkodási agrármérnöki) vezetett be, melyekkel együtt **jelenleg a három karon** (Gazdaságtudományi, GAMF Műszaki és Informatikai, Kertészeti és Vidékfejlesztési) összesen **15 alapszak és 5 mesterszak** (Nemzetközi gazdaság és gazdálkodás, MBA, Gépészmérnöki, Kertészmérnöki, Vidékfejlesztési agrármérnöki) **közül választhatnak az NJE-re jelentkező hallgatók. Lehetőség van az egyetemen duális képzési rendszerben is folytatni a tanulmányokat**, ahol a hallgatók napjainkban 13 alapszak és egy mesterképzés (gépészmérnöki) közül választhatnak.

A város felsőfokú oktatási hálózatának és kínálatának változásai napjainkban is folyamatosak. A Neumann János Egyetem (NJE) 2020-as szervezeti átalakításának eredményeként, ismét megtalálhatók a *Károli Gáspár Református Egyetem* (KGRE) képzései a városban. Az átalakítás eredményeként az NJE Pedagógusképző Kara 2020. július 31. napján átkerült Károli Gáspár Református Egyetem szervezeti rendszerébe. A változások következtében újabb kar és képzési formák jelennek meg hamarosan Kecskemét felsőoktatási struktúrájában. A KGRE összesen hét szakot indít Kecskeméten 2021 szeptemberétől. Új karként jelenik meg a városban a Szociális és Egészségtudományi Kar, és visszatér Kecskemétre a nagy múltú jogászképzés, a KGRE Állam- és Jogtudományi Karának köszönhetően. A Szociális és Egészségtudományi Kar keretében szociális munka, valamint szociálpedagógia alapképzést hirdetnek levelező munkarendben. Az Állam- és Jogtudományi Kar keretében pedig jogi felsőoktatási szakképzést és jogász osztatlan képzést indítanak 2021 szeptemberétől szintén levelező munkarendben. A Pedagógus Kar 2021-es kínálatában a megyeszékhelyen csecsemő- és kisgyermeknevelő, valamint óvodapedagógus szak lesz elérhető nappali képzésben. Emellett levelező rendszerben ugyanezekre a szakokra, valamint közösség-szervezés szakra lehet majd jelentkezni.

A felsorolt képzési kínálat mellett a városban működik a *Szegedi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kar Repülő- és Űrorvosi Tanszéke*, a *Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem - Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézete*. A kecskeméti oktatási telephely 2005. január 1. óta biztosít külföldi és hazai hallgatóknak felsőfokú zenepedagógiai képzéseket. A város felsőfokú képzési kínálatát színesítik a *Tomori Pál Főiskola* kihelyezett gazdaságtudományi képzései is,

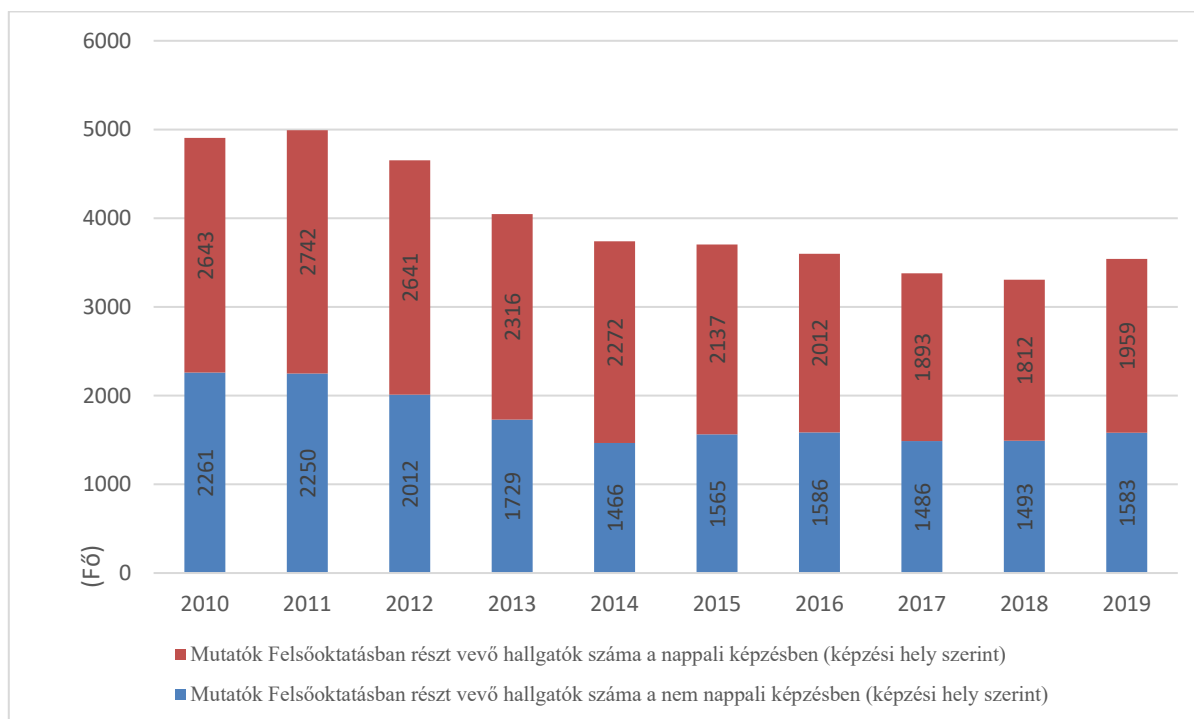
² Az egyetem a „Nyugati-kapu” fejlesztési övezetében 5,5 hektáros területen, több ütemben mintegy 30 ezer négyzetméteren öt épület (oktatási, igazgatási-adminisztrációs, könyvtár, kollégium és kulturális központ) felépítését tervezi. Az egyetemi CAMPUS I. ütemének kivitelezési és kiviteli tervezési feladatai 2017 februárjában indultak el. A munka keretében 2019 szeptemberére elkészült az oktatási épület, illetve az igazgatási-adminisztrációs épület alapozása.



ahol gazdálkodás és menedzsment, pénzügy és számvitel, valamint nemzetközi gazdálkodás alapszakokon lehet tanulmányokat folytatni, költségtérítéssel formában.

Bár az elmúlt évtizedben jellemzően csökkent a városi felsőfokú oktatási intézményekbe járó hallgatók száma (51. ábra), a megvalósított szervezeti átalakításoknak köszönhetően, **a város érdekelt a hallgatói létszám legalább megduplázásában az évtized végéig.** A kitűzött célok eléréséhez elengedhetetlen lenne egy inspiráló városi egyetemi közeg és hangulat kialakítása, az oktatási és tudományos teljesítmény fokozása, a minősített oktatók számának emelése, valamint új kari- és szakakkreditációk előkészítése. Emellett szükség mutatkozik – állami segítséggel – új egyetemi tudásközpontok városi letelepítésére, továbbá a gazdaság és az egyetemi szféra kutatási és innovációs kapcsolatainak szélesítésére, erősítésére és elmélyítésére.

51. ábra: A kecskeméti felsőfokú oktatási intézménybe járó hallgatók létszámának változása



Forrás: KSH Területi statisztika 2020.

Az egészségügyi intézmény-hálózat

Az egészségügyi alapellátás biztosítása során Kecskemét mindenben igyekszik megfelelni a kor követelményeinek. Az egészségügyi alapellátó hálózat kapacitását úgy méretezték, hogy nem csak a város, de a környező térség lakosságának igényeit is ki tudja elégíteni. Az önkormányzat az egészségügyi alapellátást 37 feladatellátási helyen biztosítja (21 felnőtt házi orvosi és 16 házi gyermekorvosi feladatellátási hely, melyek közül 10 olyan feladatellátási hely található a városban, ahol egyszerre vehető igénybe felnőtt házi orvosi és házi gyermekorvosi ellátás). A házi orvosi, és a házi gyermekorvosi rendelők – a közszolgáltatások egyenlő területi elérhetőségének érdekében – térben egyenletesen elosztva, a jelentősebb



lakónépességgel rendelkező városrészekbe (valamint a közigazgatási területhez tartozó szatellit települések közül Hetényegyházára, Kadafalvára és Katonatelepre) települtek. A városban a házi orvosok száma 2019-ben 47 fő volt, ez 3 fővel kevesebb, mint 2011-ben regisztrált érték, a házi gyermekorvosok száma (20 fő) ez 2 fővel kevesebb 2011-hez képest. Komoly kihívást jelenthet a jövőben, hogy a praxissal rendelkező 47 felnőtt háziorvosból 21 fő, míg a 20 házi gyermekorvosból 10 orvos töltötte már be a rá irányadó nyugdíjkorhatárt, így **a házi orvosok pótlása az elsődleges megoldandó feladatok közé kell, hogy tartozzon a jövőben.**

A megyeszékhelyen 18 fogorvosi körzet és rendelő található. A 18 fogorvosból 2 nyugdíjas korú, így a megfelelő pótlás az alapellátás zavartalan biztosítása érdekében ezen a területen is fontos. **Kecskemét 2019-ben 35 gyógyszerházzal és 2 főorvosházzal rendelkezik,** a településen 10.000 főre átlagosan 3,35 gyógyszerházzal jutott, ami lényegesen kedvezőbb ellátottsági szintet mutat az országos 3,07-es értéknél.

A megyeszékhely **szakorvosi rendelőintézetei,** valamint a megyei kórház és a repülőkórház szakambulanciái 130 szakellátási formával nemcsak a város, hanem tágabb környezetének (kecskeméti telephelyek 24 település (2019: 196.673 fő) teljes körű területi illetékességű ellátásáért felel) igényeit is kiszolgálja. A járóbeteg szakellátást 2019-ben 1,62 millióan vették igénybe.

Kecskemét a **fekvőbeteg ellátásban** is kiemelkedő szerepet tölt be a megyében. A város két kórházában (Bács-Kiskun Megyei Kórház, MH Kecskeméti Repülőkórház) 2019-ben 33 fekvőbeteg osztálya 1.785 működő ágyon folytatott gyógyító munkát. A megyei kórház szerepét jól mutatja, hogy illetékessége több mint 60 megyei településre terjed ki, így mintegy 500.000 ember ellátásáért felelős. A növekvő térségi szerepkörből adódó feladatok (a kardiológia, a belgyógyászat és a szájsebészet területén megyei, míg az ortopédia, onkoradiológia és plasmapheresis terén regionális hatókörű feladatokat lát el) szükségessé tették az intézmény folyamatos fejlesztését. Az elmúlt bő hét év a folyamatos fejlesztések jegyében telt el (bővült az onkoradiológiai központ, új helyre költözhetett a Bőr- és Nemibeteg Gondozó, új Gastroenterológiai Központot alakítottak ki). 2014-ben megnyitotta kapuit a Kecskeméti Gyógyintézeti Központ Az új, több mint 15.000 m²-es komplexumba létrejött egy új szív és érrendszeri diagnosztikai és terápiás centrum, fejlesztették onkoradiológiai részleget, a teljes diagnosztikai és telemedicina rendszert. Majd 2014-től tovább fejlődhetett a komplex onkológiai betegellátás is. Emellett végig kísérték az időszakot különböző szakmai és szervezeti fejlesztések is. Ezek közül a legfontosabb a 2013-as szervezeti átalakítás volt, melynek keretében összevonták a kecskeméti Megyei Kórházat, a Kiskunfélegyházi Városi Kórházat és Rendelőintézetet, valamint a Kalocsai Szent Kereszt Kórházat, az integrációs folyamat részeként egy közel 3 milliárd Ft értékű fejlesztés is megvalósulhatott, amely épület- és laborkorszerűsítéseket, orvos-szakmai technológiai fejlesztéseket és eszközbeszerzéseket érintett.



A fejlesztések lendülete napjainkra sem állt le, hiszen elindult 2020-ban az egynapos sebészetnek helyet adó és a gyermekpszichiátria épületének kivitelezése, valamint elkezdődött a 80 fős nővérszálló építése is. Figyelembe véve a Kecskeméti Megyei Kórház napi 6.000-7.000 fős betegforgalmát, szükséges a Nyíri úti telephely megfelelő forgalmának és parkolási igényeinek kielégítése is, melynek keretében új körforgalom és hozzá kapcsolódóan egy parkolóház (385 fedett- és további 32 külszíni parkoló) építése is megkezdődött. ***A jövőben az egészségügyi ellátás kapcsán a legfőbb feladatként a gyógyító tevékenység minőségi színvonalának növelése, az intézmény hatékony működésének biztosítása és a kialakult orvos és ápolóhiány mérséklése fogalmazható meg városi szinten.***

A szociális ellátóhálózat

Kecskemét a **szociális ellátás intézményi rendszerén keresztül széleskörű kapcsolati rendszert működtet**, ennek keretében **szociális alapszolgáltatásokat** (étkeztetés, házi segítségnyújtás, jelzőrendszeres házi segítségnyújtás, családsegítés, támogató szolgálat, nappali ellátást nyújtó létesítmények, népkonyhai étkeztetés, hajléktalan ellátás), **szakosított ellátásokat** (pl. idősök átmeneti elhelyezése, hajléktalanok éjjeli menedékhelye, illetve átmeneti szállása, hajléktalanok otthona, valamint rehabilitációs intézménye, ápolást-gondozást nyújtó intézményi szolgáltatások, fogyatékosok otthona) és **gyermekjóléti alapellátásokat** (család- és gyermekjóléti szolgálat, család- és gyermekjóléti központ, gyermekek napközbeni ellátása, gyermekek átmeneti gondozása) **egyaránt biztosít a város és térsége lakosságának**. Az önkormányzat feladatellátását a saját intézményein kívül, több mint egy tucat külső szervezet is segíti, összességében mintegy 70 telephelyen.

Kecskemét a **szociális alapszolgáltatásokat** az önkormányzat fenntartásában integrált intézményként működő **Egészségügyi és Szociális Intézmények Igazgatósága (ESZII)**, az **Őszirozsa Időskorúak Gondozóháza** keretében, valamint – ellátási szerződések, illetve megállapodások alapján – külső szakmai szervezetek (**Humán-Rehab Közhasznú Egyesület** [40 férőhelyen biztosítja a fogyatékkal élő személyek nappali ellátását], **Római Katolikus Főplébánia** [pszichiátriai és szenvedélybetegek nappali és közösségi ellátása, szenvedélybetegek alacsonyküszöbű ellátása], **Magyar Máltai Szeretetszolgálat** [népkonyhai étkeztetés, családok átmeneti otthona, éjjeli menedékhely, nappali melegedő biztosítása, hajléktalanok otthona, hajléktalanok rehabilitációs otthona, utcai szociális munka], **SOS-Gyermekfalu Magyarországi Alapítványa** [helyettes szülői ellátás, gyermekek átmeneti otthona]) bevonásával látja el.

A **szakosított ellátások** területén, az Időskorúak átmeneti elhelyezését biztosító szolgáltatást két önkormányzati intézmény is nyújt 28 férőhelyen. A hajléktalanok éjjeli menedékhelyét (39 férőhely) és hajléktalanok átmeneti szállását (13 férőhely) szolgáltatási szerződés keretében a Magyar Máltai Szeretetszolgálat biztosítja. **Ápolást-gondozást** 4 intézmény (Margaréta Otthon [240 férőhely], Hetényi Idősök Otthona [25 férőhely], Platán Otthon [idősök otthona 120



férőhely, fogyatékosok otthona 100 férőhely], Hajléktalanok Otthona [28 férőhely]) biztosít Kecskeméten összesen több mint 513 férőhellyel. A város rendelkezik egy *rehabilitációs intézménnyel* is (hajléktalan személyek rehabilitációs intézménye), melyet a Magyar Máltai Szeretetszolgálat tart fenn 21 férőhellyel.

A **gyermekjóléti alapellátások** körébe tartozik a **bölcsődei alapellátás**, ahol 8 önkormányzati feladatellátási helyen, 782 férőhelyen 795 gyermeket gondoztak 2019-ben. A bölcsődei ellátási igény növekedését jól mutatja, hogy a teljes telítettséggel dolgozó önkormányzati bölcsődéken kívül még egy vállalati (Mercedes, 28 férőhely) és egy felekezeti („Silencio” Hitközség, 48 férőhely) bölcsőde, valamint 19 önálló családi bölcsőde keretében, 121 engedélyezett férőhely található, amely teljes mértékben kihasználja a rendelkezésre álló engedélyezett kapacitásokat, így a város bölcsődéibe, illetve családi bölcsődéibe beiratott gyermekek száma megközelítette az 1000 főt 2019-ben. Az önkormányzati intézmények beiratkozási adataiból (2019/2020-as gondozási évben 803 fő) is jól látható, hogy az eddig már megvalósított fejlesztések ellenére, jelentős társadalmi igény mutatkozik a városban a bölcsődei szolgáltatások iránt. A jövőbeli intézményi kapacitások fejlesztése hozzájárulhat a családok életminőségének javításához, a szülők munkavállalási esélyeinek növeléséhez, így közvetett módon a helyi és térségi foglalkoztatás szintjének emeléséhez, valamint a munkaerőpiacra történő belépés, illetve gyors visszatérés támogatásához.

Az egyéb család- és gyermekjóléti szolgáltatási feladatokat Kecskeméten az ESZII működteti a Család- és Gyermekjóléti Központon keresztül, ahol a **családsegítés és a gyermekjóléti szolgáltatás** integráltan működik. A központnak kell ellátnia járási szinten a hatósági és a vonatkozó jogszabályban meghatározott speciális szolgáltatásokat is. Nem hatósági jellegű járási feladatkör az **óvodai és iskolai szociális segítő tevékenység** is, amely 2018. szeptemberétől kötelező feladatként jelent meg az önkormányzat szolgáltatási tevékenységei között. Ennek keretében Kecskemét járás területén hozzávetőlegesen 25.000 gyermek szociális segítő tevékenységét kell ellátnia a központnak. Ez a humán erőforrás biztosítása szempontjából jelentős kihívást jelent Kecskemét számára.

A **gyermekek átmeneti gondozása** a Magyar Máltai Szeretetszolgálat 21 férőhelyes családok átmeneti otthonában történik. Ezen kívül az SOS-Gyermekfalu Magyarországi Alapítványa 5 főnek biztosít helyettes szülői ellátást, továbbá 2015. év júliusától kezdte meg az SOS-Gyermekfalu Magyarországi Alapítványa a 12 férőhelyes gyermekek átmeneti otthona működtetését.

A fentebb bemutatottakból is jól látható, hogy a szociális ellátások területén **Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának** – a jogszabályok által meghatározott – **jelentős és költségigényes szociális feladatai, ellátási kötelezettségei vannak, melyek a helyi demográfiai és társadalmi folyamatok, illetve szükségletek változásával folyamatosan módosulhatnak, új fejlesztési igényeket generálva.** A városnak szem előtt kell tartania, hogy a különböző



jogszabályokban nevesített, esélyegyenlőségi szempontból fókuszban levő célcsoportok (pl. gyermekek, idősek, fogyatékosok, nők, romák, mélyszegénységben élők) helyzetét szükséges nyomon követni és a városi társadalmi folyamatokat elemezni, hogy a társadalmi igényeknek megfelelő, hatékony ellátó rendszer és szolgáltatások alakulhassanak ki, ezzel is biztosítva a társadalmi esélyegyenlőség követelményének teljesülését, illetve a szolgáltatásokhoz történő egyenlő hozzáférés elvének biztosítását.

A városi szociális ellátórendszernek az elkövetkező években jelentős kihívásokkal kell megküzdnie, hiszen az ellátórendszer jelentős finanszírozási nehézségekkel küzd. Ebből is adódóan az ellátórendszer épületállománya elavult, egyes szociális intézmények (pl. idősek otthonai, ápolást-gondozást nyújtó intézmények, fogyatékosok otthona) kapacitása (az igénybe vevők és rászorulókat relatíve magas száma miatt) nem kielégítő, tárgyi feltételei hiányosak. Az alacsony fizetések, a szakterület megbecsülése és a rossz munkahelyi körülmények miatt, az ágazat munkaerőproblémákkal, szakemberhiánnyal küzdök, melyet tovább nehezít a magas dolgozói fluktuáció (különösen gyermekjóléti területen) is.

Figyelembe véve a város és térségének demográfiai folyamatait, egyes társadalmi csoportok mentális állapotának romlását, a szociális intézmények kapacitásának kimerülését és finanszírozási gondjait, féltő, hogy folytatódik a rászoruló, hátrányos helyzetben lévő társadalmi csoportok további leszakadása és bizonyos szociális konfliktusok kiéleződése (pl. növekvő jövedelmi különbségek, egyes városrészek leszakadásának folytatódása, drogfogyasztás növekedése, deviáns viselkedések, megélhetési bűnözés erősödése). Az említett problémák – jelentős állami segítség mellett – a szociális ágazat magasabb (szakmai és anyagi) megbecsülésével, tudatos (adat- és elemzés alapú) városi szintű közszolgáltatástervezéssel, a közszolgáltatások hatékonyságának javításával, új közszolgáltatási menedzsment megoldások bevezetésével mérsékelhetők.

Gazdasági folyamatok

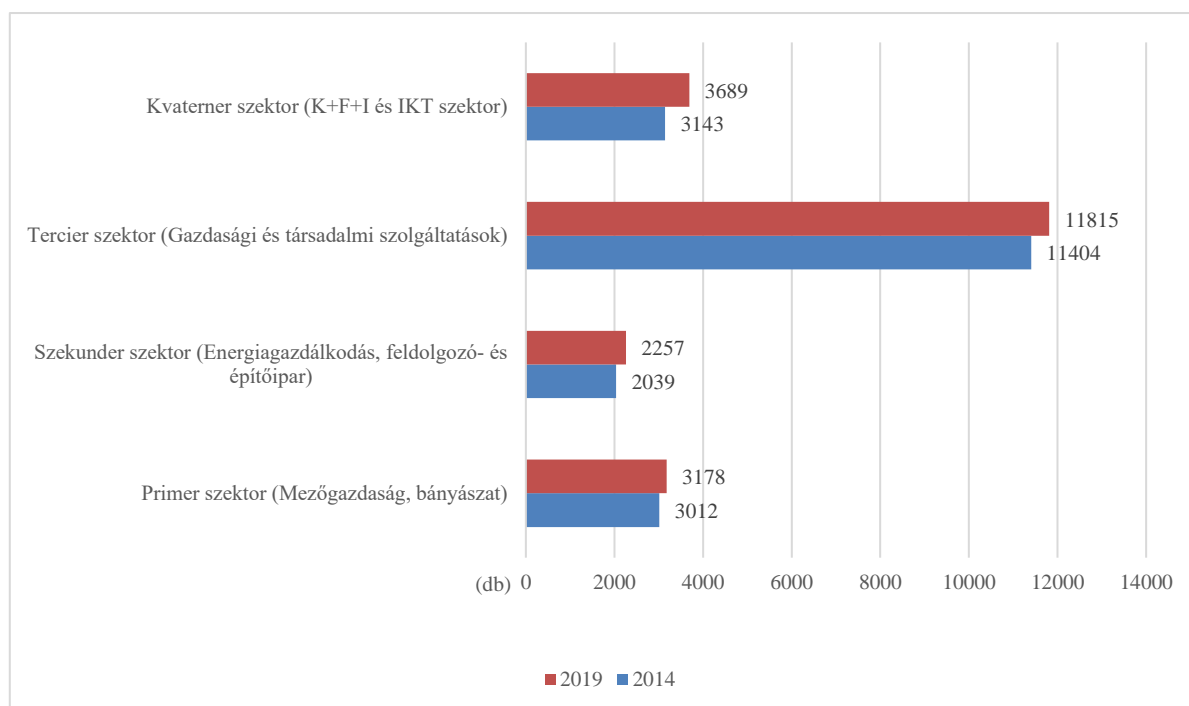
A 2014 és 2019 közötti vizsgált időszakban kedvező gazdasági folyamatok játszódtak le Kecskeméten. A 2010-es évek közepéhez érve, a Mercedes gyár beindulását követő évek kedvező gazdasági környezetét kihasználva, számos vállalat döntött a városba, vagy környezetébe történő betelepülésről (Antolin Hungary Kft., Argus Artur Kft., AXON, Risk Capital Kft., SMP), illetve már a városban meglévő kapacitásainak bővítéséről (Bosal Hungary Kft., Graboplast Zrt., KÉSZ Ipari Gyártó Kft., Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., Ritz Mérőtranszformátor Kft., Univer Product Zrt.). Majd a Daimler AG. 2016. áprilisi 185 milliárd Ft értékű technológia-fejlesztési és karosszériaüzem (99 ezer m²-es üzemcsarnok) építési program, illetve a 2016. július 29-én, a meglévő kecskeméti telephelyen tervezett új – 1 milliárd EUR összegből, az évtized végére megvalósítandó – gyár építésének (melynek megvalósítását később bizonytalan időre elhalasztották) bejelentése hatására, újabb beruházási hullám indult a városban (ABRAZIV Mérnöki Iroda és Gépgyártó Kft., Kecskeméti Konzerv Kft., KITE Zrt., Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., Freudenberg Sealing Technologies Kft., ElringKlinger



Hungary Kft., Flisom Hungary Kft., HILTI). Az említett beruházások mellett, a hazai (pl. Modern Városok Programja 88 milliárd Ft-os keretösszeg) és uniós (pl. a 2014-2020-as uniós költségvetési ciklusban a Széchenyi 2020 Program keretében, összeségében 725 db kecskeméti pályázat részesült több mint 108 milliárd Ft támogatásban) fejlesztési források is hozzájárultak ahhoz, hogy **majd minden gazdasági mutató tekintetében** – nem csak önmagához, de a megyei jogú városokhoz képest is – **előrelépett Kecskemét**.

A vizsgált időszakban növekedett mind a regisztrált (2014-ben: 19.598 db; 2019-ben: 20.939 db), **mind a működő** (2014-ben: 9.233 db; 2018-ban: 10.795 db), **mind az egyéni vállalkozások** (2014-ben: 5.419 db; 2019-ben: 7.120 db) **száma**. Az egyes nemzetgazdasági ágakban regisztrált vállalkozások száma alapján, kiegyenlítettebbé vált a város gazdasági szerkezete, növekedett a magasabb termelési értéket előállító ipari, illetve nagyobb hozzáadott értéket termelő terciér (szolgáltatási) és különösen a kvaterner (K+F+I és IKT) ágazatok súlya (52. ábra).

52. ábra: A kecskeméti gazdaság szektorális megoszlásának változása, a regisztrált vállalkozások száma alapján (2014-2019)



Forrás: KSH Területi statisztika 2020.

Kedvező folyamatként értékelhető, hogy a gazdaságilag stabilabb – nagyobb foglalkoztatotti létszámot és magasabb árbevételt előállító – regisztrált társas vállalkozásokon belül, **a 20 főnél többet foglalkoztató vállalkozások száma minden méretkategóriában növekedett 2014 és 2019 között** (21. táblázat). Figyelemre méltó, hogy a vizsgált időszakban is **emelkedni tudott a 250 főnél több munkavállalót foglalkoztató kecskeméti nagyvállalkozások száma**, ami nem csak a helyi iparüzési adó befizetés szempontjából meghatározó, hanem a munkahelyek stabilitása és a magasabb munkavállalói bérek biztosítása oldaláról is.



A foglalkoztatotti létszám változásáról az OPTEN adatbázisa alapján alkothatunk képet. A város gazdasági fejlődését jól mutatja, hogy **a kecskeméti székhelyű működő vállalkozások által foglalkoztatottak létszáma 2012 és 2019 között jelentős mértékben (17%-kal, mintegy 5.500 fővel) növekedett.** Ez a szám azonban nem tartalmazza még annak a több mint 1.400 nagyobb vállalkozás munkavállalói adatait, melyek székhelye más településeken található, de telephellyel, illetve fióktelephellyel rendelkeznek Kecskeméten.

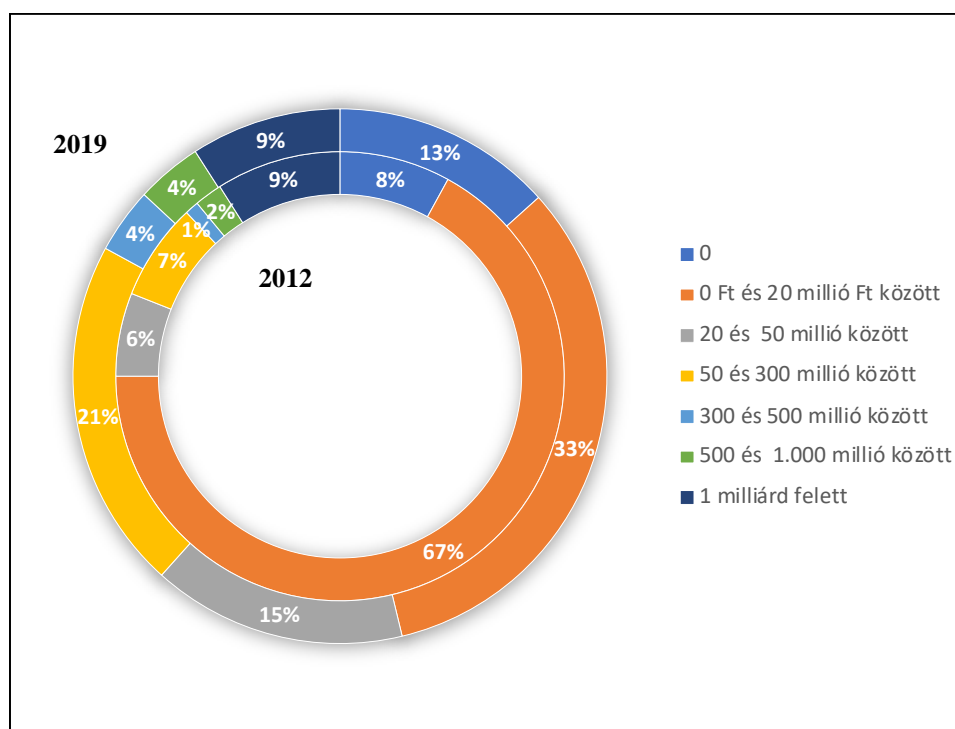
21. táblázat: A kecskeméti regisztrált társas vállalkozások számának változása a méretkategóriák szerint 2014 és 2019 között

Év	0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	1-9 fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	10-19 fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	20-49 fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	50-249 fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	250-499 fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)	500 és több fős regisztrált társas vállalkozások száma (db)
2014	2054	4777	290	144	66	5	11
2019	1839	4075	269	164	73	9	12

Forrás: KSH Területi statisztika 2020.

A kecskeméti székhelyű működő vállalkozások nettó árbevételének összetétele alapján, a városi gazdaság szerkezete 2012-ben még a **20 millió Ft-nál kevesebb árbevételű cégek dominanciáját mutatta** (53. ábra).

53. ábra: A kecskeméti székhelyű működő vállalkozások megoszlása árbevétel-kategóriánként (2012 és 2019)



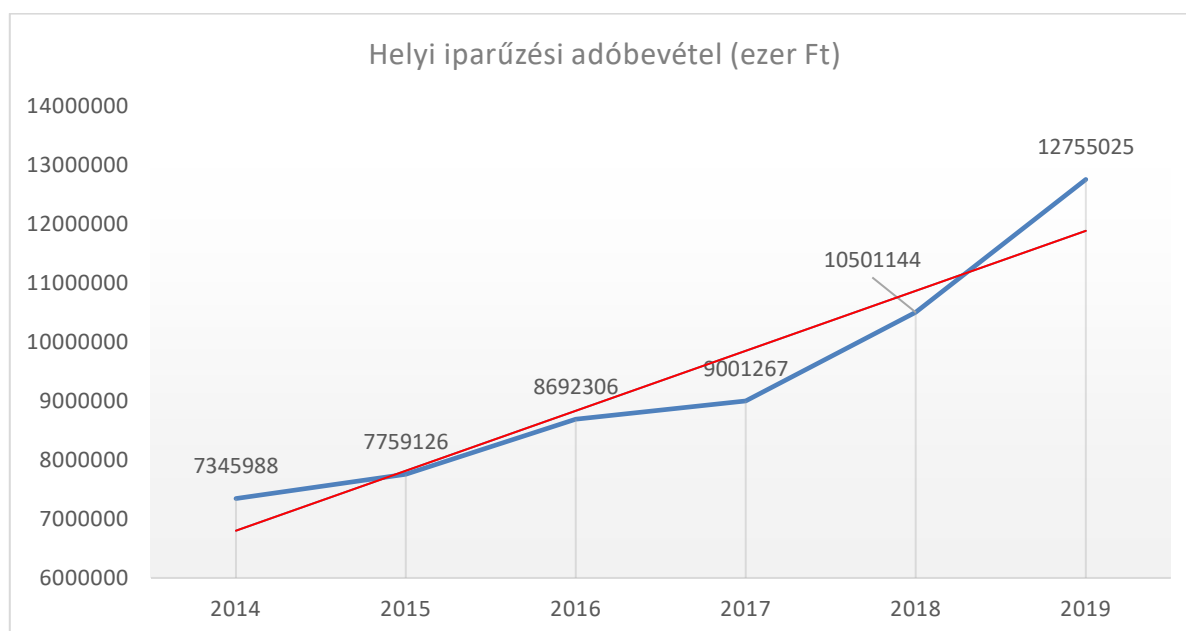
Forrás: Opten Kft. 2020.



Ezek a cégek tették ki az összes működő vállalkozás 67%-át, míg a tőkeerősebb, 300 millió Ft-nál nagyobb árbevételű cégek aránya együttesen is alig haladta meg a 12%-ot, ezen belül a vállalkozások 9%-a (114 db vállalkozás) rendelkezett csak 1 milliárd Ft-ot meghaladó árbevétellel. A városba betelepülő nagyobb cégek hatására – s az általános gazdasági fejlődésnek köszönhetően – 2019-ig a működő vállalkozások árbevételi szerkezete jelentős változáson ment át, ekkor már egy kiegyensúlyozottabb árbevételi struktúrát figyelhettünk meg. Bár a „nullás” árbevételű vállalkozások aránya növekedett, de az összes vállalkozás 1/3-ára esett vissza a 20 millió Ft-nál kevesebb árbevételt produkáló cégek aránya. Ugyanakkor jelentősen emelkedett a magasabb árbevétellel rendelkező cégek aránya és száma. Jellemző folyamat, hogy az 1 milliárd Ft-ot meghaladó nettó árbevételű vállalkozások száma majdnem meg ötszöröződött (511 db vállalkozás) a vizsgált időszakban.

A vállalkozások árbevételének gyarapodásával párhuzamosan, növekedett a város vállalatainak bruttó hozzáadott érték termelése is, amely 2014 és 2018 között mintegy 51%-os bővülés mellett, 430 milliárd Ft-nyi értéket mutatott. Kecskemét gazdasági teljesítményének növekedését jól szemlélteti, hogy **2014 és 2019 között 73,6%-kal növekedett a helyi iparűzési bevétel** (54. ábra), amely 2019-ben meghaladta a 12,7 milliárd Ft-ot (a megyei jogú városok sorában ez a 4. legmagasabb érték).

54. ábra: A kecskeméti helyi iparűzési adóbevétel alakulása (2014-2019)



Adatok forrása: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának zárszámadásai, 2014-2020

A vizsgált időszak alapvetően imponáló gazdasági mutatói ellenére, a SARS-CoV-2 koronavírus járványhelyzet hatására kialakult **gazdasági válság is rávilágított a kecskeméti gazdaság alapvető problémáira**. Ezek közül az egyik, a **tőkeszegény** – a gazdaság változásainak kitett, alacsony innovációs hajlandóságot mutató – **mikrovállalkozások**



dominanciája. A másik, a város belső gazdasági szerkezetének (árbevétel alapú) aránytalansága, a feldolgozóipar, s azon belül is a járműipari túlsúlya.

A vállalkozások mérete alapján megállapítható, hogy a **KKV szektorba tartozó mikrovállalkozások** (10 fő alatti foglalkoztatotti létszám) **képzik a város vállalkozásainak közel 99,7%-át.** Méretük és alacsony tőkeellátottságuk ellenére, a **mikrovállalkozások helyi gazdaságban betöltött szerepe mégis meghatározó, hiszen az összes foglalkoztatott mintegy 57,7%-a köthető hozzájuk, s az értékesítés nettó árbevételének 32,6%-át biztosítják.** A jelzett mikrovállalkozások versenyképessége és válságállósága (a fejlődéshez elégtelen bevételek, gyenge innovációs és adaptációs képesség, alacsonby digitalizáltság) azonban nem megfelelő. A bevételeik évről-évre nagy ingadozásokat is mutathatnak, ezért a legkisebb válság esetén is sok vállalkozás szűnik meg. Problémát jelent számukra a legjobb szakemberek megtartása, hiszen a tőkeerősebb cégek jelentős nyomást helyeznek ezekre a vállalkozásokra. A jellemzően helyi kötődésű KKV szektor megerősítése, a vállalkozási ismeretek erősítése, a vállalkozói kultúra fejlesztése, a kezdő (pl. „spin-off”, „startup”) vállalkozások megfelelő mentorálása, technológiai- és vállalkozási transzfer iroda/ák működtetése és a KKV-k tőkeellátottságának növelése (pl. kisvállalkozási hitelprogramok, kockázati tőketársaságok) némileg csökkenthetné a város külföldi tulajdonban lévő nagyvállalataitól való függőségét, s lehetőséget biztosíthatna a piac változásaihoz rugalmasabban alkalmazkodni képes gazdasági struktúra, illetve helyi vállalkozói réteg kialakulásához/erősödéséhez.

A kecskeméti székhelyű vállalkozások nemzetgazdasági ágazatonként történő bontásának vizsgálata során egyértelműen kirajzolódott, hogy – az értékesítés nettó árbevétele alapján – **a város belső gazdasági szerkezete túlzott egypólusosságot mutat.** Az adatok elemzése során igazolást nyert, hogy **a város gazdasága jelentősen függ a feldolgozóipar** (az összes nettó árbevétel 72,7%-át, míg az összes exportértékesítés nettó árbevételének 97,3%-át adja), **azon belül is a járműgyártás** (feldolgozóipar részeként, az összes nettó árbevétel 80,3%-át, a városi gazdaság exportbevételeinek pedig 85%-át a járműgyártás ágazata adja) **teljesítményétől.**

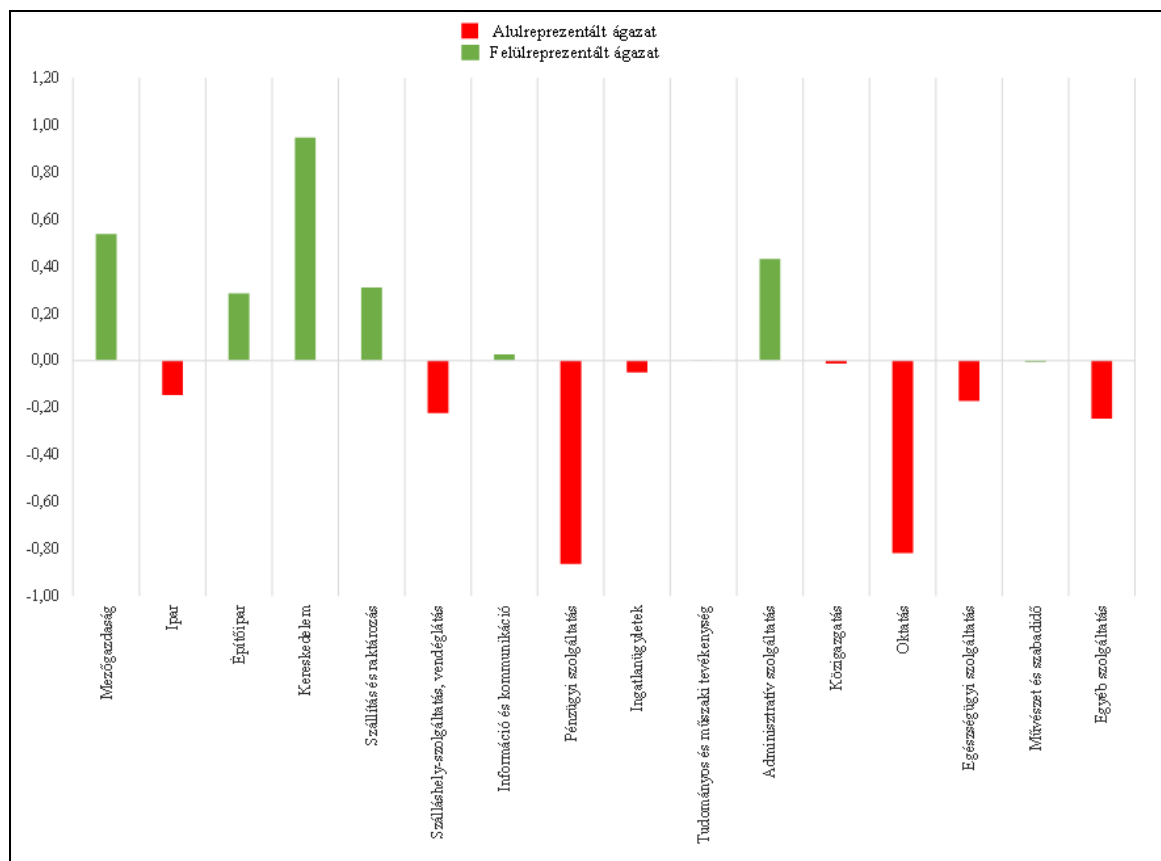
Kecskemét jövőbeli gazdasági törekvéseit (pl. karbonsemleges gazdaság, komplementer ágazatok erősítése, minőségi városi szolgáltatási környezet fejlesztése, hazai KKV-k támogatása, magasabb hozzáadott érték termelés), s gazdasági szerkezetének diverzifikálását segíthetné elő, hogy ha **a feldolgozóiparon belül nagyobb szerepet kaphatna a városban nagy hagyományokkal rendelkező – s a jövőben mindinkább stratégiai ágazattá váló – mezőgazdaság** (ld. termőföld védelem) és **élelmiszeripar, az elektronikai ipar és a környezetipar.**

Emellett javasolható a – napjainkban is már nélkülözhetetlen szerepet játszó – **helyi szolgáltatási szektor** (a kereskedelem, gépjárműjavítást most nem beleértve) **szerepének erősítése.** Nem hagyható figyelmen kívül, hogy ebben a szektroban (egyaránt ide értjük a



tercier és kvaterner szektort is) található a kecskeméti székhelyű működő (adóbevallást benyújtó) vállalkozás 64,8%-a, valamint az összes foglalkoztatott közel 24%-a, ugyanakkor a teljes szektor hozzájárulása a nettó árbevételhez igen alacsony (7,2%), így a – növekvő lakossági béreket is figyelembe véve – szektor előtt határozott növekedési potenciál állhat. Ezt bizonyítja az az összehasonlító elemzés is, melyben Kecskemét vállalkozásainak ágazati összetételét hasonlítottuk össze a megyei jogú városokéval (55. ábra). Látható, hogy számos szolgáltatási területen (pl. oktatási, pénzügyi, egészségügyi, szálláshely és vendéglátás, ingatlanügyletek) – a vállalkozások száma alapján – a kecskeméti gazdaság alulreprezentált. Ennek oka lehet, hogy ezekben a szolgáltatási ágazatokban az adott vállalkozások központjai nem Kecskeméten találhatóak, így a döntések sem Kecskeméten születnek az adott fejlesztésekről. **Különösen a magas szintű üzleti szolgáltatások** (pl. pénzügyi és üzleti szolgáltatások, logisztika, ingatlanügyletek, oktatás, szálláshelyszolgáltatás és vendéglátás, egészségügyi szolgáltatások) **a kvaterner szektorhoz** (pl. kutatás-fejlesztés-innováció, információtechnológia, média, IT szektor) **tartozó vállalkozások nagyobb jelenléte lenne kívánatos Kecskeméten**, hiszen ezek azok az ágazatok, melyek nem csak kvalifikáltabb munkaerőt kívánnak, de lényegesen innovatívabbak, s nagyobb hozzáadott érték termelésre képesek.

55. ábra: A működő vállalkozások ágazati összetételének összehasonlítása Kecskemét és a megyei jogú városok összesített adatai alapján



Forrás: Megyei jogú városok. KSH, 2018.



A kecskeméti gazdaság fejlődésével kapcsolatban az elkövetkező időszak legnagyobb kérdése: miképpen lesz képes a hagyományokkal rendelkező (pl. mezőgazdasági, élelmiszeripari, műanyag- nyomda- és papíripari, szerszám- és gépgyártó) termelési strukturáinak megőrzésére, illetve fejlesztésére, valamint a XXI. századot meghatározó új gazdasági ágazatok (pl. környezetipar, robotika, digitalizáció, IKT szektor) vonzására, befogadására? Hasonlóan fontos és lényegbevágó kérdésként fogalmazható meg, hogy hogyan tud majd egyensúlyt teremteni a város gazdasági érdekei (pl. a település gazdasági bevételeinek bővítése, a munkahelyek számának növelése), valamint a város környezeti teherbíróképessége és klímavédelmi törekvései között?

A város épített környezete

A 2014-től eltelt években folytatódott a város területhasználati rendszerének erőteljes átalakulása (pl. a beépített területek növekedése, a mezőgazdasági területek jelentős csökkenése, az erdőterületek – átminősítéséből is adódó – növekedése, valamint a gazdasági területek közel 200 ha-ral történő bővülése) történtek, melyek nem csak az épített és a természeti környezetre vannak jelentős hatással, hanem a társadalmi és gazdasági szférákra is.

A korábbi időszakokhoz hasonlóan, **az elmúlt 7 évben is folytatódott a város „szétterülése”**, ami nem csak a belterület növekedéséből (2014 és 2020 között mintegy 70 ha-ral), hanem a népesség külsőbb övezetekbe (egyéb belterületi egységek, zártkertek, külterületek) történő kiköltözéséből³ és építkezéseiből (ld. 2014 és 2020 között az összes használatbavételi eljárás 30,7%-át a külterületi építkezésekre adták ki) is adódott (56. ábra). Ennek alapját a 2005-ös OTÉK alapú településrendezési terv teremtette meg, **melyben a „zártkertek” egy jelentős része (pl. Máriahegy, Felsőszéktó, Katonatelep, Halasi úti hobbik) beépítésre szánt övezeti besorolást kapott, s egyre jellemzőbbé vált a mezőgazdasági területek „lakhatási” célú használata.** Ezt a folyamatot nagyban segítette, hogy az elmúlt években a „zártkert” művelési ágú telkeket ingyen ki lehetett vonni a művelésből, amely sok esetben lakótelek létesítésére irányult. A zártkertekben eltérő területhasználati módokkal találkozhatunk, ami a mezőgazdasági termeléstől, az állattartáson keresztül, a tisztán lakófunkcióig terjed. **Sok esetben az eltérő területhasználati módok egymás közelében valósulnak meg, melyek számos konfliktus (pl. más társadalmi szegmensek, életmódbeli különbségek, eltérő közlekedési és környezetvédelmi szokások) forrásai.**

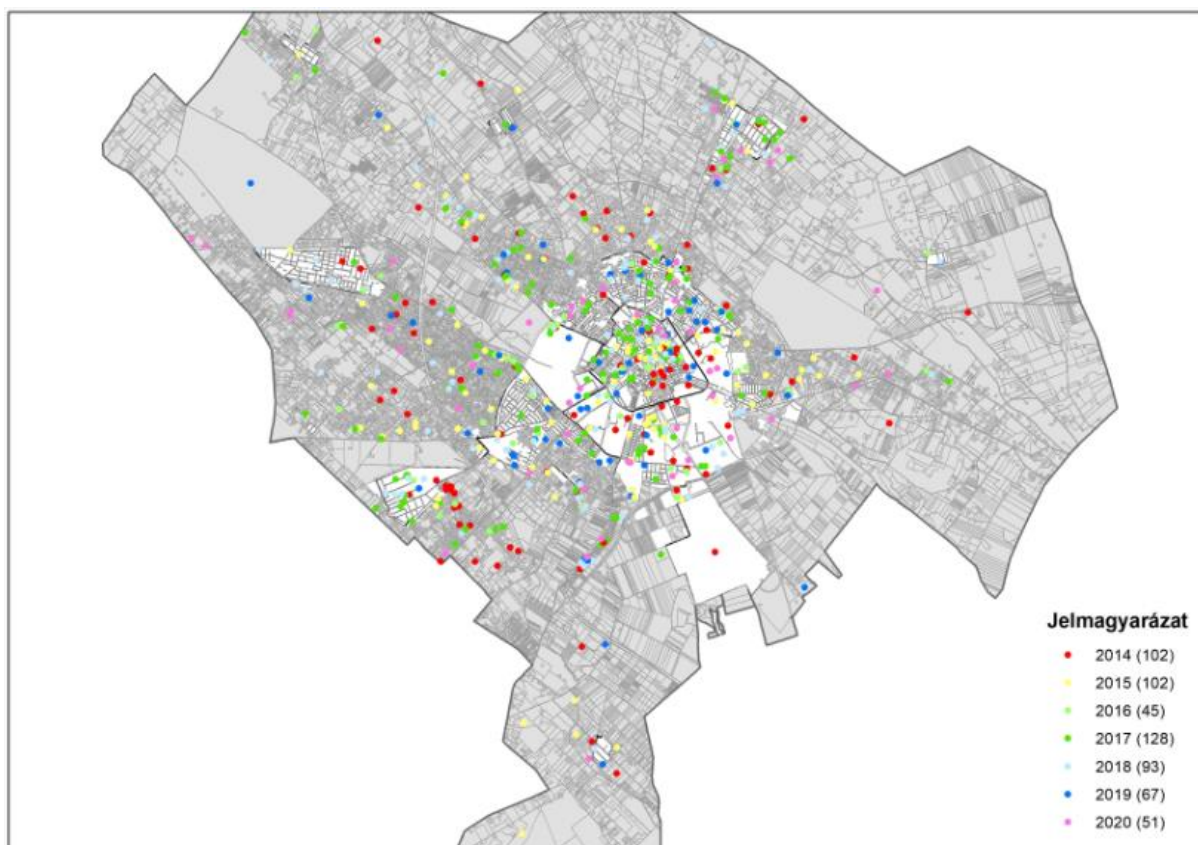
Részben a belterületi ingatlanárak elmúlt években tapasztalható drasztikus növekedése, részben pedig a fent jelzett szabályozási változások nagymértékben hozzájárultak a városi „lakófunkció” szétterüléséhez, ami nem csak a zártkertek övezetére volt jellemző, hanem a

³ A 2011-es népszámlálás során az egyéb belterületi egységekben (Hetényegyháza, Méntelek, Talfája, Katonatelep, Szarkás, Halasi úti kiskertek, Borbás, Kisfái, Matkó, Kadafalva) a lakosság szám még csak 11.002 fő volt, 2016-ban már 11.500 fő, 2019-ben pedig meghaladta a 11.700 főt, míg az épületállomány is bővült (közel 7000 db). A külterületi lakosság szám változása is hasonló folyamatokat mutat (2011-ben: 17.279 fő; 2019-ben ~18.500 fő).



külterületi részekre is, amely nem csak a konfliktus területek számát és a városüzemeltetésre fordított források nagyságát növelte, de nem segítette elő a 2014 óta hatályos Településfejlesztési Konceptióban rögzített kompakt város kialakításának alapelvét és célját sem. Emellett a lakófunkciók szétterülése jelentősen növelte a lakossági mobilitási igényeket, melynek következtében erőteljesen bővült (2014 és 2019 között) a gépjárművek száma (22,5%), a városi forgalom nagysága (27,15%), s ezzel párhuzamosan a környezeti terhelés.

56. ábra: *Kiadott használatbavételi engedélyek területi képe Kecskeméten (2014-2020)*



Forrás: Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály 2020.

A jelzett folyamat érdekes, hiszen elsődlegesen nem a meglévő lakosság szám feletti új beköltözések eredményezték (hiszen Kecskemét lakosság száma 2013 óta csökken) a külterületeken és a zártkertekben az újabb és újabb lakásépítéseket, hanem a megengedő szabályozás.

Ha elfogadjuk az elmúlt években megjelent tanulmányok – optimista – lakosság szám-előrebecsléseit (melyek mintegy 120-125 ezer fő lakónépességgel számoltak Kecskeméten 2030-ra), valamint figyelembe vesszük a jelenlegi népességszámot 110.687 fő, mintegy 10-15 ezer fő lakhatási igényeit kellene kielégítenie a városnak. A statisztikai adatok alapján, 250 fő/100 lakás mutatót alapul véve, hozzávetőlegesen 4.000-5.000 darab körüli új lakás elhelyezési lehetőségével kellene számolnunk az elkövetkező 10 évben, a szükséges lakásszámot a már beépítésre kijelölt területeken biztosítani tudja a város. Hiszen a –



Településrendezési Terv alapján – beépítésre szánt területeken az elméletileg kialakítható, lakócélra rendelkezésre álló építési telkek száma meghaladja a 7.500 darabot, melyen mintegy 16.000 rendeltetési egység alakítható ki, így a már kialakult lakókörzeteken kívüli területek (kijelölt, beépítésre szánt területek) önmagukban is alkalmasak lennének jelentősebb lakónépesség növekmény befogadására is (57. ábra).

A Településszerkezeti Tervben kijelölt **új beépítésre szánt lakóterületek** kialakítása – anyagi eszközök hiányában – többnyire csak a szabályozás szintjéig valósultak meg. A lakóterületek tekintetében Alsószéktó és Belső-, és Külső-Máriahegy városrészek mutatnak jelentősebb aktivitást (itt a lakosok önállóan szerveződnek, lakossági összefogás és cselekvési igény erősebbnek mutatkozik a megvalósításra, mint más területeken). Nem jellemzőek azonban a településen a városrészi léptékű, de legalább nagyobb tömb egészére kiterjedően összehangolt telekrendezések. Ennek legfőbb oka, hogy az érintett területek szinte kizárólag magántulajdonban vannak. A területek egy részénél fejlesztési szándékok az eltérő tulajdonosi érdekek miatt hiúsulnak meg (pl. használati érdekek, pénzügyi okok, generációs különbségek), míg más kertéségi területek (pl. Felsőszéktó, Felső-, és Alsócsalános) esetében a térszerkezet műszaki adottságai nem teszik lehetővé a fejlesztés megindítását, így hiába történt meg lakossági igények alapján a beépítésre szánt övezetek kijelölése, tényleges fejlesztések nem/vagy csak elvétve valósultak meg a jelzett területeken.

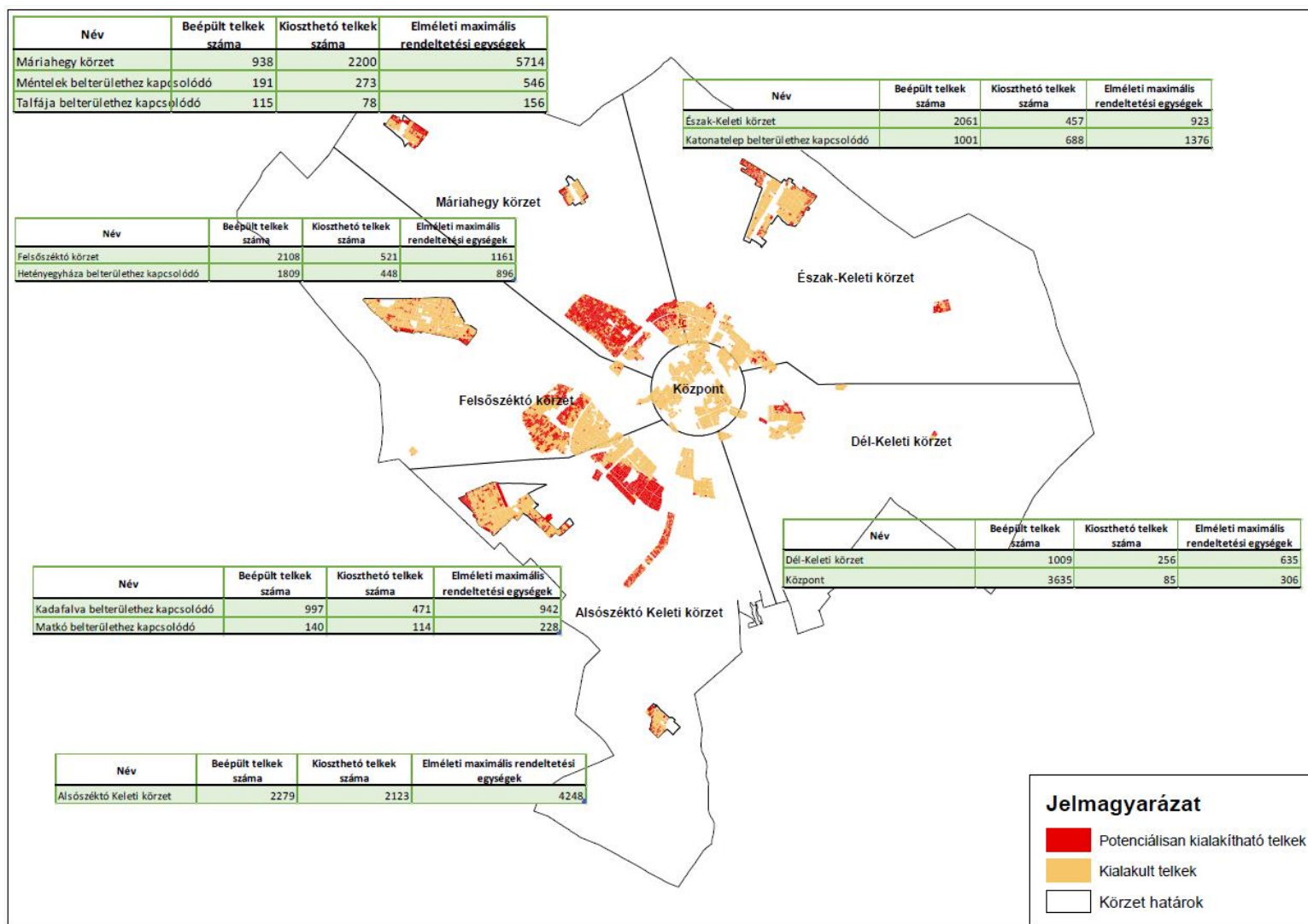
A tulajdonosok kezdeményezései, összefogásai esetlegesek, így csak egy-egy összefüggő telekcsoport, utcaszakasz tud telekrendezésbe, közterület kialakításba fogni – az önkormányzattal kötendő településrendezési szerződés alapján – így ezek a fejlesztések sajnos foltszerűen, s nem ütemezett módon valósulnak meg. **A nem tervszerűen, s a térben szétszortan megvalósuló külterületi építkezések nem csak konfliktusforrások** (ld. eltérő területhasználati módok), **hanem a városüzemeltetés, illetve közlekedésszervezés szempontjából is kihívást jelentenek**, hiszen a város központjától több km-re (akár 8-10 km-re) elhelyezkedő területek lakosságának közüzemi, illetve közszolgáltatási ellátását is biztosítani kell az Önkormányzatnak. Emiatt is javasolható, hogy a jövőben csak megfelelő lakossági összefogás esetében, megfelelően előkészített, műszaki tervekkel rendelkező telekrendezési kezdeményezések kapjanak önkormányzati támogatást. Emellett átgondolandó a külterületi építkezések feltételeinek újraszabályozása.



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



57. ábra: Beépítésre szánt területeken potenciálisan kiosztható telkek száma Kecskemét egyes lakóövezeteiben



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2021.



Új, beépítésre kijelölt gazdasági területek kialakítása szintén csak részben valósult meg, annak ellenére, hogy ezek konkrét igények alapján keletkeztek. A legnagyobb, s egyben legsikeresebb ilyen típusú előkészítő munka a déli gazdasági terület fejlesztése volt, a Mercedes autógyár beruházásának megvalósulása érdekében. Más esetekben – a korábban kijelölt gazdasági területek vonatkozásában – azonban voltak visszalépések (ld. északi logisztikai terület), illetve a város keleti-, dél-keleti gazdasági területeihez kötődően (leginkább a közművekkel történő előkészítés hiányában), a kijelölt területek beépítése vontatottan halad, bár néhány nagyobb beruházás – a jobb adottságú helyszínek esetében – az elmúlt években már megvalósult (KITE, AXON, Knorr-Bremse, NISSIN, ERLING-KLINGER, ABRAZÍV KFT telephelye, illetve a Georg Knorr utcára felfűzött egyéb kisebb ipari épületek).

A befektetők elsősorban a saját szempontjaikat előtérbe helyezve, a legalkalmasabb vagy legkönnyebben, illetve legolcsóbban megszerezhető, fejleszthető (ld. közművek kiépíthetősége, s a közműkiépítés helyi gyakorlata) helyszíneket választják ki beruházásaik számára, ezért a közművektől távolabb lévő – s csak magasabb költségekkel kiépíthető – területegységek értékesíthetősége jelentős mértékben romlik, **így maradvány-, illetve alulhasznosított gazdasági területek alakultak ki.** Ilyen területeket találhatunk például a déli elkerülő úttól (44. sz. főút) északra, a belterület felé eső területeken (ezeknek még egy része – igaz egyre csökkenő mértékben – továbbra is mezőgazdasági hasznosítású), valamint a Szolnoki-hegy környezetében.

A meglévő, már megindult fejlődő területeken a további ösztönzés indokolt közvetett vagy közvetlen eszközökkel is figyelembe véve és bevonva az érdekelteket. A tervezett területfelhasználások felülvizsgálatakor mind a lakó-, mind pedig a gazdasági területek újraértékelése szükséges bizonyos területeken, mint az Északi Iparterület, Szolnoki-hegy, Felsőszéktó és Felsőcsalános városrészek, figyelembe véve az eddigi fejlesztési igényeket, műszaki adottságokat és termőföldhasználatot. A belterületbe vonások kapcsán a kijelölt területek rendezése a cél, a kompakt várostest kialakítása érdekében, amely folyamatosan a beruházói és lakossági igényeknek megfelelően zajlik jogszabályokban meghatározott módon.

A városszerkezeti jelentőségű, tervezett főutak, gyűjtőutak megvalósítása tekintetében – a fejlesztési források hiánya miatt – **elmaradások vannak.** A vizsgált időszakban a városszerkezeti jelentőségű utak közül, az északi elkerülő út (445. sz. főút), valamint a Homokbánya déli elkerülő út (Gábor Dénes út részbeni kiépítése) épült ki újonnan, valamint átépítésre került (a megnövekedett forgalmi igényeknek jobban megfelelő 2*2 sávos kialakítás) az 54. sz. főút M5-ös autópálya és 5. sz. főút közötti szakasza. A város egyéb területein megfigyelhető, hogy a kiszabályozott utak (pl. Alsószéktói út, 541. sz. út belterületi szakasza az Izsáki út és a Halasi út között, Károly Róbert krt. és Nagy Lajos kir. krt. hiányzó szakaszai, Hetényegyházi út bekötése az M5 autópályába) fejlesztésének vontatottsága vagy folyamatos elhalasztása együtt jár azzal, hogy az útmenti, beépítésre kijelölt területek nem, vagy csak lassan fejlődnek.



A revitalizációra, rehabilitációra érett és kijelölt területeken (pl. volt laktanyák, alulhasznosított területek, funkcióváltásra érett, vagy alulhasznosított gazdasági területek, Hunyadi-ék, volt KTE pálya területe) a TRT 2015-ös jóváhagyásakor javasolt, illetve tervezett és előrevetített funkciók napjainkig csak részben valósultak meg, elsősorban a Homokbánya, az Erzsébet-, illetve a Rudolf-laktanya területén. Ezen területeknek a környező városrész szövetéhez, funkciójához leginkább illeszkedő fejlesztését – elsősorban a városi, a befektetői, illetve pályázati források hiányában, vagy sajátos jogszabályi körülményeknek köszönhetően („pláza stop”) – az önkormányzat csak a szabályozás szintjén tudja előmozdítani, ezért a városi barnamezős területek átépülése, funkcióváltása csak nehézkesen haladt.

Lényeges, hogy az alulhasznosított (barnamezős, vagy rozsdáövezeti) területek megújulásához jelentős mértékű, komplex és irányított beavatkozásra van szükség, hiszen önmaguktól ezek a területek nem, vagy csak nagyon hosszú idő alatt tudnak megújulni (főleg, ha az adott település rendelkezik jelentős kiterjedésű szabad fejlesztési területtel). Az alulhasznosított, barnamezős területek legtöbbször a szűkebb épített környezetben okozhatnak károkat (pl. szlömösödés, településképi-, környezeti problémák), de akár településszerkezeti szempontból is jelentős veszélyeket rejthetnek (ld. konfliktus zónák, pazarló területhasználat gyakorlatának kialakulása), komplett városrészeket értékteleníthetnek el.

Éppen ezért az új beépítésre szánt területek kijelölése, és újabb belterületbe vonások abban az esetben lennének csak indokoltak, ha településszerkezeti, gazdasági, vagy környezetvédelmi okok azt feltétlenül szükségessé teszik (a városnak a korlátozottan rendelkezésre álló hasznosítható területein egyszerre kellene tudnia biztosítani mezőgazdasági, erdőgazdálkodási, klímavédelmi, energiatermelési, gazdaságfejlesztési és jóléti beruházásokat). A szigorúbb szabályozásra azért van szükség, mert a fejlesztések döntő hányada ugyanazon zöldmezős fejlesztési területeket keresi, így átgondolt területhasználati és befektetői irányítási módszerek, valamint megfelelő szabályozás nélkül, egyrészt az alulhasznosított területeket további „szlömösödési” folyamatok veszélyeztetik, másrészt nem lehet garantálni, hogy a fejleszhető terület adottságainak (vagy a város hosszú távú érdekeinek) legmegfelelőbb hasznosítás valósul meg.

A megfelelő szabályozás nélkül, olyan pazarló, a város egészének érdekeit sértő erőforrás-gazdálkodás alakulhat ki, amely a jövőbeli fejlesztési, üzemeltethetőségi, élıhetőségi és természeti feltételeket (ld. klímaváltozásra történő felkészülés, zöldfelületi fejlesztések, élıhető város kialakítása) jelentős mértékben ronthatja.

Meghatározó kihívást jelent a város fejlődési ütemétől elmaradó közüzemi infrastruktúra kiépítés (követő jellegű infrastrukturális beavatkozások). A statisztikai adatok alapján látható, hogy bár a 2000-es évek eleje óta jelentős előrelépést sikerült elérni a különböző közművek (pl. közüzemi ivóvízvezeték-hálózat, szennyvízgyűjtő hálózat, kifeszültségű villamosenergia elosztó hálózat, gázellátás, távhőellátottság, önkormányzati közutak) kiépítettsége területén,



ugyanakkor elmondható, hogy ez a fejlődési ütem nem csak a jelentkező helyi lakossági igényektől marad el, hanem a megyei jogú városok fejlődési dinamikájától is (2019-ben a közműolló tekintetében Kecskemét a megyei jogú városok rangsorában a 21. helyet, míg a vízhálózatba bekapcsolt lakások arányában a 11. helyet foglalta el).

A településre nehezedő infrastrukturális nyomást jól szemlélteti, hogy a város gazdasági fejlődéséből adódóan például a villamosenergia fogyasztás 2009 és 2019 között 60,88%-kal növekedett, a vezetékes gázfogyasztás 10,3%-kal, a vízfogyasztás 6,3%-kal, míg a szennyvízgyűjtő hálózatban elvezetett szennyvízmennyiség 11,2%-kal emelkedett. Ugyancsak jelentős növekedésen ment keresztül a vizsgált időszakban a kecskeméti regisztrált gépjárművek állománya (30,3%) és ezzel összhangban az állami közúthálózaton detektálható gépjárműforgalom, 730.705 E/nap (2012 és 2019 között 36,9%-os növekedés). Ezt a gyors igénynövekedést csak nagyon nehezen tudja lekövetni az úthálózat bővülése.

Az önkormányzati kiépített út és köztér hossza 2009 és 2019 között, ugyan több mint 50 km-rel növekedett, ennek jelentős része azonban kisebb forgalmat lebonyolító lakóút építés volt, így a zsúfoltság tovább növekedett a város meglévő közúthálózatán. A város lakott területeinek növekedését jól mutatja, hogy a jelentős önkormányzati közútépítések ellenére, a kiépítetlen út és közterek hossza a vizsgált időszakban gyakorlatilag nem csökkent, s továbbra is meghaladja az 1080 km-t.

A hatékony városüzemeltetés biztosítása és a közművek költséghatékony kiépítése kapcsán, a jövőben is törekedni kellene a környezettudatos-, kompakt város kialakítására, ennek érdekében pedig a külterületi építkezések visszafogására. A külterületi épületek közművekkel történő ellátása nem csak jelentős többletköltségekkel jár, de a városüzemeltetés szempontjából (pl. burkolt közutak biztosítása, ivóvíz- és szennyvízvezetékek, valamint közvilágítás kiépítése, szemétszállítás biztosítása) is jelentős erőforrásokat igényel. A külterületi építkezések számos környezetvédelmi kérdést (pl. illegális fűrt kutak, szennyvíz elhelyezés, fűtési módok és szokások) is felvetnek, melyek kezelése mind sürgetőbbé válhat a város számára.

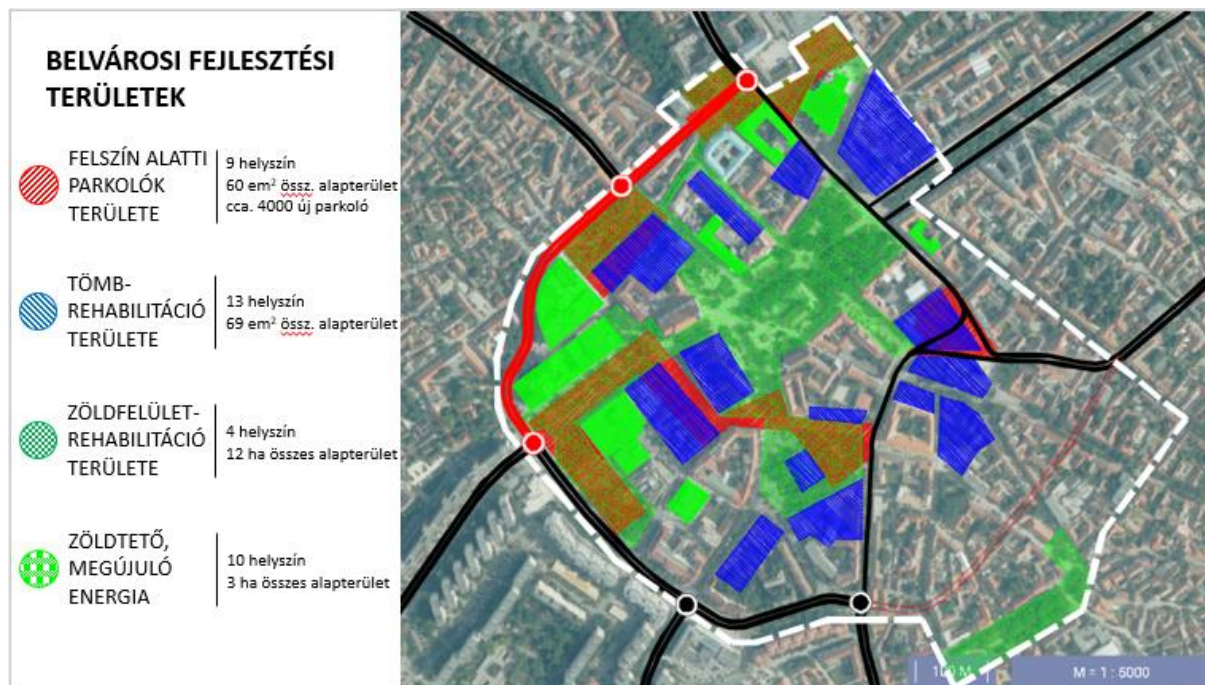
A városverseny során egyre inkább felértékelődő szemponttá válik az épített környezet minősége, a területhasználat, valamint az egyes városi funkciók megjelenésének átgondoltsága. Kecskemét minél vonzóbb településképének kialakítása érdekében, továbbra is kiemelt figyelmet kell fordítani az épített örökségünk (pl. városszerkezet, műemlékvédelem, településkép) megóvására, egy egységes megjelenésű zöldfelületi, illetve parkolási rendszer kialakítására, benne minőségi közterületi bútorzat telepítésével (hulladékgyűjtők, közterületi padok, játszótérek, buszmegállók, kandelláberek, kerékpártámaszok, stb.).

Javasolható, egy komplex belvárosi fejlesztési koncepció kialakítása (58. ábra), koncentrálva a tömbrehabilitációk, a közterületi térfüzérek, a zöldfelületi rehabilitációk területeire, valamint a közlekedés és a felszín alatti parkolók rendszerének kialakítására. Emellett, hasonló



módszertan alapján szükség mutatkozik a tervezett városrészi alközpontok (pl. Rudolf-laktanya, Homokbánya, Széchenyiváros, Hetényegyháza) beépítési és funkcionális tanulmányterveire.

58. ábra: A belváros komplex fejlesztési beavatkozásainak sematikus ábrája



Forrás: Saját szerkesztés

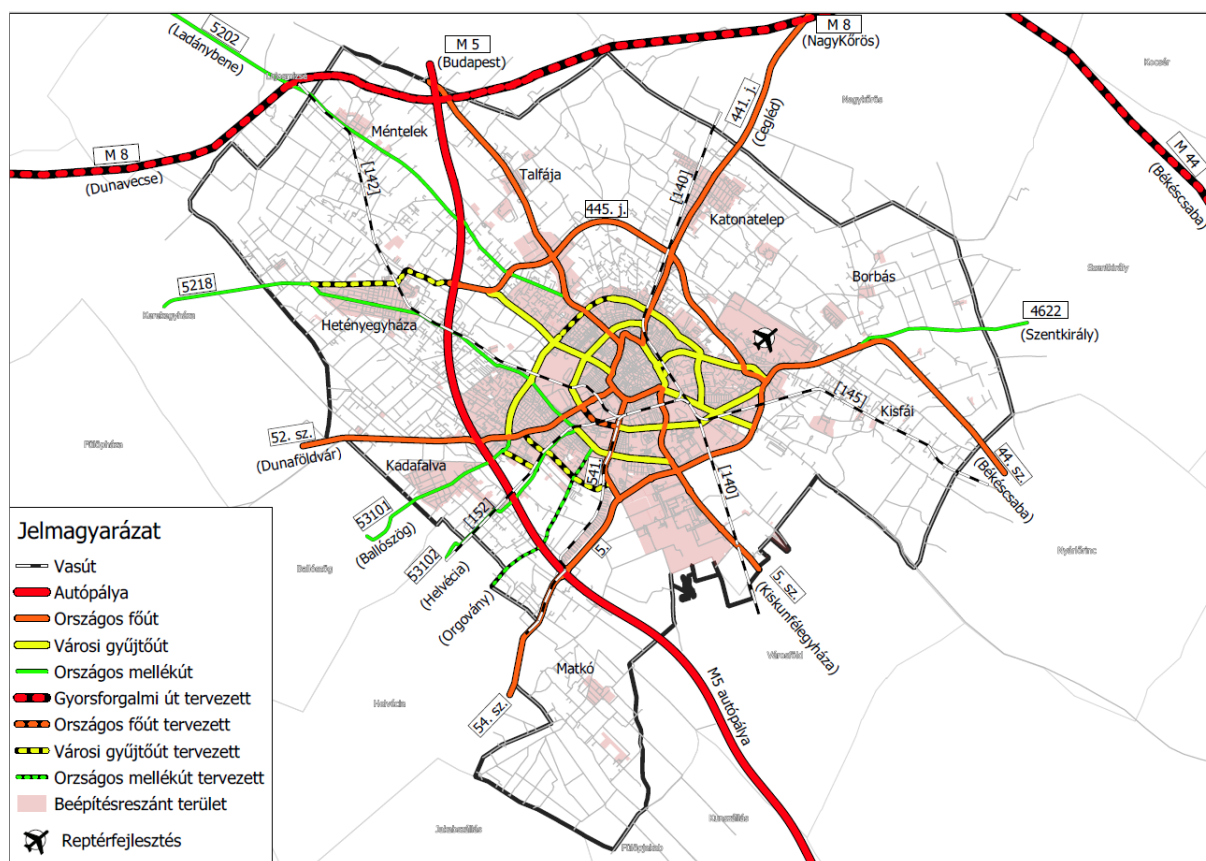
A közlekedés területén megfigyelhető folyamatok

Kecskemét megtelepedése és történeti fejlődése folyamán mindig meghatározó szerepe volt földrajzi elhelyezkedésének. Ez a helyzeti potenciál a motorizáció erősödésével, valamint a már megépült (pl. M5-ös autópálya, 140-es sz. vasútvonal), illetve fejlesztés, vagy éppen tervezés alatt álló (M44 és M8 autótűt, 142-es sz. vasútvonal, reptéri cargo központ) térségi jelentőségű közlekedési hálózatokkal még tovább erősödhet (59. ábra).

Fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy **az Európai Unió és hazánk klímavédelmi törekvései változást hozhatnak a közlekedési rendszerben.** Közép- és hosszú távon **egyre inkább felértékelődik az országokon átívelő tranzit áruszállításban a vasút szerepe,** amely hatással lehet a jövőbeli gazdasági telepítőtényezőkre is. **A feldolgozóipari cégek,** eleget téve a klímavédelem területén tett vállalásaiknak, **áruszállításuk egyre nagyobb részét fogják vasúton keresztül lebonyolítani,** így a jövőbeli befektetők – döntéseik meghozatalakor – már nem csak az autópályák elérhetőségét, hanem a vasúti megközelíthetőséget is figyelembe fogják venni. Az országok közötti, illetve a régió belüli áruszállítás esetében, várhatóan továbbra is megmarad a közúti áruszállítás elsődlegessége, ugyanakkor az európai kikötők és termelési központok irányából a vasút szerepe növekedni fog.



59. ábra: Kecskemét közlekedési hálózata



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.

Kecskemét logisztikai központ szerepének formálásában ezért alapvetően fontos az európai áruáramlati viszonylatok figyelembevétele, s a hálózatokhoz történő csatlakozáshoz szükséges közlekedési infrastruktúrák fejlesztése. Kecskemétnek kiemelt érdekei fűződnek a kelet-nyugat irányú (M8-M4-M44) közúti korridor megépítéséhez, amely nyugat felé, nem csak a dunántúli fejlettebb ipari központok irányába nyit új kapcsolatokat, de elérhetővé teszi számára az ausztriai és észak-olasz városokat, valamint az adriai kikötőket. Kelet felé az M4 és M44-es gyorsforgalmi utak Észak- és Dél-Erdély felé teremtenek új termelési és kereskedelmi lehetőségeket.

Kecskemét geostratégiai szerepének kiaknázásában, a közeljövőben segítséget jelenthet **a közös (katonai-polgári) használatú reptér fejlesztése**, azon belül is **a kisméretű és a „cargo” szerepkörének bővítése**, amely az eddig elérhetetlennek tűnő észak-afrikai, közel-keleti és a volt szovjet területek irányába teremthet piacot a kecskeméti áruknak (pl. primőr áruk, vetőmagok, gombák, élelmiszeripari termékek, elektronikai eszközök).

Egyre inkább **ki kell emelni a városon áthaladó vasúti hálózatban rejlő potenciált** is. A Budapest-Belgrád vasútvonal megépülésével felértékelődhet Kecskemét számára a **142-es sz. Budapest-Kecskemét vasútvonal**, amely nem csak a teherfuvarozásban, de az elővárosi közlekedés lebonyolításában is kulcsszerepet játszhat a jövőben. Ehhez természetesen a vonal



teljes rekonstrukciójára, valamint villamosítására, s az európai szabványoknak megfelelő biztosítóberendezések telepítésére is szükség lesz. Fontos szerepet játszhat a transz-európai – TEN-T, Mediterranean Corridor – vasúti áruszállítási hálózat (100-as számú Budapest-Cegléd-Záhony) részelemeként a – nagyrészt egyvágányú (Városföld és Kiskunfélegyháza között kétvágányú), villamosított – **140-es számú Cegléd-Kecskemét-Szeged vasútvonal** is, amely nem csak a két meghatározó magyarországi települési központ (Budapest és Szeged) fele teremt közvetlen kapcsolatot Kecskemét számára, de napjainkban a város teherszállításának, valamint a belföldi személyszállításnak legmeghatározóbb forgalmi viszonylata. A város déli iparterületén található Mercedes gyár egyre növekvő termelésének köszönhetően még inkább felértékelődött a jelzett vasúti vonalszakasz, amely a jövőben a 155-ös számú (Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza) vasútvonalon keresztül is csatlakozhat a Budapest-Belgrád-Pireusz áruáramlási tengelyhez. Kecskemét számára kiemelt jelentőségű, hogy a déli iparterület kötőtpályás megközelítése fejlődjön, ennek érdekében javasolt két új megállóhely létesítése (a Georg Knorr utca és a Kereskedő utca térségébe, valamint a Mercedes gyár személyportájának vonalába). A vasút kínálta lehetőségek jobb kihasználása érdekében, szükséges lenne egy 2. vágány építése Nyársapát és Katonatelep, valamint Városföld elágazás és Városföld között.

Ugyancsak jelentős közlekedési potenciált hordoz a **145-ös számú (Kecskemét-Szolnok) vasútvonal**, melynek teljes felújításával, átépítésével (80 km/h-ás sebességre) Kecskemét nem csak egy fejlett elővárosi kötőtpályás közlekedési viszonylatot nyerne, hanem Szolnokon keresztül új áruáramlási lehetőség nyílhat Debrecen és Záhony térsége irányába is.

Kecskemét közigazgatási és ellátási szerepköréből adódóan, s egyre erősödő gazdasági és foglalkoztatási súlyának köszönhetően, 2014 óta jelentősen bővítette vonzáskörzetét. **Kecskemét térségi elérhetőségének javításában** a vasútvonalak fejlesztésén túl **szükség mutatkozik az országos közúthálózati elemek** – azon belül is elsődlegesen az 5. sz. főút, 44. sz. főút, 441. sz. másodrendű út, 52. sz. másodrendű út – **további fejlesztésére is**. Különösen a kelet-nyugati irányú hálózati elemek túlterheltek, melyet jól mutatnak a 44. sz. főút és az 52. sz. másodrendű út éves átlagos útkeresztmetszeti kihasználtsági adatai (22. táblázat).

A már bejelentett, s a közeljövőben megvalósuló beruházások, – mint például az 52. sz. másodrendű út felújítása Kecskemét és Solt között – valamint a közigazgatási határon belül (az M5-ös autópályától a Nagykörútig) megvalósuló 2x2 sávú kialakítás sokat fog segíteni a város belsőbb területeinek jobb megközelíthetősége és a közlekedésbiztonság javítása területén. Hasonló megállapítások tehetők a 44. sz. főút felújítása (a város határában mintegy 20 km-es szakaszon új burkolat került kialakításra) kapcsán is, bár itt félő, hogy az M44-es autótú Nagykörösig, majd onnan az – M8 gyorsforgalmi út közös szakaszán keresztül – M5-ös autópályáig történő kiépítéséig, a növekvő tranzitforgalom várhatóan jelentős terhelésnek fogja kitenni az érintett közúthálózati elemeket (4622. j út, 44. sz. főút, 445. sz. út) és forgalmi csomópontjait, amely jelentős torlódásokat és környezeti károkat okozhat a közigazgatási területen.



22. táblázat: Éves átlagos útkeresztszeti kihasználtság változása Kecskemét néhány országos közúthálózati elemén (2009, 2017, 2019)

Mérőpont szelvény száma	2009	2017	2019
5. sz. főút (89+944)	62%	57%	54%
54. sz. másodrendű út (1+382)	54%	59%	62%
54. sz. másodrendű út (3+897)	60%	72%	74%
52. sz. másodrendű út (2+600)	99%	105%	115%
52. sz. másodrendű út (5+843)	62%	72%	79%
44. sz. főút (0+869)	51%	58%	60%
44. sz. főút (5+650)	85%	90%	95%
44. sz. főút (18+000)	49%	51%	50%
44. sz. főút (24+550)	39%	50%	47%
441. sz. másodrendű út (20+000)	46%	59%	58%
441. sz. másodrendű út (28+007)	62%	76%	76%

Forrás: Magyar Közút NZrt. 2009, 2017, 2019.

Nagy forgalmi terhelés mérhető a 441. sz. másodrendű út esetében is (különösen a közigazgatási határtól az északi elkerülő [445. sz.] útig), amely az elővárosi közúti közlekedés meghatározó eleme. Az M8-as és M44-es gyorsforgalmi utak megépülésével válhat szerepe még inkább dominánsá. *Így a forgalom alakulásának függvényében, folyamatosan vizsgálni szükséges a keresztmetszet bővítésének szükségességét, különösen az M8 és a 445. sz. északi elkerülő út között.* Az útszakasz kapcsán neuralgikus pont a 140-es számú vasútvonal, amely két helyen is (Nagy Lajos király körút és Mátyás király körút közötti kapcsolatot biztosító Vaspálya utca, valamint a Ceglédi úti vasúti átkelő) akadályozza a forgalom megfelelő lefolyását, így ennek megoldása időszerű kérdésként fogalmazható meg. Az 5. sz. főút kapcsán, elsődlegesen az útminőség javításával kapcsolatos feladatok vetődnek fel. Jelentős eredményként könyvelhető el, hogy az elmúlt években megvalósult az 54. sz. másodrendű út 2x2 forgalmi sávra történő fejlesztése az M5 autópálya és az 5. sz. főút között. Ezzel a fejlesztéssel vált teljessé a Kecskemétet elkerülő külső útgyűrű, amely nem csak a déli iparterület jobb megközelíthetőségét javította, hanem lehetővé tette a tranzit forgalom jobb elosztását is.

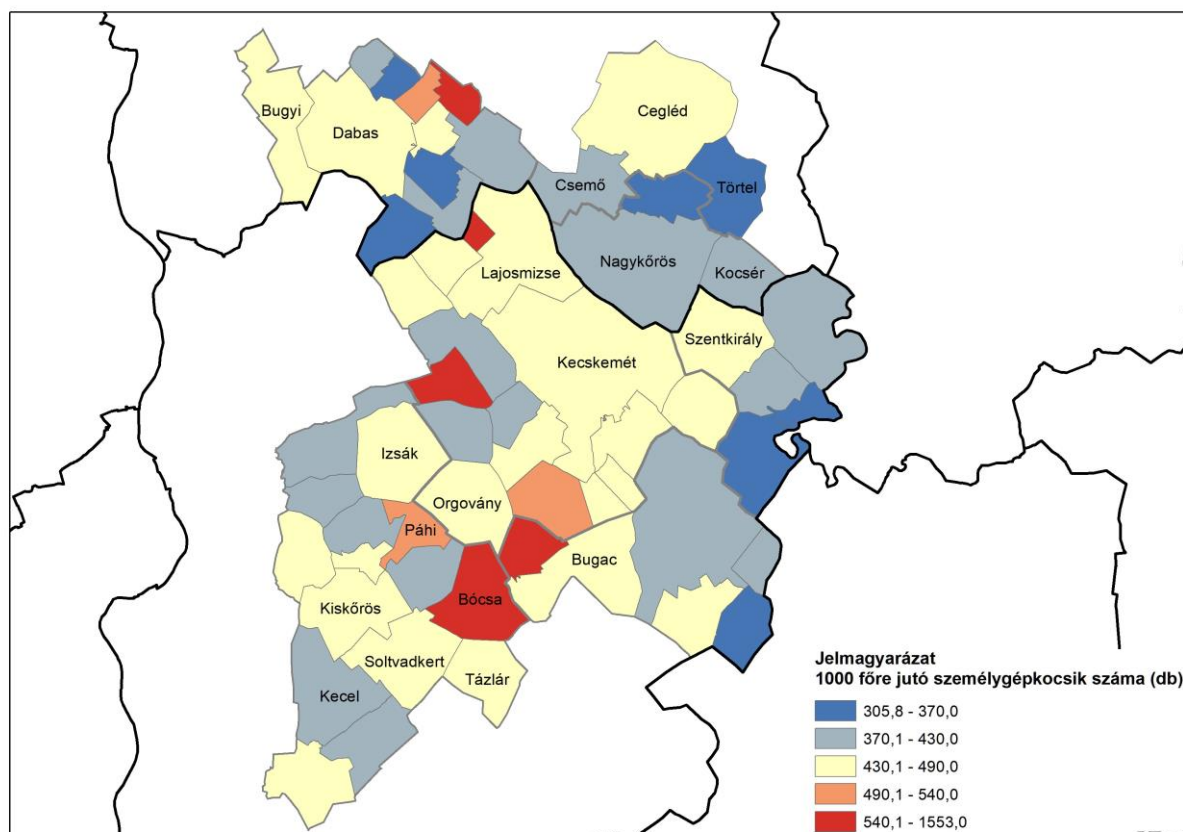
A jelzett közúthálózati elemek kiépítését és további fejlesztését az indokolja, hogy az elmúlt évtizedben, a társadalmi jólét és jövedelmek növekedésével párhuzamosan, **jelentősen bővült a lakosság tulajdonába lévő személygépjárművek száma, de nem csak Kecskeméten, hanem a teljes vonzáskörzet területén** (60. ábra).

A növekedés léptékére jellemző, hogy az 1.000 főre jutó személygépjárművek száma 2014 és 2019 között Kecskeméten 23%-kal, míg a jelzett vonzáskörzeti térségen belül, még ennél is nagyobb mértékben (27,15%) bővült. **A város foglalkoztatási és ellátó szerepkörének erősödésével, növekedett a Kecskemét irányába tartó gépjárműforgalom**, melyet jól tükröznek a közigazgatási területen belül található országos közúthálózati elemeken detektált



forgalmi adatok. A Magyar Közút – Kecskemét közigazgatási területén belül elhelyezett – 52 mérőpontjának adatai alapján, **2014 és 2019 között, 27,4%-kal növekedett a közúti forgalom**, ami 2019-ben meghaladta a 730 ezer gépjárműegységet naponta.

60. ábra: Személygépjármű ellátottság Kecskemét vonzáskörzetében



Adatok forrása: KSH Területi statisztika alapján saját szerkesztés 2019.

Az elmúlt években a közlekedés területén megfigyelhető folyamatok és trendek, felhívják arra a figyelmet, hogy **Kecskemét logisztikai szerepkörének bővítése és a város jövőbeli ellátóközponti funkciójának erősítése, nem képzelhető el közlekedési rendszerének újragondolása és modernizációja nélkül.** A város jobb közlekedési megközelíthetősége és térségi úthálózatának bővítése, csak akkor érheti el célját, ha a közigazgatási területen belüli közlekedési rendszer (pl. közúthálózat, városon belüli kötőpályás közlekedési lehetőségek, városi szintű intelligens forgalomirányítás, parkolási- és módváltási infrastruktúra, klímabarát közösségi közlekedés, lágy közlekedési módok, „city logisztika”) is alkalmassá válik a megnövekedett társadalmi és gazdasági igények hatékony és klímabarát kiszolgálására.

Kecskeméten az egyre emelkedő városi gépjárműszám⁴ és a növekvő közúti forgalom, napjainkban nem csak jelentős forgalmi torlódásokat eredményez, – a korlátozott kapacitással rendelkező települési közúthálózatban – hanem komoly parkolási,

⁴ 2014 óta 22%-kal emelkedett a Kecskeméten regisztrált gépjárművek száma, amely 2019-ben elérte a 63.773 darabot.



közlekedésbiztonsági, környezeti- (pl. zaj, légterhelés, parkolás miatt csökkenő zöldterületek) **és klímakockázatok** (CO₂ kibocsátás növekedés) **is magában rejt.**

Az elmúlt években már megvalósított, illetve a még tervezés alatt álló (pl. *Károly Róbert krt. kiépítése a Nyíri út és az 5. sz. főút [Budai út] között, Hetényegyháza bekötése az északi elkerülő útba*) belterületi önkormányzati útépitések, a közösségi közlekedés minőségi fejlesztése (pl. *új buszok beszerzése, új buszhálózati struktúra kialakítása, elektronikus jegy és bérletrendszer, egységes elővárosi tarifapolitika*) és a fenntartható városi mobilitás érdekében megfogalmazott programok (pl. *Főpályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések, a helyi és helyközi buszpályaudvar fejlesztése, a közlekedési módváltás feltételeinek javítása, a kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása, a parkolási rendszer újragondolása*) csak részben képesek oldani a városi közlekedés területén tapasztalható problémákat (pl. *egyre gyakoribbá váló közlekedési dugók, parkolási nehézségek, nem kielégítő közösségi közlekedés, növekvő légszennyezés és területigény*).

A városi közlekedés rendszer területén feltárt problémák (pl. *szerkezeti hiányok, szűk keresztmetszetek, minőségi problémák, szűk forgalmi csomópontok, a város parkolási rendszer kihívásai, a közlekedési módváltás hiányzó infarstrukturális feltételei*) rendszerezése, a lehetséges megoldások felvázolása és a város közlekedéssel kapcsolatos víziójának és céljainak rögzítése átfogó szakértői munkát igényel, melynek kereteit egy új közlekedésfejlesztési koncepció készítése képezheti. **Ki kell azonban emelni, hogy a közlekedési ágazat komplex, fenntartható fejlesztése önmagában nem, csak a kapcsolódó városi léptékű stratégiai döntésekkel** (pl. *átgondolt területhasználat, kompakt város kialakítása, városi funkciók átgondolt telepítése, környezet- és klímavédelmi vállalásoknak történő megfelelés, az elővárosi közlekedés komplex, városregiói szintű fejlesztése*) **együtt kezelhető hatékonyan.**



Természeti, környezeti folyamatok

A Kecskeméten fennálló környezetvédelmi (pl. levegő- és zajszennyezés, zöldfelületek mennyiségi és minőségi problémái, illegális hulladéklerakás, szárazodás, növekvő CO₂ kibocsátás), problémák a környezetterhelő hatásuk mellett, jelentősen befolyásolják a városban élők életminőségét, komfortérzetét, illetve egészségi állapotát, ezért különösen fontos átgondolt intézkedésekkel ezen problémák megelőzése, csökkentése, illetve azok kedvezőtlen hatásainak mérséklése, kiküszöbölése.

A város környezeti konfliktusai egy részének a háttérben természeti adottságok (pl. homoktalajok, szárazodás, kiporzás, invazív növényi kultúrák elterjedése jelentős pollenszennyezéssel) húzódnak. Ehhez kapcsolódnak a kommunális ellátás, településfenntartás és -üzemeltetés hiányosságai (pl. közterületek tisztítása, parlagfű irtás, zöldfelületi karbantartás és fejlesztés), továbbá az egyéb hatótényezők (pl. a közúti közlekedés levegő- és zajterhelése, nem megfelelő lakossági fűtési módok, illegális hulladéklerakás és -vízkitermelés). A környezeti konfliktusok másik része, a lakó-, termelő-, valamint szolgáltató funkciók térbeli elrendezésének problémáiból (ld. városi közlekedés), illetve az egyes településszerkezeti és -rendezési kérdések tisztázatlanságából származtatható.

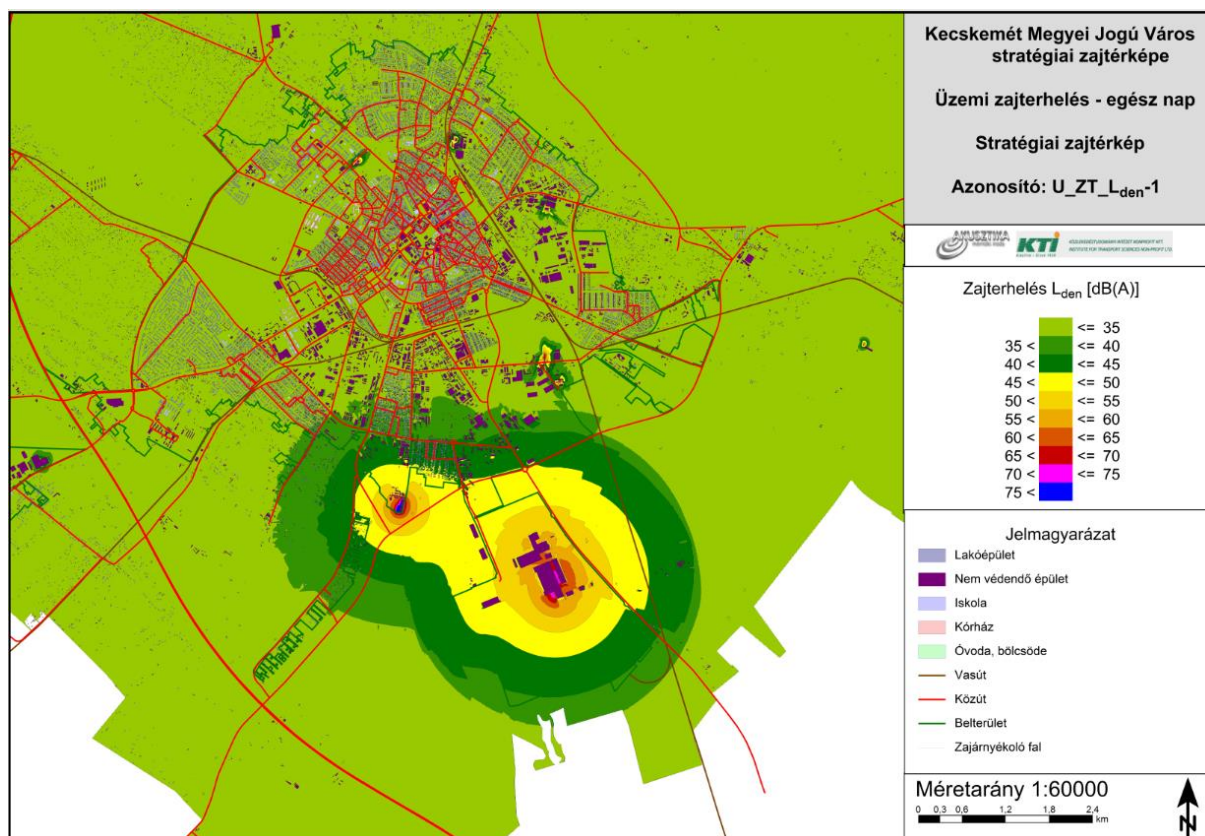
A városi környezeti folyamatok helyzetfeltáró munkarészában történt bemutatása alapján megállapítható, hogy az egészséget befolyásoló környezetszennyezés és a környezeti konfliktusok néhány területén (pl. ipari szennyezések, talaj- és talajvízszennyezés) csökkenés figyelhető meg, míg más tényezők esetében (pl. zajszennyezés, légszennyezés, ÜHG kibocsátás) növekedés figyelhető meg az elmúlt években, összességében tehát továbbra is számottevő környezeti terhelés jelentkezik városi szinten.

A település területének egyes részein várhatóan – ha csökkenő mértékben is, de – örökölt talaj- és talajvízszennyezéssel kell számolni. Ezek a volt szovjet katonai objektumok területei, egyes régen üzemelő ipari területek, illetve régi üzemanyag-töltő állomások, valamint egyes állattartó telepek területei, ahol a szennyezés mértékétől függően monitorozások, illetve kármentesítések történtek/történnek.

Az illegális hulladéklerakások visszaszorítása, illetve megszüntetése az Önkormányzat és a Kecskeméti Városgazdasági Kft. együttműködésével a bejelentések, illetve a felderítések üteméhez igazodóan folyamatosan történik.

Jelentős problémát okoz a városban a növekvő **zajterhelés**. A város zajhelyzetét ugyan kedvezően befolyásolja, hogy az iparterületek, ipari parkok a lakóterületektől általában megfelelő távolságra találhatóak, illetve ipari üzemek a lakóterületektől távol létesültek (pl.: Mercedes autógyár, SMP, Knorr-Bremse új gyára), létesülnek (62. ábra). Problémát általában az jelenti, hogy az iparterületekre több helyen rátelepültek a lakóterületek (pl. Szolnokihegy), illetve iparterületek közé ékelődve is találhatóak jelentős kiterjedésű lakóövezetek (pl. Rendőrfalu, Kósafalu).

61. ábra: Az egész napra vonatkozó üzemi zajterhelés Kecskeméten



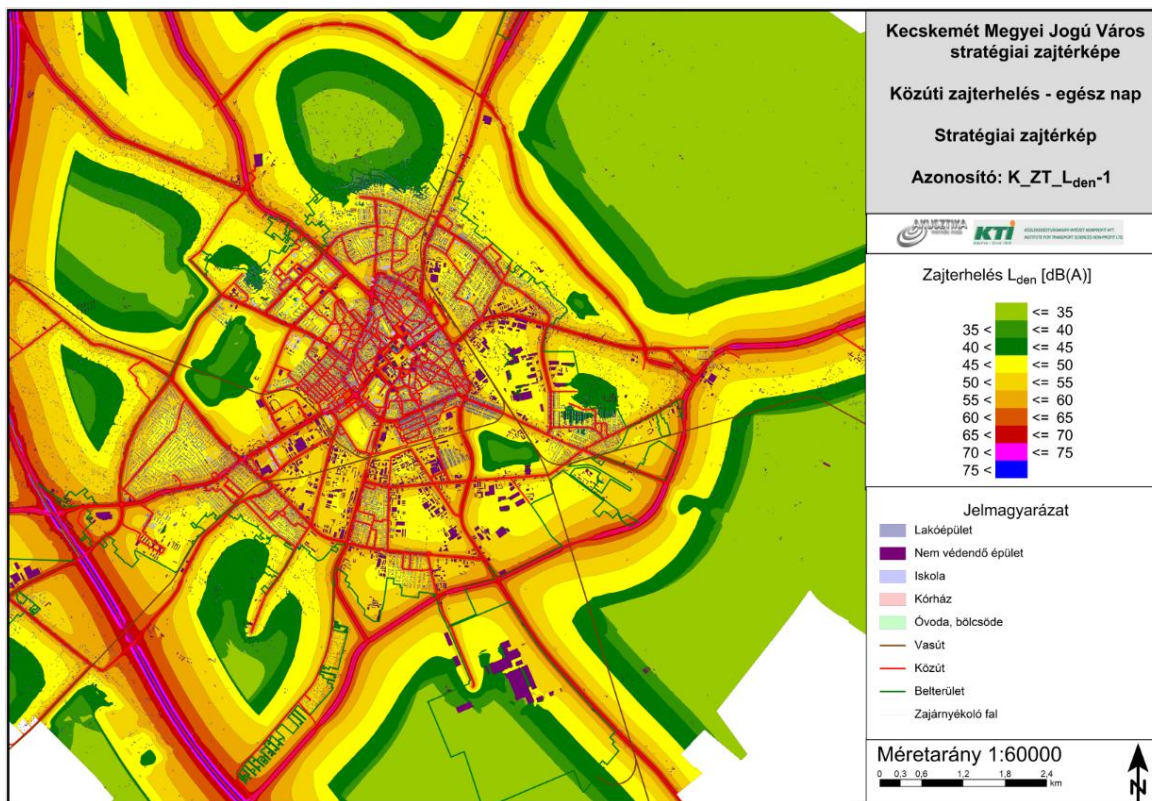
Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata 2017.

A város stratégiai zajtérképe alapján megállapítható, hogy **Kecskeméten a közúti- és a vasúti közlekedés okoz beavatkozást igénylő zajterhelést**, ezért a tervezett intézkedések elsősorban ezen zajok csökkentésére irányulnak, összhangban a város fejlesztési – főként közlekedésfejlesztési – projektjeivel. A *közúti forgalomból adódó zajterhelési* határérték túllépéssel terhelt közutak mentén, a város hatályos zajcsökkentési intézkedési tervében foglalt javaslatok (pl. településrendezési eszközök alkalmazása, hiányzó közúthálózati elemk megépítése, tervszerű közútfelújítások, forgalomtervezés), valamint a településrendezési terv egyes beépítési előírásai együttesen – a lakosság tudatosabb közlekedési mód választása mellett – képesek lennének a város döntő részén csökkenteni a zajterhelési értékeket (63. ábra).

A jövőben a közlekedésből származó zajcsökkentés nem képzelhető el a közösségi (klímabarát) közlekedés szerepének, s ezen belül is a kötöttpályás közlekedés lehetőségeinek bővítése nélkül. A helyi gazdaság és a lakosság változó igényeinek kielégítése csakis egy gyors, jól szervezett, kulturált közlekedési rendszer tudja majd biztosítani, melyben kitüntetett szerepet fog játszani a vasút. Prognosztizálható, hogy a város érintett részeiben (a 140-es és 142-es és 145-ös sz. vasútvonal menti területek) a vasúti forgalomból származó zajkibocsátás növekedhet (64. ábra). Éppen ezért a vasúti fejlesztések során figyelembe kell venni a zajcsökkentésre vonatkozó mindenkori intézkedési javaslatokat.

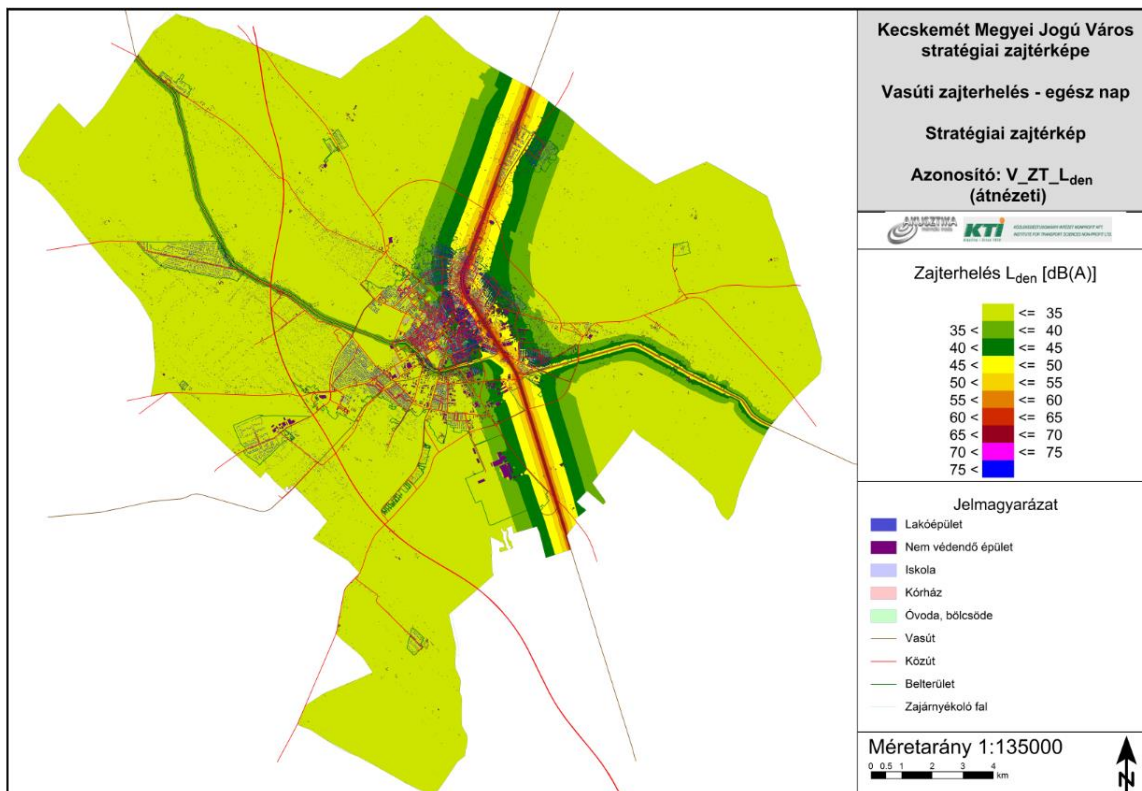


62. ábra: A közúti forgalomból származó zajterhelés Kecskeméten



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata 2017.

63. ábra: A vasúti forgalomból származó zajterhelés Kecskeméten



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területére vonatkozó stratégiai zajtérkép felülvizsgálata 2017.



A kecskeméti katonai repülőtér közös felhasználású (katonai-polgári) fejlesztése, költséghatékonyan biztosíthatja a polgári légitraffikálás (személy- és áruszállítás) jövőbeli megteremtését, amely a régióba és a Kecskemétre települt vállalkozások fejlődését is elősegíthetik. A fejlesztés megvalósítása a magas hozzáadott értékű beruházások Kecskeméten tartását és további gazdasági jellegű befektetések régióba történő vonzását eredményezheti. A *közös felhasználású repülőtér* fejlesztési elképzelései – benne a polgári célú hasznosítás erősödése – nagyobb forgalommal, így a **repülésből származó zajhatás** növekedésével járhat, ami felértékeli a zaj-zóna védőövezet meghatározását és kijelölését. Fontos annak tisztázása, hogy a magas zajterhelésű sávok (zajzónák) határain belül, a belterülethez kapcsolódva mennyi érintett lakóépület található és ezek zajmentesítése miképpen fog alakulni a jövőben.

Továbbra is fontos feladatként jelentkezik a zajgátló védőövezet kijelölése a katonai repülőtér és a Matkópusztai repülőtér körül. Az intézkedési tervekben foglalt zajcsökkentési, vagy más, a zaj elleni védelmet célzó műszaki, szervezési, településrendezési megoldásokkal és egyéb intézkedésekkel (például hatósági eljárás kezdeményezése) megakadályozható a zaj növekedése a zajtól védendő, vagy védelemre szánt területeken.

A város gazdaságának erősödésével, s a társadalmi jólét növekedésével párhuzamosan emelkedett a városban a **légszennyezés**. Ez részben természeti alapú (a térség szárazodásából adódóan a területre jellemző homoktalajoknak nagyobb a kiporzása), részben pedig társadalmi eredetű (a lakossági vegyes tüzelés magas aránya, egyre növekvő közúti közlekedés, ipari üzemek kibocsátása, parlagon hagyott mezőgazdasági területek pollenszennyezése, vagy rossz agrárgazdálkodási gyakorlat, stb.). A város növekvő levegőterheléséért elsősorban a lakosság rossz fűtési gyakorlata, valamint a közúti közlekedés növekedése felelős, melyet elsősorban a PM₁₀ és az NO₂ koncentráció növekedése is jól mutat. A levegőminőség romlásához hozzájárul a térség szárazodásából, a homoktalajok kiporzásából és a jelentős parlagfű koncentrációból adódó háttérszennyezetségi emelkedése, valamint a város beépített területeinek növekedése, a zöldfelületek kiterjedésének csökkenése és minőségének romlása is. Miután a 322 km² kiterjedésű város egyetlen automata mérőállomással rendelkezik, *a legfontosabb feladat a mérőhálózat bővítése*, s ennek segítségével pontos képet adni a város levegőminőségének valós állapotáról. Ennek birtokában elő kell segíteni a *levegőminőségi tervben foglalt – s önkormányzat hatáskörébe tartozó – intézkedési programok ütemezett végrehajtását*. A *vonzó, minőségi és egészséges lakókörnyezet kialakítása érdekében a jövőben kiemelt feladatként mutatkozik a szennyezés nélküli, vagy a legkisebb levegőszennyezést biztosító korszerű technikai megoldások előnyben részesítése, továbbá a lakossági szilárd tüzelésből eredő kibocsátások mérséklésének elősegítése.*

Fontos feladatként jelentkezik a természetes eredetű légszennyező anyagok (por, pollen) háttérterhelésének csökkentése, amely a nyílt vízfelületek kialakításával (vízpótlás, -visszatartás) továbbá városvédő erdősávok telepítésével, a mezőgazdasági jógyakorlatok bevezetésével, a **városi zöld-infrastruktúra hálózat** bővítésével kezelhető hatékonyan.



Kecskemét központi belterülete és az egyéb beépítésre szánt területei zöldfelületekben igen szegények. Sőt, az egyre intenzívebb beépítésekkel és az indokoltnál jóval jelentősebb terület burkolások (ipari, kereskedelmi szolgáltató és lakóingatlanok területén belül, valamint a telkek előtti út és telekhatár közötti közterületeken) hatására, az elmúlt években nem tudott emelkedni a zöldfelületek kiterjedése, amely hatással van a város levegőminőségére, mikroklimatikus viszonyaira, a város átszellőzésére.

Sajnos a kevés zöldfelület minősége összességében romló tendenciájú, különös tekintettel az úttest és a járda közötti zöldsávokra. *Ezek miatt is különösen fontos a jövőben a meglévő zöldfelületek – Zöld infrastruktúra hálózat fejlesztési, fenntartási, nyilvántartási és védelmi terv alapján történő – átgondolt és ütemezett fenntartása, rehabilitációja, valamint a zöldfelületek növelése és minőségi fejlesztése.*

A táj- és természetvédelem kapcsán megállapítható, hogy a helyi jelentőségű védett természeti területek és értékek kezelése az elmúlt időszakban nem volt elégséges, több esetben romlott a területek minősége, fajgazdagsága, melyért elsősorban a külső környezeti tényezők (szélsőséges időjárási helyzetek, szárazodás, stb.) a felelősek. *Ezért kiemelten fontos a természetvédelmi kezelési tervek szerint a helyi jelentőségű védett természeti területek és értékek fenntartása, kezelése és monitorozása.*

Kecskeméten kiemelt figyelmet kell fordítani, **a klímavédelemmel és klímaadaptációval kapcsolatos feladatok** megvalósítására is, hiszen Kecskemét a környezetileg érzékeny (rossz vízháztartású homoktalajok, évtizedek óta süllyedő talajvízszint, szárazodás) és a klímaváltozás hatásainak leginkább kitett Duna-Tisza-közi Homokhátság legnagyobb települése, egyben a régió legdinamikusabban fejlődő ipari centruma és legnagyobb ÜHG kibocsátója is.

A klímaváltozás elleni küzdelem legfontosabb terepe napjainkban, a légkörbe jutó CO₂ mennyiségének csökkentése *(pl. energiatakarékossgal, az energiahatékonyság növelésével, a közlekedésből és a fűtésből eredő károsanyag kibocsátás csökkentésével, új agrárgazdálkodási megoldások és technológiák felhasználásával, jelentős társadalmi szemléletváltással és a környezettudatosság növelésével)*, illetve annak kivonása a légkörből (pl. erdőültetések, zöldfelületi fejlesztések). Vizsgálva a városi folyamatokat, alapvetően négy olyan beavatkozási terület azonosítható, ahol az üvegház hatású gázok (ÜHG) kibocsátásának jelentős mértékű csökkentése érhető el, ez a **városi, elővárosi közlekedés, az energia előállítás és felhasználás, a hulladékgazdálkodás, valamint a települési területhasználat optimalizációja.**

Az eredményes települési klímavédelem és -adaptáció érdekében, egyszerre kell alkalmazni az elegendőségi- és hatékonysági stratégiát. Ennek megfelelően, egy időben lenne szükséges biztosítani az igény- és teljesítmény-visszafogást (ez konkrét CO₂ kibocsátás csökkenést jelentene), valamint az egységnyi teljesítményre jutó alapanyag- és energiaigény, illetve szennyezés mérséklését (technológia fejlesztésen keresztül történő hatékonyság növekedés).



3.1.2 A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése

A Megalapozó Vizsgálat helyzetfeltáró fejezetei részletesen feltárták mindazokat a kecskeméti városfejlesztést befolyásoló adottságokat, folyamatokat, szükségleteket és kihívásokat, amelyek az elkövetkező 10 évre alapvetően meghatározzák a város fejlesztési céljait, irányait és elvégzendő feladatait. Kecskemét fejlesztési elképzeléseinek megfogalmazásakor figyelembe kell vennie mindazokat a külső befolyásoló tényezőket (pl. globális folyamatok, városfejlesztési ajánlások, uniós és hazai szakmapolitikai elvárások, jogszabályi háttér) és belső adottságokat (társadalmi, gazdasági, környezeti, területi), melyek hatással lehetnek rá. A világban lejátszódó a gyors társadalmi, gazdasági és környezeti változások, s a jelentkező társadalmi igények folyamatos alkalmazkodást követelnek meg városunktól. Kecskemét megfelelő adaptációs képessége és szakmailag megalapozott gyors döntései alajaiban határozhatják meg versenyképességét, fejlődési lehetőségeit, s ezen keresztül pedig hosszú távú élhetőségét.

Ezek a fejlesztést befolyásoló külső és belső tényezők egy olyan keretrendszer rajzolnak ki, melyek orientálhatják, segíthetik a városi döntéshozók, városfejlesztők, valamint Kecskemét fejlődésében érdekelt vállalkozások, intézmények, civil szervezetek és a lakosság közös gondolkodását.

Külső kihívások

GLOBALIS FOLYAMATOK ÉS JELENSÉGEK	UNIÓS SZAKMAPOLITIKAI AJÁNLÁSOK	HAZAI SZAKMAPOLITIKAI ELVÁRÁSOK	POLITIKAI, JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET
<p>COVID-19 Pandémia helyzetből fakadó kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none"> A szabad turisztikai mozgás korlátozásai Az élet szervezésének és az életmód alakításának bizonytalanságai a járvány hatására A jóléti szolgáltatások globális szintű leépülése A protekcionizmus erősödése Geopolitikai transzformáció 	<p>A Covid19-válság egységes kezelése:</p> <ul style="list-style-type: none"> a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz (a Next Generation EU Eszköz) forrásainak felhasználásával a klímasemlegességre és a digitális gazdaságra való átállás támogatása 	<p>Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) területi és szakpolitikai céljainak, irányainak és előírásainak figyelembevétele:</p> <ul style="list-style-type: none"> A klímaváltozás elleni küzdelem Az erőforrásokkal történő fenntartható gazdálkodás A tanyás térségből adódó táj, környezet-és vízgazdálkodási feladatok Kulturális értékek védelme Közigazgatási és ellátási feladatok Gazdasági és foglalkoztatási szerepkör 	<p>Uniós és hazai jogszabályi környezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> A települések lehetőségeit alapjaiban határozzák meg a közigazgatási, valamint az ágazatpolitikai jogszabályok, melyekhez alkalmazkodni kell
<p>Gazdasági átalakulás</p> <ul style="list-style-type: none"> Beszállítói láncok átalakulása, alapanyag ellátási problémák 	<p>A fenntartható fejlődési célokra való megfelelés</p> <ul style="list-style-type: none"> A növekvő környezeti terhelés mellett, komoly kihívást jelent az EU 	<p>OTrT és BKMTrT előírásaiból adódó teljesítési kényszer (erdőterületek, barnamezős fejlesztések,</p>	



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



<ul style="list-style-type: none"> • Digitalizáció és robotizáció • Online kereskedelem előretörése • Erősödő technológiai verseny • Körkörös gazdaság előtérbe kerülése • Dráguló ásványi nyersanyagok és energiahordozók 	<p>gazdasága számára, hogy egyre nagyobb mértékben függ a nemzetközi piacokról származó energiahordozóktól és nyersanyagoktól, melyen változtatni kell</p>	<p>speciális energia termelő térségek)</p>	
<p>Klíma</p> <ul style="list-style-type: none"> • A klímavédelem erősödése, a fogyasztói társadalom ideológiai alapjainak változása • ÜHG kibocsátás csökkentés és gazdasági, társadalmi hatásai 	<p>Európai Zöld Megállapodás</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az európai zöld megállapodás céljainak megvalósítása érdekében újra kell gondolni a tiszta energiaellátásra irányuló szakpolitikákat a gazdaság, az ipar, a termelés és a fogyasztás, a nagyléptékű infrastruktúra, a közlekedés, az élelmiszeripar és a mezőgazdaság, az építőipar, az adópolitika és a szociális ellátások terén 	<p>Hatályos szakmapolitikai dokumentumok</p> <ul style="list-style-type: none"> • pl. NÉS-2 • Magyarország Nemzeti Energia- és Klímaterve • Irinyi Terv • Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia • Nemzeti Energiastratégia • Magyar Nemzeti Társadalmi Felzárkóztatási Stratégia • Nemzeti Digitalizációs Stratégia • Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 	
<p>Migrációs nyomás</p> <ul style="list-style-type: none"> • A romló környezeti feltételű és a háborus övezetek irányából érkező emberáradat kezelésének európai kihívásai (más nyelv, vallás és szociokulturális környezet) 	<p>Új városfejlesztési ajánlások</p> <ul style="list-style-type: none"> • igazságos, zöld és produktív városok kialakítása a jó kormányzás elveinek biztosítása mellett 		

Belső kihívások

TÁRSADALMI-POLITIKAI	GAZDASÁGI	KÖRNYEZETI	TERÜLETI
<p>Társadalmi kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kecskemét népességszámának csökkenése • Előregedő helyi társadalom, romló korstruktúra • Szegmentálódó, szegregálódó társadalom • Városüzemeltetési, szociális és egészségügyi kihívások kezelése • Átalakuló társadalmi értékrend, a környezet és klímavédelem felértékelődése • Jól képzett szakemberek hiánya 	<p>Gazdasági kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Egypólusú helyi gazdaság, nagy külföldi kitettséggel • Tercier szektor külső hatásokkal, kihívásokkal szembeni érzékenysége • Helyi vállalkozások alacsony innovációs és adaptációs képessége • A nagy hozzáadott értékű, XXI. sz-i húzóágazatok ágazatok alacsony aránya a helyi gazdasági szerkezetben • Hiányszakmák kialakulása, bérverseny erősödése 	<p>Környezetvédelmi kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajterhelésnek kitért területek zajcsökkentési beavatkozásának lehetőségei • A növekvő autóforgalomból adódó zaj- és légszennyezési • Levegőtisztaság javítás, különösen a PM10, NO₂ és biológiai allergének területén • Jó termőhelyi adottságokkal rendelkező mezőgazdasági területek beépítése • A jó minőségű zöldterületek 	<p>Várostervezési kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pazarló területhasználát, a beépített területek gyors és kontrollálatlan növekedése • Különböző funkciójú övezetek összenövése (ipar-lakó, közlekedési – lakó) • Az eltérő területhasználattól adódó konfliktus területek problémáinak kezelése • Vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatása • Önkormányzati tulajdonú, szabad



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS

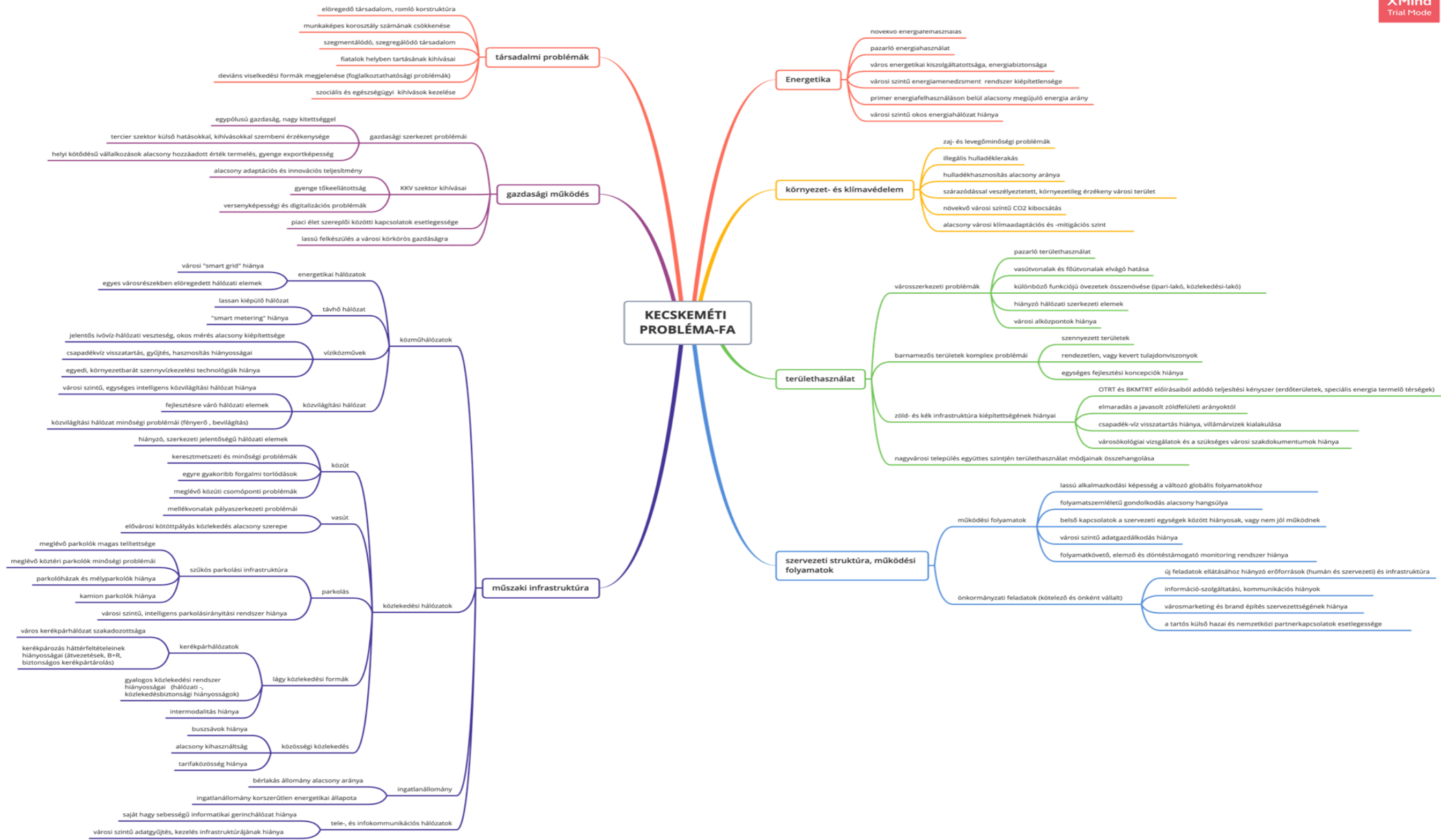


<ul style="list-style-type: none">• Magas a képzetlen, iskolázatlan emberek száma• A társadalmi távolságtartás miatt beszűkült személyes kapcsolatok, romló mentális és pszichikai helyzet• Növekvő társadalmi különbségek (jövedelmi, iskolázottsági, életesély)• Csökkenő önkormányzati lehetőségek, szűkülő helyi források	<ul style="list-style-type: none">• Alacsony szintű városi digitalizáció• Alacsony szintű vállalkozási hajlandóság a fiatalok körében	<p>kiterjedésének csökkenése</p> <ul style="list-style-type: none">• Illegális hulladéklerakás visszaszorítása• Hulladékhasznosítás viszonylag alacsony aránya• A vállalt városi CO₂ kibocsátás csökkenés teljesíthetőségének hiányos háttérfeltételei• A vízmegtartás és vízpótlás feltételeinek biztosítása	<p>fejlesztési területek hiánya</p> <ul style="list-style-type: none">• Hiányzó hálózati szerkezeti elemek, szűk közlekedési keresztmetszetek• Városi alközpontok hiánya• Városrészek közötti nagy fejlettségbeli különbségek• A kompakt város elvének gyakorlati biztosítása
<p>Humán infrastruktúra kihívásai:</p> <ul style="list-style-type: none">• Előregedő helyi társadalom• Munkaképes korosztály számának csökkenése• Fiatalok helyben tartásának kihívásai• A népesség iskolázottsági színvonalának növelése• A társadalmi különbségek mérséklése, az esélyegyenlőség erősítése• A változó társadalmi igényekhez illeszkedő ellátórendszer kialakítása	<p>KKV szektor kihívásai</p> <ul style="list-style-type: none">• KKV szektor gyenge tőkellátottsága és ebből fakadóan gyenge adaptációs képessége• KKV szektor versenyképességi problémái• KKV szektor digitalizációs elmaradása• A KKV szektor bérversenyben való kitettségének növekedése	<p>Klímavédelmi kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none">• Szárazodással veszélyeztetett, környezetileg érzékeny városi terület• Növekvő városi szintű CO₂ kibocsátás• Zöldfelületek alacsony arányának• Alacsony városi klímaadaptációs és –mitigációs szint	<p>Barnamezős területek komplex kihívásai:</p> <ul style="list-style-type: none">• Szennyezett területek• Rendezetlen, vagy kevert tulajdonviszonyok• Egységes fejlesztési koncepciók hiánya
<p>Műszaki infrastruktúra kihívásai:</p> <ul style="list-style-type: none">• Városi smart grid és smart metering hiánya• Csapadékvisszatartás és gyűjtés hiányai• Közvilágítási hálózat minőségi problémái• Hiányzó közúti hálózati elemek, keretmetszeti és minőségi problémák	<p>Körkörös gazdaságra való felkészülés kihívásai:</p> <ul style="list-style-type: none">• A természeti erőforrásokhoz és adottságokhoz illeszkedő gazdaságfejlesztés• Hatékony városüzemeltetés• Új üzleti modellek kidolgozása és terjesztése• A klímataudatos gazdaságra történő átállás költségeinek biztosítása	<p>Energetikai kihívások:</p> <ul style="list-style-type: none">• Növekvő, sokszor pazarló energiateljesítmény• Város energetikai kiszolgáltatottsága, energiabiztonsága• Városi szintű energiamedzsment rendszer kiépítetlensége• Megújuló energia alacsony aránya	<p>Zöld- és kék infrastruktúra kihívásai</p> <ul style="list-style-type: none">• Elmaradás a javasolt zöldfelületi arányoktól• Csapadékvíz visszatartás hiánya, villámárvizek kialakulása• Városökológiai vizsgálatok és a szükséges városi szakdokumentumok hiánya

Kecskemét kiegyensúlyozott és harmónikus fejlődéséhez, valamint a hosszú távon is fenntartható, élhető természeti- és lakókörnyezet biztosításához a fentiekben bemutatott kihívások és problémák egyidejű, s minden szférát érintő kezelésére lesz szükség. A széleskörű szakmai, civil és lakossági bevonás során azonosított városi problémák (65. ábra) hatékony kezelése, csak széleskörű társadalmi összefogás, kormányzati támogatás mellett, a fejlesztési elképzelés megfelelő szakmai előkészítése és a fejlesztési források rendelkezésre állása esetén valósítható meg.



64. ábra: Kecskemét probléma-fája





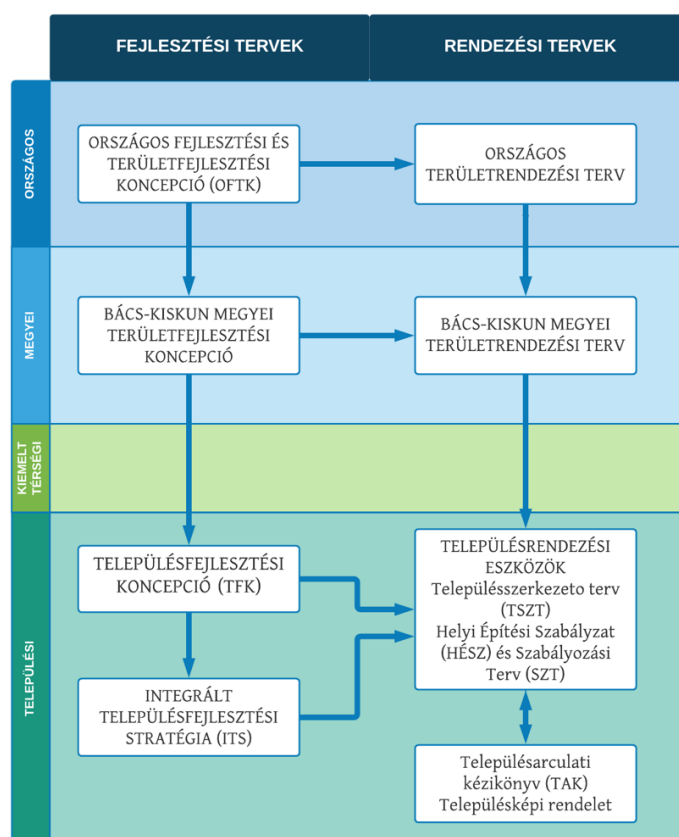
3.1.3 A településfejlesztés és -rendezés kapcsolata

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) az építésügy feladatait alapvetően két szintre osztja: az állam az építésügyi feladataiban központilag irányít, összehangol és ellenőriz. A települések pedig ezen irányítás mellett tervezik településük jövőképét, fejlesztési céljait és annak eléréséhez szükséges feladatokat és eszközöket.

Az Étv. 9. §-a jól összefoglalja a településfejlesztés feladatát: *a településen élők számára a települési élet- és környezetminőség javítása, a környezetbiztonság erősítése, a települési erőforrásokra építő, az erőforrások fenntarthatóságát biztosító, hosszú és rövid távú fejlesztési irányok, célok és az azok elérést biztosító programok és eszközök meghatározása.*

A települések jövőképüket Településfejlesztési Konceptióban rögzítik, melynek középtávú program szintű lebontását az Integrált Településfejlesztési Stratégiában fogalmazzák meg. Ezen fejlesztési típusú tervek megvalósításának településrendezési eszközei: a településszerkezeti terv és a helyi építési szabályzat (66. ábra). A településrendezés feladata, hogy meghatározza a település összehangolt, rendezett fejlődésének térbeli-fizikai kereteit, elősegítse a működőképességét, biztosítsa a szükséges infrastruktúra hálózatot, biztosítsa a megőrzésre érdemes település-szerkezetet és a beépítési-építészeti-természeti-tájképi arculat védelmét.

65. ábra: Településfejlesztés és településrendezés dokumentumainak kapcsolata (2021 június 30-ig)



Forrás: Saját szerkesztés



Látható tehát, hogy a területfejlesztés és a területrendezés szorosan egymásra utalt, egymást feltételező tevékenységek. A területfejlesztés számára a területrendezés szabályrendszere határozza meg a kereteket, a térhasználat lehetőségeit és módjait. Meghatározza továbbá az egyes funkciók térbeli megjelenésének lehetőségét és léptékét. A rendezési eszközök azonban önmagukban nem alkalmasak társadalmi, gazdasági, vagy éppen környezeti folyamatok által diktált fejlesztési törvényszerűségek, irányok és célok rögzítésére, vagy a térhasználattal szemben megfogalmazott gazdasági és társadalmi igények lekövetésére, amely befolyásolhatja a versenyképességet, a fenntarthatóságot, vagy éppen az élhetőséget.

Kecskeméten olyan településfejlesztési és -rendezési rendszer kialakítása a cél, ahol a településfejlesztési elképzelések orientálják, irányt mutatnak a rendezésnek, ugyanakkor a területrendezés a legfontosabb alapelvek (pl. a közösségi érdekek védelme az egyéni érdekekkel szemben, a gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóság, a biodiverzitás és az élhetőség hosszú távú biztosítása, az értékvédelem) tekintetében stabil kereteket adnak, szabályokat rögzítenek, melyek átláthatóságot, kiszámíthatóságot és biztonságot nyújtanak a területhasználatban minden résztvevő számára.

Ez a rendszer biztosíthatja Kecskemét térhasználati elveinek érvényesülését, melyet az alábbiakban foglalhatunk össze:

- **Ökológiai alapú városfejlesztés és -tervezés gyakorlatának erősítése**, az Ény-Dk irányú ökológia folyosó megőrzésével, jelentőségének növelésével, a meglévő városi zöld- és vízfelületek összekapcsolásával (a várost elkerülő utak mentén „zöldgyűrű” kialakítása, véderdősávok telepítése [mezőgazdasági területek és gyorsforgalmi utak mentén, eltérő funkciójú területek közé], egybefüggő erdőterületek növelése, a biológiai diverzitás és a táji értékek védelme, a nyílt vízfelületek növelése, a párologtatás feltételeinek javítása) az éghajlatváltozás hatásainak tompítása érdekében.
- **A városi reziliencia** (a külső negatív hatásokkal szembeni ellenállóképesség, rugalmas alkalmazkodó és átalakulási képesség) **növelése**, részben **integrált és funkcionálisan** – a helyi természeti környezet és funkcionális adottságaihoz – **illeszkedő városi területhasználat** biztosításával, a várostest arányos térbeli tagolásával és városökológiai módszerek alkalmazásával (pl. zöldítés, párologtatás növelése, utcák és épületek szerkezeti tájolása a város átszellőztetése érdekében, árnyékolás zöld térfalakkal és zöldtetővel).
- **Tagolt, tértakarékos, „kompakt” városszerkezet kialakítása**, a várostest további szétterülésének elkerülése, az okszerűtlen, terjengős térhasználat visszaszorítása, ennek megfelelően:
 - a **felhagyott** (pl. volt laktanyák, gazdasági területek) **vagy alulhasznosított területek** – a környező terület adottságaihoz leginkább megfelelő – **fejlesztése**, az új gazdasági területek kijelölésének korlátozása,



- a **mezőgazdasági területek, termőföldek védelme**, átminősítésük megakadályozása (zöldmezős beruházások helyett a barnamezős hasznosítás támogatása),
- a belterület bővítésének differenciált korlátozása, a már **beépítésre szánt lakóterületek** városrészi léptékű, de legalább nagyobb tömb egészére kiterjedő, összehangolt telekrendezésének támogatása, az új lakóterületek kijelölésének irányítása,
- a **meglévő városrészi alközpontok átfogó fejlesztése, valamint új városrészi alközpontok kijelölése**, városi szintű funkciók és intézmények telepítésének komplex (pl. társadalmi igény, elérhetőség, működtethetőség hatékonysága, mobilitási igény csökkentése) vizsgálata.
- **A meglévő, az átalakuló és az új onnan kialakítandó városi területek** – a városrészi adottságoknak megfelelő – **differenciált fejlesztése**, a beépítés intenzitásának, módjainak és funkcióinak meghatározásával.
- **A fenntartható városi mobilitás biztosítása**, az alábbiaknak megfelelően:
 - a városban napjainkig fennmaradt **jellegetes gyűrűs-sugaras szerkezeti rendszer** megőrzése, hiányzó szakaszainak pótlása,
 - a **közúti közlekedési területek növelése csak olyan léptékben ajánlható, amely elősegíti a város biztonságos üzemeltetését, élhetőségét és versenyképességét**, emellett adottságként kell tekintenünk a város területén belül meglévő vasúti hálózatra, amely a jövőben kiemelt szerepet kaphat az elővárosi közlekedésben, térségi áruszállításban,
 - **elő kell segíteni a közlekedési módváltásokat a helyi- és az elővárosi közlekedési rendszerben**, figyelembe kell venni a tervezés során az infrastrukturális háttérfeltételek (P+R, B+R, intermodális csomópont, átszállási pontok) területi igényeit és vizsgálni szükséges az opótimális elhelyezés szakmai követelményeit,
 - a **belvárosban elő kell készíteni a lágy közlekedési formák és a közösségi közlekedés előtérbe helyezését** az egyéni közlekedéssel szemben, vizsgálni szükséges a belvárosi felszíni parkolás alternatíváinak megteremtését,
- **A tér- és területhasználat tervezése során** – horizontális elvként – **figyelembe kell venni a fenntarthatóság és üzemeltethetőség tágabb szempontjait** (a biodiverzitás védelme, az egységes uniós osztályozási rendszer, más szóval „taxonómia” előírásai, [melyek meghatározzák, hogy mely gazdasági tevékenységek fenntarthatók], a légszennyezés csökkentése, klímavédelem, anyag- és energiatakarékosság, hatékonyság, megtérülés).



3.2 Problématérkép/értéktérkép

Környezeti konfliktusok, problémák

A város környezeti konfliktusai egy részének a háttérben a lakó, illetve a termelő, szolgáltató funkciók térbeli elrendezésének problémái, illetve egyes településszerkezeti, településfejlesztési és -rendezési kérdések tisztázatlansága állnak. Ehhez kapcsolódnak a kommunális ellátás és település-fenntartás, -üzemeltetés további hiányosságai, illetve az egyéb hatótényezők (pl. a közúti közlekedés levegő- és zajterhelése, a lakossági fűtés nem megfelelő módozatai, az illegális hulladéklerakás, illetve vízkitermelés).

Az egészséget befolyásoló környezetszennyezés, környezeti konfliktusok egyes tényezői csökkentek, míg mások növekedtek a településen, összességében azonban továbbra is számottevő terhelést jelentenek, hiszen a környezetterhelő hatásuk mellett jelentősen befolyásolják a városban élők életminőségét, komfortérzetét, valamint egészségi állapotát, ezért különösen fontos átgondolt intézkedésekkel ezen konfliktusok, problémák megelőzése, csökkentése, illetve a kedvezőtlen hatások mérséklése, kiküszöbölése.

A település területének egyes részein várhatóan – ha csökkenő mértékben is, de – örökölt **talaj- és talajvízszennyezéssel** kell számolni. Ezek a volt szovjet katonai objektumok területei, egyes régen üzemelő ipari üzemi területek, illetve régi üzemanyagtöltő állomások területei, valamint egyes állattartó telepek területei.

Az önkormányzat civil szervezetekkel együttműködve jelentős erőfeszítéseket tesz a városban még fellelhető **illegális hulladéklerakók** felszámolására, ennek köszönhetően és a közterület-felügyelők fokozott ellenőrzése következtében az utóbbi években az illegálisan lerakott hulladékok mennyisége csökkenő tendenciát mutat, de az illegális lerakóhelyek száma nem változott.

A város légterébe kerülő **légszennyező anyagok** döntően a közlekedésből, a fűtésből és az üzemi, technológiai tevékenységekből erednek. Légszennyező anyag kibocsátás szempontjából jelentős ipari üzemek, illetve termelő, vagy szolgáltató tevékenységet végző létesítmények találhatóak Kecskemét közigazgatási területén belül. Ezen üzemek, telephelyek a város iparterületein, illetve kereskedelmi szolgáltató gazdasági területein húzódnak döntően.

A legjelentősebb levegőterhelés azonban mégis a **helytelen lakossági fűtésből** adódik a városban. Az utóbbi évekre jelentősen megemelkedett energiahordozó árak miatt, újra egyre inkább problémát okoz, hogy egyes háztartásokban a takarékoság jegyében visszaállított régi kályhákban a *tüzelésre alkalmasnak vélt anyagokat, hulladékokat (műanyag, textil, kezelt fa, gumi) is elégetik*. Ugyanakkor jelentős légszennyező anyag kibocsátással jár a korszerű tüzelőberendezésekben, de *magas nedvességtartalmú fával történő tüzelés* is.



A lakossági fűtés mellett **a másik legnagyobb légszennyező a közúti közlekedés**. Nagy gondot okoz a városban regisztrált gépjárművek számának növekedése (2014 és 2019 között 22,5%), illetve azok intenzív használata (a gépjárműforgalom 2014 és 2019 között 27,4%-kal növekedett), emellett lassan öregedő képet mutat a gépjárműállomány, valamint megállapítható, hogy az EURO IV-nél rosszabb környezetvédelmi besorolású gépjárművek aránya még mindig nagyon magas (47,9%).

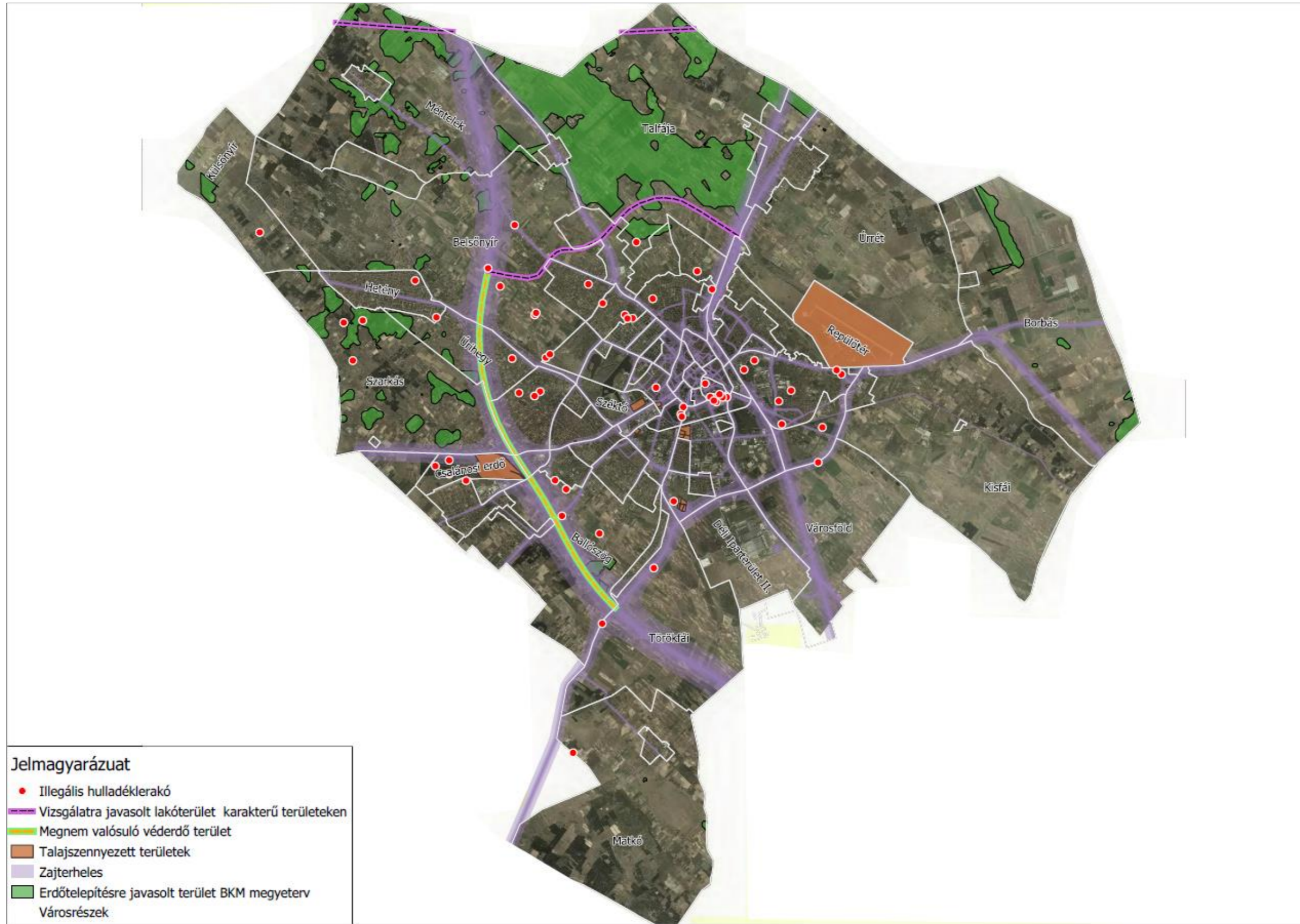
Az egyik legjelentősebb környezetvédelmi probléma, illetve konfliktusforrás a közúti közlekedés zajterhelése, melyet a város felülvizsgált stratégiai zajtérképe is jól szemléltet, emellett még a város néhány övezetében (elsősorban az ipari és lakóövezetek összenövésének zónájában) az ipari tevékenység és a reptér jelent kisebb nagyobb zajterhelést.

A város vizuális környezetterhelését leginkább a különböző méretű, elhelyezkedésű és tartalmú reklámtáblák okozzák. Legjelentősebben érintett területek a város lazább beépítésű bekötőútjai menti (városkapu) térségek. Nem elhanyagolhatóak továbbá, a belső városrészekben a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények portáljain, illetve a tűzfalakon megjelenő, időnként a város táji, településképi harmóniáját megzavaró reklámtáblák *falfirkák, graffitik* sem.

A vizuális környezetterhelés körébe tartoznak továbbá *a leromlott állapotú, illetve a félbehagyott épületek, építmények, illetve a városképbe nem illeszkedő színvilágú és formájú homlokzatok és épületszerkezetek*.



66. ábra: A kecskeméti környezeti konfliktusok problématerképe



Forrás: Keckemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.



A zöld-és kékinfrastruktúra rendszer hiányosságai, problémái

A város területén a természetes és természetserű növényállomány egyre fogyatkozik, az elmúlt évtizedek gazdasági és társadalmi folyamatai, az átalakuló területhasználat, valamint a változó klimatikus viszonyok nem tettek jót az eredeti növénytakaságoknak. **Átalakulóban van** – az amúgy is mozaikos – **mező- és erdőgazdasági dominanciájú kultúrtáj**, amit többek között a külterület növekvő számú műveletlenül hagyott – gyakran egyre rendezetlenebb, szemetesebb – területeiből is érzékelhetünk.

A mikroklimatikus kondicionáló és az ökológiai hálózati szempontból kiemelten fontos, egységes zöldinfrastruktúra-hálózat kialakulását gátolja, hogy egyre nagyobb számban jelennek meg a nagyterületű szántóterületek, illetve másik végletként, a tanya és az azt körülölelő művelt területek között (a 6.000 m² és annál nagyobb területeken, a művelési ág fenntartása mellett) az elsődlegesen lakás céljából épült épületek.

A településen vizsgált közhasználatú közparkok, közkertek, közterek tekintetében elmondható, hogy számuk kevés és még a meglévőknél is – a legtöbb esetben – hiányzik a szakszerű kialakítás, hiányos a kiépítettségük és növényfedettségük. **A városi zöldterületi ellátottság** (75,75 ha közpark közvagyon alapul véve) 6,86 m²/fő – **nagyon alacsony**⁵. Az említett problémák akadályozzák, hogy a települési közparkok, közkertek és közterek biztosítsák minden városrész lakóinak számára a mindennapi felgyűléshez, szabadidős tevékenység eltöltéséhez szükséges megfelelő helyszínt, így nem tudnak hozzájárulni a közösségi találkozóhelyek biztosításához sem.

Kecskemét zöldfelületi rendszere egyszerre küzd mennyiségi és minőségi problémákkal, melyek a jelentkező lakossági építkezések és a vállalati telephelyfejlesztések, valamint az infrastrukturális igények és a klímaváltozás következtében a jövőben még tovább erősödhetnek.

Az időjárási szélsőségek növekedésével, valamint a zöldfelületi rendszer fejlesztésének szükségességével felértékelődik a városi szintű vízgazdálkodás kérdésköre. A területen szélsőségesen jelentkező csapadékmennyiségek egyszerre vetik fel a belvíz elleni védekezés feladatát, valamint a vízhiányos időszakokban a víztakarékosság, a vízvisszatartás és víztározás fontosságát. A vízhiányos időszakok kezelésének egyik fontos eszköze a vízvisszatartás/tározás, valamint a használt vizek helyben tartása, tározása és hasznosítása. A klímaváltozásra történő felkészülés, valamint az unió által támogatni kívánt zöld/kék infrastrukturális fejlesztések miatt, a települési csapadékvíz-gazdálkodás jövőbeli irányai között kiemelt figyelmet kell biztosítani a *meglévő elvezető hálózatok megfelelő karbantartására és tisztítására*, hiszen a települési vízkár 40-60 %-a karbantartás hiánya miatt történik.

⁵ A WHO ajánlása (Russo A, Cirella GT 2018) az egy főre eső zöldterület nagyságának minimumaként a 9 m²/főt, ideálisként az 50 m²/főt határozott meg.



Mennyiségi problémák:

- A közcélú és nem közcélú városi zöldfelület, illetve a zöldterület (közpark és közkert) ellátottság alacsony szintje, valamint hálózatosságának alulfejlettsége.
- Az erdősítésre javasolt területek (OTrT-ben előírt arányú) megvalósíthatóságának területi, telepíthetőségi korlátjai.
- A zöldterületek nagy része kis méretű, nincs lehetőség belőlük többfunkciós közpark, közkert kialakítására, és újak létrehozása a belső területeken, a városfejlődés során kialakult sajátos beépítési viszonyoknak köszönhetően, rendkívül nehezen lenne megvalósítható (pl. burkolt közterületek és felszíni parkolók visszabontása).
- A gazdasági- és az új kialakítású lakóterületeknek alacsony a zöldfelületi intenzitása.
- A városnak nincs jelentős, magas ökológiai értéket képező természeti környezete, amely a belterületi zöldfelületek kondicionáló hatását nagymértékben erősítené.
- A zöldfelületi beruházásokra csak pontszerűen kerül sor; koncepciózus, hosszabb távra tervezett, ütemezett, következetesen végrehajtott nagyléptékű és rendszerszintű zöldfelületi beruházás anyagi források hiányában napjainkig nem történt.
- A burkolt felületek (pl. felszíni gépjármű parkolók) folyamatosan növekvő helyigényével a zöldfelületek tendenciózus elépítése, megszűnése járt együtt. Egyes városrészekben, utcákban az útmenti zöldsávok szinte megszűntek az illegális, parkolási célú burkolatépítések, fakivágások, vagy csak a zöldfelületen történő parkolás következtében. A közlekedési területek zöldsávjainak csökkenése a csapadékvíz elhelyezési, -szikkasztási gondok növekedésével is jár.
- A város belterületén a burkolt felületek magas aránya miatt nagyok a lefolyási tényezők (ezek csökkentése a zöldfelületek növelésével, illetve a burkolt felületek növelésének korlátozásával lehetséges).
- A városban hiányzik a megfelelő kapacitású csapadékvíz tárolás.
- A város területén belül meglehetősen alacsony az öntözött zöldfelületek kiterjedése.

Minőségi problémák:

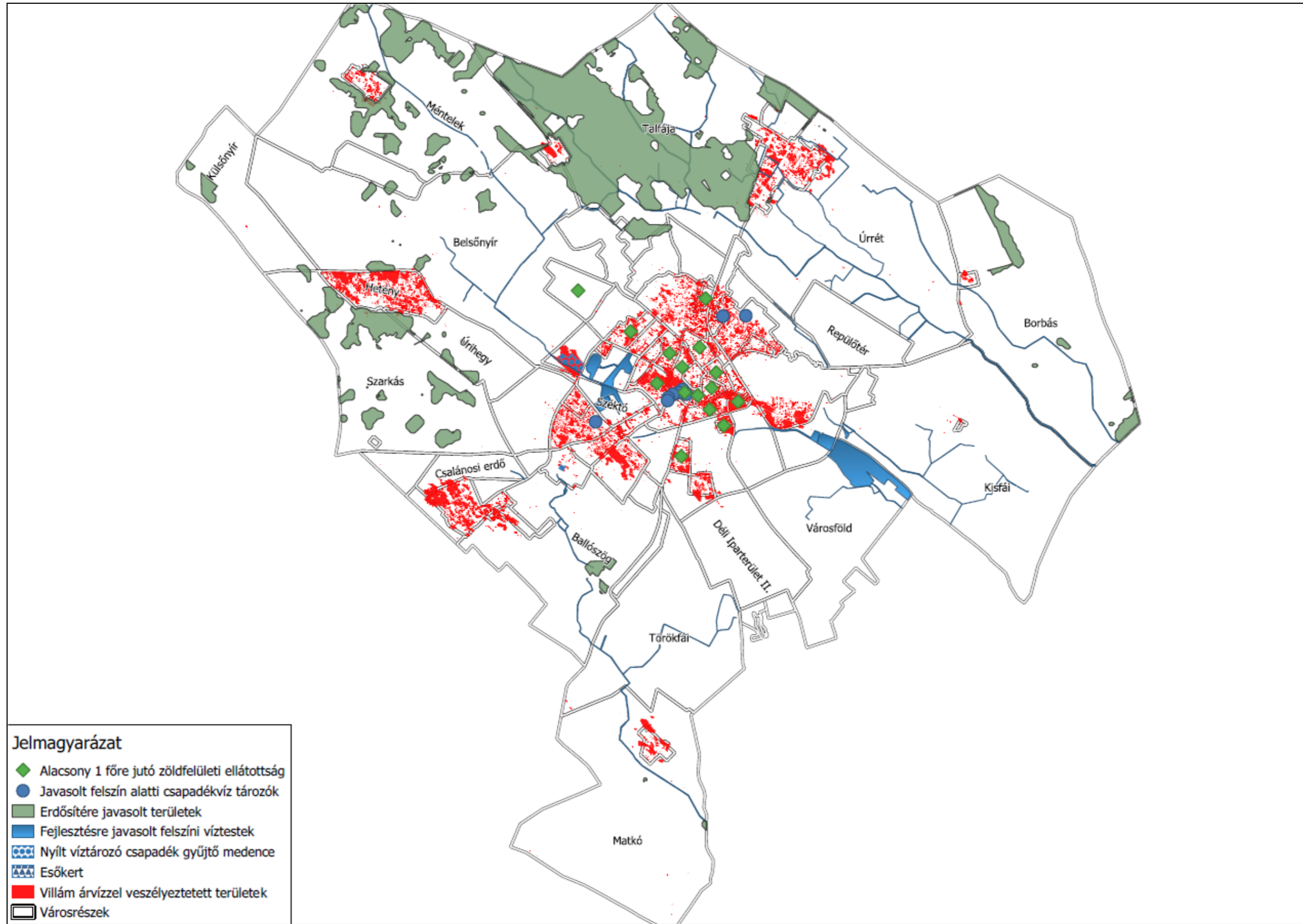
- Hiányzik a teljes közigazgatási terület minden zöldfelületi elemét érintő *zöldfelületi kataszter*, illetve ezen belül a részletes kertészeti szakmai felmérésen alapuló *közterületi fakataszter*, amely a vizsgálati, értékelési, javaslati, fejlesztési tervek alapját szolgáltatná.
- Nem készültek még el a települési zöldfelületgazdálkodás helyi szaktervi és jogszabályi alapjai: *Zöldinfrastruktúra Hálózat Nyilvántartási, Védelmi, Fenntartási és Fejlesztési Terve* (zöldinfrastruktúra terv, rövidítve: ZIT) és egy *új zöldfelületgazdálkodási önkormányzati rendelet*.
- *A zöldterületek jelentős része*, különösen a kevésbé frekvenciált területeken, *alulhasznosított* (kerti berendezések elavultak vagy hiányoznak, sétautak hiányoznak).



- A nem frekventált területek közhasználatú zöldfelületeinek gondozása nem megfelelő, *a gyér növényborítottság esztétikai, városképi és használati szempontból is kedvezőtlen.* A frissen telepített fák túl nagyarányú elhalása is jelzi a közterületi zöldfelületek fenntartásának hiányosságait kapacitáshiány, ill. az anyagi források korlátozott volta miatt.
- *A zöldfelületek öregedése* általános probléma, a város egyes közparkjainak, fasorainak növényállománya elöregedett, azaz ökológiai és kondicionáló képessége csökkent. A felszín alatt vezetett közművek iránti szükséglet növekedésével a közterületeken a növényzet – elsősorban a fák – élettere egyre csökken.
- Az OTTrT-ben kijelölt erdősítésre javasolt területek (pl. Talfájában) talajminősége közepes, megfelelő. A kialakuló erdőöv szerkezeti elhelyezkedése kedvező: északnyugatról (az uralkodó szélirány felől) védi a lakott területeket. Konfliktus a tervezett erdősítés fafaj alkalmazásában rejlik.
- A város és térségének természeti környezeti problémái (pl. természetes vízfelület hiánya, kiporzás, csökkenő talajvízszint, a talajok tápanyagvesztése) a klímaváltozás, szárazodás kedvezőtlen hatásaival tovább nőttek.
- Nem megoldott a városon belül a csapadékvizek visszatartása és késleltetett levezetése.
- Szükséges a város belterületén a lefolyási tényezők csökkentése (zöldfelületek növelésével, illetve a burkolt felületek növelésének korlátozásával).
- Nem megoldott a városi csatornahálózatba bevezethető csapadékvíz mennyiségének és intenzitásának a korlátozása, holott kidolgozásra kerültek a csapadékvizek visszatartására, késleltetett (kisebb intenzitással történő) levezetésére vonatkozó előírások a lakó, intézmény, gazdasági és a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények ingatlanaira vonatkozóan, az ellenőrzések és a szankciók rendszerével együtt.
- Ugyancsak problémaként jelentkezik, hogy az ingatlanokon belül történő csapadékvíz elhelyezés szorgalmazása (talajban történő elsikkasztásra) és annak ellenőrzése. Másrészt még nem általános a tározást követően a csapadékvíz öntözésre, egyéb szürkevíz hasznosításra (pl. burkolatok hűtése, WC öblítés, autómosás) történő felhasználásra, hasznosításra.



67. ábra: A kecskeméti zöld-és kékinfrastruktúra rendszer problématerképe



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.



Közlekedési problémák, kihívások

Kecskemét közlekedési problémáit, alapvetően az örökölt közúthálózati adottságok (hálózati hiányok, szűk keresztmetszetek, minőségi problémák), a város elmúlt évtizedben tapasztalt dinamikus gazdasági növekedése, a település extenzív, alig korlátozott terjeszkedése, valamint a lakó- és munkahelyek térbeli szétvállása együttesen idézték elő. **A társadalmi jólét erősödésével, a lakosság elkényelmesedésével párhuzamosan, jelentős mobilizációs igény jelent meg, mellyel nem tudott lépést tartani a város közlekedési rendszerének fejlesztése.**

A meglévő **közúthálózati hiányok** a városrészek közötti kapcsolatban, a szolgáltatástervezés hatékonyságában okoznak fennakadásokat, melyek a közösségi közlekedésre és a kerékpárhálózati ellátottságra is kihatnak. Problémát jelent **a közúti forgalom hatékony levezetése is**, amely részben a **közlekedési csomópontok** – számos helyen még napjainkban is meglévő – **gyenge áteresztő képességéből**, részben pedig a **városi szintű forgalomirányítás kiépítetlenségéből** adódik.

Problémák figyelhetők meg a **közutak minősége és megfelelő keresztmetszetének biztosítása** területén. **A városon belül a legfontosabb forgalmi irányokban** és szerkezeti tengelyek mentén **hiányoznak a dinamikus buszsávok**, melyek előnybe részesíthetnék a közösségi közlekedést.

Hasonló **problémát jelentenek a kerékpárforgalmi hálózat kapcsán**, nem csak a **hálózati hiányok**, hanem – a meglévő hálózat esetében – **a karbantartási, felújítási feladatok elmaradása**, így a hálózat számos pontján (pl. Csabai Géza krt., Szolnoki út, Izsáki út Vízmű utcai csomópontja és Téglás utca között, Budai út Bajza utca és Tesco közötti szakasz), a burkolatok minősége miatt, rosszul közlekedhető, vagy balesetveszélyes.

Kecskemét esetében sajátos problémaként jelenik meg a **külterületi utak korszerűsítése és karbantartása**. A **kiterjedt aszfaltozatlan úthálózat** (2019-ben 1.087 km) már önmagában is nagy kihívást jelent a város üzemeltetése szempontjából, azonban a helyzetet bonyolítja, hogy az utak állapotában rendre jelentős károk keletkeznek, elsősorban a külterületeket megművelő mezőgazdasági munkagépeknek köszönhetően. A kialakult helyzet kezelését nagyban elősegítené a külterület funkcionális használatának tisztázása és részletekbe menő szabályozása.

A város közlekedési rendszerének hatékonysága nagyban függ a **közlekedési módváltás lehetőségeinek** kiépítettségétől is. A belvárosban a „lágý” közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás, egyéb környezetbarát közlekedési módok), illetve a helyi közösségi közlekedés előretörése nagyban függ az intermodalitás feltételeinek biztosításától. Jelenleg **hiányzik a vonzáskörzet településein, illetve Kecskeméten is a közlekedési csomópontokhoz** (pl. vasúti megállók, autóbusz állomások, decentrumok) kötődő **P+R, B+R rendszer**, jelentős hálózati szakadások, hiányok tapasztalhatók a városi és városkörnyéki **kerékpárforgalmi hálózatban**



is, melyek alapját képezhetnék egy közösségi közlekedésre és lágy közlekedési módokra épülő, fenntarthatóbb, környezetbarátabb városi közlekedésnek.

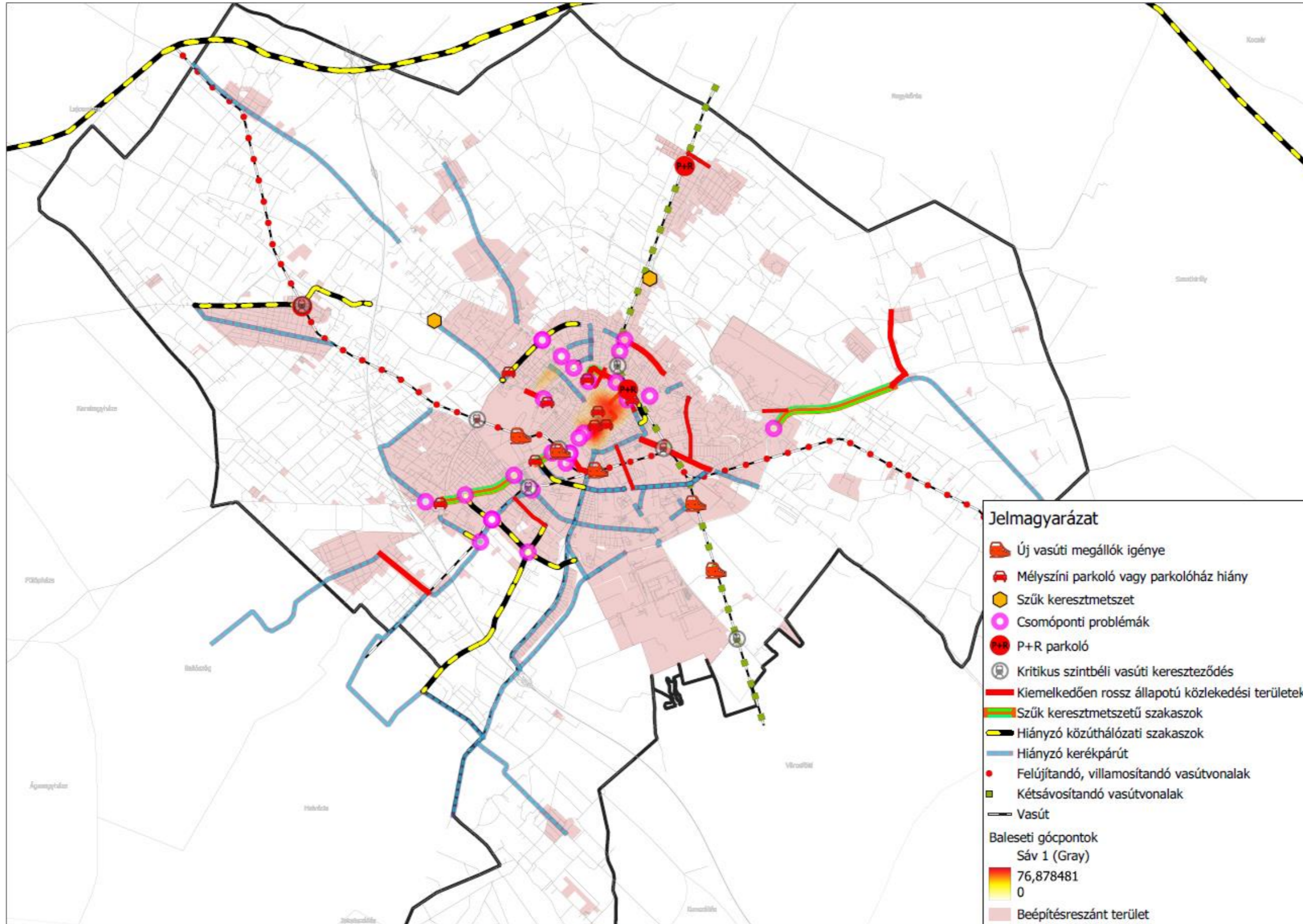
A város térségi szerepkörének erősödésével párhuzamosan, jelentősen növekedett a napi ingázók száma, amely jelentős terhelést ró a város közúthálózatára és parkolási infrastruktúrájára. **Az elővárosi ingázás** átgondolt fejlesztése, alapfeltétele a városi közlekedési rendszer biztonságos és fenntartható üzemeltethetőségének. Jelentős **minőségi problémák figyelhetők meg Kecskemét elővárosi vasúti rendszerében** (pl. P+R parkolók hiánya, rossz műszaki állapotú pályaszerkezet, a villamosítás és biztosítóberendezések kiépítetlensége, az állomások, utasvárók, peronok és vasúti szerelvények műszaki állapota) is, melynek átfogó rekonstrukciója nélkül csak nehezen képzelhető el Kecskemét jövőbeli fenntartható, klímabarát mobilitása.

A klímaváltozás elleni küzdelem részeként, feszítő stratégiai kérdések előtt állnak a város döntéshozói és szakemberei, melynek legfőbb tisztázandó kérdése, hogy miképpen formálódjon Kecskemét jövőbeli közlekedési és parkolási rendszere, melynek egyszerre kellene biztosítania a város hatékony működtetését, a közlekedésbiztonságot, valamint a klímabarát (a városi közlekedési ágazatban 40-60%-kal kellene csökkenteni a CO₂ kibocsátást 2030-ig) lágy közlekedési módok előnybe részesítését.

A település közlekedési folyamatainak feltárása, irányainak, trendjeinek és problémáinak azonosítása, továbbá a jövőbeli mobilitási célok kijelölése, illetve a szükséges beavatkozások meghatározása és priorizálása új városi közlekedésfejlesztési koncepció és fenntartható városi mobilitási terv elkészítését igényli.



68. ábra: A kecskeméti közlekedési rendszer problématerképe



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.



Területhasználat problémái, kihívásai

Kecskemét nagy közigazgatási hattárral (322,57 km²) rendelkező közigazgatási, gazdasági, oktatási, kereskedelmi és szolgáltatási központ, amely a különböző települési funkcióinak telepítése során, sokszor **pazarlóan bánt/bánik a rendelkezésére álló területeivel**, ezt jól mutatják az alulhasznosított és a barnamezős területei, illetve ennek ellenpontosításaként az elmúlt évtizedben megvalósított zöldmezős beruházásai, melyek legnagyobb részben a legjobb termőhelyi adottságokkal rendelkező mezőgazdasági területeinek rovására valósultak meg. Nincs a városnak tervszerű, – az önkormányzati forgalomképes vagyonelemekre alapuló – hosszú- és középtávú telekgazdálkodása, valamint lakásépítési telekkínálata, amely a város terjengősségét csökkenteni tudná.

A város területhasználati konfliktusai, problémái háttérben ott húzódnak **a lakó-, a termelő- és szolgáltató funkciók térbeli elrendezésének következetlenségei, keveredésének kihívásai**, továbbá a napjainkban **is nyitott településszerkezeti, településfejlesztési és -tervezési kérdések** (pl. *ökológiai alapú városfejlesztés és tervezés, kompakt város kialakításának igénye, a barnamezős területek hasznosítási lehetőségei, a városi reziliencia növelésének szükségessége, környezetbarát és hatékonyan üzemeltethető város kialakítása, fenntartható és klímabarát városi mobilitás megvalósításának feltételei*).

Az elmúlt évtizedek során bizonyos **városi funkciók leértékelődése, esetleg funkcióvesztés** vagy **egy-egy településrész fejlődésben történő megrekedése**, szlömösödése vagy az **átépítéshez szükséges forráshiány** következtében **városképi sebhelyek alakultak ki**, melyek kezelése halaszthatatlan (pl. Rudolf-laktanya és a Homokbánya még nem rehabilitált területei, Békéscsabai út-Béke fasor-Géza fejedelem körút által határolt terület, a volt KTE pálya területe, Mezeiváros és Ürgés területe, Kecskemét-Alsó Vasútállomás és környezete). Sok a gondozatlan, funkció nélküli **„maradvány” vagy „alulhasznosított” terület** is a városban, melyek részben a gazdaság átalakulása, a megengedő szabályozás, vagy éppen a hiányzó fejlesztési források következményeként nem találták meg új funkciójukat. **Ezek revitalizációja új impulzust adhat Kecskemét minőségi átalakulásának folyamatához.**

Nagyon mozaikosan, szinte csak néhány telek méretben, de **számos helyen találhatóak alulhasznosított vagy rossz állapotban üzemeltetett – barnamezős – gazdasági területek.** Csökkentésük, felszámolásuk összetett feladat, vélhetően egyfajta ösztönző rendszer alkalmazásával mozdítható ki jelenlegi, megrekedt állapotából. Ennek megfelelően **támogatni javasolt az új és a régebben beépítésre kijelölt, ugyanakkor alulhasznosított gazdasági területek hasznosítását, fejlesztését**, s korlátozni szükséges az új gazdasági területek kijelölését, ha az mezőgazdasági területek rovására történne (zöldmezős beruházások helyett a barnamezős hasznosítás támogatása). Ilyen lehet a Kőrösihegy, Csalános és a Budaihegy északi térségében található, egyes gazdasági területnek kijelölt, de be nem épült területek, melyek jelenleg mezőgazdasági hasznosításúak. Hasonló megállapítás tehető a Déli Iparterület



vonatkozásában, ahol **újabb zöldmezős ipari területek kialakítását csak különlegesen indokolt esetben** (pl. nemzetgazdasági érdek), alapos vizsgálatokat követően – máshol esetleg visszalépve a kijelölt, de hosszú évek óta nem megvalósult gazdasági területhasználattól – **javasolt csak engedélyezni.**

A városban jelentkező gazdasági-, lakó-, intézményi- és infrastruktúrális (út, közmű, parkolás, stb.) **térigények jelenleg nagyon megnehezítik** a mind erőteljesebben jelentkező **zöldfelület fejlesztési szükségleteket**, melyek azonban kulcsszerepet tölthetnek be a jövő ökológiai alapú, fenntartható és klímatudatos városfejlesztésében. Ennek központi eleme: az **élhető, reziliens város kialakítása** (pl. a levegő minőség javításával, a biodiverzitás és a CO₂ elnyelésének növelésével, a víztakarékosság erősítésével, a városökológiai kutatások elindításával és a klímabarát építészet és köztérfejlesztés megvalósításával).

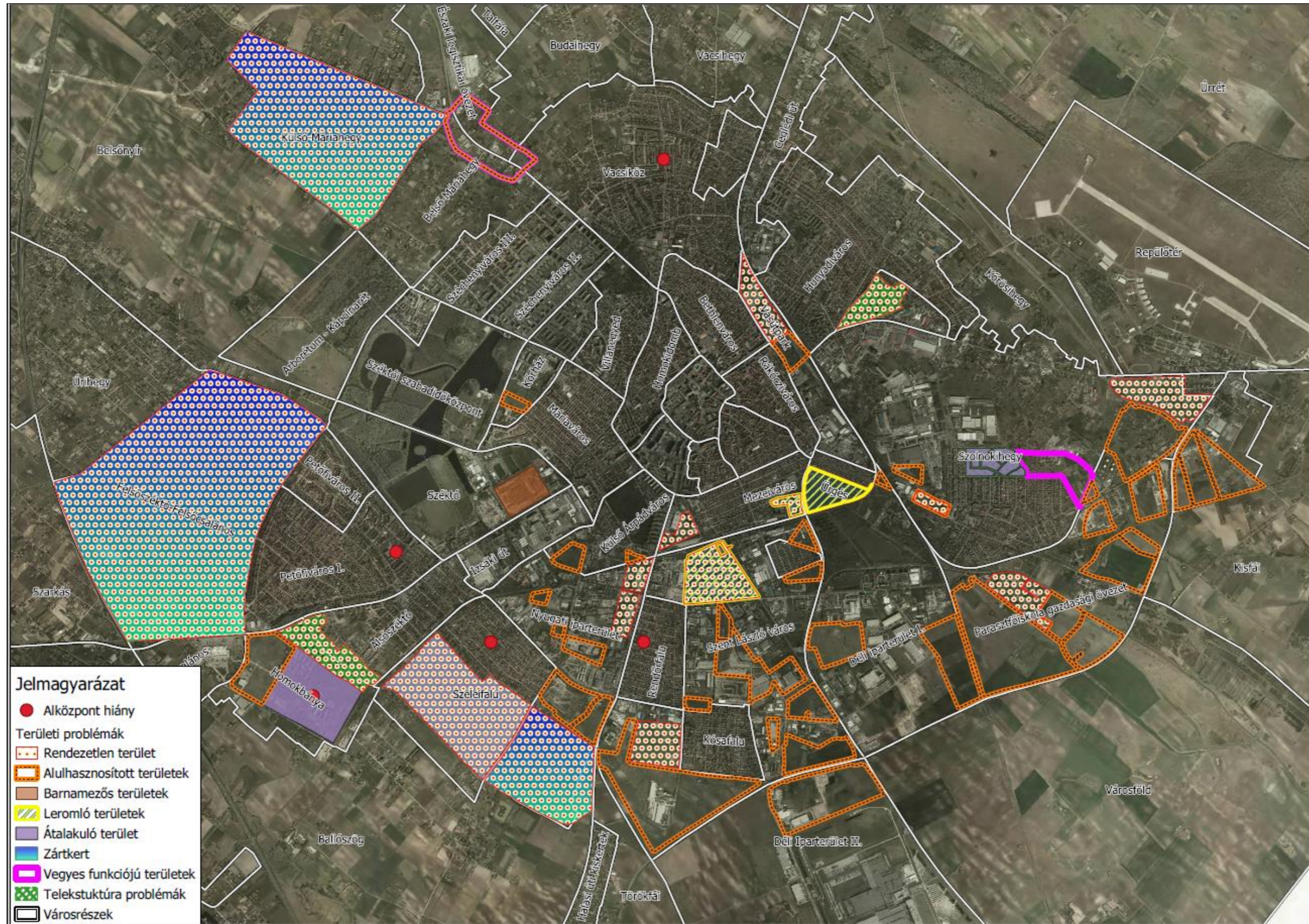
A városi reziliencia növelése érdekében Kecskeméten és közvetlen környezetében **ki kell teljesíteni a makro- és mikrokörnyezet kedvező alakításához nélkülözhetetlen összefüggő zöldfelületi, ökológiai hálózatot**, hiszen a városnak nincs jelentős, magas ökológiai értéket képező természeti környezete, amely a belterületi zöldfelületek kondicionáló hatását nagymértékben erősíthetné. Problémát okoz a közcélú és nem közcélú városi zöldfelület, illetve a zöldterület (közpark és közkert) ellátottság alacsony szintje, hálózatosságának alulfejlettsége, minőségi problémái (pl. zöldfelületek állapota, öregedése, egészségi állapota, a fenntartás minősége), továbbá az erdősítésre javasolt területek (OTrT-ben előírt arányú) megvalósíthatóságának területi, telepíthetőségi korlátjai.

A „**kertségek**” **övezete** esetében egyértelműen meghatározza a fejlődés irányát, hogy beépítésre szánt területként tervezett-e a várostestbe történő integráció, vagy beépítésre nem szánt területként mezőgazdasági művelésű marad. Ugyanakkor kecskeméti sajátosságként továbbra is számolni kell a „lakott kert” realitásával, hiszen ez 2-300 éve jelenlévő területhasználat. Ezzel együtt a „kert” elsődleges használatáról – lakó- vagy gazdálkodásba vont terület – egyértelmű szabályozással szükséges dönteni. Ennek hiányában folyamatos konfliktus terület marad, az eltérő életmódból, területhasználatból, a közterületek/utak kiszabályozatlanságából, vagy a táj-, illetve településképi megjelenésből adódó disszonanciák miatt.

Nem megoldott a külterületi szabályozás sem, így fordulhat elő, hogy funkciójukban és területhasználatukban teljesen eltérő épületek és területek (romosodó tanyaépületek és „Dallas típusú ranch-ok”, „paloták” egymásmellettiése, a lakó- és gazdálkodási funkciók keveredése), illetve ehhez kapcsolódó területhasználati igények akár egymás szomszédságában is előfordulhatnak a város külsőbb területein, melyek tovább élezhetik a már meglévő külterületi területhasználati konfliktusokat.



69. ábra: A kecskeméti területhasználati rendszer problématerképe



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.



Társadalmi problémák

Kecskemét egyik legfeszítőbb problémája a **népességszámának 2013-tól tartó csökkenése**, s ezzel párhuzamosan a **város folyamatos előregedése**. Különösen **szembetűnő a 60-évnél idősebb korosztály számának és arányának növekedése** is (2009-től 2019-ig 4,7 százalékponttal növekedett a 60 évesnél idősebb korosztály aránya, ez az adott korosztály tekintetében több mint 4.000 fős növekményt jelent), amely **a város szociális ellátórendszerét helyezi egyre nagyobb nyomás alá**.

A város demográfiai összetételének változása kedvezőtlen képet mutat a munkaképes korú korosztályon belül a fiatal, szülőképes korúak (15-39 év közötti) körében is. Kecskeméten kiemelten a 15-19, a 20-24 és a 30-34 éves korosztályok számában találhatjuk a legnagyobb visszaesést, amely a vándorlási különbséget kedvezőtlen irányú folyamataival együtt, a város további népességcsökkenését, illetve munkaerőtartalékainak lassú kimerülését vetíti előre. Ez utóbbi megállapítást támasztja alá a munkaképes korosztályon (18-65 évesek) belül a 18-29 év közöttiek számának alakulása, hiszen az 2009 és 2019 között 2,9 százalékponttal esett vissza a városban. A kedvezőtlen trend részben a dinamikus emelkedő kecskeméti ingatlanárakkal, másrészt a nagyobb települések (Budapest, Szeged, Debrecen) és a fejlettebb külföldi és nyugatdunántúli területek magasabb jövedelmekből adódó elszívó hatásával magyarázható.

Az előregedés nem csak települési szinten, hanem a városrészek tekintetében is problémákat okozhat. Általánosságban megállapítható, hogy a hagyományos, korosabb épületállománnyal rendelkező városrészek esetében jelennek meg a magasabb átlagéletkorú (51-79 év) övezetek. **Az előregedés leginkább a Belső Bethlen- és Széchenyivárost, Hunyadvárost és a Villanegyedet érinti, de magasabb átlagos életkorú övezetek jellemzik Alsószéktó keleti részét, valamint a Petőfiváros központi övezeteit is.** Amennyiben ezen területek társadalmi, műszaki és szolgáltatási-ellátási viszonyai a közeljövőben nem változnak, úgy féltő, hogy a jelzett lakóterületek társadalmi megítélése romlik, s a városrészek fejlődése megrekedhet, társadalmuk kicserélődhet.

A városban számos helyen (pl. Belváros, Hunyadváros, Villanegyed, Alsószéktó) **pontszerűen zajló lakóingatlan-építkezéseknek köszönhetően ez a – sokszor utcátömbök alatti szinten megnyilvánuló műszaki és társadalmi – mozaikosság hosszú távon fennmaradhat.** Az igen eltérő életkorú és más anyagi helyzetben lévő korosztályok **szoros térbeli egymásmellettsége konfliktusok forrása is lehet,** valamint közszolgáltatás-szervezési kihívásokat is támaszthat a város ellátóhálózatával szemben.

Az előregedés mellett jelentkező másik probléma, s egyben **városi szintű kihívás, a társadalom egyes rétegeinek az elszegényedése, amely a szegregáció által veszélyeztetett városrészekben, telektömbökben jelentkezik legerőteljesebben** (ld. részletesebben a 3.3.2-



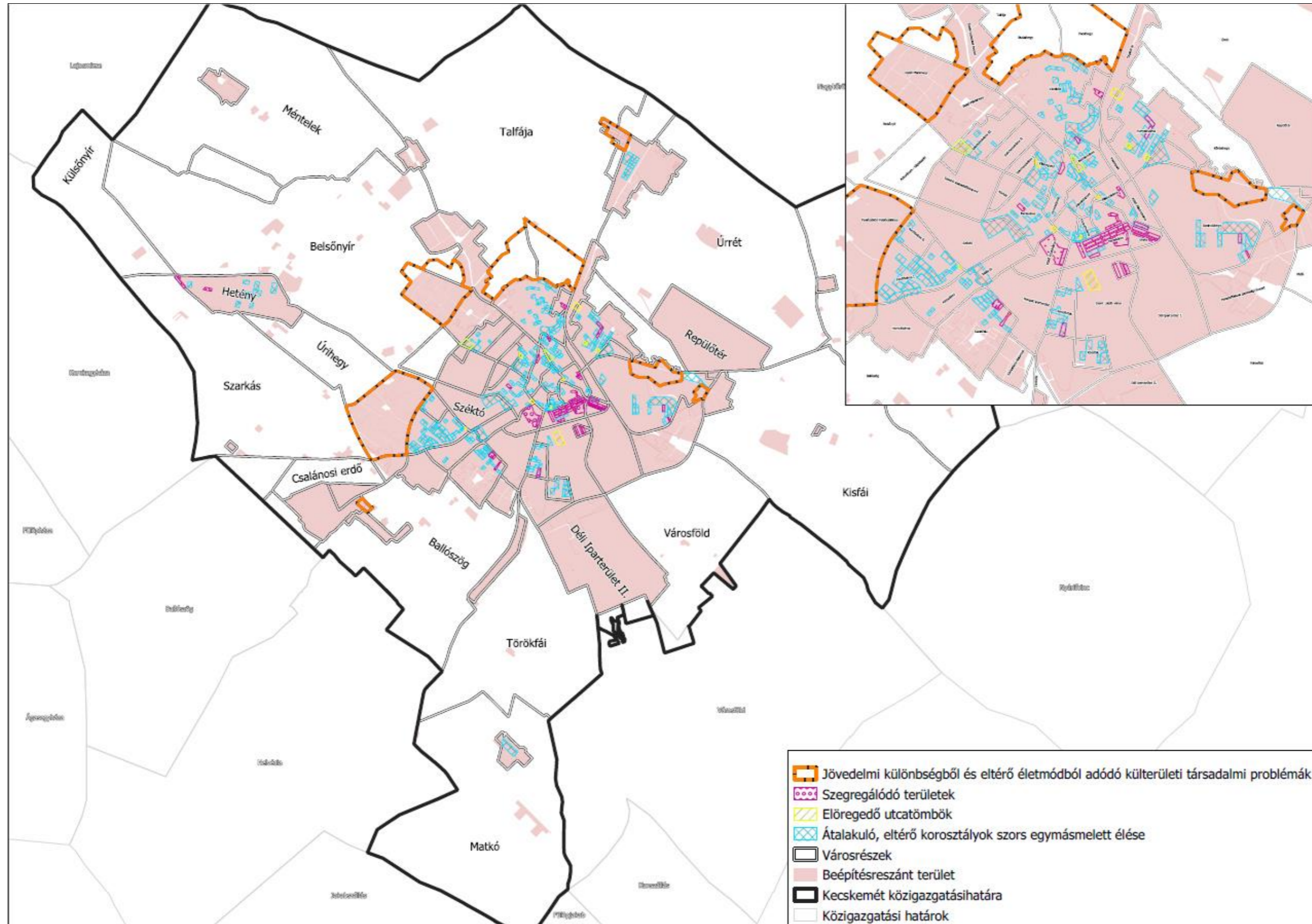
MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



es fejezetben). Ezekben a városrészekben a legmagasabbak a segélyezettségi mutatók, valamint megfigyelhetők a lakóterületi problémák (pl. lakásállomány alacsonyabb műszaki állapota, közterületek rendezetlensége), melyek leginkább a Szarkás városrészt, a Szeleifalu egyes részeit, az Erzsébet- és Kossuthváros déli részét, valamint az Ürgés területét jellemzik. Ez utóbbi területen etnikai alapú (jelentős részben romák által lakott terület) elkülönülés is tapasztalható. Ezt felismerve az Önkormányzat az elmúlt évben szociális városrehabilitációs beavatkozást kezdett el a társadalmi integráció erősítése, a közösségi aktivitás fokozása, a szociális bérlakások egy részének megújítása, valamint a lakókörnyezet rendezése érdekében.



70. ábra: A kecskeméti társadalom térbeli problématerképe



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.

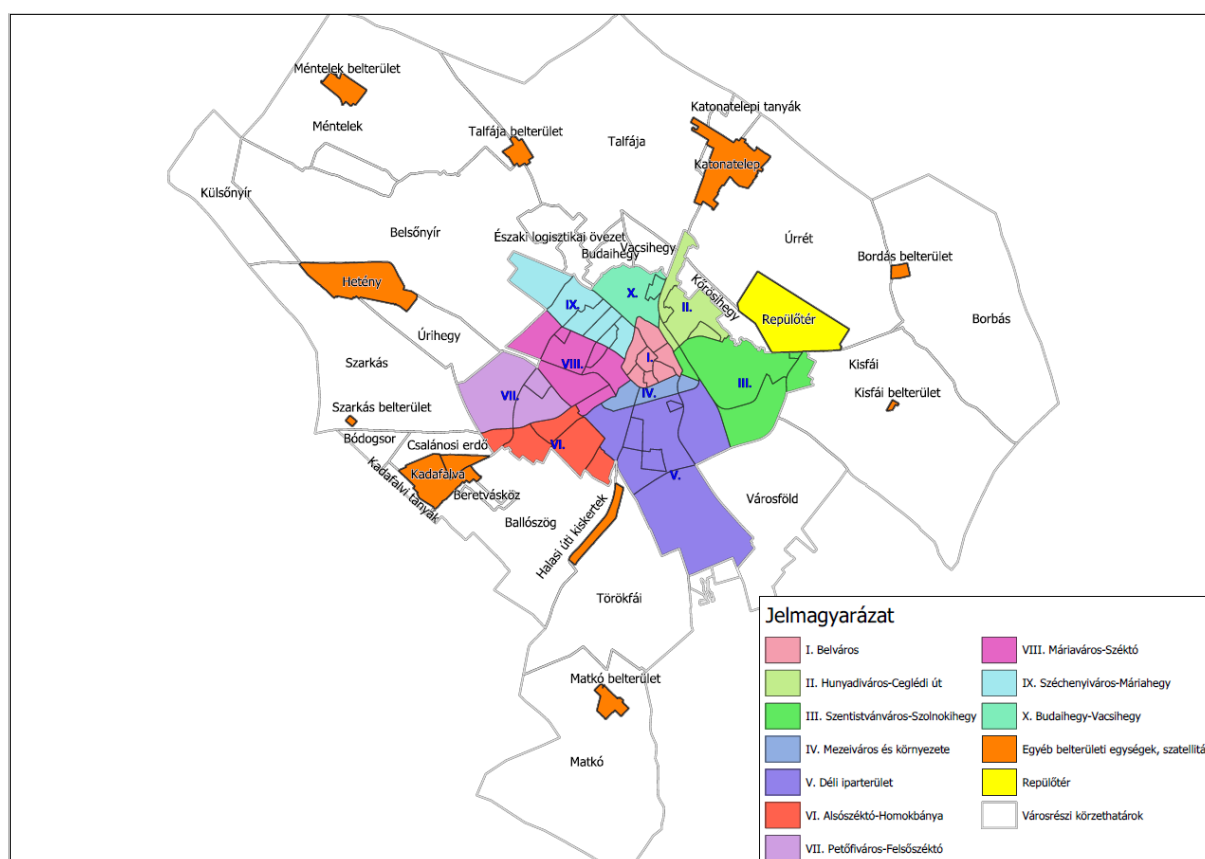


3.3 Eltérő jellemzőkkel rendelkező településrészek

3.3.1 Településrészek kijelölése, pontos lehatárolása, a lehatárolás indoklása, térképi ábrázolása, a lehatárolt településrészek rövid bemutatása

Kecskemét különböző városrészeinek lehatárolása során, megtörtént az eltérő karakterrel, beépítési móddal, városképi megjelenéssel, illetve funkciókkal jellemezhető területi egységek azonosítása (71. ábra), jellemzőinek leírása. A felmérés során a központi belterületen belül 10 városrész lehatárolása történt meg (72. ábra), melyet kiegészítenek az egyéb belterületi egységek (10 db), szatelliták, valamint a Repülőtér területe, melyre a többi területegységtől teljesen eltérő szabályozás vonatkozik.

71. ábra: Kecskemét városrészei és egyéb területi egységei



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.

Egyéb belterületi egységek, szatelliták

Lehatárolás:

A jelzett 10 egyéb belterületi településrészt (szatellit településrészek) és a Reptér lehatárolását a 71. ábra mutatja be.



Általános jellemzők:

A körzetbe Kecskemét tíz, a központi településtesttől különálló, úgynevezett **egyéb belterületi településrész** tartozik. Közülük három (Hetényegyháza: ~5400 fő, Katonatelep: ~2700 fő és Kadafalva ~2000 fő) jelentős népességszámot és növekedést mutató szuburbán település. A következő négy településrészt képviselő Matkó, Halasi úti kiskertek, Méntelek és Talfája lassabb népességfejlődéssel jellemezhető, 300-450 fős lakossággal, ezek közül érdemes kiemelni a Halasi úti kiskertek területét, amely a déli ipartelep felértékelődésével vonzó lakóterületté vált, s erőteljes betelepülés és lakóterületi átépülés figyelhető meg. A szatellit településrészek harmadik csoportjába tartozó Szarkás, Borbás és Kisfái népességszáma jellemzően 100-200 fő közötti. A központi belterülettel összevetve, a szatellit településrészek általánosságban fiatalosabb korszerkezettel rendelkeznek, így mondhatjuk, hogy a központi belterület természetes humán erőforrás tartalékainak egy része itt található. A három nagy lakosságszámú településrészre jellemző, hogy mindegyikben megtalálhatók az alapszintű szolgáltatások, a településrészek rendelkeznek óvodával, általános iskolával, orvosi rendelővel, s viszonylag nagy számban vállalkozásokkal is. Különösen igaz ez Kadafalvára, ahol egy 51 ha-os ipari park számos vállalkozást foglal magába. A három településrész vonatkozásában megemlíthető, hogy a munkavállalók nagy számban ingáznak a központi belterület munkahelyeire, amely az egyelőre szűkös belterületi közúthálózat jelentős igénybevételével jár. A kisebb lakosságszámmal jellemezhető településrészek (Méntelek, Matkó, Halasi úti kiskertek, Borbás, Szarkás, Kisfái, Talfája) jelentős, a természeti adottságokból is következő különbségeket mutatnak, más és más karakterrel, településképi megjelenéssel, szolgáltatási háttérrel és – a természeti viszonyokból is adódóan – gazdálkodási móddal.

Kecskeméti Repülőtér területe a központi belterülettől keletre található, délen a 44-es főút és a Retéri út, míg nyugaton a 445-ös északi elkerülő út határolja, a többi oldalon szomszédságában egyéb külterületek (Úrrét, Borbás) található. A közel 380 hektár kiterjedésű Magyar Honvédség 59. Szentgyörgyi Dezső repülőbázisának területe részben a NATO-központ státuszából és a Zrínyi 2026 Honvédelmi és Haderő-fejlesztési Program célterületeként (összességében mintegy 100 mrd Ft értékben valósult meg, illetve várható még infrastrukturális és eszközbeszerzés) adódóan érdemel kiemelés. Másrészt a 2014-ben hatályba lépett OTrT közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre fejleszthető státuszt határozott meg, amely megnyitotta az utat a kereskedelmi célú (ezen belül is – rövid távon – elsődlegesen kisépességű forgalom kialakítása, majd középtávon CARGO központ fejlesztés) légi szállítás előtt Kecskeméten.



Tanyás külterület

Lehatárolás:

A központi és egyéb belterületi településrészekbe nem tartozó, s az előzőekben bemutatott, repülőtéri területhez nem sorolt külterületek tartoznak ide.

Általános jellemzők:

A 2011-es népszámlálás adatai alapján Kecskemét rendelkezett Magyarország legnagyobb külterületi lakosságával (17.281 fő). A külterületi lakók egy része (6.720 fő) a belterülethez kapcsolódó sűrűn benépesült volt kertészekben (Budaihegy, Felsőszéktó, Kőrösihegy, Máriahegy, Szolnokihegy, Úrihegy, Vacsihegy), míg nagyobbik része (10.561 fő) a belterületektől akár igen távol eső tanyás körzetekben lakik. A térséget fiatalos korösszetétel, alacsony iskolai végzettség (a legfeljebb általános iskolai végzettségűek aránya az aktív korúakon belül (25,3%) majdnem kétszerese a városi átlagnak) és viszonylag kedvezőtlen foglalkoztatottsági helyzet jellemzi (az aktív korúak 13,4%-a pedig se munkajövedelemmel, se általános iskolainál magasabb végzettséggel nem rendelkezett). A 2011-es népszámlálás óta is folyamatosan növekszik a külterületi lakosság száma, amely a mikrocenzus időszakában már a 18.000 főt is átlépte.

A külterületet három jól elkülöníthető határrészre (északi, nyugati, déli) oszthatjuk. A lehatárolás alapját a természeti adottságokon alapuló különböző táj- és területhasználat, illetve ebből adódóan eltérő tájkép és épített környezet indokolja.

Északi határ

A Kecskemét külterületének északi része (Ménteleki tanyák, Talfája és Belsőnyír keleti része) őrzi leginkább a klasszikusnak tekinthető tanyás településhatár képét. A változatos talaj- és terepadottságokhoz alkalmazkodó sokszínű tájhasználat révén a külterület tájképi értékekben leggazdagabb része. Méntelek térségében a nagyobb kiterjedésben fennmaradt természetes gyepek ökológiai értéket is képeznek.

Nyugati határ

A külterületek közül a legkisebb kiterjedésű, de a legnagyobb lakosságszámmal rendelkező része. Területét igen gyenge minőségű homoktalajok alkotják, ezért földje szántóművelésre alkalmatlan. A várostól távolabbi fekvése miatt a kiskertes művelés is csak a közlekedésileg frekvenciáltabb részein jellemző. Természetközeli területek csak elvétve fordulnak elő. A XX. század első felében Szarkás térségében jelentős szegénytanyai népesség telepedett meg, melynek máig ható öröksége a korszerűtlen tanyai épületállomány. Az utóbbi években nagy számban jelentek meg a világtól elszigetelt tanyákon szociálisan rászorultak, s ezáltal fennáll a



területi szegregátumok kialakulásának veszélye. Ugyanakkor a Ballószögi út, a Kadafalvi út és a Beretvás köz térségében a városból kitelepülő középosztály új építkezései a meghatározóak.

Déli határ

A matkói határrésztől a borbási tanyákig húzódó területsáv a fejlesztési körzet legnagyobb kiterjedésű egysége. A Városföldi tanyák, valamint a szomszédos Törökfái és Kisfái határos részei Kecskemét külterületének legjobb talajadottságaival rendelkeznek. A magas aranykorona értékű földek kiválóan alkalmasak szántóföldi növénytermesztésre. Az 1960-as évektől bevezetett nagyüzemi gazdálkodás következtében a korábban szórványtanyavilággal jellemezhető tagoltabb birtokstruktúrájú táj mára erőteljesen egyhangú, monokultúrás jelleget öltött. Az egykori mezsgyehatárok, fasorok és tanyák zöme eltűnt, s a terület lakossága 1960 óta kevesebb, mint a harmadára csökkent, de a városodás folyamata miatt, a megművelt területek kiterjedése is csökkent. Az elmúlt bő tíz évben a Mercedes-beruházáshoz, illetve az egyéb ipari fejlesztésekhez kapcsolódóan újabb (~550 ha-t kitevő) területeket vontak ki a termelés alól.

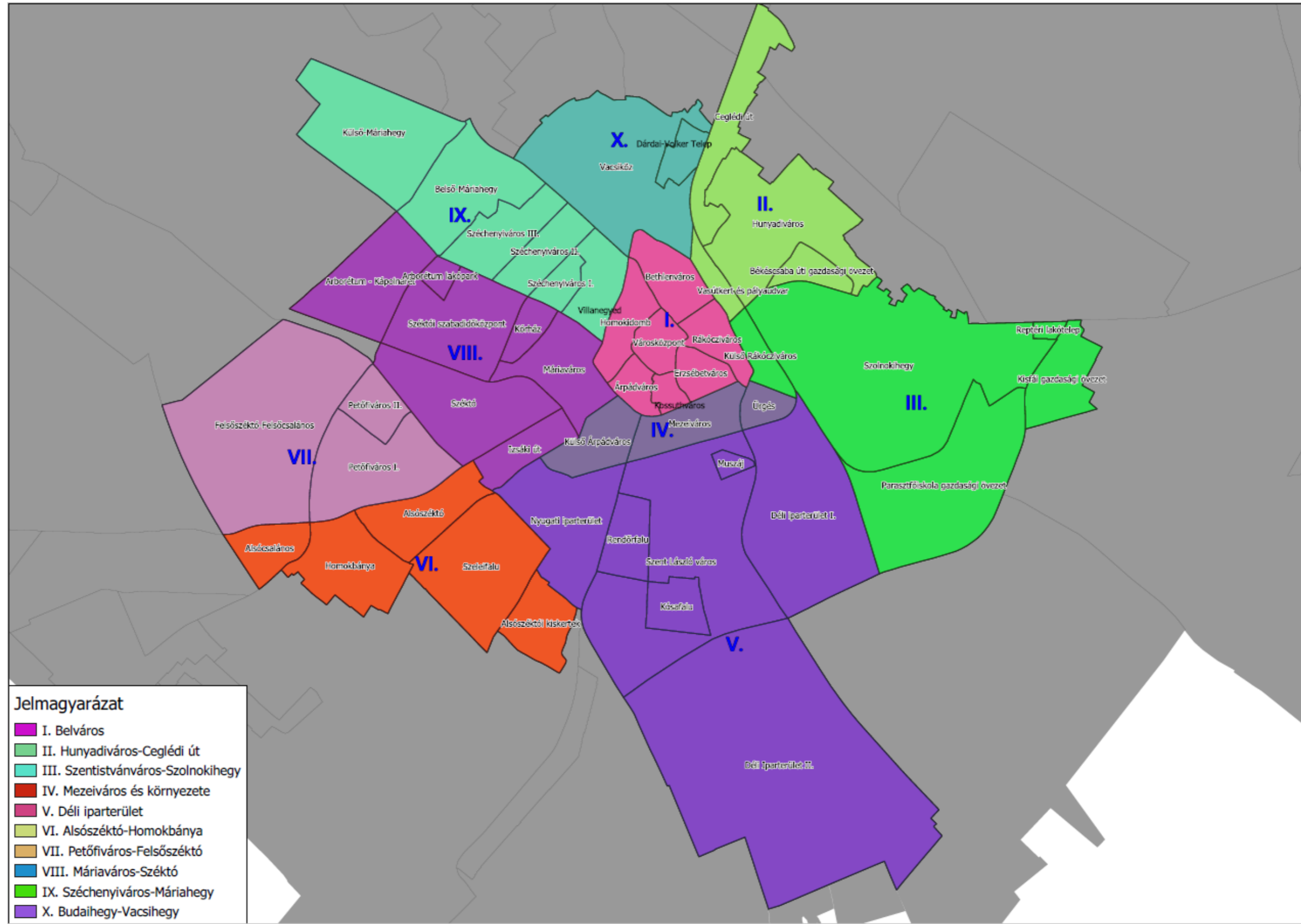
A „feketeföldektől” délnyugatra található a matkói határrész, ahol nagy kiterjedésben találhatók természetközeli területek: a csaknem 900 ha-os Matkói-erdő, illetve attól keletre a Matkópusztai ürgés gyepek, amely Natura 2000 természetmegőrzési terület.

A „feketeföldektől” északkeletre elhelyezkedő Kisfái az alkörzet legnépesebb határrésze. A majdnem 1.000 fős lakosság döntő része a Kecskemét-Lakitelek vasútvonal melletti területsávban él. Ezen a részen a magasabb népsűrűséghez intenzívebb mezőgazdasági tevékenység társul. Ugyanakkor Kisfái nyugati felén a nagy kiterjedésű természetes gyepek az extenzív, természetközeli gazdálkodás szélesebb körű kialakítására kínálnak lehetőséget.

A Kisfáival szomszédos Borbási tanyák gyéren lakott, szórványtanyás határrésze a városnak, nagyobb parcellákkal. Adottságai a jövőben is a terület szántóföldi hasznosítását preferálják.



72. ábra: A központi belterület eltérő jellemzőkkel rendelkező városrészei és alkörzetei



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020.



I. BELVÁROS

Lehatárolás:

Nagykörút által határolt terület (Bethlen körút - Kuruc körút - Erzsébet körút - Kossuth körút - Árpád körút - Mária körút - Széchenyi körút).

73. ábra: *Belváros lehatárolása*





Lehatárolás indoklása:

A Nagykörút vonala – kisebb eltérésekkel – az árokkal és sövényvel körülvett történelmi várostest alakját őrzi. A 19 századtól megjelenő külvárosok mérnöki osztású, szabályos, szerkezete határozottan elkülönül a Nagykörúton belüli városterülettől – ez alól csak a Petőfi Sándor utca és az Árpádvárosi lakótelep kivételével – jellemző szabálytalan, halmazos, mezővárosi múltat tükröző térbeli struktúrájától.

Általános jellemzők:

Kecskemét történelmi magja a környezetéből pár méterrel kiemelkedő, északnyugat-délkelet irányú „dombhát” déli, ellaposodó végére települt. A várostest növekedése a mikrodomborzati adottságokhoz igazodva történt. A beépített terület a magasabb fekvésű északkeleti és délkeleti területek felé jobban elnyúlt, mint az alacsonyabb térszínű déli, délnyugati „volt legelő” irányába. A belváros jellegzetes alakja ennek az aszimmetrikus területi fejlődésnek a lenyomata. A várost övező – sövényvel járhatatlanná tett – árok hosszú ideig határt szabott a város területi növekedésének. A gyarapodó népesség az árkos védősáncon belüli terület egyre sűrűbb beépítése révén teremtett magának lakóhelyet. Csak a 18. század közepén kényszerült rá a város, hogy dél felé átlépje az árkot (a mai Czollner tér és Erzsébet körút közötti terület). A mai nagykörút már ezt a területet is magában foglalja. A város központja a 19. század közepéig kisebb-nagyobb térszögök, kiszélesedő utcatorkolatok nehezen átlátható szövevényeként jellemezhető. Jószerével csak a templomok emelkedtek ki a földszintes házak sokaságából. A ma is látható reprezentatív nagyvárosi főtér és a Rákóczi úti várostengely a 19-20. század fordulóján alakult ki. Az ezt követő fél évszázadban alig változott a belváros képe. Az 1960-as évektől a rendszerváltásig viszont jelentős városszerkezeti beavatkozásokra került sor. Előbb a Petőfi Sándor utca mentén épült ki egy új várostengely és egy új igazgatási és kereskedelmi városközpont, majd a régi Árpádváros esett áldozatul az akkori városrekonstrukciós elképzeléseknek, majd megtörtént a kiskörút kialakítása (1976), amely a főtéren áthaladó utak lezárásával jelentős térszerkezeti és városképi változásokkal járt. Ahogy azonban gyarapodott a gépjármű állomány úgy váltak mind zsúfoltabbá a kialakított kiskörút egyes szakaszai, melyen érdemben a megvalósított nyomvonalkorrekciók (pl. Főposta előtti átvágás, Gáspár András krt-i szakasz kialakítása) is csak ideiglenesen tudtak segíteni. Napjainkban a legfontosabb feladattá a kiskörút forgalmi szerepének és a belváros parkolási helyzetének átgondolása vált, melynek figyelembe kell vennie a klímavédelmi és zöldfelület kialakítási igényeket is.

A Belvárosi terület több városrész (Városközpont, Árpádváros, Homoki-domb, Bethlenváros, Rákócziváros, Erzsébet- és Kossuthváros északi része) egységéből épül fel. A terület jellemzője a funkcionális sokszínűség, az intézményekkel és munkahelyekkel való megfelelő ellátottság.



A Belváros eltérő jellemzőkkel rendelkező településrészei:

VÁROSKÖZPONT

Lehatárolás:

Dobó István körút – Horváth Döme körút - Batthyány utca - Csányi János körút - Koháry István körút - Hornyik János körút - Gáspár András körút.

Lehatárolás indoklása:

A korabeli tizedrendszer nem különített el a városközpontot. A város központját tulajdonképpen a piactér és a körülötte álló épületek jelentették. Nem alkotott körülhatárolható területi egységet, de nem is volt igény a megkülönböztetésére.

A 20. század második felében azonban alapvetően megváltozott a helyzet. A város beépített területe, lakossága többszörösére nőtt, és számtalan új központi funkció (pl. igazgatás, kultúra, kiskereskedelem) követelt magának helyet a város centrumában. Mindez együtt járt az ide irányuló forgalom gyors növekedésével és egy belső körútrendszer (kiskörút) kiépítésével.

A forgalmas kiskörút markáns határt képez a városmag és környezete között. Hiába van adott esetben szoros funkcionális kapcsolat a körút két oldala között, a forgalom fizikálisan és egyúttal érzetileg is elválasztja egymástól a területeket.

Általános jellemzők:

A kiskörút által övezett városközpont egymásba fonódó terek láncolata (Kossuth tér, Szabadság tér, Széchenyi tér, Kálvin tér, Lestár tér, Katona József tér, Deák Ferenc tér). Az utcák szerepe alárendelt. Az épületek, illetve épülettömbök szinte „úsznak” ebben a laza városszövetben. A városmag – a város méretéhez képest – meglehetősen kis területre korlátozódik. Ennek ellenére számtalan központi funkciót és jelentős számú munkahelyet tömörít. A városközpontozáshoz képest a belváros többi része funkciószegény. Néhány intézményen (oktatási, igazgatási, kulturális) kívül, a kiskereskedelmi, a szolgáltatási és a lakófunkció a meghatározó.

A belvárosra, de egyúttal az egész városra jellemző monocentrikus térszerkezet részben történelmi adottság, a mezővárosi élet szerveződésének logikus következménye. A központi tércsoport szinte minden hagyományos mezővárosi funkciót egy helyen összpontosított. Egyszerre volt piactér, igazgatási és egyházi centrum. Nem jöttek létre azok a másodlagos településközpontok, amelyek – a történelmi városokban megszokott módon – az egymástól távolabb elhelyezkedő egyházi vagy világi középületek körül szerveződtek. Nem alakult ki valódi főutca, amely kiterjeszthette volna a városközpontot. A Rákóczi út (és a tervezett indoház) ez utóbbira kiváló példa lehetett volna, azonban erőn felüli vállalkozásnak bizonyult. Kiépítése elhúzódtott és nem az eredeti elgondolások szerint fejeződött be.

Az egyközpontú városszerkezet a 20. század második felében is megmaradt, a modern nagyvárossá válást szolgáló közigazgatási, közművelődési, kereskedelmi épületek többsége



ismét csak a történelmi főter szomszédságában nyert elhelyezést (megyeháza, művelődési központ, SZTK, Alföld Áruház, Centrum Áruház stb.), s ez a tendencia a 21 század elején is folytatódott (Malom Központ). A túlzott egyközpontú kialakítás oldására elindultak ugyan különböző városrehabilitációs beavatkozások (Rákóczi út és Vasútkert funkcióbővítő városrehabilitációja, Intermodális csomópont kialakításának tervezése), ezek azonban – egyelőre – csak részben képesek oldani ezt a városszerkezeti problémát. Fontos feladatként jelentkezik ezért Főtér minden irányban történő kiterjesztése, a szomszédos utcák és terek új tartalommal történő megtöltése, a környező (elsősorban védett) épületek megújítása és egy egységesen magas színvonalú közterületi rendszer kialakítása, a zöldfelületek növelésével.

23. táblázat: *Városközpont kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

VÁROSKÖZPONT	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• Központi elhelyezkedés• Funkcionális sokszínűség• Építészeti, városképi és kultúrtörténeti értékek• Gazdag kulturális élet• Jelentős zöldterület (főtér)
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• A főter városi szerepének tisztázatlansága (díszter, rendezvényter, sétater, park)• Egységesen magas színvonalú közterületi és zöldfelületi rendszer hiánya• Széchenyi tér előnytelen városképi megjelenése• Parkolás megoldatlansága• Indokolatlan átmenő forgalom• Kiskörút túltelítettség, városszerkezeti szerepének újragondolása• Kevés az intimebb hangulatú udvar, kert és köz
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás• Környezeti állapot javítása• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése• Közbiztonság fejlesztése• Parkolási lehetőségek fejlesztése



ÁRPÁDVÁROS

Lehatárolás:

Dobó István krt., Batthyány utcai társasházak mögötti parkoló utca, Magyar utca, Tizedes utca, Árpád krt., Petőfi Sándor utca.

Általános jellemzők:

A korábbi történeti városszövet utca- és telekszerkezetét az 1970-es, 1980-as években sokemeletes lakóházak geometrikus elrendezése váltotta fel. A beépítés gerincét a Petőfi Sándor utcát, a Batthyány utcát és a Dobó István körutat kísérő 8-9 emeletes épületek alkotják. Az épületek alatt összefüggő üzletsor húzódik az utcák teljes hosszában. A városrész átmenő forgalomtól mentes, belső területén az alapellátást biztosító közintézmények kaptak helyet (bölcsőde, óvoda és általános iskola). Nyugat felől érkeve az Árpádvaros magas beépítése révén uralja a városképet.

24. táblázat: *Árpádvaros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

ÁRPÁDVÁROS	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• Városközponttal szomszédos elhelyezkedés
	<ul style="list-style-type: none">• Üzletek és szolgáltatások nagy száma
	<ul style="list-style-type: none">• Összefüggő, nagy kiterjedésű zöldterületek
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• Előnytelen településképi megjelenés• Parkolási problémák• A panelépületek technológiájából adódóan jelentkező jelentős energetikai (esetleg szerkezeti) felújítási feladatok
ÁRPÁDVÁROS	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	<ul style="list-style-type: none">• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Közbiztonság fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás• Parkolási lehetőségek fejlesztése



HOMOKI-DOMB

Lehatárolás:

Széchenyi körút - Jókai utca - Hornyik János körút – Petőfi Sándor utca.

Általános jellemzők:

A városrész közepén északnyugat-délkelet irányban áthúzódó homokhát a város legrégebben lakott része. A környező laposabb területbe mélyen benyúló dombhát déli végén alakult ki a történelmi településközpont (Barátok temploma). A városrész tengelye a Kápolna utca, amely egykor tölcseábrós teresedéssé szélesedve érte el a városközpontot. A kedvező topográfiai adottságoknak köszönhetően a Homoki-domb a város magas státuszú településrésze volt. Erről tanúskodik az utcákban álló számos módos gazda- illetve polgárház. A városrész a 20. század második felében szerencsésen elkerülte a durva városszerkezeti, illetve városképi beavatkozásokat. A terület sajátos karakterét – a 4-5 méteres térszínemelkedés mellett – az utcák beépítésének humánus jellege és a gazdag népi-polgári építészeti öröksége adja. A jellegzetes, nyugodt ritmusú utcaképei ma is őrzik a 19. és 20. század fordulójára jellemző mezővárosi környezetet. Városképileg a Homoki-domb a belváros meghatározó, jellegadó területe.

A városrészhez tartozik a belvárosi lakóterület legnagyobb tere a Gyenes tér. A keskeny, hosszú tér az egykori Dellő-tó lecsapolásával jött létre az 1830-as években. A város első közparkjaként egészen a 20. század közepéig kedvelt helye volt a kikapcsolódni vágyó városi polgárságnak. Napjainkban 3-4 emeletes társasházak övezett zöld sziget a belvárosban. A városrész kevés közintézménnyel rendelkezik. Közülük kiemelkedik a Nemzetközi Kerámis Stúdió, amely példászerűen integrálódott a hagyományos településszövetbe, valamint a Piarista Általános Iskola és Gimnázium, amely helyzeténél fogva már inkább a városközpont területéhez kötődik.

25. táblázat: A Homoki-domb kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

HOMOKI-DOMB	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Városközpont közeli elhelyezkedés
	• Értékes népi-polgári építészeti örökség
	• Harmónikus utcakép, barátságos lakókörnyezet
	• A terület magas társadalmi státusza
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• Kevés közösségi funkció
	• A város életében kis társadalmi és gazdasági szereppel bír
	• A közterületek minősége elmarad a kívánalmaktól



LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK

- Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
- Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
- Környezeti állapot javítása
- Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
- Közbiztonság fejlesztése
- Parkolási lehetőségek fejlesztése

BETHLENVÁROS

Lehatárolás:

Bethlen körút - Rákóczi út - Koháry István körút - Jókai utca

Általános jellemzők:

Bethlenváros a történeti várostest északkeleti részét magában foglaló III. tized területének felel meg. Utcahálózatának jellegzetessége az északnyugat-délkelet irányú, rostos szerkezet. Keresztirányban csupán néhány utca teremt kapcsolatot (Kaszap utca, Kada Elek utca). A városrész déli harmada (Rákóczi út, Nagykőrösi utca, piac térsége) funkcionálisan erősen kapcsolódik a városközpontoz, az utcákat kísérő beépítés zárt sorú, a beépítés karaktere nagyvárosias. A terület nagyobbik felén viszont hézagosan zárt sorú, kisvárosias karakterű utcák a jellegadó, melyek kellemes kertes lakókörnyezetet kínálnak.

A városrészben található a belváros két meghatározó egyházi műemléke: a Piarista templom és rendház, illetve az egykori Zsinagóga. Legfontosabb közintézménye a Kecskeméti Főiskola Tanítóképző Főiskolai Kara. Kereskedelmi szempontból kiemelkedő jelentőségű a városi piaccsarnok és szabadtéri piac, valamint a régi Centrum Áruház.

A városrész a különböző funkciók (kiskereskedelmi, oktatási, szolgáltatási) sűrűsödéséből adódóan, a közlekedési és parkolási adottságai egyre kevésbé tudják kielégíteni a változó társadalmi mobilitási igényeknek. A Bethlen körút vonalvezetése és északi részének beszűkülő keresztmetszete jelentős torlódásokat idéz elő. Hasonló megállapítások tehetők a kiskörúti és Jókai utcai közúti szakaszok tekintetében. A Bethlen város átépüléséből és az intézményei elhelyezkedéséből adódóan több körzetben is (pl. Piac és környezete, volt Centrum áruház és környéke, Nagykőrösi utca, Bocskai utca) jelentős parkolási gondokkal küszködik, melynek koncepciózus rendezése szükséges.



26. táblázat: Bethlenváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

BETHLENVÁROS	<i>KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK</i>
	• Városközponttal szomszédos elhelyezkedés
	• Nagyvárosi korzóként működő Rákóczi út
	• Megújuló utcatömbök
	• Kedvező megítélésű lakóterület
	<i>FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK</i>
	• Centrum áruház előnytelen városképi megjelenése
	• A piac környékét a városközponttól elválasztó kiskörút nagy gépjármű forgalma
	• Bethlen körút egyenkeresztmetszetének (2x2 sáv) hiánya, kedvezőtlen vonalvezetése és rendezetlen csomópontjai
	• Az intézményhálózat környékén a parkolási helyzet megoldatlansága
	• Nagykőrösi utca tisztázatlan városszerkezeti, közlekedési szerepe
	<i>LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK</i>
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Közbiztonság fejlesztése
	• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	• Környezeti állapot javítása
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Játsszóterek fejlesztése

RÁKÓCZIVÁROS

Lehatárolás:

Rákóczi út - Kuruc körút - Csongrádi utca - Csányi János körút

Szerkezeti, városképi és funkcionális jellemzők:

Rákócziváros a régi IV. tized elnevezésével született meg. Igazi nagyvárosias karakter csak a Rákóczi út környékét jellemzi. A városrész döntő részén földszintes beépítés az uralkodó, amely az elmúlt évtized átépítéseinek köszönhetően változóban van. Városképileg kevésbé tekinthető egységesnek. Helyenként kistársasházak és többemeletes épületek is megjelennek az utcaképben. A városrész természetes térszerkezeti központja a Piszekút tér, azonban



funkcionálisan – a városrész kiterjedéséhez képest excentrikus helyzetű – Rákóczi út képviseli a központi szerepköröket. Legfontosabb közintézményei a Bács-Kiskun Megyei Bíróság, a Kecskeméti Járásbíróság, Kecskeméti Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság, a Kecskeméti Katona József Múzeum Cifrapalota Kiállítóhelye, Hírös Város Turisztikai Központ, valamint a Rákóczi úti Kormányablak. Emellett számos irodaház és közintézmény (pl. klapka utcai óvoda és bölcsőde, Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály, munkaügyi központ) is található a területen. Főbb közlekedési és térszerkezeti elemei a Kuruc körút, a Csongrádi utca, Bem utca és a Rákóczi út. A Kiskörút és Rákóczi út forgalmi szerepe évtizedek óta viták tárgyát képezi, amely az egyre növekvő belvárosi forgalom és parkolási nehézségek miatt, időről-időre előtérbe kerül.

27. táblázat: *Bethlenváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

RÁKÓCZIVÁROS	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Városközponthoz közeli elhelyezkedés, funkcionális sokszínűség
	• Nagyvárosi korzóként működő Rákóczi út, jelentős fejlődési potenciállal
	• Csongrádi utca egységes mezővárosi utcaképe
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• A városközpont déli „kapuja” – főpostával szemben lévő telektömb – városképi szempontból megoldatlan
	• Jelentős forgalmi torlódások és parkolási problémák
	• A Kuruc körút felöli térfal rendezetlensége, városképi megjelenése
	• Piszekút tér városképi és zöldfelületi elhanyagoltsága
	• Gyenge városrészi zöldfelületi ellátottság
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Közbiztonság fejlesztése
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Játszóterek fejlesztése
	• Környezeti állapot javítása
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése



ERZSÉBETVÁROS

Lehatárolás:

Erzsébet körút - Mezei utca - Bajcsy Zsilinszky Endre utca - Csányi János körút - Csongrádi utca

Általános jellemzők:

A belvároson belül az egyetlen olyan városrész, amelynek központja is van. A Czollner tér a környék utcahálózatának természetes csomópontja. A tíz becsatlakozó utcának köszönhetően a városrész minden pontjáról pár perc alatt elérhető. A tér fókuszpontját kijelölő templom mellett két oktatási intézmény működik (Piarista Gimnázium Általános Iskola Felső tagozat, Leánykollégium, valamint a Tóth László Általános Iskola). A városrész északi részének kistársasházakkal és családi házakkal beépített utcái az utóbbi időben felértékelődtek a városközpont közelében, csendes, rendezett lakókörnyezetű otthont keresők körében. Ezzel szemben a városrész déli részén, szegregálódó utcátömbök kialakulása figyelhető meg, mely érintett területe lehet a jövőbeli szociális városrehabilitációs beavatkozásoknak.

28. táblázat: *Erzsébetváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

ERZSÉBETVÁROS	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Városközpont közelbeli elhelyezkedés
	• Csongrádi utca egységes mezővárosi utcaféje
	• Czollner tér köré szerveződő utcahálózat és városképi megjelenés
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• Czollner tér kevés funkcióval rendelkezik a valódi alközponti szerep betöltéséhez
	• Erzsébet körút és Csóka utca közötti terület jelentősen romló épületállománya
	• Szegregáció által veszélyeztetett területek megjelenése a Csóka utca és a hajagos utca térségében
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Oktatási-nevelési intézmények fejlesztése
	• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	• Környezeti állapot javítása
	• Kereskedelmi kínálat fejlesztése
	• Szociális szolgáltatások fejlesztése
• Sportinfrastruktúra fejlesztése	



KOSSUTHVÁROS

Lehatárolás:

Kossuth körút - Tizedes utca - Magyar utca - Batthyány utca – Horváth Döme körút - Mezei utca

Általános jellemzők:

A városrész több elkülönülő részre tagolódik. A Horváth Döme körüttől északra elhelyezkedő terület – funkcionálisan és városképileg egyaránt – a városközponttal áll szoros kapcsolatban. Itt található a város egyik kiemelkedő kulturális intézménye, a Kecskeméti Katona József Nemzeti Színház, valamint Kecskemét patinás oktatási intézménye, a Zrínyi Ilona Általános Iskola. A Horváth Döme körút az 1980-as években, a belvárosi közlekedésfejlesztés egyik elemeként valósult meg. Az útszakasz kialakításával párhuzamosan nagyszabású bontásokra került sor a környéken. A felszámolt városszövet helyén változó színvonalú, többemeletes beépítés valósult meg. A városrész nyugati kapujában áll a megjelenésében is tekintélyt parancsoló a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság épülete. Mögötte egy zárt, keretes beépítést formál a Forrás lakópark. A városrész déli fele megőrizte hagyományos szerkezetét: keskeny utcák, apró telkek, sűrű földszintes beépítés jellemzi. Megfigyelhető a terület fokozatos átépülése. A régi szegényes porták helyén új családi házak és kistársasházak tűnnek fel, a beépítés egyre inkább zárt sorúvá válik. A terület szerkezete kialakult, fejlesztési lehetőségei korlátozottak.

29. táblázat: *Kossuthváros kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

KOSSUTHVÁROS	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• Városközpont közeli elhelyezkedés
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• Térszerkezeti szabdaltság
	<ul style="list-style-type: none">• Jellegében és színvonalában vegyes beépítés
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	<ul style="list-style-type: none">• Közbiztonság fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
<ul style="list-style-type: none">• Parkolási lehetőségek fejlesztése	
<ul style="list-style-type: none">• Környezeti állapot javítása	



II. HUNYADIVÁROS – Ceglédi út

Lehatárolás

140-es számú Cegléd-Szeged vasútvonal – 445. sz főút - belterületi határ – Bölöni György utca – Kassák Lajos utca – Békéscsabai út – Szolnoki út – Kuruc körút – Bethlen körút.

74. ábra: *Hunyadiváros - Ceglédi út városkörzet lehatárolása*





Általános jellemzők:

A városrész négy, karakterében teljesen eltérő részre osztható, a Ceglédi út övezetére, a Hunyadivárosra, a Békéscsabai úti gazdasági övezetre, valamint a kecskeméti vasúti pályaudvar és a Nagykörút közötti intermodalitáshoz kapcsolódó fejlesztési területre.

A Ceglédi út övezetében a lakófunkció mellett, **a kereskedelmi tevékenység gyors térnyerése figyelhető meg.** Városképileg és közlekedési szempontból rendezetlen (*pl. csatlakozó utcák csomóponti kialakítása nem megfelelő, várat magára Nagy Lajos kir. krt. és a Mátyás kir. krt. 140-es számú vasútvonal alatti összekötése, a kereskedelmi egységek előtti parkolás nem megoldott*) terület a város egyik legfontosabb forgalmi iránya, az elővárosi közlekedés fontos, s – az M44-es és az M8-as gyorsforgalmi utak kiépülésével – egyre inkább felértékelődő útvonala, melynek fejlesztése időszerű feladatként jelentkezik.

Hunyadiváros helyén korábban szőlőskertek terültek el. Az első utcák még az 1930-as években népesültek be, de a városrész tényleges kiépülése csak az 1960-as évektől vette kezdetét. A városrészben a lakóterületi jelleg dominál. Gazdasági funkció nagyobb kiterjedésben csak a Békéscsabai út – Béke fasor – Géza fejedelem körút, valamint a Ceglédi út – Liszt Ferenc utca – Daróczi köz által határolt területen fordul elő. A városrészben a laza, családi házas jelleg a meghatározó, de emellett számos más beépítési forma is jelen van (telepszerű blokkos, illetve paneles épületek, kistársasházak, sorházak, ikerházak, zárt sorú családi házak). A Hunyadiváros szerkezetében és településképében világosan érzékelhető a tervszerűség, ami azonban nem jelent egyúttal monotonitást is. A változatos beépítés megteremti azokat a kisebb lakóegységeket, amelyekkel a helyiek könnyen azonosulni tudnak, s magukénak érznek, így erős a településrészi identitás. A városrész két alközponttal rendelkezik. A Hunyadi János tér a városrész régebbi építésű, jellemzően családi házas déli részének a természetes központja. A tér helyzete, városias környezete és központi szerepkörei (középiskola, általános iskola és egészségház) együttesen valódi városrészcentrummá avatják. A Hunyadiváros északi részén, az 1970-es és 1980-as években felépült társasházak, sorházak környezetében alakult ki a városrész másik alközpontja. A helyi igényeket kielégítő oktatási intézmények (pl. óvoda, általános iskola, középiskola) mellett, itt található a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósága, a Természet Háza és a Kecskemétfilm Kft. alkotóműhelye, de itt jön létre a városrész új közösségi háza is. Valódi városrészközpontról azonban mégsem beszélhetünk, inkább intézményi csoportosulást láthatunk, mivel az eltérő funkciójú intézmények egymástól távolabb, önállóan jelennek meg, s nem képeznek városképi egységet. A Hunyadivároshoz tartozik az 1928-ban alapított baromfifeldolgozó gazdasági területe is. Az egykori városszéli telephely ma már zárványként ékelődik a várostestbe

A Békéscsabai úti gazdasági terület a Béke fasor - Géza fejedelem körút - Békéscsabai út - Szolnoki út által határolt területen található. A korábbi ipari övezet fokozatos átalakulása figyelhető meg. A kisebb gyártóüzemek mellett az utóbbi másfél évtizedben előtérbe került a



kereskedelmi funkció (Lidl, Faipari áruház, nagykereskedelmi telephelyek), de intézményi szerepkörrel is rendelkezik a terület (Kecskeméti Regionális Képző Központ, Waldorf óvoda).

Sajátos térrészt képvisel a **Vasútkert és a Vasúti pályaudvar** a közvetlen környezetében található volt KTE pálya fejlesztési területével, hiszen a vasúti pályatest a város szerkezetében jelentős elvágó hatással bír. A várost 1853-ban érte el a vasút, a pálya nyomvonala a városszéli házaktól mintegy 200 méterre, a hajdani temetők mögött vezetett. Az indóház a Nagykőrösi utca vonalában épült fel. A gyümölcsstermesztés fellendülésével a pályaudvar egyre fontosabb gazdasági, kereskedelmi szerepet kapott. Itt zajlott a város határában termelt gyümölcs exportra történő előkészítése és vagonírozása. Az elkövetkező évszázadban a vasút szerepe meghatározó volt a város elérhetősége, kereskedelmi és áruszállítási teljesítménye szempontjából. Bár a rendszerváltás után a vasúti szállítás jelentősége csökkent, napjainkban a város árutermelő képességének növekedésével, az elővárosi közlekedés bővülésével és a klímaváltozás hatásaira történő felkészülés részeként, újra a közlekedés meghatározó ágazatává válhat. A kecskeméti vasúti pályaudvar és közvetlen környezete a város kiemelt fejlesztési területévé válhat, amely jelentős hatással lehet a szomszédos városrészek megújulására is. A 19. század második felében a városrész temetőit lezárták, majd a kegyeleti idő lejárta után felszámolták. A város keleti pereme és a vasút között – mintegy 600 méter hosszan – parksáv létesült (a mai Vasútpark), amely rövidesen a városlakók kedvelt pihenő- és szórakozóhelyévé vált. A Vasútpark területe a 20. század második felében mind rekreációs, mind kereskedelmi téren fokozatosan elvesztette a város életében betöltött korábbi fontos szerepét. A 2012-ben végrehajtott vasútkerti rehabilitáció újra megpróbálta feleleveníteni a tradíciókat. Napjainkban a településrész közlekedési funkciója a meghatározó. Itt található a város főpályaudvara, valamint a távolsági autóbussz-pályaudvar, melyek komplex fejlesztése várható. Kérdés, hogy a volt KTE pálya kereskedelmi és szolgáltatási funkcióra szánt területének sorsa miképpen változik, hiszen ez jelentős hatással lehet a városrész életére és városképi megújulására.

30. táblázat: *Hunyadváros – Ceglédi út kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

HUNYADVÁROS – CEGLÉDI ÚT	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Városközpont közeli elhelyezkedés
	• Jól integrálódik a családi házas, sorházas, kistársasház és telepszerű beépítés
	• Változatos lakókörnyezet
	• Megfelelő intézményi ellátottság
	• A távolsági tömegközlekedés városi csomópontja
	• Jelentős kiterjedésű zöldterületek
	• Rendelkezésre álló fejlesztési területek



HUNYADIVÁROS – CECLÉDI ÚT	<i>FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK</i>
	• A Belvárostól való elszigeteltség (140-es számú vasútvonal városi főpályaudvar)
	• Gyenge közúti kapcsolat más városrészekkel (Mátyás király körút-Nagy Lajos király körút kapcsolatának hiánya)
	• Hiányos közlekedési kapcsolatok a Hunyadiváros felé (Rákóczi út – Hunyadi János tér gyalogos és kerékpáros tengely)
	• Lakóterületek közé ékelődő iparterületek (baromfifeldolgozó)
	• Szolnoki és a Békéscsabai út menti rendezetlen barnamezős övezet
	• Rendezetlen ipari és kereskedelmi ingatlanok
	• Funkcionálisan elavult, városképileg nem érvényesülő főpályaudvar
	• Zöldterületek tervezett beépítése
	<i>LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK</i>
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	• Közbiztonság fejlesztése
	• Környezeti állapot javítása
	• Közösségi közlekedés fejlesztése

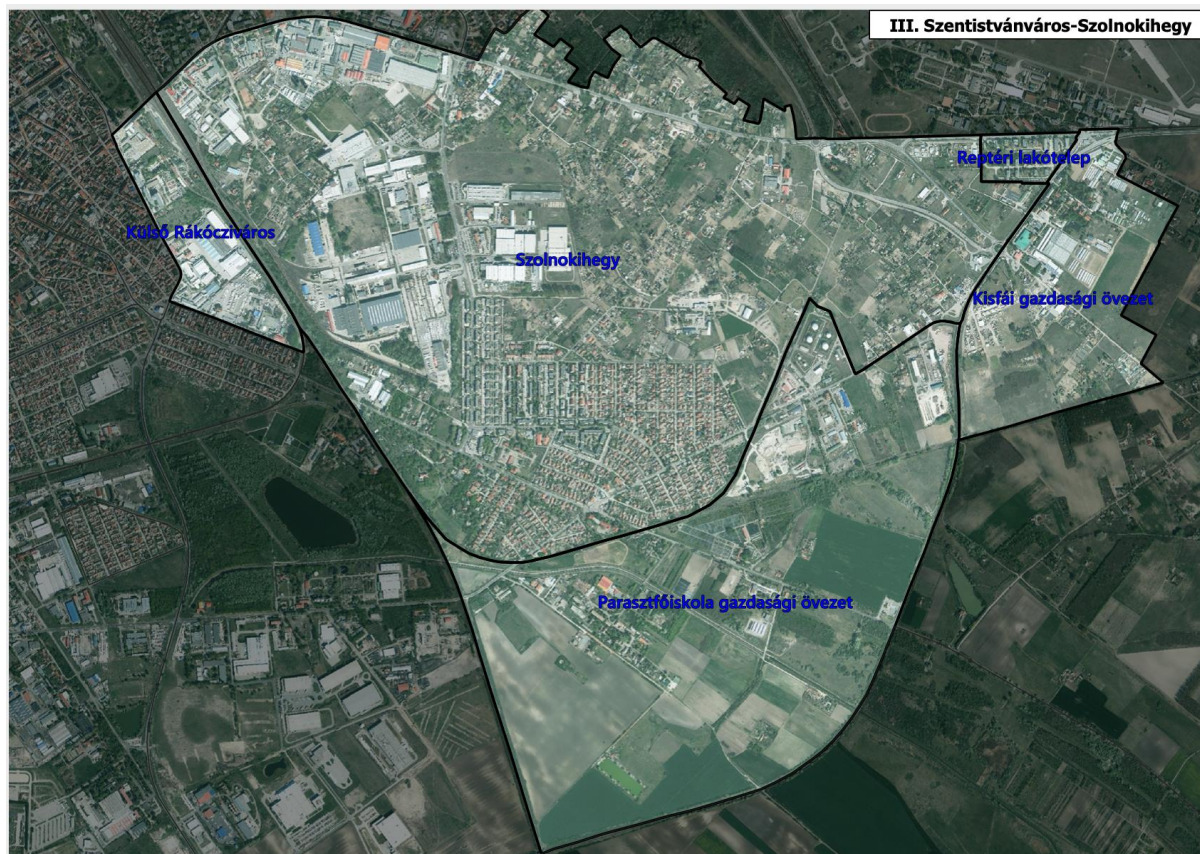


III. SZENT ISTVÁN VÁROS - SZOLNOKIHEGY

Lehatárolás:

Szolnoki út – Békéscsabai út – belterület észak-keleti határa – Reptéri út – belterület keleti határa – Alsóúrrét út – 145-ös számú Kecskemét-Lakitelek-Szolnok vasútvonal – 44 sz. főút – 140-es számú Cegléd-Szeged vasútvonal – Mártírok útja – Kuruc körút.

75. ábra: Szent István Város - Szolnokihegy városrész lehatárolása



Általános jellemzők:

A városrészen belül több, eltérő területhasználattal rendelkező rész különíthető el: műkertvárosi- és reptéri lakónegyedek, keleti gazdasági terület, külső Rákóczi város intézményi és kereskedelmi szolgáltató területe, valamint a Kisfái és Parasztfőiskola gazdasági övezetek.

A Békéscsabai út és a Szent István király körút a város gazdasági életének egyik kulcsterülete. Műkertváros 4.300 lakójával már a népesebb kecskeméti lakónegyedek közé tartozik. Nevét az 1856-ban alapított, majd az 1880-as években városi népkerté alakított mintakertészetről kapta. A Műkert területén építették fel 1909-12 között a város Művésztelepét. Lakóterületkén a 20. század második felében vált jelentőssé. A családi házas beépítés mellett, a Szent István körút felé eső részen 6-8-10 lakásos 2-3 szintes társasházak szegélyezik az utcákat. A terület



legjelentősebb vonzereje és értéke a Kecskeméti Vadaskert, illetve a vele szomszédos – egykor szebb napokat látott – Műkert és hozzá kapcsolódó Művészvillák.

A keleti gazdasági terület előzményét a Békéscsabai út déli oldalán 1922-ben alapított Platter féle Konzervgyár jelentette. A gazdasági telephelyek nagyobb léptékű megjelenésének az 1970-es években átadott Szent István körút teremtette meg a feltételeit. A korábban a várostól közlekedési szempontból elzárt, mezőgazdasági hasznosítású térségben, először a megyei építőipari vállalat hatalmas telephelye épült fel, majd az 1990-es években számos multinacionális vállalat telepítette ide új termelőbázisát. A város legnagyobb ipari foglalkoztatói közül itt található a Kecskeméti Konzervgyár Zrt., a Phoenix Mecano Kecskemét Kft., a Hilti Szerszám Kft., CabTech Kft.

A Kuruc körút mentén a kereskedelmi hagyományokat az Alföld Pro-Coop Zrt. logisztikai bázisa, a Plan Zrt., az Expert műszaki áruháza, valamint néhány ruházati bolt képviseli. A terület funkcionális átalakulását jelzi a NAV Bács-Kiskun Megyei Adóigazgatóságának Kuruc körúti székháza.

Az Eötvös-féle reformok hatására 1872-ben nyitotta meg kapuit a Kecskeméti Gazdasági Felső Népiskola, amely 1895-ig működött. Az iskola tangazdasága számára a város 193 kh területű birtok biztosítását vállalta a ma Parasztfőiskolaként ismert külterületi városrészen. A gyengén felszerelt iskola nem váltotta be a reményeket, így a város vezetése az államnak történő felajánlás mellett döntött. A Mezőgazdasági Szakiskola megszűntével a Gazdasági Tanítóképző Intézet vitte tovább a mintagazdaságot és vele együtt az oktatás-szakképzés feladatait. A háborút követően 1946 őszén indult el az Állami Parasztfőiskola, amely csak 1948-ig működött. A volt tangazdaság területe jelenleg kereskedelmi gazdasági területként funkcionál, a körülötte lévő területek pedig mezőgazdasági hasznosításúak. Érdekes, hogy a terület egy részén vízgazdálkodási terület található, amely a jövőben sajátos (vízvisszatartással és hasznosítással) összefüggő fejlődési irányt is szabhat a városrész számára.



31. táblázat: Szent István Város – Szolnokihegy kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

SZENT ISTVÁN VÁROS - SZOLNOKIHEGY	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Kecskeméti Vadaspark
	• Kecskeméti Művésztelep
	• Multinacionális cégek jelenléte
	• Megfelelő alapellátás
	• Rendelkezésre álló fejlesztési területek a Keleti ipartelep és a Parasztfőiskola övezetében
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• Feltáratlan belső területek, lakóterületek és az iparterület nem kívánatos egybenövése
	• Alacsony presztizsű lakóterület
	• Egyhangú lakókörnyezet
	• Gyenge kapcsolat más városrészekkel
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	• Parkolási lehetőségek fejlesztése
	• Környezeti állapot javítása
	• Közbiztonság javítása



IV. MEZEIVÁROS ÉS KÖRNYEZETE

Lehatárolás:

Küküllő utca – Árpád körút – Kossuth körút – Erzsébet körút – Csáktornyai utca – 152-es számú Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal – 142-es számú Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal – ipari vagány – Kiskőrösi út.

76. ábra: Mezeiváros és környezete városrész lehatárolása



Általános jellemzők:

A városrész három meghatározó egységre osztható: Külső Árpádváros, Mezeiváros és Ürgés.

Külső Árpádváros csaknem felét a Szentháromság temető foglalja el. A 18. század közepén megnyitott temető kiterjedése 1960-ra megközelítette a 20 hektárt, de további terjeszkedésre már nem volt lehetőség. A Halasi út és az Árpád körút által biztosított kiváló közlekedési helyzet, illetve az újonnan létesülő nagyipari üzemek közelsége (Kádgyár) felértékelte a területet. A temető városfelőli részét felszámolták. Helyén 1968-ban avatták fel a város első lakótelepét. Országos tervpályázat nyertes műve alapján megvalósuló Leninváros az alapszolgáltatások teljes körét biztosította. A lakóházak mellett épült bölcsőde, óvoda, általános iskola, ABC, orvosi rendelő, gyógyszertár és posta is. A lakótelep szerkezetét az Árpád körútra és a Halasi útra merőlegesen elhelyezett négy-ötszintes sávházak és a két út csomópontjában álló kilencemeletes pontházak határozzák meg.



A belvároshoz délről csatlakozó Mezeiváros a 19. század első felében népesült be. Településszerkezetét a kelet-nyugat irányú nyílegyenes utcák határozzák meg. A széles utcákat fésűs beépítésű, földszintes házak kísérik. Gyakoriak az utcáról közvetlenül nem megközelíthető, belsőportás ingatlanok. Az épületállomány kora és állaga változatos, az utcakép jellegtelen. A terület keleti, szegregálódott részét a 2010-es években szociális városrehabilitációs beavatkozás érintette, ugyanakkor a program a fennálló társadalmi problémákat csak részben tudta kezelni. A városrészben található Kecskemét-Alsó pályaudvar, s a hozzá kapcsolódó alulhasznosított terület, melynek revitalizációja – a 142-es számú vasútvonal felújításával – jelentős változásokat hozhat Mezeiváros életében.

A belváros délkeleti széléhez csatlakozó Ürgés, kis kiterjedésű településrész. Alacsony fekvésű területét évszázadokig legelőként hasznosította a város. A 19. század elején alakult ki a Csongrád felé vezető út (ma Műkerti sétány) két oldalán. A városrész társadalmi problémákkal és műszaki leromlással jellemezhető, annak ellenére, hogy a területét szociális városrehabilitációs akció érintette a 2010-es évek első felében.

32. táblázat: *Mezeiváros és környezetének kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

MEZEIVÁROS ÉS KÖRNYEZETE	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Városközpont könnyű elérhetősége
	• Szolgáltatói alközpont megléte
	• Az átlagosnál jobb demográfiai mutatók
	• Rendelkezésre álló kereskedelmi célú fejlesztési terület
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• Szociális rászorultak magas száma
	• Negatív társadalmi megítélésű lakóterület
	• Társadalmi szempontból leszakadó lakótelep
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Orvosi rendelő
	• Szociális szolgáltatások fejlesztése
	• Szabadidős és szórakozási lehetőségek bővítése
	• Kereskedelmi kínálat bővítése
	• Közbiztonság javítása
• Közösségi közlekedés fejlesztése	



V. SZENT LÁSZLÓ VÁROS

Lehatárolás:

152-es számú Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal – Szegedi vasútvonal – déli elkerülő út – 5.sz. főút – belterület határa – Halasi út – belterület határa – Kiskőrösi út – Könyves Kálmán körút –Wéber Ede út – ipari vagány – 142-es számú Budapest-Kecskemét vasútvonal.

77. ábra: Szent László Város városrész lehatárolása





Általános jellemzők:

A városfejlesztési körzet területhasználata összetett. Nagyobbik részén a gazdasági (azon belül is az ipari) hasznosítás dominál, kisebb hányadán pedig kertvárosias, illetve falusias lakóterület található. Lakóterületei mind egymástól, mind a város központi részéértől elkülönülnek.

A terület első gazdasági létesítményei (gőzmalom, sertéshizlaló telep) az 1800-as évek végén Kecskemét-Alsó vasútállomás mellett jelentek meg. Az 1970-es, 1980-as évekre ipari és kereskedelmi telephelyek többé-kevésbé összefüggő sávja alakult ki a Mindszenti körút, a Külső-Szegedi út és a Matkói út mellett. A főbb feltárási utak közötti területek azonban beépítetlenek maradtak. Ez a laza, hézagos térszerkezet az utóbbi negyedszázadban sem módosult lényegesen. Az új beruházások is alkalmazkodtak az adottságokhoz. Kivételt jelent a Szegedi út és a Szegedi vasút közötti terület, amely nagy területigényű zöldmezős beruházások számára kínált fejlesztési lehetőséget (Univer Product Zrt., Bertrans Zrt. Mecanova Fémszerkezetgyártó Kft., Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.).

Évtizedek óta gazdasági területként kijelölt Déli iparterület a Déli elkerülő út (54. sz. és 44. sz. főutak) mentén helyezkedik el. A terület fejlődése és benépesülése a Mercedes gyárkomplexum megépítéséhez és beszállítóik megjelenéséhez köthető. Az elmúlt tíz évben több logisztikai és beszállító cég létesített székhelyet, illetve telephelyet a területen. Ezek közül a legnagyobbak: Brose Hungary Automotive Kft., Kuehne-Nagel Kft., SMP Automotive Exterior Kft., Duvenbeck Immo Kft., Axon Kábelgyártó Kft. A terület közel fele azonban, ma is mezőgazdasági művelés alatt áll. Ennek legfőbb oka az iparterület tudatos előkészítésének és az infrastruktúra-fejlesztésének elhúzódása volt.

Szent László Város gazdasági zónájába három különálló lakónegyed is beékelődik. A legnagyobb a Halasi út és a Matkói út között elhelyezkedő Rendőrfalu. Az első utcák az 1930-as években létesültek, mai formáját az 1960-as években érte el. Utcahálózata mértani szerkesztésű, településképe falusias. Népessége 1770 fő. A Szent László körút déli oldalán található Kósafalu az 1970-es években termelészövetkezeti lakótelepnek épült, és körülbelül 800 lakosnak ad otthont. A legkisebb és legrégebbi múltra visszatekintő településrész az ún. Muszáj. Neve arra utal, hogy az egykor itt elterülő vizenyős legelőn kiosztott telkek nem örvendtek nagy népszerűségnek. A lakosság száma mintegy 500 fő.

Szent László Város bár napjainkra már jelentősebb népességszámmal és számos munkahellyel rendelkezik, a területen hiányzik az intézményi alközpont, holott a terület adottságai ennek kiépítését lehetővé tennék. A déli iparterület gyors benépesülését és közúti forgalmának dinamikus növekedését nem tudta lekövetni a közúthálózat fejlesztése, amely a munkakezdéshez kötődő időszakokban terhelté vált, meghatározó környezeti terhelést és közlekedésbiztonsági kihívásokat okozva a városrészben.



33. táblázat: Szent László Város kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

SZENT LÁSZLÓ VÁROS	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• Jelentős számú ipari munkahely
	<ul style="list-style-type: none">• 1 milliárd forint feletti nettó éves árbevétellel rendelkező cégek magas aránya
	<ul style="list-style-type: none">• Közvetlen vasúti és autópálya kapcsolat
	<ul style="list-style-type: none">• Zöldmezős fejlesztésre alkalmas területek
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• Iparterületek közé ékelődő lakóterületek, eltérő gazdasági és társadalmi érdekek
	<ul style="list-style-type: none">• Alacsony társadalmi presztízsű lakónyegyedek (Rendőrfalú, Muszáj)
	<ul style="list-style-type: none">• Pazarló területhasználat
	<ul style="list-style-type: none">• Rendezetlen környezet
	<ul style="list-style-type: none">• Intézményi, kereskedelmi alközpont hiánya
	<ul style="list-style-type: none">• Műszakváltásokhoz kapcsolódó jelentős közúti forgalom, növekvő környezeti terheléssel és közlekedésbiztonsági kihívásokkal
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Orvosi rendelő létesítése
	<ul style="list-style-type: none">• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	<ul style="list-style-type: none">• Játsszótér fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Közbiztonság javítása
	<ul style="list-style-type: none">• Környezeti állapot javítása
<ul style="list-style-type: none">• Oktatási-nevelési intézmények fejlesztése	

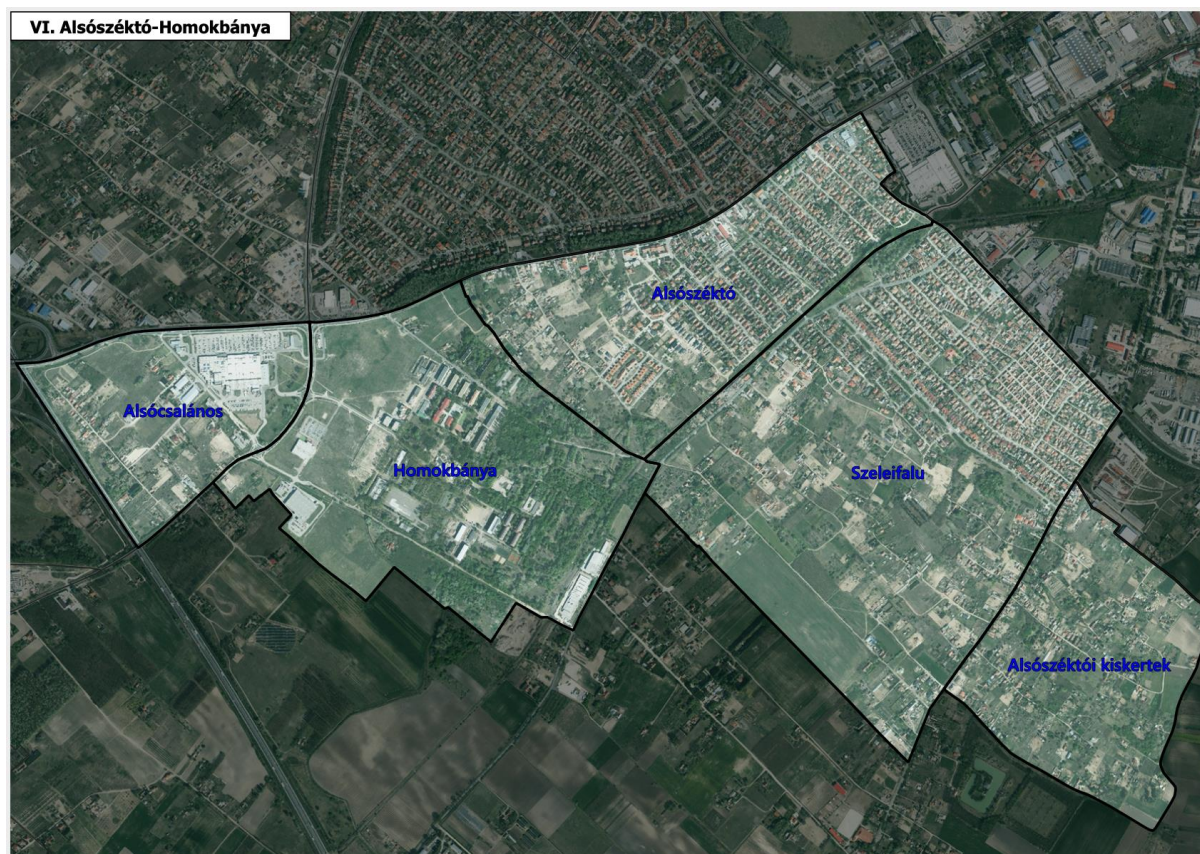


VI. ALSÓSZÉKTÓ - HOMOKBÁNYA

Lehatárolás:

Izsáki út – Dunaföldvári út – M5 autópálya – Boróka utca – belterületi határ – Könyves Kálmán körút – Halasi út – belterületi határ – Weber Ede út – belterületi határ – Kiskőrösi út – belterületi határ – Könyves Kálmán körút.

78. ábra: Alsószéktó - Homokbánya városrész lehatárolása



Általános jellemzők:

A városrész térszerkezeti jelenleg még inhomogén, egymástól elszigetelt területi egységekből tevődik össze. A különböző területhasználattal és eltérő beépítési jellemzőkkel rendelkező településrészek között csak laza kapcsolat van. Lakóterületek alkotják a városrész magját (Alsószéktó Kertváros, Szeleifalu), amihez kelet felől jelentős kiterjedésű gazdasági zóna, nyugat felől pedig kereskedelmi központ csatlakozik.

Szeleifalu saját városrészi identitással rendelkező lakóterület. Magja a két világháború közötti időszakra jellemző peremvárosi telep képét mutatja. Az 1960-as években történt lakóterület-fejlesztés már a kertvárosias jellegét erősítette. A településrész nyugati oldalán az 1990-es évek elején felépült új családiházak utcák már az Alsószéktói tanyák határ rész kertvárosi átépülésének előfutárait tekinthetők. Ugyanakkor területének több mint 60 százalékát még



mindig zártkertes területhasználat jellemzi, ahol organikusán létrejövő utcák mellett egyre felaprózódó telekstruktúra alakul ki. Ez a beépítés jellemzi az alsószéktői kiskerteket is.

Alsószéktó Kertváros az Izsáki út és a Fülöpszállási vasút között helyezkedik el. Kecskemét egyik legdinamikusabban beépülő városrésze. Keleti fele az 1960-as években, nyugati része pedig az 1990-es évek elején népesült be. 2010-ben itt épült fel az ún. Mercedes lakópark, amely jelentős hatással volt a térség lakóterületi felértékelődésére.

Alsószéktó „Homokbánya” nevű településrésze a város egykori legnagyobb szovjet laktanyáját foglalta magába. A közel 50 hektáron elterülő ingatlanegyüttesnek hasznosítása és fejlesztése a „Zöldváros” program keretében valósul meg, az önkormányzat, a terület tulajdonosai (Egyetem, Ceetrus Hungary Kft.) és több kisebb befektető együttműködésében. Az elmúlt évtizedben számos beruházás valósult meg a területen, így megtörtént a volt Lestár Péter Középiskola funkcióját vesztett épületének külső és belső felújítása, új funkcióval történő feltöltése (Mercedes Schule, új óvoda kialakítása). Az önkormányzat Zöldváros programjának keretében megvalósult egy 1,5 ha-os terület komplex közterületi és zöldfelületi revitalizációja (*Kerékpáros élménypark "Bringapark", pump-track pálya, kerékpáros készségfejlesztő és KRESZ pálya és kiszolgáló helyiségek, Bike&Coffee, futópálya, pihenő-játszópark, sétány és kerékpárút, a terület közművesítése, az Agyag és Kvarc utca építése, Vályogvető utca rendezése*). Emellett a helyi társadalmi igények jobb kielégítése érdekében, új bölcsőde és szociális létesítmény is épült, valamint kialakításra került – a terület jobb megközelíthetősége érdekében – a homokbányai déli feltáró út. A komplex önkormányzati fejlesztések keretében 240 önkormányzati bérlakás és mobilitást elősegítő szállásfejlesztés is megvalósult. Az önkormányzat revitalizációs tevékenységének hatására, a magánbefektetők beruházásainak köszönhetően, felújításra került több üresen álló lakóépület, melynek köszönhetően az elmúlt 7 évben mintegy 1000 új lakás jelent meg a Homokbánya ingatlankínálatában.

A város nyugati kapujában Alsócsalános és a Homokbánya érintkező területein – az autópálya közelségét és a kedvező közlekedési kapcsolatokat kihasználva – kereskedelmi centrum alakult ki. Az Auchan hipermarket mellett, jelen van a Media Markt, a Decathlon és egy gyorsétteremlánc (Burger King) egyik egyége is.

A térség további fejlődéséhez nagy lökést adhat az Egyetem kezelésében lévő területek egységes koncepció mentén történő hasznosítása, a Ceetrus ingatlanfejlesztő társaság tulajdonában lévő területek további fejlesztése, valamint az Alsószéktői feltáró út megépülése.



34. táblázat: Alsószéktó - Homokbánya kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

ALSÓSZÉKTÓ - HOMOKBÁNYA	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• Nagy kiterjedésű (lakó-, intézményi és kereskedelmi) fejlesztési területek• Emelkedő presztizsű lakóterületek, növekvő lakáskínálat• Jelentős újrahasznosítható ingatlan-, és telekállomány (Homokbánya)• Meglévő és fejlesztés alatt álló alközpontok• Kedvező városrészi elérhetőség, az M5-ös autópálya közelsége• Kormányzati döntés az Izsáki út 2x2 sávós fejlesztéséről
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• Egymástól élesen elkülönülő lakóterületek• Hiányos belső közlekedési kapcsolatok• Dunaföldvári és Izsáki út jelenleg szűk keresztmetszete• „Hullám” csomópont nagy terheltsége és kis áteresztőképessége• Rendezetlen térfalak az Izsáki és Dunaföldvári utak mentén• A térség zöldfelületi rendezetlensége
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás• Köztisztaság, hulladékátrolás és -gyűjtés• Környezeti állapot javítása• Közbiztonság javítása• Orvosi rendelő létesítése• Közösségi közlekedés fejlesztése

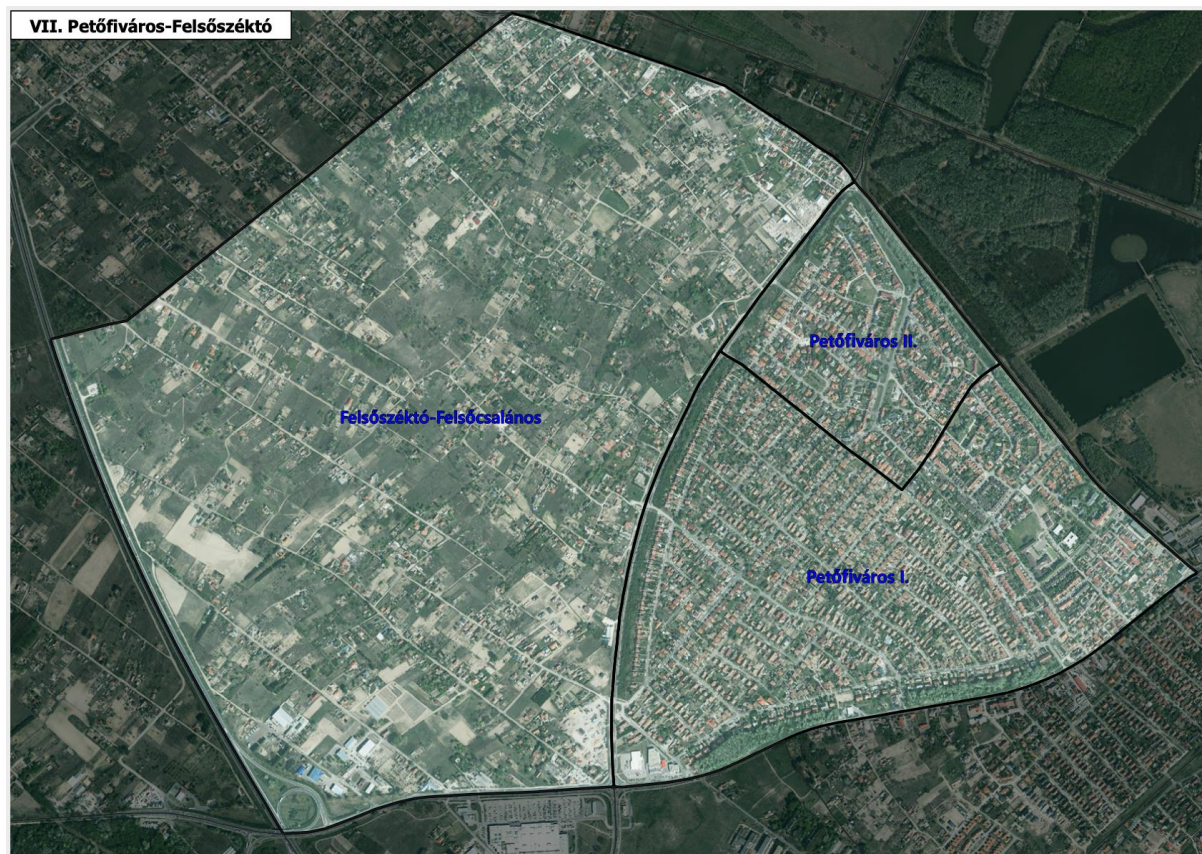


VII. PETŐFIVÁROS - FELSŐSZÉKTÓ

Lehatárolás:

Izsáki út – Dunaföldvári út – M5 autópálya – Marozsi dűlő – Széles köz – Sutus sor – Vízmű utca.

79. ábra: Petőfiváros - Felsőszéktó városrész lehatárolása



Általános jellemzők:

A városrészt két jellegében merőben eltérő egység alkotja: Petőfiváros és Felsőszéktó-Felsőcsalános. Az Izsáki úttól északra elhelyezkedő Petőfiváros erdősávok mögé húzódó összefüggő lakóövezet. Átmenő közlekedési forgalom egyáltalán nem terheli. A városrészben a családiházak beépítés dominanciája mellett sorházak és ikerházak is megtalálhatók. A lakókörnyezet jellege alapján az egyes építési fázisok területileg is jól elkülönülnek. Az 1990 előtt kiépült, Szüret utcától nyugatra eső területeken a nagyobb telkek (átlagosan 800 m²) és lazább beépítés jellemző. Az 1990 után kialakított, Vízmű út felé eső részeken már kisebb telekméret (500-600 m²) és intenzívebb beépítés figyelhető meg. A városrész kezdetben központ és intézmények nélkül épült. Az általános iskolát csak 1989-ben adták át. Ma az iskola környéke tekinthető a városrész központjának, de valódi, teljes értékű városrészi alközponttól nem beszélhetünk. A helyi lakosságot kiszolgáló alapvető oktatási és egészségügyi intézményeken kívül (iskola, óvoda, háziorvosi rendelő, gyógyszertár), az 1990-óta itt működő



SOS gyermekfalu, illetve a városrész dél-nyugati szegletében található kiskereskedelmi központ (Aldi, mezőgazdasági szakáruház és fürdőszobaszalon) említhető meg.

A Csalánosi úttól nyugatra elterülő Felsőszéktó több mint tíz éve lakóterületi fejlesztésre szánt területként került kiszabályozásra. A terület zártkerti jellege, a felaprózódott telekstruktúra és a kialakulatlan úthálózat miatt, a városrész beépítése, beépülése lassú ütemben valósul meg. Ugyanakkor a Csalánosi (Nyugati) körút kiépülését követően, az elmúlt évtizedben a szolgáltatások és kiskereskedelmi (pl. Tüzép, építőipari, kertészeti, élelmiszer) tevékenységek egész sora telepedett meg az út mentén.

35. táblázat: *Petőfiváros - Felsőszéktó kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

PETŐFIVÁROS - FELSŐSZÉKTÓ	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Kompakt, kertvárosi lakóterületek
	• Magas társadalmi presztizsű városrész (Petőfiváros), erős helyi identitással
	• Jelentős vállalkozási sűrűség (Petőfiváros)
	• Kedvező társadalmi korösszetétel
	• Kedvező autós megközelíthetőség
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• A lakosságszámhoz képest gyenge intézményi ellátottság
	• Belváros tömegközlekedési elérhetősége nehézkes
	• Jelentős kiterjedésű alulhasznosított területek (Felsőszéktó)
	• Petőfiváros újépítésű részein a zöldfelületi részek szabálytalanul történő teljes térburkolása
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Környezeti állapot javítása
• Közbiztonság javítása	
• Közösségi közlekedés fejlesztése	
• Orvosi rendelő létesítése	



VIII. MÁRIAVÁROS - SZÉKTÓ

Lehatárolás:

Árpád körút – Mária körút – Nyíri út – Máriahegyi tanya – Széles köz – 142-es számú Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal – III. Béla körút – Vízmű utca – Könyves Kálmán körút – Korhánközi utca – Kiskörösi út – Küküllő utca.

80. ábra: *Máriaváros - Széktó városrész lehatárolása*



Általános jellemzők:

A városrészt több különböző funkcionalitású, beépítettségű és telekstruktúrájú egység alkotja. Máriaváros északi felének párhuzamos utcáit 1819-ben jelölték ki, tehát csaknem 200 éves a mai beépítés alapjául szolgáló településszerkezet. A telkek kisméretűek, a beépítés sűrűnek tekinthető. Az lakóházak előkert nélkül, közvetlenül az utcára néznek. Az eredeti fésűs beépítés fokozatosan átadja helyét a félig zárt sorú beépítésnek. Az egyszerűség ellenére a porták takarások, az utcakép kulturált. Az épületállomány megújulása folyamatos, a sokszínűség sem zavaró. A Szent Miklós utcától a Szentháromság temetőig terjedő egykori vásártér beépítése csak a 20. század elején, illetve nagyjából az 1930-as években történt meg. Az utcaképet az utcával párhuzamos gerincű, igényes kispolgári lakóházak határozzák meg. A lakóterület mindmáig megőrizte egységes arculatát.



Széktó településrész szabadidős funkciója már csaknem kilenc évtizedes múltra tekinthet vissza. Az egykori Széktó partján a város már 1926-ban nyári fürdőt létesített. Az 1948-49-ben lecsapolt tó helyén épült ki a városi strandfürdő (Széktói Strand), amely 1977-ben termálmedencékkel bővült, 2003-tól pedig élményfürdő és csúszdaparkként üzemel, amely 2011-től kibővült Kecskemét új sportuszodájával, illetve fedett élményfürdőjével és wellness központjának új épületével. A fejlesztések napjainkban is folyamatosak, hiszen hamarosan új hotelépület is gazdagítani fogja a terület szolgáltatási kínálatát. Az uszoda és élményfürdő mellett, itt található a város legfontosabb sportlétesítményei. A stranddal szemközt 1962-ben avatták fel a Széktói Stadiont. Korszerűsítésére 2002-ben került sor. Ezt követően is folyamatos fejlesztések zajlottak, melynek eredményeként 2019-ben átadásra került Kecskemét Atlétikai Stadionja. Az Izsáki úton 1968-ban átadott fedett uszoda a maga korában korszerűnek számított, de időközben eljárt felette az idő. Az ikonikus épület funkcióváltáson ment keresztül, s egy jelentős belső átépítést követően, 2017 óta Mercedes-Benz Gyár Kosárlabda Akadémia multifunkcionális sportsarnoka kapott benne elhelyezést. Ezen a területen található a városi sportsarnok is, amely 2006-ban egy nagy rekonstrukció keretében átépült, s alkalmassá vált számos teremsportág igényeinek kiszolgálására. A széktói sportterület és az Izsáki út közötti 12 hektáros Rudolf-laktanya műemléki épületegyüttesének hasznosítására több terv is készült. A terület északi és déli területsávjának átépülése folyamatosan zajlik. Míg a déli területsáv a kiskereskedelmet és a vendéglátást szolgálja, addig az északi sáv hasznosítása sokszínűbb, amelyben már megtalálható a vendéglátói, szórakoztató funkció mellett, a szociális ellátás (Család- és Gyermekegészségügyi Központ), illetve a tervezett sportfunkció is. A laktanya keleti részén elhelyezkedő műemléki épületek egy komplex felújítást és átalakítást követően oktatási funkciót (Kada Elek Technikum) fog szolgálni. A laktanya nyugati részének tervei jelenleg formálódnak. A széktói településrész Izsáki út melletti részén volt található a Bács-Kiskun Megyei Kórház Izsáki úti telephelye, melyet 1925-ben adtak át és 1980-ig folyamatosan bővült (984 ágy), a Nyíri úti kórház 680 ágyas központi tömbjének átadásáig. A szerepkörét folyamatosan veszítő kórházi telephelyet 2014-ben zárták be, majd a bontásokat követően 2015-ben elkezdődött a kecskeméti Campus Oktatási épületének építése, melyet 2019-ben adtak át. Az 5,5 ha-os terület fejlesztése jelenleg is folyamatban van, s további épületek (adminisztrációs, kollégiumi, multifunkciós) építése várható. A Campus szomszédságában található a Bácsvíz Zrt. I. számú vízmű telepe, melyen ugyancsak jelentős beruházások zajlottak az elmúlt években (pl. új laboratórium létrehozása).

A Nyíri úttól a Vízmű útig húzódó hajdani vízjárta területen 1976 és 1986 között, több fázisban mesterséges víztározó-rendszert alakítottak ki. Ennek egy része 1987 óta jóléti és idegenforgalmi célokat is szolgál. A több mint 120 hektár kiterjedésű Benkó Zoltán Szabadidőközpont területének felét erdő, negyedét pedig egy 20 és egy 14 hektáros tó foglalja el. A Kecskemét-Lajosmizse vasút túloldalán további két, egyenként 10 hektáros tó található. A vízben szegény tájon megtelepült város számára különösen nagy értéket képvisel az összesen mintegy 50 hektár kiterjedésű vízfelület. Ebből hasították ki a mintegy 12 hektárnyi magas



presztízsű Arborétum és Domb lakóparkot, melynek sűrűn beépített sorházas és családirházas övezete, napjainkban több mint 400 ember lakóhelyeül szolgál.

A szabadidőközpont mögött 1986-ban alapított arborétum szakmai sikertörténetnek tekinthető. Természeti, környezeti és rekreációs értékei az idő múlásával egyre jelentősebbé válnak. Az arborétumhoz dél-keletről kapcsolódik Kápolnarét területe.

A Nyíri út és a Csabai Géza körút által közrefogott 12 hektáros területen áll a megye legnagyobb egészségügyi komplexuma, a Bács-Kiskun Megyei Oktatókórház. A megyei kórház központi épületeit 1980-ban adták át. Azóta többször bővítették és korszerűsítették, majd 2014-ben egy új, több mint 15.000 m²-es komplexum építésével megnyitotta kapuit a Kecskeméti Gyógyintézeti Központ. A kórház nyíri úti telephelyén azóta is folyamatosak a fejlesztések (parkolóház, nővérszálló, egynapos sebészet).

A városrészhez kapcsolódik az Izsáki úti „Nyugati Városkapu” fejlesztési és rehabilitációs térség. Itt található a kecskeméti felsőoktatás központja, a Neumann János Egyetem GAMF Kara, valamint két bevásárlóközpont: Szil-Coop Áruház és a 2008-ban megnyílt a Targer Center (Tesco, OBI). A terület funkcionális átalakulása folyamatos. A KÉSZ Kft. irodaháza helyén 2013-ban nyílt meg a négycsillagos Four Points by Sheraton Kecskemét Hotel és Konferenciaközpont, amely 136 szobával és 480 főt befogadó konferenciatermeivel elsősorban az üzleti turizmusra specializálódott. A KÉSZ Iparterület funkcionális átalakulásának következő lépéseként, 2015-ben átadásra került az IQ Kecskemét Ipari Innovációs Központ közel 7.500 négyzetméter alapterületű új központja. A városrész dinamikus átalakulását mutatja, hogy a volt Erzsébet-laktanya alulhasznosított, üresen álló barnamezős területén, 2016-tól vette kezdetét az Erzsébet lakópark építése. A több fázisban megvalósult lakópark 320 modern lakással növelte Kecskemét ingatlanállományát.

36. táblázat: Máriaváros - Széktó kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

MÁRIAVÁROS - SZÉKTÓ	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Pozitív a terület társadalmi megítélése
	• Szabadidő eltöltésére alkalmas, nagy kiterjedésű zöldterületek
	• Meglévő sportlétesítmények (labdarúgó stadion, sportuszoda, sportcsarnok, atlétikai pálya, teniszpályák)
	• Rekreációs területek lakóterületekhez és a Belvároshoz egyaránt közeli elhelyezkedése
	• Jelentős fejlesztési területek (Rudolf-laktanya, Campus, Széktói szab. kp.)
	• Itt helyezkedik el a megye legnagyobb egészségügyi centruma
	• Egyetemi városrész és K+F+I területek
	• Magas presztízsű lakóterületek (Arborétum-, Domb-, Széktó lakópark)



<i>FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK</i>	
	<ul style="list-style-type: none">• Előregedő demográfiai szerkezet
	<ul style="list-style-type: none">• A forgalomvonzó létesítmények körül kialakuló parkolási problémák
	<ul style="list-style-type: none">• Jelenleg funkció nélküli, üres, romos ingatlanok (Rudolf-laktanya)
	<ul style="list-style-type: none">• Hiányzó déli közlekedési kapcsolat (Csabai Géza körút folytatása)
	<ul style="list-style-type: none">• Szűk forgalmi kapacitású Izsáki út, forgalmi torlódások
	<ul style="list-style-type: none">• Az Izsáki út térségében beékelődő ipari területek
<i>LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK</i>	
	<ul style="list-style-type: none">• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	<ul style="list-style-type: none">• Környezeti állapot javítása
	<ul style="list-style-type: none">• Közterületek, zöldfelületek fejlesztése
	<ul style="list-style-type: none">• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	<ul style="list-style-type: none">• Orvosi rendelő létesítése
	<ul style="list-style-type: none">• Játsszóterek fejlesztése

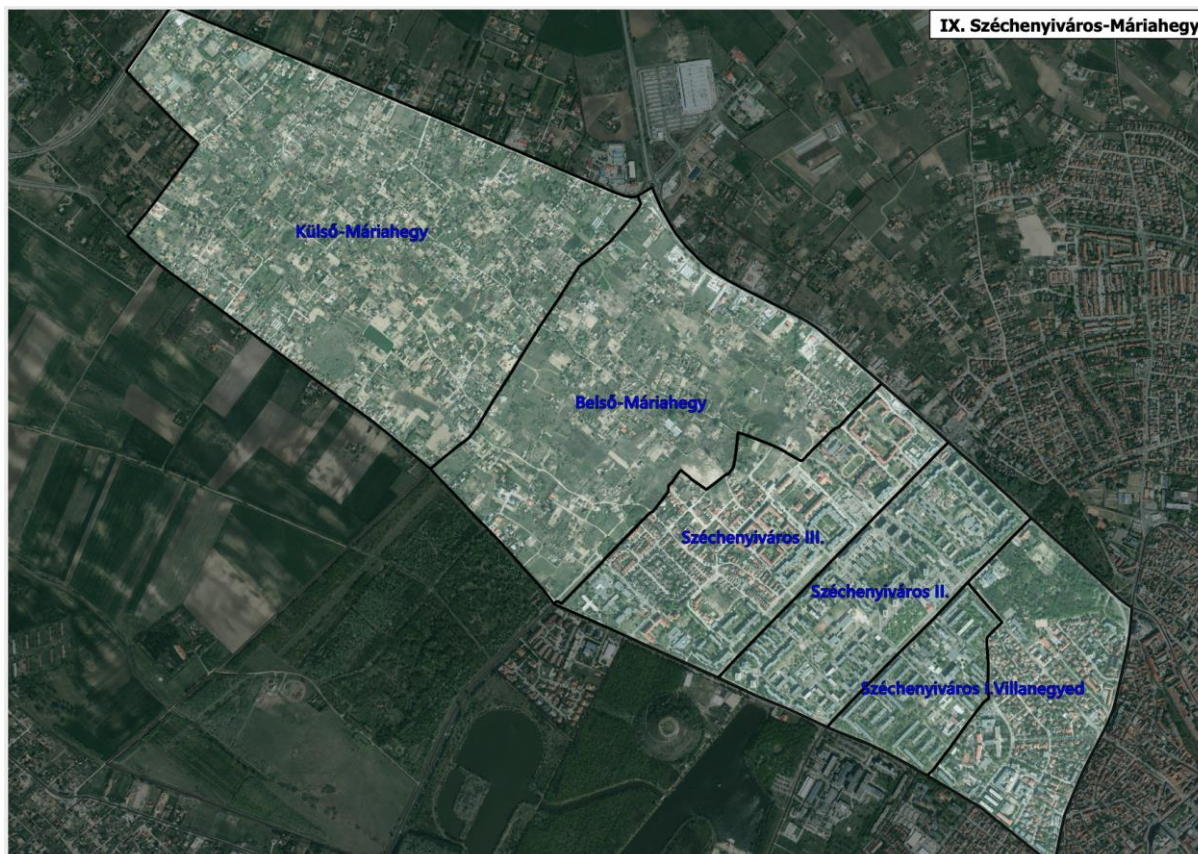


IX. SZÉCHENYIVÁROS - MÁRIAHEGY

Lehatárolás:

Széchenyi körút – Budai út – Ladánybenei út – M5 autópálya – Máriahegyi tanya – Nyíri út.

81. ábra: Széchenyiváros - Máriahegy városrész lehatárolása



Általános jellemzők:

A Széchenyi körúttól északra elterülő lakó- és intézményterület jellegét a két világháború között emelt, kertekkel körülvett, szabadon álló villák határozzák meg, nagypolgári hangulatot kölcsönözve az egész környéknek. A városrész végleges kiépülése az 1950-es, 1960-as években történt. A kor egyszerű, sáttortetős családi házaival mellett többlakásos lakóházak és közintézmény is megjelentek. A városnegyed fontos értéke a funkcionális sokszínűség. A lakófunkció mellett számos oktatási intézmény, hivatal, kutatóintézet található a területén (Bányai Júlia Gimnázium, Kocsis Pál Mezőgazdasági és Környezetvédelmi Szakgimnázium és Szakközépiskola, a volt ÁFEOSZ, ma Gróf Károlyi Sándor Technikum, M. Bodom Pál Zeneiskola, Németh László Gimnázium, Szent Imre Katolikus Óvoda és Általános Iskola, MH Egészségügyi Központ Repülőorvosi Alkalmasságvizsgáló és Gyógyító Intézet.)

A Villanegyedtől északra elhelyezkedő Széchenyivárosban a lakótelep jelleg dominál, de a Hollandfalui laza, sorházas utcái már egy egészen más fejlődési irányt képviselnek.



A közel 9000 lakást számláló Széchenyivárosi lakótelep országos viszonylatban is a nagy lakótelepek közé tartozik. Építése 1968-ban vette kezdetét, és alig több mint 20 év alatt 100 hektár Máriahegyi kertes-tanyás területet felszámolása árán érte el mai méretét. A lakótelepet az Akadémia körút és a Március 15. utca három jól elkülönülő térszerkezeti egységre osztja.

Az Akadémiai körúttól délre 4 emeletes, blokkos épületek határozzák meg a beépítés karakterét. A lakóházak mellett bölcsőde, óvoda, általános iskola és szolgáltató alközpont is létesült. A 40 éve telepített fák mára valódi zöldövezeti hangulatot kölcsönöznek a lakókörnyezetnek.

A hetvenes évek közepétől a nagypaneles technológia megjelenésével már egy egészen más léptékben folytatódott a lakótelep építése. Az Akadémia körút és a Március 15. utca között – a legkülönbözőbb elrendezésben – 5 és 10 emeletes lakóházak alkotják a beépítést. A területen belül két – bölcsődét, óvodát, általános iskolát magában foglaló – intézményi csoportosulás is található. A közösségi létesítmények azonban csak sokéves késéssel követték az erőltetett ütemű lakásépítést. A településrész jelképes központja az Aradi vértanúk tere, közepén a Széchenyi szoborral. Funkcionális értelemben azonban csak a kiskereskedelmi szerepköre számottevő.

A Március 15. utcától északra eső terület kiépülése az 1980-as években vette kezdetét. Itt ismét az alacsonyabb, 4 emeletes lakóházak kerültek előtérbe. A beépítési formára általánosan jellemző a keretes elrendezés. A lakótelep harmadik ütemének építése azonban a rendszerváltás időszakában félbemaradt. Az azt követő mintegy 20 évben csupán néhány új társasház létesült a korábbi beépítés folytatásaként, majd a 2010-es évektől ismét felgyorsult a lakásépítés üteme a Domby Lajos utcától északra erőteljes építkezés vette kezdetét, számos családi-, kistársasház és sorház épült. A közintézményeket két középfokú iskola képviseli a területen (Bólyai János Gimnázium, Szent-Györgyi Albert Technikum). 2006 óta katolikus temploma és közösségi háza is van a városrésznek (Szentcsalád Plébánia).

Külső- és Belső Máriahegy jellegzetes zártkertes beépítésű terület, amely a város lakóterület fejlesztésre szánt területei közé tartozik. Ennek megfelelően az elmúlt 10 évben elindult a terület lassú átalakulása, amely azonban napjainkra számos konfliktust (közterületkialakítás, közlekedés, eltérő területhasználati módok, társadalmi osztályok keveredése, hulladékelhelyezési problémák) hozott a felszínre.



37. táblázat: Széchenyiváros - Máriahegy kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)

SZÉCHENYIVÁROS - MÁRIAHEGY	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	<ul style="list-style-type: none">• A lakótelep különböző építési ütemeiből adódó változatosabb lakásstruktúra• Megfelelő intézményi és kiskereskedelmi ellátottság• Városképileg értékes épületállomány (polgári villák)• Szabadidőközpont szomszédsága• Jó tömegközlekedési ellátottság
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	<ul style="list-style-type: none">• Közterületek rossz állapota (Széchenyiváros)• Növekvő gépjárműhasználat, romló parkolási helyzet• Kulturális és közösségi létesítmények hiánya• A munkakezdés időszakában a gyűjtőút-hálózat zsúfoltsága, s nehéz megközelítése a lakóutak irányából• Teljes értékű intézményi és kereskedelmi alközpont hiánya• Minőségi zöldfelületek hiánya, zöldfelületeken történő parkolás• Közterületi hulladékgyűjtési és -elhelyezési problémák• Illegális hulladéklerakók a Belső-Máriahegy területén
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	<ul style="list-style-type: none">• Közbiztonság javítása• Civil és közösségi élet feltételeinek javítása• Közösségi közlekedés fejlesztése• Parkolási lehetőségek fejlesztése• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás• Környezeti állapot javítása



X. VACSI-KÖZI VÁROSRÉSZ

Lehatárolás:

Budai út – Bethlen körút – 140-es számú Cegléd-Szeged vasútvonal – tervezett belterületi határ.

82. ábra: *Vacsi-közi városrész lehatárolása*



Általános jellemzők:

A városrész alapvető jellegzetessége az erőteljes mozaikosság. A különböző időpontokban épült, kis kiterjedésű lakónegyedek nem csak területileg, hanem városképi karakterük alapján is jól megkülönböztethetők egymástól.

A történelmi várostestet északról határoló egykori szőlőskert övben a két világháború között jöttek létre az első telepszerű településkezdemények (Volkertelep, Dárdaitelep, Miklovicstelep, Székelytelep). A dűlőutakból kialakult keskeny utcák között szegényes, falusias beépítés volt a jellemző. Az 1960-as években már szabályozott keretek között folytatódott a városrész kiépülése. Ekkor létesültek a Vacsi-köztől keletre elhelyezkedő, rendezett környezetű, családirházas utcák. Az 1980-as évek közepétől a városrész középső és keleti téségében indultak el nagyobb szabású lakóterületi fejlesztések. A cél egy intenzív, de egyben változatos beépítésű városi lakókörnyezet létrehozása volt. Az új – kistársasházás, sorházas és zárt sorú családi házas – lakóegységek jelentősen emelték a városrész társadalmi megítélését.



A Vacsi-közi városrészben – a sajátos, mozaikos térszerkezet miatt – nem alakult ki természetes településrész-központ. A lakosok alapellátását szolgáló intézményrendszer is hiányos. A meglévő intézmények és szolgáltatások egymástól távol, területileg elszórva jelennek meg. A helyben élők a mindennapi szolgáltatások jelentős részét kénytelenek a városrészen kívül igénybe venni.

A városrész két legjelentősebb intézménye az NJE volt Kertészeti Kar épületében helyet kapó Károli Gáspár Református Egyetem Petőfi Sándor Református Gyakorló Általános Iskola a Mészöly Gyula téren és a Kandó Kálmán Technikum. Mindkettő a városrész Belvárossal szomszédos peremén helyezkedik el.

38. táblázat: *Vacsi-közi városrész kedvező adottságai, problémái, valamint fejlesztendő területei az ott lakók véleményei alapján (a sorrend egyben prioritást is jelent)*

VACSI-KÖZI VÁROSRESZ	KEDVEZŐ ADOTTSÁGOK
	• Kertvárosi jelleg
	• Változatos beépítésű lakókörnyezet
	• Kedvező a városrész társadalmi megítélése
	• Kiegyensúlyozott demográfiai helyzet, megújuló városrész
	• Jelentős beépíthető területek
	FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK
	• Hiányos az alapellátás intézményrendszere
	• Falusias telepek rendezetlen lakókörnyezete (Woelkertelep, Dárdaitelep)
	• Hiányzó közlekedési kapcsolatok a szomszédos városrészek irányában
	LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK ALAPJÁN FEJLESZTENDŐ TERÜLETEK
	• Közút-, kerékpárút- és járdaépítés, felújítás
	• Közbiztonság javítása
	• Közösségi közlekedés fejlesztése
	• Köztisztaság, hulladéktárolás és -gyűjtés
	• Kereskedelmi kínálat fejlesztése
	• Szabadidős és szórakozási lehetőségek fejlesztése



3.3.2 Szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése

A településkörnyezeti viszonyok miatt **Kecskemét városában a szegregációs jelenségek országos viszonylatban és összességükben közepesnek-enyhének tekinthetők.** Az elmúlt fél évszázad változatos urbanizációs folyamatainak eredményeként azonban Kecskeméten is kialakultak azok a lakóövezetek, amelyek egymástól igen eltérő életszínvonalbeli, lakókörnyezeti és szolgáltatási szintet nyújtanak. Ebben nagy szerepet játszott a bel- és külterületeken, a szocializmus éveiben kialakított, több tízezres népességű lakótelep létrejötte (Széchenyiváros), a divatossá váló kertvárosi egységek átformálódása, (Petőfiváros, Hunyadváros), a különböző városrészek lakosságcsereje, a külterületek birtokbavétele és a kevésbé preferált övezetek megrekedése, stagnálása (Műkertváros). Egyes városrészek nem kerülhették el a társadalom perifériáján élők beköltözését, a slumok kialakulását és a gettósodást sem (Halasi úti lakótelep). **A slumosodás, földrajzi szegregálódás öngerjesztő folyamat is egyben: az ilyen közegből elköltöző, módosabb családok helyére – az alacsonyabb fenntartási költségek miatt – szegényebb, szociális problémákkal küzdő lakosok költöznek be, ezzel gyorsítva egyes városrészek leszakadásának folyamatát.** A leszakadó városrészek lakosságának mindezen okok miatt szembe kell nézniük a kirekesztődés folyamatával. A jövedelmektől, a munkaerőpiactól, a szolgáltatásoktól és a társas kapcsolatoktól való elesés az egyének társadalmi részvételét akadályozva hozzájárul ahhoz, hogy az ilyen gondokkal küzdők számára az egyenlő hozzáférés lehetősége csorbul. Halmozottan hátrányos helyzetben élnek a kisebbségi, szegény, egyszülős családban nevelkedő, inaktív vagy tartós munkanélküli eltartóval rendelkező családokban nevelkedő gyermekek, akik egyúttal a város legveszélyeztetettebb társadalmi csoportját alkotják.

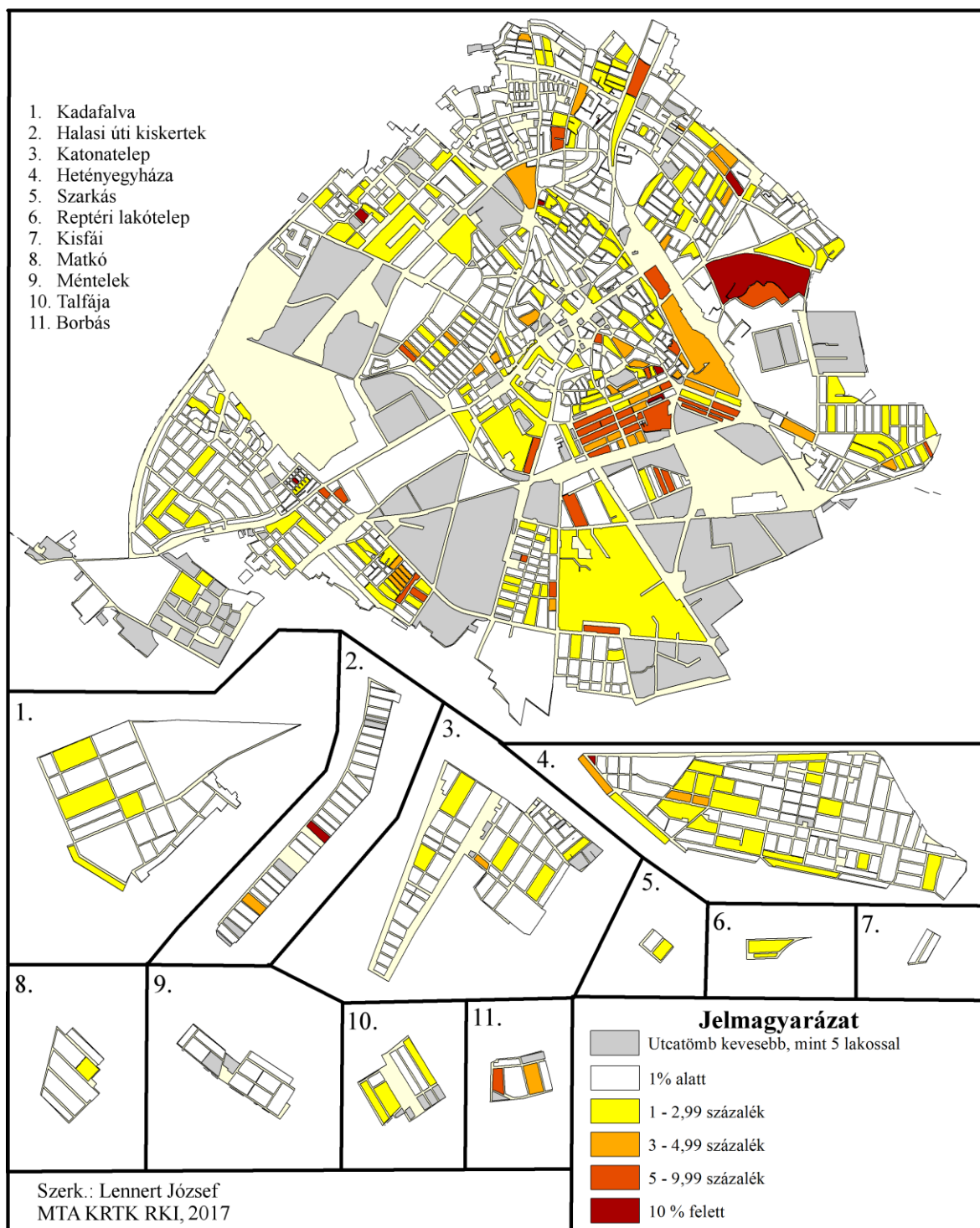
Feltűnően nagy különbségek alakultak ki az egyes külterületi zónákban is, ahol ugyanúgy meg tapasztalható a fényűző luxus és a nyomor. A szegregáció jelensége az ezredfordulóra jól láthatóvá vált, a leszakadó város és utcarészek helyzete azóta is számos konfliktus forrását képezi. Az egyes lakóövezetek anyagi státusza és presztízse, épített környezetük, intézményeik állapota leromlott, csupán az elmúlt évek fejlesztései jelentettek enyhülést. **A szegregáció tehát jórészt a múltban kezdődött, a szegregátumok a város különböző részeinek eltérő fejlődéséből, egyes területek elhanyagolásából, a közszolgáltatások kiépítésének elmaradásából (Műkertváros, Halasi úti lakótelep, Szeleifalu), vagy a népesség elöregedéséből (Belváros ÉK-i része) alakultak ki.** Bár olyan új területi folyamatokat is megfigyelhetünk, mint pl. a legrosszabb helyzetben lévő társadalmi csoportok olcsó és leromlott tanyákra költözése (Szarkás).

A 2008-as válságtól kezdődően a jövedelmek közötti különbségek megnövekedtek, s ez tovább mélyítette a már korábban is meglévő társadalmi rétegek közötti szakadékot. Ezt a folyamatot egyes szakmacsoportok tekintetében ugyan enyhítették a közelmúlt komoly ipari beruházásai, de a lerobbant szegregátumok lakóinak életében ezek sem hoztak gyökeres változást. Míg a



magasan iskolázott, jól képzett és több nyelvet beszélő emberek számos munkalehetőség közül választhattak, s növekvő jövedelmekről számoltak be, addig a társadalom egy jelentős rétegében az eladósodás és a munkahely elvesztése következtében a folyamatos lecsúszás jeleit láthattuk, melyet jól tükröznek a különböző segélyezési formákat igénybe vevők területi adatai (83., 84. és 85. ábra).

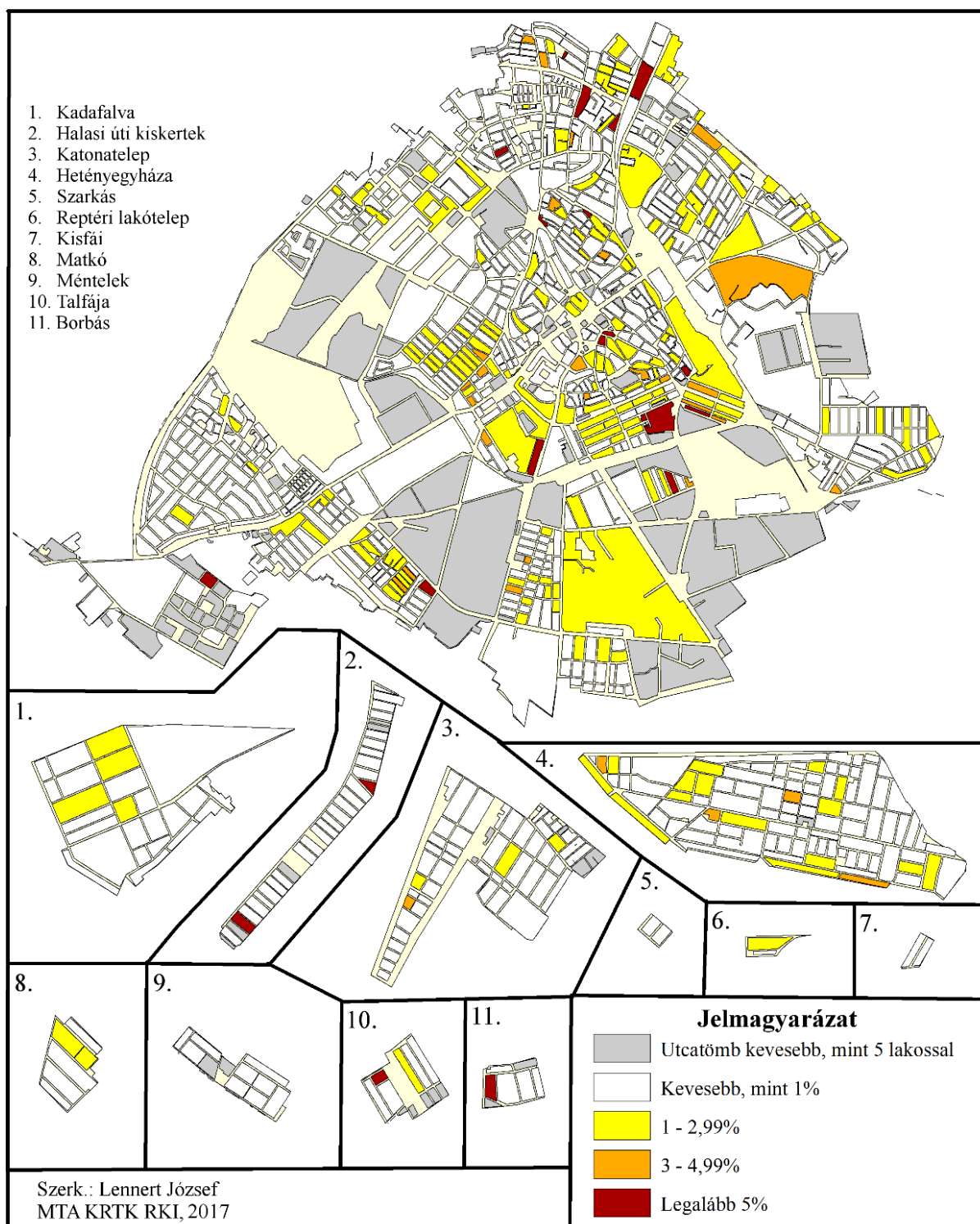
83. ábra: Rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők aránya



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Anti-szegregációs Program (2014-2020) felülvizsgálata és átdolgozása 2017.



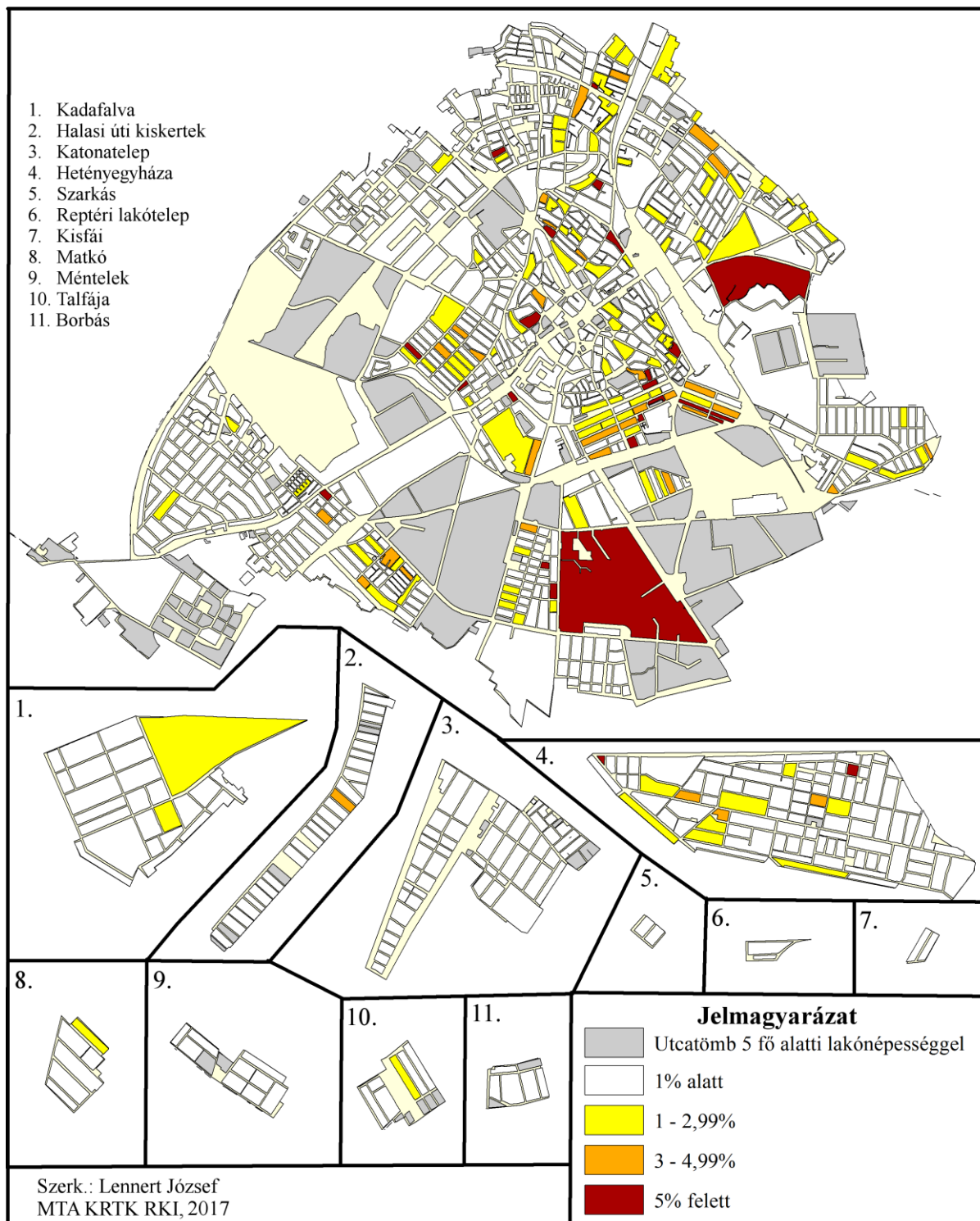
84. ábra: Lakhatási települési támogatásban részesülők százalékos megoszlása



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Anti-szegregációs Program (2014-2020) felülvizsgálata és átdolgozása 2017.



85. ábra: Rendkívüli élethelyzetre folyósított települési támogatásban részesülők százalékos megoszlása



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Anti-szegregációs Program (2014-2020) felülvizsgálata és átdolgozása 2017.

Kecskemét városában hosszú évszázadok óta jelen van az etnikai alapú szegregáció is, melynek területi leképeződését a „cigányváros” elnevezés is hordozta. Ez a lakóterület a korabeli város legdélebbi részén, a mai Dankó Pista utca keleti végénél helyezkedett el. Északi irányban az



ún. „Gödörös” temető határolta (ma a Praktiker áruház áll a helyén), déli oldalán a város kaszálója terült el. A szegregátum felszámolására az évszázadok során többször is kísérletet tett a város vezetése, amely azonban tartós eredményt nem hozott. A 90-es évek elején az önkormányzat felszámolt több belvárosi „cigány udvart”, és a valamikori „cigányvárost” övező Zsinór, Zöldfa és Kórház utcákba helyezte el a roma családokat, illetve kétszobás, fürdőszobás lakásokat épített számukra a Puskás Tivadar utcában. Kecskeméten az ezredfordulón még 200 roma család élt önkormányzati „barakklakásokban”. A város 2002-ben programot indított a romák lakásproblémájának megoldására. Ugyan már korábban megvolt a pénzügyi fedezet a barakklakások felszámolására, de a városvezetés nem tudott megegyezésre jutni a cigány kisebbségi önkormányzattal a végrehajtás módjáról. A 2002. évi helyhatósági választásokat követően a megújult kisebbségi önkormányzat már nem ellenezte az önkormányzat terveit. A komfort nélküli barakklakások bérlői két megoldás közül választhattak: cserelakás, illetve a bérleti jog megváltása. Mivel a barakklakások ingatlanpiaci értéket nem képviseltek, a bérleti jogok megváltásáért – közgyűlési határozat alapján – bérlőnként egységesen másfél millió forint került felajánlásra. Ez a gyakorlat nem vált be, mert a lakosságnak a városból való kiszorításához, tehát különösen súlyos szegregációhoz vezetett. Ezért változtatni kellett rajta. A program első ütemeként 2003-ban a Wéber Ede utcai barakklakások kiürítése került sor. Az akció hivatalosan 17 olyan családot érintett (mintegy 100 fő), akikkel bérleti szerződése volt az önkormányzatnak. A felajánlott lehetőségek közül az ott lakók mindegyike a bérleti jog pénzbeli megváltását választotta. A kézhez kapott 1,5 millió forintból külterületi hobbikat és gazdasági épületeket vásároltak. Az önkormányzat annak a két családnak is felajánlott 750-750 ezer forintot, akik önkényes beköltözők voltak, így nem számítottak bérlőknek. Következő lépés a több mint 50 családot érintető Szinyei Merse Pál utcai barakklakások felszámolása jelentette. Itt a lakók többsége az önkormányzat által felajánlott csereingatlant választotta, 12 család élt a pénzbeli megváltás lehetőségével.

Összevetve a szociális segélyezési adatokat az empirikus információkkal, valamint a KSH által biztosított számításokkal, kijelölhetők a város területén a szegregátumok, illetve azok a területek, melyek szegregáció által veszélyeztetettek.

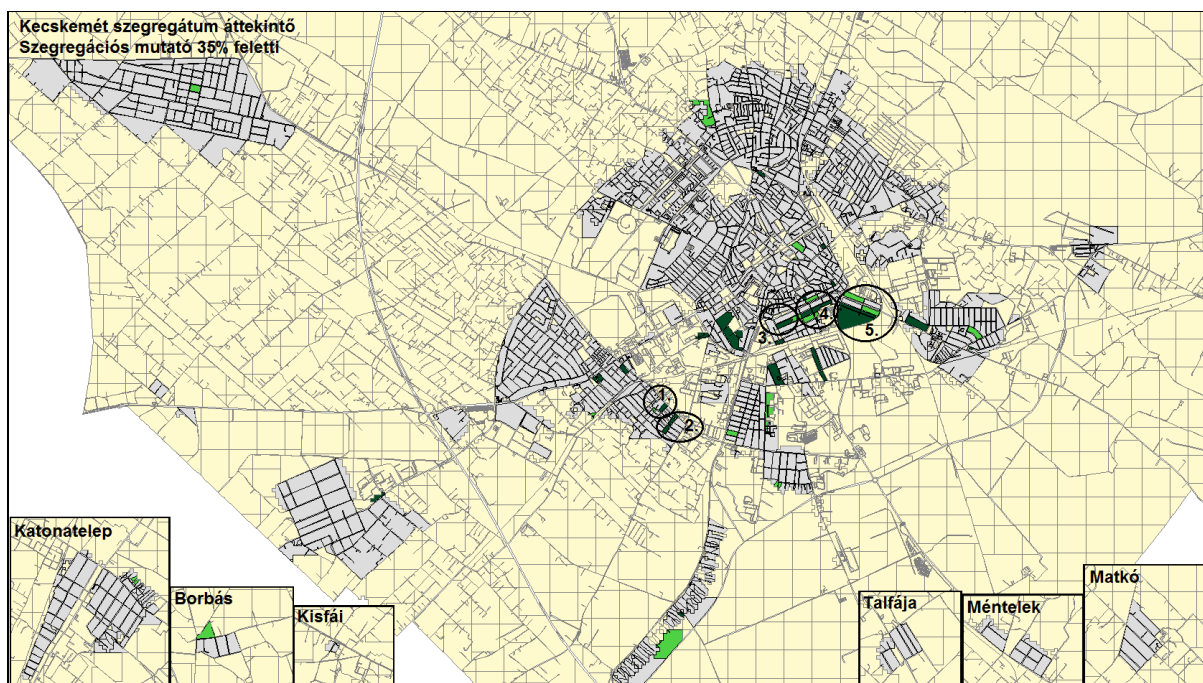
A módosított 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 2. §-a 7a. pont és 10 melléklet e területek lehatárolásának alapja jelenleg az ún. szegregációs mutató, melyet a Központi Statisztikai Hivatal a legutolsó népszámlálási adatok alapján (ez esetben ez a 2011-es népszámlálás) számított ki, és amely a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és munkajövedelemmel nem rendelkezők arányát tükrözi az aktív korúakon (15–59 év) belül. A települési sajátosságokat az új szabályozás annyiban veszi figyelembe, hogy településtípusonként differenciálja a szegregációs mutató azon szintjét, amely fölött egy-egy terület egység szegregált, vagy szegregációval veszélyeztetett területnek minősül. Megyei jogú városok esetén ez az érték 35%, illetve 30% (Rendelet 10. melléklet). A szegregációs mutató, valamint az adott terület egységek jellemzését szolgáló – a Rendelet 11. melléklete szerinti –



egyéb adatok számításának területi alapegységét a népszámlálási célra létrehozott kisterületi egységek, a területileg egybefüggő tömbök képezik (tömbnek nevezik a közterületekkel, vagy természetes – pl. patak, sétaút stb. –, vagy mesterséges – pl. vasút, közút stb. – határral körbevett területet). A számítás módja miatt a szegregált, vagy szegregációval veszélyeztetett területek határait is értelemszerűen a tömbök rajzolják ki. A tömbök azonban nem mindig homogén beépítésűek. Egy tömbön belül akár háromféle beépítési típus is előfordulhat, amelyek mutatóikat tekintve esetleg markánsan különbözhetnek.

A fentiek alapján az alábbi **szegregátumok** (86. ábra és 39. táblázat) és **szegregáció által veszélyeztetett területek** rajzolódtak ki Kecskeméten:

86. ábra: A 2011-es népszámlálási adatok alapján lehatárolt szegregátumok a KSH igazolás alapján



Adatok forrása: KSH Népszámlálás 2011.



39. táblázat 35%-ot meghaladó mutatókkal rendelkező, szegregátumként lehatárolt területek értékei Kecskeméten

Mutató megnevezése	Kecskemét összesen*	1. szegregátum (Csap utca- Alma utca- Présház utca- Könyves Kálmán körút)	2. szegregátum (Hanság utca- Róna utca- Frankel Leó utca- Könyves Kálmán körút)	3. szegregátum (Zsinór utca- Szegedi út- Zöldfa utca- Táltos utca)	4. szegregátum (Mezei utca- Zöldfa utca- Gödröstemető utca- Zöldfa utca- Új köz- Zöldfa utca- Fazekas köz)	5. szegregátum (Vasútvonal- Műkerti sétány- Kertész utca- Epreskert utca- Kiskunfélegyháza ai út- Vasútvonal)
Lakónépesség száma	111411	81	124	118	321	333
Lakónépességen belül 0-14 évesek aránya	15,3	29,6	21,8	18,6	32,1	22,5
Lakónépességen belül 15-59 évesek aránya	63,6	63,0	56,5	64,4	56,7	63,1
Lakónépességen belül 60-X évesek aránya	21,1	7,4	21,8	16,9	11,2	14,4
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	13,3	60,8	70,0	52,6	59,3	69,5
Felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség arányában	23,7	4,8	0,0	2,7	0,6	1,4
Lakásállomány (db)	49665	20	37	42	97	117
Alacsony komfort fokozatú lakások aránya	6,2	40,0	16,2	14,3	28,9	35,9
Rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	35,6	76,5	70,0	63,2	64,8	66,2
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül	7,9	52,9	51,4	36,8	41,2	51,4
Foglalkoztatottak aránya a 15-64 éves népességen belül	60,5	23,1	27,3	35,4	34,9	32,9
Foglalkoztatott nélküli háztartások aránya	33,6	68,0	59,5	43,9	54,3	55,6
Állandó népesség száma – a mutató a település egészére állítható elő, szegregátumokra nem	107407					
Alacsony presztízsű foglalkoztatási csoportokban foglalkoztatottak aránya	31,6	83,3	61,9	58,6	67,6	83,8
A gazdaságilag nem aktív népesség aránya a lakónépességen belül	52,2	69,1	77,4	66,9	64,5	61,9
Munkanélküliek aránya (munkanélküliségi ráta)	10,3	52,0	25,0	25,6	40,4	41,7
Tartós munkanélküliek aránya (legalább 360 napos munkanélküliek aránya)	6,1	32,0	10,7	17,9	32,5	27,6
A komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya a lakott lakásokon belül	5,0	40,0	16,2	15,0	29,3	32,7
Egyszobás lakások aránya a lakott lakásokon belül	13,4	30,0	29,7	15,0	21,7	26,2

Forrás: KSH igazolás 2016.

1. szegregátum

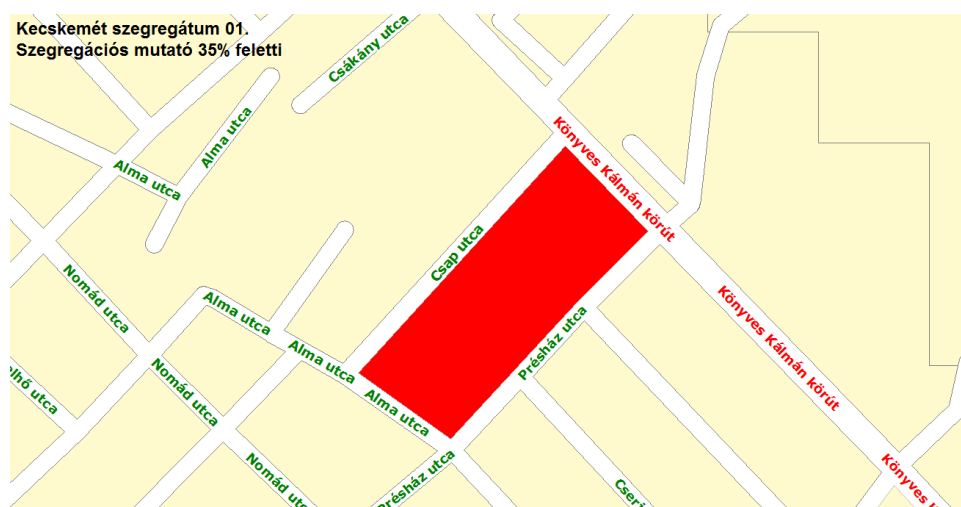
Elhelyezkedés: Szeleifalu
Lehatárolás: Csap utca - Alma utca - Présház utca - Könyves Kálmán körút
Lakónépesség: 81 fő

Az 1. sz. szegregátum Szeleifalu középső részén helyezkedik el, a város déli területén (87. ábra). A tömbben rossz állapotú, leromlott állagú épületeket találunk, ahol mutatkoznak a kiterjedt szegregációs folyamatok jelei (88. ábra).

A terület idősödő szegregátumnak tekinthető, mivel a lehatárolt tömb átlagéletkora az öt szegregátum közül a legmagasabb (39,7 év). Az idősebb korosztály magasabb aránya a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők alacsony száma (7 fő) alapján is nyomon követhető.



87. ábra: Az 1. szegregátum elhelyezkedése



Forrás: KSH igazolás 2016.

A terület szegregációs mutatója (legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül) a legmagasabb az öt szegregátum közül (52,9%). Szintén itt a legmagasabb a munkanélküliségi ráta (52%), valamint a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (40%).

88. ábra: Rossz állapotú házak a Présház utcában



Forrás: Google street view

2. szegregátum

Elhelyezkedés: Szeleifalu
Lehatárolás: Hanság utca - Róna utca - Frankel Leó utca - Könyves Kálmán körút
Lakónépesség: 124 fő

A 2. sz. szegregátum Szeleifalu keleti részén helyezkedik el, a város déli területén (89. ábra). A tömbben rossz állapotú, leromlott állagú épületeket találunk, ahol mutatkoznak a kiterjedt szegregációs folyamatok jelei (90. ábra).



89. ábra: A 2. szegregátum területi elhelyezkedése



Forrás: KSH igazolás 2016.

A 2. szegregátum Hanság utca felőli épületei nagyon rossz állapotúak, roskadozók, lakhatatlannak tűnnek, mégis lakják azokat. A terület Frankel Leó utca felőli része rendezettebb, elfogadható állapotú házakkal, közöttük 1-2 rosszabb állapotban lévővel.

90. ábra: Rossz műszaki állapotú ingatlan a Hanság utcában



Forrás: Google street view

A tömbök lakónépessége a szegregátumok közül a legfiatalabb, az átlagéletkor 29,1 év. A rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők száma alacsony (9 fő), viszont arányuk a szegregátum lakónépességéhez viszonyítva már magasabb (6,66%), ami az öt szegregátum átlagának (6,8%) megfelelő. A rendkívüli élethelyzetre adott települési támogatás is a szegregátumok átlagához (3,5%) közelít (2,9%).



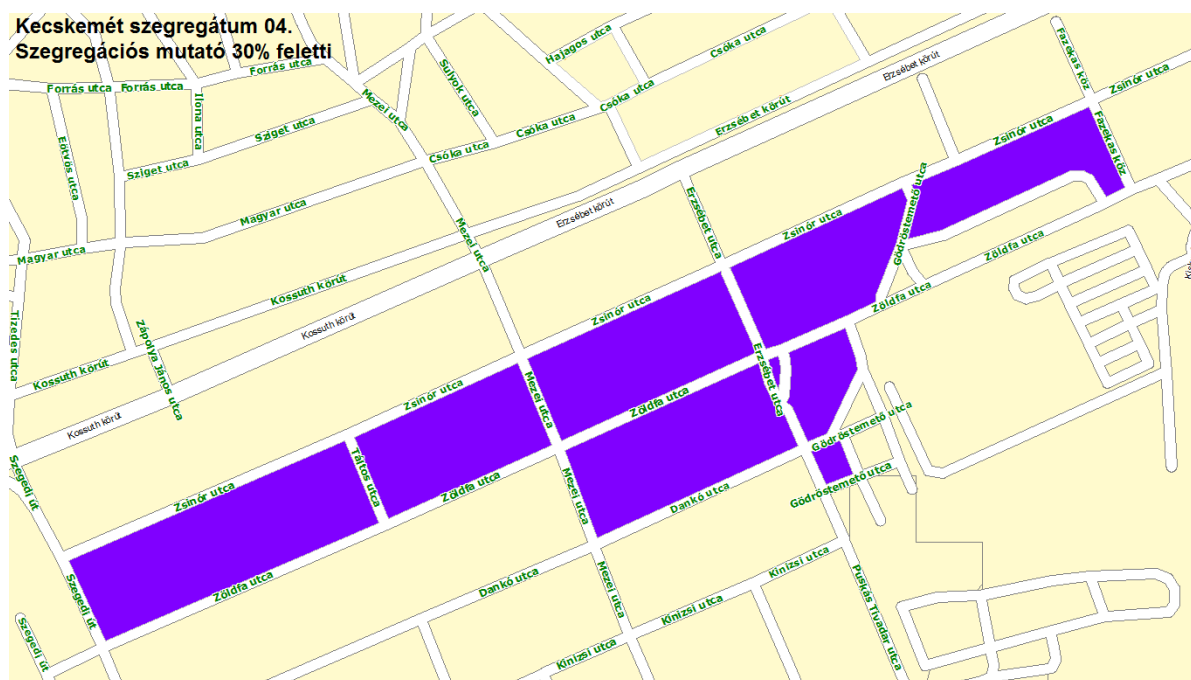
A szegregációs mutató az 1. szegregátum értékéhez közelít (51,4%), viszont a munkanélküliségi ráta (25%) és a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (16,2%) jóval alacsonyabb annál.

3-4. szegregátum (amely tartalmazza az KSH Igazolás alapján 3. és 4. szegregátumnak, jelölt lakótömböket)

Elhelyezkedés: Kossuthváros és Erzsébetváros
Lehatárolás: Zsinór utca - Szegedi út - Zöldfa utca - Mezei utca - Dankó utca - Puskás Tivadar utca - Gödröstemető utca - Dankó utca - Zöldfa utca - Gödröstemető utca - Zöldfa utca - Új köz- Fazekas köz
Lakónépség: 638 fő

A KSH lehatárolást alapul véve a 4. szegregátum (amelynek szegregációs mutatója meghaladja a 35%-ot) együttesen tartalmazza azt a lakótömböt, amely 3. szegregátumként lett kijelölve. Emiatt a 3. szegregátumot (illetve a 4. szegregáció által veszélyeztetett területet) nem tekintjük önálló egységnek; valamennyi érintett tömböt egy szegregátumként kezeljük. Ez lényegében a Kossuthváros és Erzsébetváros területén található, a belváros déli peremén (91. ábra).

91. ábra: A 3. és 4. szegregátum elhelyezkedése



Forrás: KSH igazolás 2016.

A területen keverednek a régi építésű, rosszabb állapotú kocka házak, amelyek lakhatóak, és a felújított, új, jó állapotú házak, de többnyire a régi építésű házak vannak túlsúlyban, közöttük pár igen rossz állapotú épülettel (92. ábra).



92. ábra: Jellemző utcakép a Zöldfa utcában



Forrás: Google street view

A tömbök szegregációs mutatója magas (41,2%), és ugyancsak magasnak tekinthető a munkanélküliségi ráta (40,4%) és a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (29,3%) is.

A területen a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők aránya (6,8%) az átlagot meghaladja. A lakhatásra kifizetett települési támogatás (1,3%) megfelel az átlagos értéknek, míg a rendkívüli élethelyzetre folyósított települési támogatásban részesülők aránya (3,5%) szintén átlagon felüli.

A szegregátumként lehatárolt lakótömbök népességének átlagéletkora alacsony, 30,5 év, az itt élő lakosság létszáma jelentős (638 fő). A rendkívüli élethelyzetre adott települési támogatás aránya az átlagot meghaladja (4,5%). Ezen adatok alapján is látható, hogy a 4. szegregátum a lehatárolt szegregátumok közül a kiemelt figyelmet érdemlő területek közé tartozik.

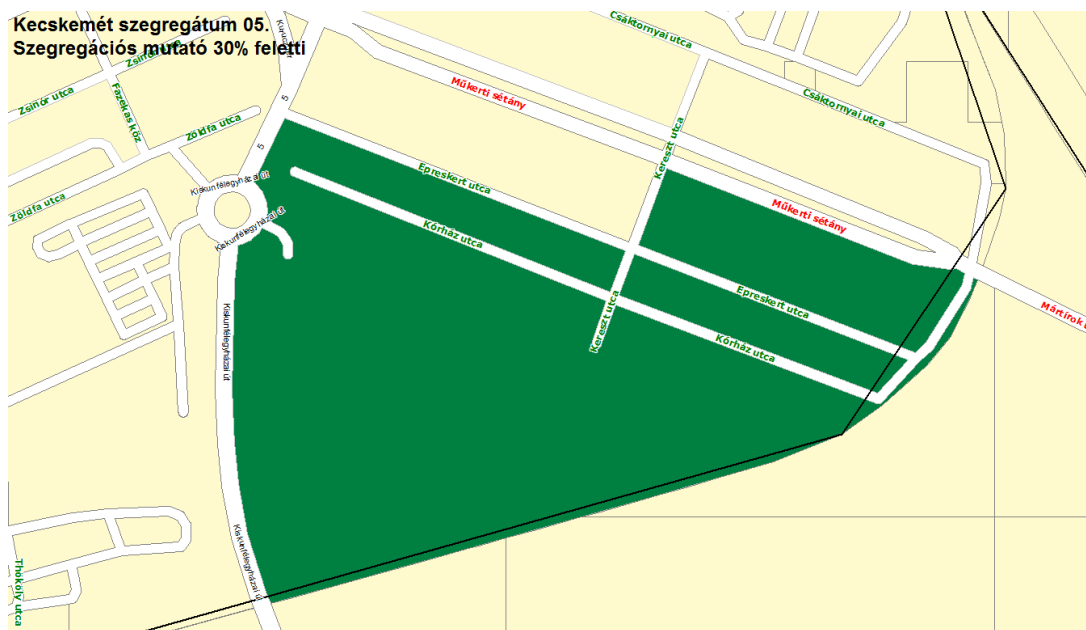
5. szegregátum

Elhelyezkedés: Erzsébetváros
Lehatárolás: Vasútvonal - Műkerti sétány - Kertész utca - Epreskert utca -
Kiskunfélegyházai út - Vasútvonal
Lakónépesség: 333 fő

A 4. szegregátumhoz hasonlóan az 5. szegregátum is tartalmazza azokat a tömböket, melyeket a KSH Igazolás 5. szegregáció által veszélyeztetett területként tüntet fel, amelyeknek szegregációs mutatója a 35%-ot meghaladja. Emiatt a teljes területet 5. szegregátumként kezeljük (93. ábra).



93. ábra: Az 5. szegregátum elhelyezkedése



Forrás: KSH igazolás 2016.

Az 5. szegregátum a belvárostól délre helyezkedik el, lakótömbjei jellemzően lakható, de nem túl jó állapotú házakkal jellemezhetők, amelyek között sok a régi, elhanyagolt épület (94. ábra).

94. ábra: Jellemző utcakép a Kórház utcából



Forrás: Google street view

A terület szegregációs mutatója (51,4%) magas, nem sokban marad el a legmagasabb szegregációs mutatóval jellemezhető 1. szegregátumtól. A munkanélküliségi ráta (41,7%), valamint a komfort nélküli, félkomfortos és szükségglakások aránya (32,7%) is itt a második legmagasabb a lehatárolt szegregátumok közül, amely adatok mutatják, hogy ezen a területen található a város legrosszabb helyzetben lévő lakótömbjei.

Az 5. szegregátum a második legnagyobb lakónépességgel rendelkezik (588 fő), amelynek átlagéletkora (32,7 év) a szegregációs átlag (34,2 év) alatt van. A rendszeres gyermekvédelmi

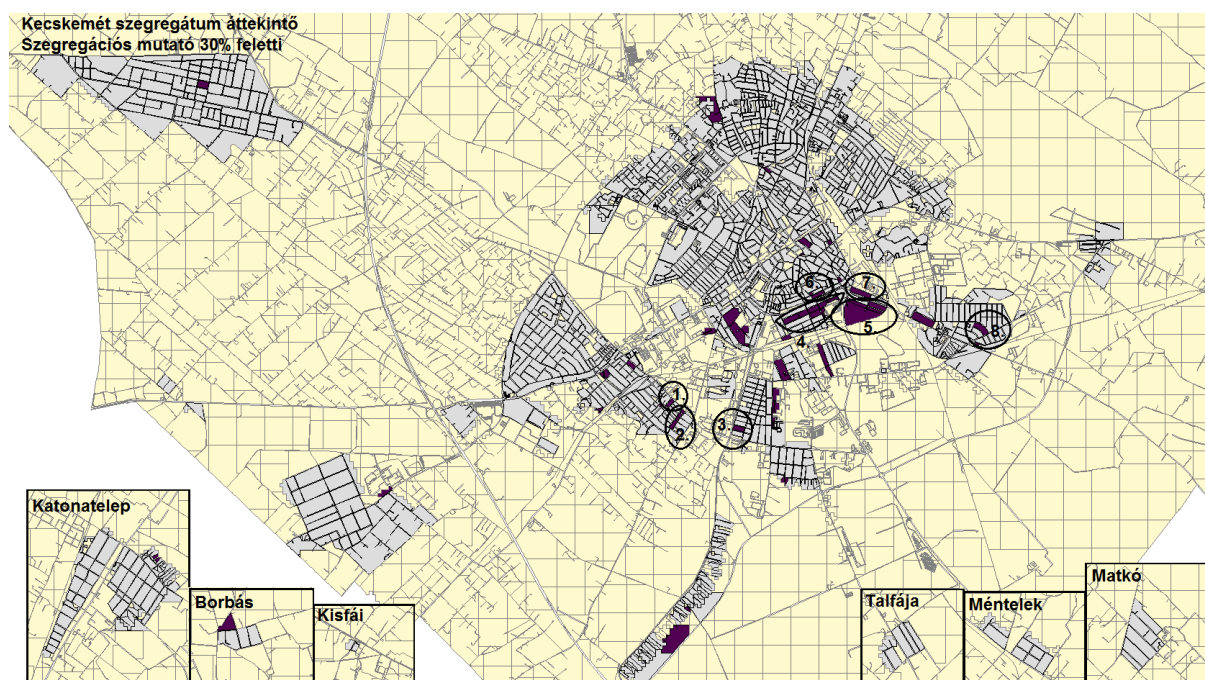


kedvezményben részesülők aránya magas (8,2%), valamint a lakhatásra (4,3%) és a rendkívüli élethelyzetre (6,7%) folyósított települési támogatás is ezekben a tömbökben a legmagasabb, nem csupán a városi, hanem a szegregátumok átlagát is meghaladó mértékben. Szintén meghaladja az átlagot a munkanélküliségi ráta (36,3%), valamint a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (32,5%). Az adatok alapján elmondható, hogy ez a szegregátum a lehatárolt térségek közül a legtöbb figyelmet érdemlő terület.

Szegregáció által veszélyeztetett területek

A KSH által szegregációval veszélyeztetett területként lehatárolt nyolc térséget a 95. ábra mutatja, a vonatkozó adatok a 40. táblázatban láthatók.

95. ábra: Szegregáció által veszélyeztetett területek Kecskeméten a KSH Igazolás alapján



Forrás: KSH igazolás 2016.

A módszertani bevezetőben említett, az egyes területrendezési, településfejlesztési és településrendezési tárgyú kormányrendeletek módosításáról szóló 342/2014. (XII. 19.) Korm. rendelet 10. melléklete tartalmazza a szegregált, valamint szegregáció által veszélyeztetett területek lehatárolásának kritériumait.

Az elemzés során ezt a jogszabályi háttérrel vettük alapul, ami a KSH lehatárolásától néhány pontban eltér. A KSH besorolásában az 1. és 2. szegregátum, valamint 1. és 2. szegregáció által veszélyeztetett terület egybeesik, amelyeket ezen lakótömbök 35%-ot meghaladó szegregációs mutatója alapján a szegregátumok közé soroltuk. Hasonló okok miatt ugyancsak a szegregátumok közé soroltuk a 4. és 5. szegregáció által veszélyeztetett területeket, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a 4. és 5. szegregátumokhoz.



MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT HELYZETELEMZÉS - HELYZETÉRTÉKELÉS



Az átsorolás után megmaradt, szegregáció által veszélyeztetett területek számozásánál megtartottuk a KSH besorolását mutató, a 95. ábrán, illetve a 40. táblázatban alkalmazott számozást.

40. táblázat: 30%-ot meghaladó mutatókkal rendelkező, szegregáció által veszélyeztetett területként lehatárolt térségek értékei Kecskeméten

Mutató megnevezése	Kecskemét összesen*	1. veszélyeztetett terület (Csap utca-Alma utca-Présház utca-Könyves Kálmán körút)	2. veszélyeztetett terület (Hanság utca-Róna utca-Frankel Leó utca-Könyves Kálmán körút)	3. veszélyeztetett terület (Vasvári Ferenc utca-Halasi út-Bánáti utca-Brassói utca)	4. veszélyeztetett terület (Zsinór utca-Szegedi út-Zöldfa utca-Mezei utca-Dankó utca-Puskás Tivadar utca-Gödörstemető utca-Dankó utca-Zöldfa utca-Gödörstemető utca-Zöldfa utca-Új köz-Fazekas köz)	5. veszélyeztetett terület (Vasútvonal-Műkerti sétány-Kertész utca-Epreskert utca-Kiskunfélegyháza utca-Vasútvonal)	6. veszélyeztetett terület (Hajagos utca-Kistemplom utca-Erzsébet körút-László Károly utca-Csóka utca-Erzsébet utca)	7. veszélyeztetett terület (Csáktornyai utca-Kurucz tér-Műkerti sétány-Kereszt utca)	8. veszélyeztetett terület (Csokor utca-Szilfa utca-Szemere Bertalan utca-Klebelsberg Kuno utca)
Lakónépesség száma	111411	81	124	72	638	451	84	120	81
Lakónépességen belül 0-14 évesek aránya	15,3	29,6	21,8	19,4	24,3	22,2	17,9	22,5	16,0
Lakónépességen belül 15-59 évesek aránya	63,6	63,0	56,5	59,7	61,6	63,9	56,0	62,5	67,9
Lakónépességen belül 60-X évesek aránya	21,1	7,4	21,8	20,8	14,1	14,0	26,2	15,0	16,0
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	13,3	60,8	70,0	41,9	53,4	62,2	42,6	45,3	41,8
Felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség arányában	23,7	4,8	0,0	11,6	1,9	2,8	8,3	2,4	12,5
Lakásállomány (db)	49665	20	37	22	208	163	37	62	32
Alacsony komfort fokozatú lakások aránya	6,2	40,0	16,2	0,0	22,6	35,6	24,3	32,3	6,3
Rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	35,6	76,5	70,0	53,5	61,8	63,2	46,8	50,7	58,2
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül	7,9	52,9	51,4	30,2	37,2	46,5	31,9	32,0	32,7
Foglalkoztatottak aránya a 15-64 éves népességen belül	60,5	23,1	27,3	40,8	36,9	35,8	47,2	47,5	41,1
Foglalkoztatott nélküli háztartások aránya	33,6	68,0	59,5	42,3	51,1	52,7	48,5	46,9	46,9
Állandó népesség száma – a mutató a település egészére állítható elő, szegregátumokra nem	107407								
Alacsony presztízsű foglalkoztatási csoportokban foglalkoztatottak aránya	31,6	83,3	61,9	55,0	61,3	73,4	36,0	57,9	47,8
A gazdaságilag nem aktív népesség aránya a lakónépességen belül	52,2	69,1	77,4	63,9	63,3	62,1	60,7	61,7	59,3
Munkanélküliek aránya (munkanélküliségi ráta)	10,3	52,0	25,0	23,1	33,8	36,3	24,2	17,4	30,3
Tartós munkanélüliek aránya (legalább 360 napos munkanélüliek aránya)	6,1	32,0	10,7	15,4	25,2	21,1	15,2	4,3	27,3
A komfort nélküli, félkomfortos és szükségülakások aránya a lakott lakásokon belül	5,0	40,0	16,2	0,0	21,9	32,5	22,6	31,3	3,3
Egyszobás lakások aránya a lakott lakásokon belül	13,4	30,0	29,7	4,5	17,9	25,8	12,9	31,3	3,3

Forrás: KSH igazolás 2016.

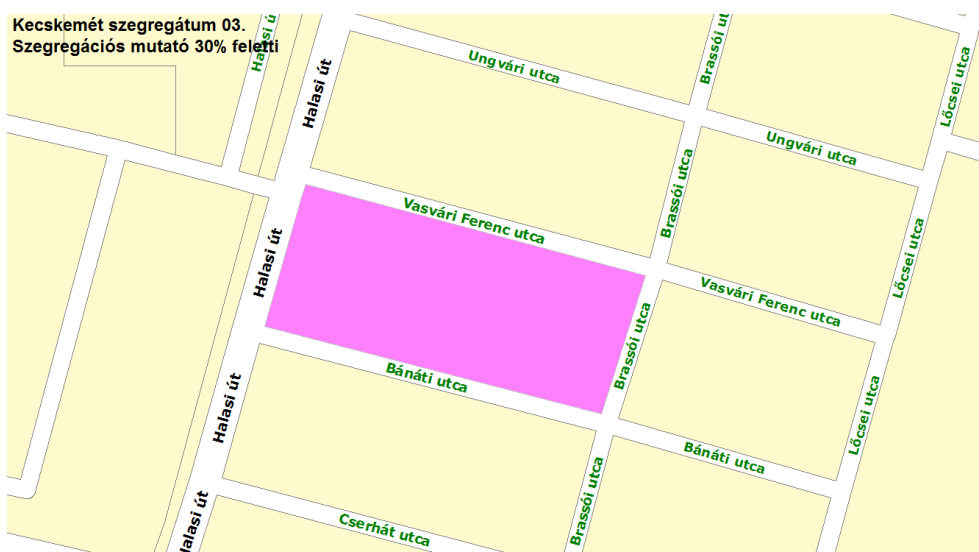
3. veszélyeztetett terület

Elhelyezkedés: Rendőrfalu
Lehatárolás: Vasvári Ferenc utca - Halasi út - Bánáti utca - Brassói utca
Lakónépesség: 72 fő

A 3. szegregáció által veszélyeztetett területként lehatárolt tömb a város déli részén helyezkedik el (96. ábra), közvetlenül az 541-es számú út (Halasi út) mellett. A tömb tágabb térsége is a város kevésbé frekventált területei közé tartozik, ahol az alacsonyabb jövedelmű társadalmi csoportok a városi átlagnál nagyobb arányban rendelkeznek lakóingatlanl. Ezzel együtt az épületek nagyrészt jó állapotban vannak (97. ábra).



96. ábra: A 3. szegregáció által veszélyeztetett terület



Forrás: KSH igazolás 2016.

A szolid, külvárosias lakókörnyezettől el nem ütő, régi és újabb építésű lakóházakat vegyesen tartalmazó tömb rendezett képet mutat, előrehaladott szegregáció jelei nem fedezhetők fel.

97. ábra: Lakóépület a Bánáti utcában



Forrás: Google street view

Ezt támasztják alá azok az adatok is, amelyek a korösszetételre és a segélyezés által érintett lakosság nagyságára vonatkoznak. A 3. terület átlagéletkora az egyik legmagasabb a nyolc, szegregáció által veszélyeztetett területként lehatárolt térség közül (35,6 év), ami a terület előregedő népességére utal. Emellett mind a gyermekvédelmi kedvezményben részesülők, mind a lakhatás, illetve rendkívüli élethelyzetre kifizetett területi támogatások által érintettek aránya a veszélyeztetett területek közül itt a legalacsonyabb.

Az a kép, hogy a szegregáció által veszélyeztetett területek között ez a lakótömb a legkevesebb problémával terhelt, a segélyezésen túlmutató adatokból is kitűnik. A terület szegregációs mutatója (30,2%) éppen felette van a rendeletben meghúzott lehatárolási küszöbnek, a munkanélküliségi ráta (23,1%) is viszonylag alacsony, a komfort nélküli, félkomfortos és szükséggladások aránya pedig 0%, ami ilyenformán természetesen a városi átlag (5%) alatt van.

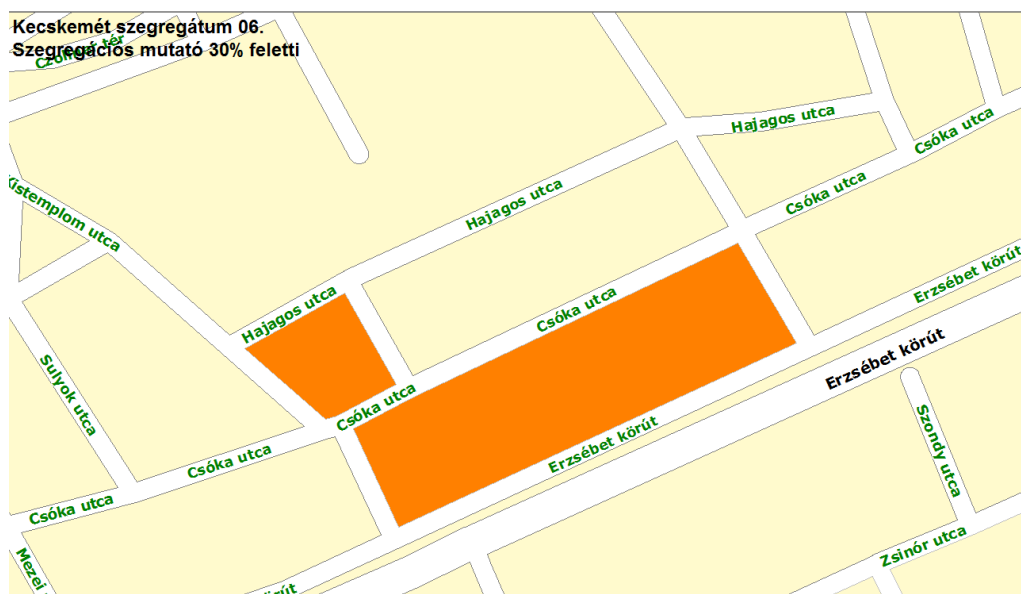


6. veszélyeztetett terület

Elhelyezkedés: Belváros
Lehatárolás: Hajagos utca - Kistemplom utca - Erzsébet körút - László Károly utca -
Csóka utca - Erzsébet utca
Lakónépesség: 84 fő

A 6. veszélyeztetett terület a Belváros déli peremén helyezkedik el, a 4. szegregátum szomszédságában (98. ábra).

98. ábra: 6. szegregáció által veszélyeztetett terület



Forrás: KSH igazolás 2016.

A lehatárolt két tömb utcaképe foghíjtelkekkel tagolt, régi, részben elhanyagolt állapotú épületeket mutat (99. ábra). Ugyanakkor a belváros közelsége pozitívan hathat a jövőben a tömbök megújításának szempontjából, hiszen ingatlanpiaci szempontból értékes területről van szó.

99. ábra: Utcakép a 6. szegregáció által veszélyeztetett területen (Csóka utca)



Forrás: Google street view



A terület átlagéletkora a veszélyeztetett területek közül a legmagasabb (40,6 év), ami mutatja az előregedést; ezzel párhuzamosan a különböző jogcímenek kifizetett támogatások aránya alacsony, 1% körüli.

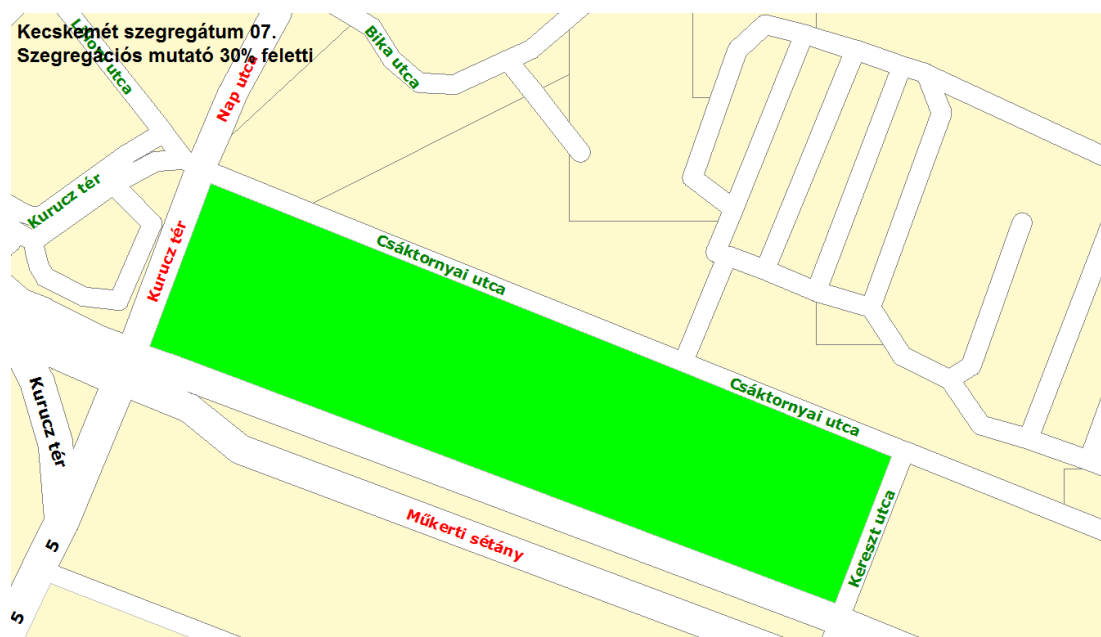
A szegregációs mutató a veszélyeztetett területek közül az egyik legalacsonyabb (31,9%), valamint a munkanélküliségi ráta (24,2%) és a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (22,6%) sem tekinthető kiemelkedően magasnak.

7. veszélyeztetett terület

Elhelyezkedés: Erzsébetváros
Lehatárolás: Csáktornyai utca - Kurucz tér - Műkerti sétány - Kereszt utca
Lakónépesség: 120 fő

A 7. veszélyeztetett terület csatlakozik az 5. szegregátumhoz, a Belváros déli peremén Erzsébetváros és Műkertváros között helyezkedik el (100. ábra). A tömb a Kurucz tér környéki, régi cigányváros peremét jelenti, ahol a házak állapota a szomszédságában elhelyezkedő, szegregátumként lehatárolt tömbökhöz hasonló (101. ábra).

100. ábra: 7. szegregáció által veszélyeztetett terület



Forrás: KSH igazolás 2016.

A területen élő lakosság átlagéletkora a veszélyeztetett területek átlagéletkoránál (35,4 év) magasabb (37,5 év), ezzel összefüggésben a gyermekszám feltehetően a többi területhez képest alacsonyabb, ami magyarázza a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülők alacsonyabb arányát (3,9%). Ugyanakkor a lakhatásra, valamint a rendkívüli élethelyzetre kifizetett települési támogatások aránya a veszélyeztetett területek között itt a legmagasabb (mindkettő 4,5%).



101. ábra: 7. szegregáció által veszélyeztetett terület utcaképe (Kuruc tér)



Forrás: Google street view

A terület szegregációs mutatója közepesnek mondható (32%), míg a munkanélküliségi ráta (17,4%) valamennyi, szegregáció által veszélyeztetett terület közül itt a legalacsonyabb. Ugyanakkor a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya (31,3%) az átlagot meghaladja.

8. veszélyeztetett terület

Elhelyezkedés: Műkertváros
Lehatárolás: Csokor utca - Szilfa utca - Szemere Bertalan utca - Klebelsberg Kunó utca
Lakónépség: 81 fő

A 8. veszélyeztetett terület Műkertváros déli részén helyezkedik el (102. ábra).

102. ábra: 8. szegregáció által veszélyeztetett terület



Forrás: KSH igazolás 2016.



A lehatárolt lakótömb utcaképe vegyes, régi építésű, elhanyagolt, valamint felújított állapotú ingatlanokat egyaránt láthatunk (103. ábra).

103. ábra: *Utcakép a 8. szegregáció által veszélyeztetett lakótömbben*



Forrás: Google street view

A lakótömb szegregációs mutatója nem tekinthető kiemelkedően magasnak (32,7%). A munkanélküliségi ráta (30,3%) meghaladja az átlagot, viszont a komfort nélküli, félkomfortos és szükséglakások aránya az egyik legalacsonyabb (3,3%) a veszélyeztetett területek között. A területen az egykori szegregátumot a 2001-es népszámlálás óta Kecskemét városa teljes mértékben felszámolta. A lakótömbök jelenleg zömmel kellemes kertvárosi környezetben találhatóak, többségében jól karbantartott házakkal.

Az antiszegregáció elleni küzdelemben meghatározó szempont, hogy a helyi önkormányzat, a civil szervezetek, egyházi és oktatási-nevelési intézmények feladatokat vállaljanak a helyi szegregációs jelenségek felszámolásának érdekében. A város a szegregációs jelenségek megszüntetésére törekszik, amit egy hosszú távú, számos tényezőt figyelembe vevő, s az adott terület (városrész) sajátosságainak megfelelően elkészített, továbbá a városfejlesztési koncepciójához is jól illeszkedő stratégia segítségével igyekszik megvalósítani. Az egész város jövője, kiegyensúlyozott fejlődése szempontjából fontos az elmaradott városrészek rehabilitációja, a helyi társadalom felzárkóztatása, de ez – mind a szakmai indokok, mind pedig a szociális szférára fordítható szűkös összegek miatt – nem lehet eredményes széles körű központi és uniós segítségnyújtás nélkül. Az önkormányzatok lehetőségei korlátozottak, hiszen a szociális ellátásokra, programokra fordítható keretek szűkösek. Az Anti-szegregációs Program végrehajtása olyan mértékű finanszírozást igényel, melyet sem az érintett szolgáltatást nyújtó intézmények, sem a fenntartó önkormányzat önerőből nem képes biztosítani. A terv megvalósulását az eddigiekben az is nehezítette, hogy az állami kezdeményezések, komplex elképzelések, ösztönzők, vagy éppen pályázati kiírások volumene nem volt elegendő – a jogszabályi környezet változásáról nem is beszélve – ahhoz, hogy a szegregált területek felszámolhatóak legyenek, vagyis az önkormányzatok csak a lehetőségeihez mérten tudtak előrehaladni az antiszegregáció stratégiájának megvalósításában.



3.3.3 *Egyéb szempontból beavatkozást igénylő területek lehatárolása, térképi ábrázolása és helyzetelemzése*

A város területén több olyan beavatkozási terület is kijelölhető, melyek az elmúlt évtizedekben a fejlődés egy adott szintjén megrekedtek, vagy a megfelelő fejlesztési források hiányában nem tudtak megfelelő ütemben kiépülni, s funkcionális szerepkörüket betölteni. Találhatunk a városban még ígéretes ipari-beruházási övezeteket, városi alközponti fejlesztésre alkalmas városrészeket, emellett alulhasznosított, barnamezős, revitalizációt igénylő, valamint a klímavédelmi célokat szolgáló zöldfelületi és vízgazdálkodási területeket egyaránt. A város jövőbeli térségi szerepkörét alapvetően befolyásolhatja az egészségügyi és oktatási – ezen belül is – felsőoktatási pozíciójának erősítése, melyhez a szükséges fejlesztési területek rendelkezésre állnak. Ezen kívül, több olyan potenciális beruházási terület is helyet követel magának a települési listában, melyek kiváló fejlesztési lehetőségekkel bírnak, s távlatosan a legnagyobb tartalékát képezhetik a város kiegyensúlyozott, harmonikus, klíma- és környezettudatos fejlődésének. A beavatkozást igénylő területek városi elhelyezkedését és a beavatkozás jellegét (kategóriáját) a 104. ábra mutatja be.

1. Északi gazdasági övezet: Évek óta gazdasági területként van kijelölve, de mindezidáig érdemi fejlődés nem indult meg. A jelenlegi elképzelések szerint az M8 gyorsforgalmi úthoz kapcsolódó logisztikai-kereskedelmi hasznosítással, esetleg – kis környezeti terhelésű – termelővállalkozás betelepülésével a terület újra éleszthető. A hagyományosan mezőgazdasági karakterű tájrészlet kereskedelmi-logisztikai, illetve ipari karakterű tájrészletté alakítása, csak a zöld- és kék infrastruktúra egyidejű fejlesztésével vezethet településképi és településökológiai szempontból is megfelelő eredményre.
2. Északi városkapu: A Budai és Nyíri út között a Károly Róbert körút építésével új lakó, intézményi, kereskedelmi és szolgáltatási övezet alakulhat ki, megfelelő településképi és zöldfelületi megjelenéssel és közlekedési csomópont kialakításával, amely lehetővé teszi a – városi közlekedési rendszer harmonikus fejlődését elősegítő – közlekedési módváltás biztosítását.
3. Széchenyiváros: Kecskemét legnagyobb lakóterületeként nyilvántartott, számos közterületi problémával küzdő városrész. Mintegy 50 évvel ezelőtt – több építési ütemben – indult meg (az akkori kertés terület felszámolásával) a tömbtelkes lakóterület kialakítása. Az erőltetett ütemben és sűrűn beépített területen, napjainkra komoly problémát jelent a megfelelő parkolási lehetőségek biztosítása, illetve a zöldfelületek és rekreációs területek hiánya. A városrészi alközpontok műszaki állapota, illetve funkcionális hiányai miatt, a településrész társadalmi megítélése egyre inkább romlik. A tervezett beavatkozás funkcióbővítést, a közlekedés rendszerének átgondolását és komplex közterületrehabilitációt – ezen belül zöld- és kék infrastruktúra fejlesztést – igényel.



4. Széktói Sport- és Szabadidőközpont: A szabadidőközpont a város egyik legjelentősebb kiterjedésű rekreációs területe, amelyben jelentős funkcióbővítésre (pl. vízisportok, sportinfrastruktúra, turisztika, szálláshely szolgáltatás, vendéglátás) van lehetőség. Időszerűvé válik a strand területének felújítása és bővítése, valamint a sportterületek infrastruktúrájának további fejlesztése. A széktói terület funkcionális bővítése kikényszerítheti a közlekedési kapcsolatainak javítását és – ehhez illeszkedően – a parkolási infrastruktúrájának átgondolását.
5. Nyíri úti Kórház fejlesztési terület: A jelenleg is fejlesztés alatt álló kecskeméti egészségügyi központ nyíri úti telephelye, további jelentős fejlesztési tartalék területekkel rendelkezik. Folytatni szükséges a Pólus I. Program keretében elkezdett intézményfejlesztési folyamatot. Ennek részeként az ideiglenes helyen üzemelő osztályok (Pszichiátria, Reumatológia, Krónikus belgyógyászat, Üzemegészségügy) egy telephelyre történő költöztetésével egy korszerű Gyógyintézeti Központ jöhetne létre a hatékony betegellátás érdekében. A tervezett beruházás mellett, a terület alkalmas lenne egy VIP ellátást biztosító egészségügyi központ kialakítására és kapcsolódó rekreációs tevékenységet biztosító sportközpont kialakítására.
6. Nyugati városkapu, Rudolf-kert fejlesztési terület: Az egykori, részben már átépült laktanyai terület további intézményi (Család- és Gyermejjóléti Központ, Kada Elek Közgazdasági Szakgimnázium átköltöztetése a felújításra kerülő műemléki épületkomplexumba), sport, rekreációs, vendéglátó és szolgáltatói funkciókkal történő bővítése a közterület komplex rendezésével és a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztésével. A tervezett fejlesztések hozzájárulnának Kecskemét új városi alközpontjának kialakulásához.
7. Egyetemi Campus: A város legnagyobb felsőoktatási és tudományos központja, ahol három egyetemi kar és adminisztrációs központjának racionális térbeli szervezése történne meg. A fejlesztési terület már meglévő oktatási épületén kívül a fejlesztés második fázisában elkészülhet az új adminisztrációs épület, valamint két kollégiumi épület, valamint az Izsáki út felett átívelő gyalogoshíd. A fejlesztési terület alkalmas lenne még a város jövőbeli gazdasági lehetőségeit és versenyképességét javító kutatás-fejlesztési és innovációs központtal.
8. Belsőnyír-Széktó: A szabadidőközponttól az Arborétumon át a Nyíri erdőig húzódó úgynevezett „Zöld Ék” az erdősítési és a rekreációs-zöldövezeti fejlesztések lehetséges területe. A klímavédelmi célokkal összefüggésben és összhangban vizsgálni szükséges a jelzett terület tájrehabilitációs lehetőségeit többek között zöldfelületi rekreáció, a biodiverzitás növelése, az Arborétum területének bővítése, új tanösvények kialakítása, és a környezeti nevelés-ökológia irányú szemléletváltás erősítése érdekében.
9. Homokbánya-Alsószéktó: A homokbányai egykori laktanyai, barnamezős terület jellemzően lakó-, intézményi, rekreációs és szolgáltatási céllal történő újrahasznosítása javasolható, komplex közterületi és közlekedési fejlesztéssel. A terület átépülése már megkezdődött, ennek folytatása egységes fejlesztési koncepció mentén, a környezeti és



klímavédelmi elvek maximális betartása mellett javasolt. A revitalizáció lehetővé tenné az alsószéktői lakóterületekkel történő összekapcsolódást, így a homokbányai városrész Kadafalva, Petőfiváros és Alsószéktó teljes értékű városi alközpontjaként funkcionálhatna a jövőben. Az egyetem Tudósházának bázisán a terület alkalmassá tehető innovációs és technológiai park és „okos” városrész kialakítására.

10. Csalánosi erdő: Részben közjóléti, részben gazdasági funkcióval művelt erdőterület, melynek jövőbeli funkciója nem tisztázott. A terület rekreációs, szabadidős jellegű fejlesztése évtizedek óta napirenden van, azonban megfelelő koncepció hiányában a városnak nem sikerült a befektetők érdeklődését felkelteni. Az erdőterületek minőségi megújítása és például részben vizes élőhelyként történő revitalizációja összhangban lenne a város környezet- és klímavédelmi törekvéseivel. A funkcionális fejlesztések kapcsán esetlegesen bekövetkező részleges beépítést az erdők, a zöld- és vízfelületek minőségi fejlesztésével szükséges ellensúlyozni.
11. Kecskemét alsó pályaudvar és környezetének rendezése: A Halasi út, a Szegedi út és Kecskemét-Alsó Vasútállomás által közrefogott terület jelentős kihasználatlan potenciállal rendelkezik. A 142-es számú vasútvonal felújításával és a város termelési kapacitásának bővülésével, a Kecskemét-Alsó pályaudvar és térségének forgalmi, áruátrakodó és logisztikai szerepköre felértékelődhet, emiatt a terület fejlesztési lehetőségeinek koncepcionális vizsgálata indokolt. A funkcionális fejlesztéseket átfogó közlekedési és közterületi rendezéssel együtt kell végrehajtani.
12. Déli iparterület: Évtizedek óta gazdasági területként kijelölt térség a Déli elkerülő út (54. sz. és 44. sz. főutak) mentén helyezkedik el, amely még napjainkban is jelentős fejlesztési tartalékokkal rendelkezik. A legfőbb feladat a terület teljes körű felmérése, az alulhasznosított okainak feltárása, a szükséges közműhálózatok megterveztetése és megépítése. A terület további fejlődését csak egy tudatos (a terület tulajdonosaival egyeztetett), jól előkészített iparterületi fejlesztési program indíthatja el, melynek megalapozása a város további gazdasági fejlődése szempontjából kulcsfontosságú lehet.
13. Alsó-záportározó területe: A csapadékvíz és belvízkezelő rendszer részeként, a belterülettől délre elhelyezkedő mélyfekvésű területen új gyűjtő-tározó kialakítása lenne kívánatos, amely egyszerre több célt is szolgálhatna. A fejlesztés egyik legfontosabb oka és indoka a város területén összegyűlő csapadékvíz helybentartása, a mikroklimatikus viszonyok befolyásolása, valamint a nagyléptékű táji- és zöldfelületi rekreációs lehetőségek bővítése.
14. Hunyadi-ék fejlesztési terület: A Hunyadivárosban található, a Béke fasor, Szolnoki út és a Géza fejedelem körút által határolt tömbben a korábbi termelőipar nagyrészt felszámolásra került, helyettük többnyire intézményi funkciók települtek be, de a terület egy része továbbra is alulhasznosított és rendezetlen. Az átgondolt és tervszerű barnamezős revitalizációs program alkalmas lehet – ingatlanfejlesztők bevonásával – a városszövet sebeinek felszámolására, valamint a terület funkcionális és városképi



megújítására. (A szükséges funkcionális fejlesztéseket a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztésével együtt kell végrehajtani).

15. Hunyadiváros: A meglévő városrész-központ revitalizációja, a szolgáltatási lehetőségek bővítése, a közösségi tudat erősítése új minőséget lenne képes megjeleníteni az egyre inkább elöregedő lakókörnyezetben. A városrész funkcióinak bővítése, a terület közlekedési kapcsolatainak javítása (Nagy Lajos kir. krt. Mátyás kir. krt. összekötése, Intermodális Csomópont megvalósításának részeként gyalogos és kerékpáros felüljáró kialakítása a Belváros és a Hunyadiváros között) új lehetőségeket nyithatna a városi szintű szolgáltatástervezés előtt.
16. „Budai Kapu” és környezete: A központi belterület egyik legfontosabb közlekedési csomópontja a város új, fenntartható és klímatudatos közlekedési rendszerének egyik kitüntetett helyszíne lehet a jövőben. A „Budai Kapu” (Mátyás tér) közlekedési csomópontjának átépítésével a terület felértékelődése várható. A helyszín alkalmas lehet a közlekedési módváltás alközponti szerepkörének betöltésére, parkolóház építésével, a közösségi közlekedés és a járműmegosztási megoldások kialakításával. A közlekedési csomópont környezetében pedig irodai, szolgáltatási (esetleg kiskereskedelmi) és sportfunkciók telepítése történhet meg a volt Kiskatolikus temető 3,5 ha-os területén. A vázolt fejlesztéseket a Budai Kapu ikonikus, zöldfelületi karakterű településképi (városkapu) szerepének és arculatának megőrzése és erősítése mellett szükséges végrehajtani.
17. Az Egyetem Kertészeti és Vidékfejlesztési Karának területe: Kapcsolódva a Budai kapu környezetéhez jelentős, akár közcélú zöldfelületi és intézményi fejlesztési tartalékterület lehet, természetesen figyelembe véve a felsőoktatás igényeinek és szükségleteinek jelentkezését.
18. Intermodális központ és a volt KTE pálya területe: A vasúti és a közúti közösségi közlekedés központi területeinek összekötése, a módváltást elősegítő térkialakítás, a város közlekedéshálózati kapcsolatainak rendezése, ezzel együtt a kapcsolódó kiskereskedelmi, szolgáltatási létesítmények megjelenése jelentős változásokat eredményezhet a város életében. Az intermodális központ szomszédságában található kereskedelmi fejlesztési terület – az adminisztrációs és jogi nehézségek elhárulását követő – beépítésével, az épületek és a közterületek együttesének a városképet és városszövetet meghatározó új minősége jelenhet meg, a város egyik legdinamikusabban fejlődő térszerkezeti tengelyének lezárásában. A terület fejlesztése és az új funkciók megjelenése, hatással lenne Bethlen- és Rákóczi város épített környezetének megújulására és a Bethlen körút közlekedési kérdéseinek (pl. közúti csomópontok korszerűsítése, dinamikus buszsáv kijelölése, parkolási és módváltási lehetőségek) rendezésére is.
19. Belváros: Folytatni kell a Főtér és környezetének egységes koncepció mentén történő megújítását (Széchenyi tér, Görög templom utca, Arany János utca, Lechner Ödön utca tömbrehabilitáció, Katona József tér főtéri térfűzérbe történő integrálása), közlekedési-

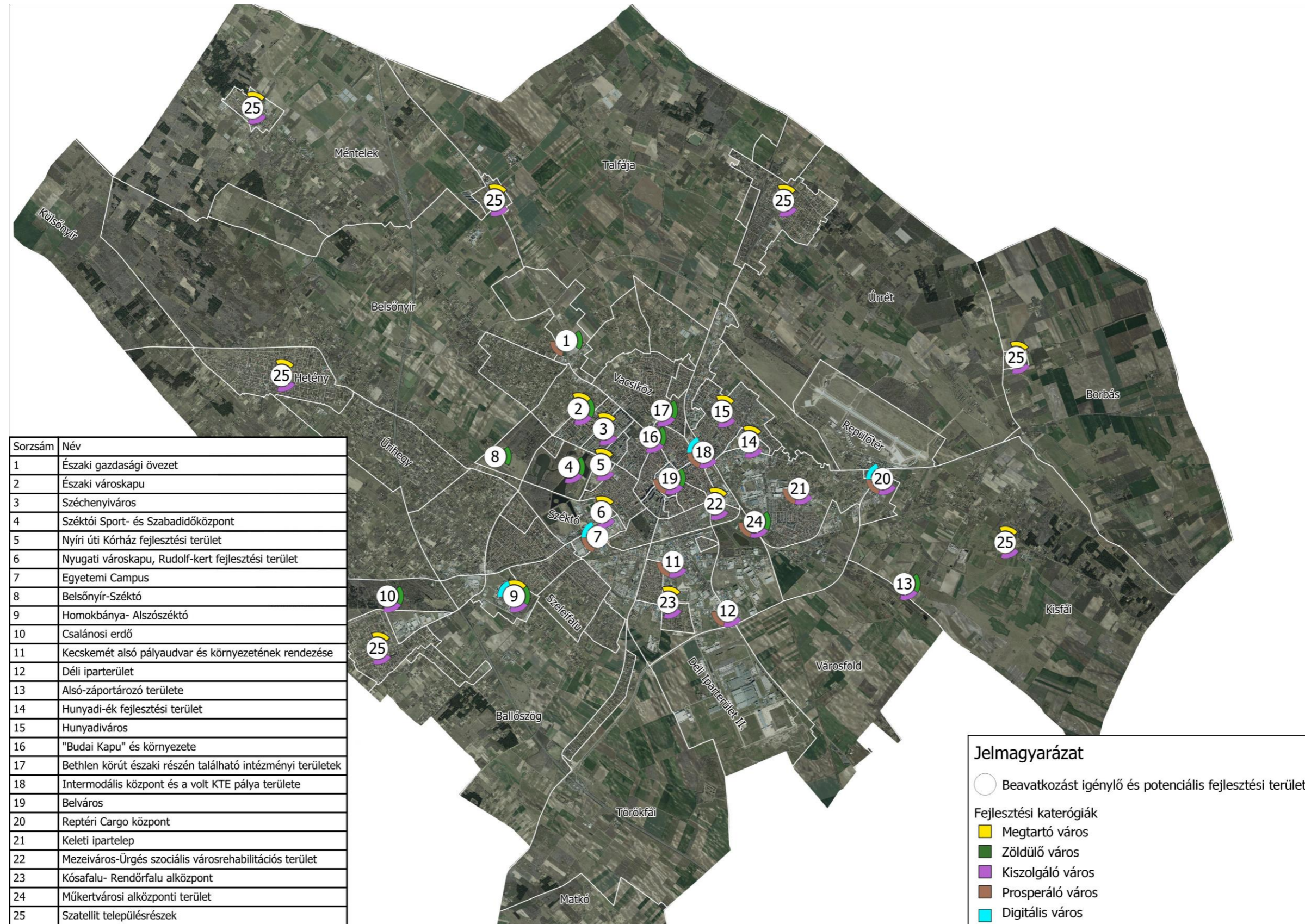


(Kiskörút forgalmi szerepének átgondolása), parkolási- és zöldfelületi rendszerének alapvető átalakítását, a lágy közlekedési formák előtérbe helyezésével, a felszíni parkolás visszaszorításával, valamint a zöldfelületek, öntöző- és párasító rendszerek koncepciózus kiépítésével együtt. Továbbra is kiemelt feladat a kulturális és épített örökség megóvása, illetve fejlesztése, valamint a Főtér szolgáltatási, turisztikai és vendéglátói szerepének erősítése.

20. Reptéri Cargo központ: A 2014-es OTrT hatálybalépésével új lehetőségek nyíltak Kecskemét számára a kereskedelmi és polgári légi közlekedés fejlesztése területén. A város gazdasági teljesítményének erősödésével, valamint a területen megtalálható kertészeti, dísznövény és gyümölcsstermesztési hagyományokra épülően, a helyi és a dél-alföldi vállalkozások számára új piacok nyílhatnak a légiszállítási lehetőségek bővülésével. Éppen ezért indokolt a reptér közös (katonai-polgári) használatához szükséges további egyeztetések folytatása, a polgári terminál és „cargo központ” terveinek elkészítésére és a beruházás elindítására.
21. Keleti ipartelep: Évtizedek óta gazdasági területként kijelölt, de a mai napig aluhasznosított terület, revitalizációja, tudatos fejlesztése nagy lehetőségeket rejt az élelmiszeripari és agrárvállalkozások számára. A funkcionális fejlesztéseket a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztésével együtt kell végrehajtani.
22. Mezeiváros-Ürgés területe: Feszítő problémája a városnak a szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek megjelenése a városban. A legnagyobb ilyen társadalmi és műszaki leromlással jellemezhető területen a legfontosabb feladat – szociális városrehabilitációs beavatkozás keretében – társadalmi felzárkóztató és integrációs programok indítása, a szociális bérlakások felújítása, valamint a lakókörnyezet minőségének és szolgáltatási színvonalának emelése.
23. Kósafalu-Rendőrfalu alközponti terület: A Gokart Stadion szomszédságában jelentős aluhasznosított fejlesztési területek találhatók, melyek alkalmasak lennének városrészi alközpont kialakítására, közszolgáltatásokkal történő ellátására (pl. orvosi rendelő), illetve sportcélú fejlesztésekre (pl. sportcsarnok építése) egyaránt.
24. Műkertvárosi alközponti terület: A minőségi lakókörnyezet és a közszolgáltatások erősítése (pl. coworking közösségi ház és iroda) és a rekreáció területén jelentős fejlesztési lehetőségekkel bír a Gizella tér, a műkertvárosi sportközpont, a Vadaskert és Műkert övezete, melyek egységes fejlesztési koncepció keretében fejlesztendők.
25. Szatellit településrészek: A központi belterülettől, így a városközponttól jelentős (5-10 km-es) távolságban elhelyezkedő egyéb belterületi egységekben a mindmáig kialakulatlan, hiányzó intézményi rendszer pótlása és egyéb közösségi terek kialakítása társadalmi igényként évtizedek óta fennálló, megoldásra váró feladat. Hasonlóan fajsúlyos feladat a kerékpáros infrastruktúra és a közösségi közlekedés fejlesztése is, amely alternatívát biztosíthat az egyéni autózással szemben.



104. ábra: Beavatkozást igénylő, potenciális fejlesztési területek Kecskeméten



Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2021.