

1. KMJV PH. Humánszolgáltatási Iroda
(Ügyiratszám: 153-42/2022.)

❖ „Az elkövetkező időszakban fontos szerep hárul a város kulturális szervezeteire, intézményeire is (pl. Kecskeméti Katona József Nemzeti Színház, Kecskeméti Katona József Múzeum, Bács-Kiskun Megyei Katona József Könyvtár, Kecskeméti Kortárs Művészeti Műhelyek Nonprofit Kft., Kodály Intézet, Hírös

A jelzett bekezdés módosítása, benne az intézmények nevének pontosítása a kérésnek megfelelően megtörtént.

<i>Agóra Kulturális és Ifjúsági Központ Nonprofit Kft., Kecskemétfilm Kft.), melyek infrastrukturális fejlesztéseiken és nagy hagyományokkal rendelkező programjaikon (pl. Kecskeméti Tavaszi Fesztivál, Kodály Művészeti Fesztivál, Kecskeméti Animációs Filmfesztivál) túl, új ötleteikkel és összehangolt programterveikkel járulnak hozzá Kecskemét kulturális vonzerejének növeléséhez.”</i> A véleményező kérte, hogy: ❖ „A 4.1.1. Kecskemét tervezett fejlesztési programcsoportjai, programjai fejezetén belül a 8. „Egészség és aktivitás” rekreációs, sport- és turizmusfejlesztési programcsoport megnevezés esetében kérem a „turizmusfejlesztési” szót rövid „u”-val írni.”	Elfogadott vélemény A jelzett helyesírási hiba javításra került.
2. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Forgalomfejlesztési Iroda (Iktatószám: 1050/2022/3)	
A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Forgalomfejlesztési Irodája Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Terv 2022-2030 című véleményezési anyagának kapcsán az alábbi javaslatokat fogalmazta meg: A 41. oldalon található közúti fejlesztések kapcsán a véleményező tisztázni szeretné, hogy a jelzett két projekt hasonló tartalommal bír-e? ❖ Az 541-es sz. főút út kiépítése, az Izsáki út és a Halasi út között ❖ Alsószéktói átkötő út megépítése az Izsáki úttól a Halasi útig	Tervezői válasz A két projektem más tartalommal rendelkezik. Az első projektem már nevesítésre került az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. számú mellékletében az alábbi soron: „1.2.79. Az 541. számú főút, 52. számú főút és Kecskemét, Halasi út közötti szakasz megvalósítása”. A helyszín egyértelmű azonosítása érdekében, a tervezők a dokumentumban kiegészítették a projektem címét az alábbiak szerint: ❖ Az 541-es sz. főút út kiépítése, az Izsáki út és a Halasi út között (Csabay Géza krt. és a Mindszenti krt. úthálózati kapcsolatának megteremtése) A második projektem egy alapvető városi (önkormányzati tulajdonú) úthálózati szükségletet nevesít, amelynek kezdőpontja az Izsáki útnál a Homokbánya és Alsószéktó városrészek határánál húzódna, míg végpontja a Halasi úti kiskertek északi pontja felett csatlakozna a Halasi úthoz, a város hatályos TRT-jében rögzítettek szerint. Ennél a projektemnél a tervezők nem tartják fontosnak a cím kiegészítését.

Ugyancsak a 41. oldalon javasolja a Véleményező, hogy a 152-es vasúti csomópont biztonságos rendezésével (a 20/1984. (XII.21.) KM rendeletben foglaltak szerint) valósuljon meg a Homokbánya déli feltáró út (Gábor Dénes utca) III. szakaszának megépítése. A Véleményező javasolta továbbá a Klebelsberg Kunó u. és a Mészöly Gyula u. korszerűsítését, új autóbusszmegállóhelyek kijelölését és létesítését, valamint a 44. sz. főútba körforgalommal történő bekötését. A vasúti infrastruktúra fejlesztése vonatkozásában a Véleményező az alábbi javaslatokat tette: ❖ <i>Javasolja felülvizsgálni a következő mondatot: „Az elővárosi közlekedéshez szükséges motorvonatok beszerzése”</i> A Véleményező a 42. oldalon található helyesírási hibát kéri javítani: ❖ <i>„A kecskeméti <u>vasútállomány</u> pályaszerkezetének és biztosítóberendezésének felújítása a 140-es számú vasútvonal fejlesztéseivel</i>	Elfogadott vélemény A 152-es vasúti csomópont biztonságos rendezésének hangsúlyozása érdekében a tervezők az adott projektlem tartalmát kiegészítették az alábbiak szerint: ❖ <i>„Homokbánya déli feltáró út (Gábor Dénes utca) III. szakaszának megépítése, a 152-es vasútvonalon történő, a helyi közösségi közlekedés számára biztonságos átvezetése és kikötése az 53102. j. útba (körforgalmi csomóponttal)”</i> Elfogadott vélemény ❖ <i>„A 44. sz. főút várható jövőbeli fejlesztésével párhuzamosan, önkormányzati feladatként jelentkezik a Klebelsberg Kunó u. és a Mészöly Gyula u. megfelelő minőségű felújítása és a közösségi közlekedésbe történő bevonása, az ehhez szükséges műszaki beavatkozások tervezésével és megvalósításával.”</i> Tervezői válasz A megfogalmazás során a tervezők Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata által 2018-ban készítettett „Kecskemét kötőtpályás közlekedési rendszer fejlesztési lehetőségeinek a vizsgálata” című dokumentumot használták fel, amely feladatként fogalmazta meg a jelzett motorvonatok beszerzését. Természetesen a motorvonatok beszerzése a beruházó feladata. Ennek megfelelően a törzsszöveg is pontosításra került az alábbi módon: ❖ <i>„A 2011. évi CXCVI. törvény 12.§ (1) f) pontjában meghatározott gazdasági tevékenységre vonatkozó hatályos szerződéssel rendelkező jogosult által, a szükséges elővárosi motorvonatok beszerzése.”</i> Elfogadott vélemény A tervező a jelzett helyesírási hibát javította: ❖ <i>„A kecskeméti vasútállomás pályaszerkezetének és biztosítóberendezésének felújítása a 140-es számú vasútvonal</i>
---	---

összhangban”	fejlesztéseivel összhangban”
A Véleményező javasolja új bekezdésként felvenni a vasúti infrastruktúra fejlesztései közé az alábbi elemeket: ❖ „a 142-es számú vasútvonalon új megállóhelypár kiépítése a Csabay G. krt. és a Tatár sor csomópontjánál.” ❖ „140-es és 145-ös vasútvonalak közötti átjárást biztosító deltavágány kiépítéséhez szükséges területek biztosítása.” ❖ „152-es számú vasútvonalhoz kiegészítésként javasoljuk, hogy a Bagoly Egészségház kötőtpályás közösségi közlekedéssel történő kiszolgálását is támogatni képes megállóhely kialakításához szükséges terület biztosítása, valamint a Homokbánya városrészt kiszolgáló, a vasútvonal és a Gábor Dénes utca kereszteződésének közelében új vasúti megállóhelyek létesítésének vizsgálata, valamint a korábbi Beretvástelep megállóhely újra aktiválása és a „Helvécia” elnevezésű vasúti megállóhely felújítása. Ezek együttesen lehetnek képesek közép- és hosszútávon a térség kötőtpályás közlekedését biztosítani.” Az egyéb javasolt közlekedésfejlesztési	Elfogadott vélemény A Véleményező javaslata megalapozott, a jelenleg is készülő tervek foglalkoznak a 142-es számú vasútvonalon új vasúti peron és autóbusz megállóhely kiépítésével a Csabay G. krt. és a Tatár sor csomópontjánál. Így ez a projektelem is nevesítésre került a Tft hivatkozott oldalán a „vasúti infrastruktúra fejlesztése” című részben az alábbi módon: ❖ „A 142-es számú vasútvonalon új vasúti peron és autóbusz megállóhely kiépítése a Csabay G. krt. és a Tatár sor csomópontjánál” Emellett javasolható, hogy az önkormányzat vizsgálja meg a Tatár sor vasúti megállóval szembeni oldalán, egy ellenoldali autóbusz megállóhely kialakításának lehetőségét is. A Véleményező javaslata és a vasúti infrastruktúra fejlesztéseit nevesítő listába történő megjelenítése – kisebb pontosítással – támogatható az alábbi megfogalmazással: ❖ „A 140-es és 145-ös vasútvonalak Szolnok és a Déli ipartelep közötti átjárást biztosító deltavágány kiépítéséhez szükséges területek biztosítása.” A Véleményező javaslata támogatható, így a Tft vonatkozó részében az alábbi megfogalmazásban jelenik meg: ❖ „A 152-es számú vasútvonalon a Gábor Dénes utca kereszteződésének közelében új vasúti megállóhelyek létesítésének vizsgálata, valamint a Bagoly Egészségház kötőtpályás közösségi közlekedéssel történő kiszolgálását is támogatni képes megállóhely kialakításához szükséges terület biztosítása, továbbá a korábbi Beretvástelep megállóhely újra nyitása és a „Helvécia” elnevezésű vasúti megállóhely felújítása” A jelzett projektelemek mindegyikének önkormányzati vizsgálata javasolható Kecskemét jövőbeli Közlekedésfejlesztési Konceptiójának keretében. Elfogadott vélemény

beavatkozások tekintetében is tett javaslatokat a Véleményező, melyek az alábbiakban foglalhatók össze:

- ❖ javasolják, hogy „*a munkába járás támogatási rendszerének átalakítása, a jogszabályok által szabott keretek között oly módon, hogy a helyi közösségi közlekedést is részesítse előnyben*” megfogalmazást egészítsék ki a tervezők az alábbi módon: „*a munkába járás támogatási rendszerének átalakítása, a jogszabályok által szabott keretek között oly módon, hogy a helyi közösségi közlekedést is részesítse előnyben*”

A Véleményező megjegyzi, hogy a javaslat végrehajtásához „a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről szóló 39/2010. (II.26.) Korm. rendelet módosítása szükséges.

A Véleményező felhívja a figyelmet arra, hogy „Az elővárosi közlekedés komplex javítása” projektlem részeként javasolt „egységes tarifapolitika” kialakítása országos feladat, így túlmutat a városfejlesztési terven ennek megvalósítása. Ezen a területen reális lehetőségként a szakmai koordinációt és együttműködést látja elérhetőnek a szakmai szervezet.

A Véleményező javaslatot tesz továbbá, hogy az „*Új, kombinált bérletek bevezetése a közösségi közlekedésben (vasút-autóbusz-P+R-közösségi kerékpár)*” megfogalmazás átírására az alábbi módon:

- ❖ „*Meglévő helyi közösségi közlekedési díjtermékek kiterjesztése és új, több közlekedési mód igénybevételét is tartalmazó díjtermékek bevezetése a közösségi közlekedésben (vasút-autóbusz-P+R-lágy közlekedési módok)*”

A Véleményező javaslatot tesz a városi parkolási rendszert érintő megfogalmazás kiegészítésére is. Ebben kiemeli, hogy véleménye szerint a klímastratégiai dokumentumban szereplővel

A tervezők egyetértenek a javaslattal, így ennek megfelelően finomították a mondatot az alábbi módon:

- ❖ „*A munkába járás támogatási rendszerének átalakítása, a jogszabályok által szabott keretek között oly módon, hogy a helyi közösségi közlekedést is előnybe részesítse.*”

Elfogadott vélemény

A tervezők „Az elővárosi közlekedés komplex javítása” projektlem zárójeles részét az alábbiakban módosították:

- ❖ „*Az elővárosi közlekedés feltételeinek komplex javítása (pl. vasúti megállók és peronok rekonstrukciója, közlekedési eszközpark fejlesztés, P+R, B+R rendszerek fejlesztése, egységes tarifapolitika, jegy- és bérletrendszer kialakításában együttműködés a helyi és országos szakmai szervezetekkel, utastájékoztató digitalizációja).*”

Elfogadott vélemény

A szakmai szervezet kérésének megfelelően a javasolt új megfogalmazás került a dokumentumba:

- ❖ „*Meglévő helyi közösségi közlekedési díjtermékek kiterjesztése és új, több közlekedési mód igénybevételét is tartalmazó díjtermékek bevezetése a közösségi közlekedésben (vasút-autóbusz-P+R-lágy közlekedési módok)*”

Tervezői válasz

A Tervezők a tervezett beavatkozások és a fejlesztési irányok meghatározásánál nem tartják indokoltnak a város parkolási

azonosan a belvároson belüli parkolási lehetőség további bővítéséről:

- ❖ „A belváros esetében a belvárosi parkolási rendszer teljes átgondolására van szükség, melynek központi eleme a felszíni parkolás visszaszorítása és a felszíni parkolás díjtételeinek növelése. Ezzel párhuzamosan a város belsőbb övezeteibe bevezető sugárirányú gyűjtőutak és a Nagykörút mentén P+R parkolók, illetve nagy kapacitású parkolóházak építése és a kapcsolódó közösségi közlekedési, illetve „közbringa”, roller és egyéb közösségi rendszerek kialakítása.
- ❖ A rendszer meghatározó elemét képeznék a belvárosi munkahelyeket, nagy forgalomvonzó létesítményeket (szolgáltatók, hivatalok, kiskereskedelmi egységek, szabadidős és szórakozóhelyek) kiszolgáló felszín alatti parkolók a Kiskörút övezetében, a közlekedésfejlesztési koncepcióban meghatározott területeken. A felszín alatti parkolók kialakítása lehetőséget biztosít a belváros zöldfelületi rendszerének jelentős bővítésére és a belváros levegőminőségének javítására.”

A Véleményező felhívja a figyelmet, a 44. oldalon történő „faapíték” szó elírására.

A szakmai szervezet a 78. oldalon az alábbi mondat kiegészítését kéri: „Vizsgálni szükséges továbbá egy nagyobb (kb. 4.000 fő befogadására alkalmas) multifunkcionális sportcsarnok területi elhelyezésének rendezési, funkcionális, illeszkedési és közlekedési kérdéseit is.”

Az aláhúzott rész helyére az alábbi megfogalmazást javasolják:

- ❖ „és közösségi közlekedési hálózatba történő illesztésének feltételeit is”

A Kecskeméti Közlekedési Központ véleményében jelezte, hogy a 88. oldalon található „A településrendezési terv időtávjának (2030) megoldásra váró a szabályozási kérdéseket is érintő közlekedés-fejlesztési feladatai” felsorolásában kiegészítést kér.

Felhívja a figyelmet arra, hogy a „2.2.1 pontban

helyzetének rendezését szolgáló megoldások ilyen részletes kifejtését. Ez nem ennek a dokumentumnak a feladata. Az adott területre vonatkozó részletszabályozásokat és lehetséges műszaki megoldásokat az érintett szakági dokumentumban (jelen esetben az új közlekedésfejlesztési koncepcióban) kellene rögzíteni, s ennek megállapításai vezethetők át a jövőbeli településfejlesztési tervbe.

A Tft véleményünk szerint, megfelelő mélységben határozta meg a városi parkolási rendszer kapcsán a szükséges fejlesztési feladatok irányát.

- ❖ „A városi parkolási rendszer teljeskörű felülvizsgálata, a közlekedési módváltás területein és a nagy forgalomvonzó intézmények környezetében, törekedni kell a – helytakarékos parkolási módok – parkolóházak és automata parkolási rendszerek – kialakítására, míg a belváros esetében (nagyobb részt a belvárosi munkavállalási célú parkolás kielégítése és a zöldfelületek növelése érdekében) a felszín alatti parkolók építése és a felszíni parkolás visszaszorítása javasolt.”

Elfogadott vélemény

Az elírást javítottuk, helyesen: „faapriték”

Elfogadott vélemény

A hivatkozott mondat a következőképpen módosult:

- ❖ „Vizsgálni szükséges továbbá egy nagyobb (kb. 4.000 fő befogadására alkalmas) multifunkcionális sportcsarnok területi elhelyezésének rendezési, funkcionális illeszkedési és közösségi közlekedési hálózatba történő illesztésének feltételeit is.”

Elfogadott vélemény

A kérdésnek megfelelően megtörtént a felsorolás kiegészítése, az alábbi mondattal:

- ❖ „A közösségi közlekedés előnybe részesítése érdekében, szükségessé válik a „Nyugati Városkapu”-nál egy közösségi közlekedési decentrum

megjelölt városközponti eltolódás miatt szükségessé válik a „Nyugati Városkapu”-nál egy közösségi közlekedési decentrum kiépítése az ide irányuló és átszálló utasforgalom kulturált kiszolgálására, melyhez a szükséges közúthálózati korrekciók elvégzése is indokolt. A Véleményező jelezte, hogy a 15. ábra jelmagyarázata sárga színnel tartalmazza a Repülőtér területet, de a térképvázlaton nem került jelölésre. Továbbá a 16. ábrán a jelmagyarázatnak nem felel meg a színkiosztás. A 95. oldalon felhívták a figyelmet egy szó elírására A 97. oldalon a Véleményező „A Hunyadiváros - Ceglédi út városrészi körzet” városrészi célmeghatározásánál két újabb cél felvételét javasolja: ❖ „A belváros gépjárműforgalmának, parkolói zsúfoltságának csökkentése érdekében indokolt a 441. sz. és 445. sz. főútvonalak csomópontjának (vagy Katonatelep vasútállomás) közelében a P+R, B+R parkolók és kapacitások kijelölése, tervezése, kiépítése.” ❖ „A 441-es főút vonal Hunyadiváros felőli oldalán még egy autóbusz közlekedésre alkalmas utca kialakítása.” A 101. oldalon a Véleményező „A Mezeiváros és környezete” városrészi célmeghatározásnál az alábbi új cél nevesítését javasolja: ❖ „Kecskemét-Alsó vasútállomás környezetének rendezése mellett a 142-es vasútvonal fejlesztése kapcsán megjelenő utasforgalmi növekedés indokolja egy autóbusz decentrum kiépítését is, melyet a 142-es vasútvonal folyamatban lévő fejlesztési tervezésével összhangban együtt célszerű kezelni.”	<i>kiépítése, az ide irányuló és átszálló utasforgalom kulturált kiszolgálására, melyhez a szükséges közúthálózati korrekciók elvégzése is indokolt.”</i> Elfogadott vélemény A jelzett két ábrát a tervezők javították. Elfogadott vélemény A jelzett szót a tervezők javították. „karakterében” Elfogadott vélemény A Tervezők elviekben egyetértenek a Véleményező javaslataival, melyek tükröződnek a városrész célmeghatározásának irányjaiban. ❖ „A Hunyadiváros - Ceglédi út városrészi körzet céljai közül kiemelhető a Hunyadiváros lakójellegének erősítése, városrészi alközponti szerepének fejlesztése, valamint a kapcsolódó közúti- és tömegközlekedési fejlesztések részeként, a városrész elzártságának csökkentése.” A különböző típusú beavatkozások (pl. P+R, B+R, autóbusz közlekedésre alkalmas utca kijelölése/kialakítása) konkrét helyszíneinek kijelölése, illetve annak vizsgálata a szakági koncepciók és a műszaki tervek feladatát képezik. Elfogadott vélemény A tervezők részben egyetértenek a javaslattal, miután a műszaki tervek még változhatnak, ezért elképzelhető más szakmai megoldás is, amit a Tft-ben a tervezők az alábbiakban fogalmaztak meg: ❖ „Kecskemét-Alsó vasútállomás közterületi rendezése mellett, a 142-es vasútvonal fejlesztése kapcsán megjelenő utasforgalmi növekedés indokolhatja akár egy autóbusz decentrum, illetve P+R és B+R
---	--

A 107. oldalon a Véleményező az „Alsószéktó – Homokbánya” városrészi célmeghatározás első bekezdésének kiegészítését kéri, a közösségi közlekedés és a P+R kapacitások tekintetében a következő módon:

- ❖ „A Homokbányán megvalósuló beruházások és fejlesztések miatt szükségessé válik a közösségi közlekedési hálózat felülvizsgálata. A felülvizsgált közösségi közlekedési hálózat kialakítása során indokoltá válik egy új helyi alközpont kiépítése is, amely egyben támogatja a Széchenyi téri helyi alközpontnak a városfejlesztési célokkal összehangolt szerepének átalakítását is. A belváros gépjárműforgalmának és ezen keresztül levegőminőségének javítása és a parkolói zsúfoltság csökkentése érdekében indokolt az érintett városrészben a P+R parkoló kapacitások meghatározása, az ehhez szükséges területek biztosítása, tervezése és megvalósítása.”

A 115. oldalon a Véleményező a „Széchenyiváros – Máriahegy” városrészi célmeghatározásnál új bekezdés felvételét javasolja, az alábbi módon:

- ❖ „A belváros gépjárműforgalmának, parkolói zsúfoltságának csökkentése érdekében a gyakorlati tapasztalatok

parkolók kiépítését is. Ugyanakkor a 142-es vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó tervek, ha a vasúti megállót eltolják a Mezei utca irányába, akkor a megfelelő utasátvezetések kialakításával, a jelenlegi autóbussmegállókkal – decentrum kialakítása nélkül – is ki lehet szolgálni a lakossági igényeket.”

Tervezői válasz

A tervezők a javaslat azon részével egyetértenek, hogy a városrész dinamikus fejlődéséből adódóan, szükség mutatkozik a helyi közösségi közlekedés kapacitásainak bővítésére, valamint indokolt lehet egy új helyi autóbussz alközpont kiépítése is. Ugyanakkor a városrészben P+R parkoló kialakítása komplex (pl. forgalmi, napi térpálya, társadalmi szükséglet felmérés) vizsgálatokat igényelne, hiszen, ha valaki Ballószögön, vagy Kadafalván autóba ül, nem valószínű, hogy azt a Homokbányán letenné és itt szállna fel a helyi autóbusszokra. A leírtak alapján a tervezők az „Alsószéktó – Homokbánya” városrészi célmeghatározásnál a fentiek figyelembevételével az alábbi kiegészítést tették:

- ❖ „A városrész dinamikus bővülő lakosságszáma és funkciói miatt, indokolt a helyi közösségi közlekedés kapacitásainak bővítése (vizsgálva a 152-es számú Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal elővárosi és a fenntartható helyi közlekedésben tervezett szerepének lehetőségét, továbbá egy új helyi autóbussz hálózat, megállók, esetlegesen alközpont kiépítését, az ehhez szükséges területek biztosítását) és a közlekedési módváltási lehetőségek (pl. vasútról-autóbusszra, kerékpárról-autóbusszra, autóról-autóbusszra) fejlesztése.”

Tervezői válasz

Az új cél nevesítésével a tervezők egyetértenek, ugyanakkor a TESCO áruház területe a jelzett terület lehatárolás alapján, nem tartozik bele „Széchenyiváros – Máriahegy” városrészi övezetbe. Ezért a

<i>alapján vizsgálendő az 5 sz. főútvonal mellett található TESCO bevásárlóközpont parkoló meghatározott kapacitásának a P+R formában történő bevonása. Az ehhez szükséges közúti kapcsolatokkal részben rendelkezik, illetve a terület jelenleg is a közösségi közlekedési hálózat része.”</i> A 119. oldalon a Véleményező az „Egyéb belterületi egységek, szatelliták” területi célmeghatározásnál a szatellitákról szóló bekezdésbe két új cél meghatározását javasolják felvenni az alábbi tartalommal: ❖ <i>„Méntelek vasútállomás a 142. vasúti vonal felújítása során megújul, az itt jelentkező utazási potenciált a vasútállomás melletti P+R parkoló kiépítésével szükséges növelni.”</i> ❖ <i>„Kisfái és/vagy Alsóúrrét vasúti megállóhelyek közelében P+R és B+R kapacitások kialakításához szükséges területek biztosítása, tervezése, kialakítása.”</i> A Véleményező felhívta a figyelmet arra, hogy a 96., 101., 107., 115., 119. oldalakon javasolt kiegészítéseket a 3.; 11.; 12.; 13.; táblázatokba is szükséges átvezetni. A 175. oldalon a Véleményező javaslatot tett a tervezett vasúti fejlesztések kiegészítésére az alábbi két pontban: ❖ <i>„142-es számú vasútvonalon új megállóhelypár kiépítése a Csabay G. krt. és a Tatár sor csomópontjánál.”</i> ❖ <i>„140-es és a 145-ös vasút vonalak közvetlen összekötése deltavágány kiépítésével.”</i>	tervezők javasolják az új cél szerepeltetését az „Egyéb belterületi egységek, szatelliták” területi egységnél a 119. oldalon. Elfogadott vélemény A jelzett kiegészítések az alábbi módon kerültek rögzítésre: ❖ <i>„A gyakorlati tapasztalatok alapján vizsgálendő az 5 sz. főútvonal mellett található TESCO bevásárlóközpont parkoló meghatározott kapacitásának P+R formában történő bevonása, elősegítve ezzel is a város belsőbb területeinek forgalmi tehermentesítését és egy új közlekedési módváltási zóna kialakulását.”</i> ❖ <i>„Méntelek vasúti megállóhely a 142-es vasútvonal felújítása részeként megújul, a várhatóan emelkedő utasszám miatt, a megállóhely mellett – a rendelkezésre álló tervek alapján – kialakítandó 26 férőhelyes P+R parkoló további lehetséges kapacitásbővítését vizsgálni szükséges”</i> ❖ <i>„Ugyancsak fontos célként azonosítható Kisfái és/vagy Alsóúrrét vasúti megállóhelyek közelében a P+R és B+R kapacitások kialakításához szükséges területek biztosítása, tervezése és kialakítása.”</i> Elfogadott vélemény A tervezők az elfogadott javaslatokat átvezették a vonatkozó táblázatokba. Elfogadott vélemény A tervezők a jelzett fejlesztéseket a korábbiakban adott magyarázatokkal és kiegészítésekkel elfogadják az alábbi szövegezéssel: ❖ <i>„A 142-es számú vasútvonalon új vasúti peron és autóbusz megállóhely kiépítése a Csabay G. krt. és a Tatár sor csomópontjánál.”</i>
---	--

A 176. oldalon a Fenntartható városi mobilitás programcsoport (P3) alfejezetén belül két bekezdésben is pontosításokat, kiegészítéseket kért a véleményező, melyeket zöld színnel jelzett:

- ❖ *Hangsúlyos szerepet kap a jövőben a közösségi közlekedés fejlesztése (pl. új autóbuszvonalak kialakítása, új decentrumok kiépítése, dinamikus autóbussávok kijelölése, környezetbarát autóbuszok beszerzése, utastájékoztató fejlesztése, kombinált bérletek bevezetése a közösségi közlekedésben,) és a lágy közlekedési formák (pl. gyaloglás, kerékpározás, és egyéb elektromos kétkerekű közlekedési módok) előnybe részesítésének javítása, mikromobilitási eszközök tárolási helyeinek kiépítése a feltételek infrastrukturális biztosítása, elsődlegesen a belváros közlekedési rendszerében, ezzel is hozzájárulva a Kiskörút övezetében megvalósítandó „alacsony”, vagy „zéró” kibocsátású és csökkentett forgalmú zóna kialakításához, valamint a város klímavédelmi céljainak megvalósításához. A program kiemelt figyelmet biztosít a kerékpáros közlekedés feltételeinek (pl. kerékpárforgalmi létesítmények, kerékpártámaszok, közösségi kerékpáros rendszerek, kerékpáros átvezetések) és biztonságának javítására.*
- ❖ *Ugyancsak fontos szerepet szán a város az elektromobilitás és az alternatív hajtási rendszerek feltételeinek javítására, melynek részeként segíti a technológiák helyi terjedését, a töltőhálózat kiépítését, az önkormányzati intézményeknél, vállalkozásoknál az elektromos, alternatív meghajtású járművek beszerzését. Ennek a programnak részeként történhet meg Kecskemét új elektromos buszainak beszerzése, s működtetésük infrastrukturális hátterének biztosítása, továbbá a közlekedési szolgáltatások*

- ❖ *„A 140-es és 145-ös vasútvonalak Szolnok és a Déli ipartelep közötti átjárást biztosító deltavágány kiépítéséhez szükséges területek biztosítása.”*

Elfogadott vélemény

A tervezők a javasolt módosításokkal egyetértettek, s kisebb javításokkal az alábbi szövegszerű változatot adják:

- ❖ *„Hangsúlyos szerepet kap a jövőben **a közösségi közlekedés fejlesztése** (pl. új autóbuszvonalak kialakítása, új decentrumok kiépítése, dinamikus autóbussávok kijelölése, környezetbarát autóbuszok beszerzése, utastájékoztató fejlesztése, kombinált bérletek bevezetése a közösségi közlekedésben,) és **a lágy közlekedési formák** (pl. gyaloglás, kerékpározás, és egyéb elektromos kétkerekű közlekedési módok) **előnybe részesítésének javítása, feltételeinek infrastrukturális biztosítása** (pl. mikromobilitási eszközök tárolási helyeinek kijelölése, elektromos töltési lehetőségek), elsődlegesen a belváros közlekedési rendszerében. A tervezett fejlesztések hozzájárulhatnak a Kiskörút övezetében megvalósítandó „alacsony”, vagy „zéró” kibocsátású és csökkentett forgalmú zóna kialakításához, valamint a város klímavédelmi céljainak megvalósításához. A program kiemelt figyelmet biztosít **a kerékpáros közlekedés feltételeinek** (pl. kerékpárforgalmi létesítmények, kerékpártámaszok, közösségi kerékpáros rendszerek, kerékpáros átvezetések) és **biztonságának javítására.**”*
- ❖ *„Ugyancsak fontos szerepet szán a város **az elektromobilitás** és az alternatív hajtású, környezetbarát rendszerek **feltételeinek javítására**, melynek részeként segítik az új technológiák helyi terjedését, a töltőhálózat kiépítését, valamint az önkormányzati intézményeknél,*

<i>fejlesztése. Ez utóbbi terület részeként megtörténik a városban a forgalomszámlálás szenzoros és kamerás hálózatának kiépítése, az intelligens forgalom és parkolásirányítás rendszerének fejlesztése, továbbá a „city-logisztika” alapjainak kidolgozása.</i> A véleményező javasolja, hogy a TFT-ben az elektromos járművek, elektromos buszok megnevezésekben az elektromos kifejezés helyett az alternatív hajtású és környezetbarát üzemeltetésű kifejezés kerüljön alkalmazásra. Végezetül a Véleményező kéri, hogy „A TOP Plusz Városfejlesztési Programterv keretében tervezett projektek Kecskeméten” című táblázatot (a 197-200. oldalig terjedően) egészítsük ki az <i>„autóbusz megállóhelyek korszerűsítésével, felújításával, járdakapcsolattal történő ellátásával, valamint villamos energia biztosításával, árnyékot biztosító esőbeállókkal.”</i>	<i>vállalkozásoknál az elektromos, illetve alternatív meghajtású járművek beszerzését. Ennek a programnak részeként történhet meg Kecskemét új elektromos/környezetbarát buszainak beszerzése, s működtetésük infrastrukturális hátterének biztosítása, továbbá a közlekedési szolgáltatások fejlesztése. Ez utóbbi terület részeként megtörténik a városban a forgalomszámlálás szenzoros és kamerás hálózatának kiépítése, az intelligens forgalom és parkolásirányítás rendszerének fejlesztése, továbbá a „city logisztika” alapjainak kidolgozása.”</i> Tervezői válasz A tervezők véleménye az, hogy az elektromobilitás és az elektromos hajtásláncok általánosan elterjedt technológiát képviselnek, s számos esetben a támogatások is ezt a technológiát nevesítik, így az elnevezés használata indokolt lehet. Ugyanakkor egyetértünk a véleményezővel abban, hogy ez nem kizárólagos technológia, így támogatható az általa javasolt „alternatív hajtású” és „környezetbarát üzemeltetésű” szavak használata a mobilitás területén, ám ezt nem az elektromos szó helyett, hanem inkább mellette lenne érdemes használni. Tervezői válasz A TFT tervezőinek jelenleg nincs lehetősége a jelzett táblázatokat módosítani, illetve kiegészíteni, miután ezek Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programterve 2021-2027 című dokumentum átvett táblázatait, melyeket Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése ebben a formában és tartalommal fogadott el. Ugyanakkor a nevesített útfejlesztések kapcsán, a tervezők is fontosnak tartják a jelzett beavatkozások vizsgálatát és szükség szerinti megvalósítását. Javasolható, hogy a műszaki tervezés megrendelésekor a megrendelő tervezési programja tartalmazza a jelzett fejlesztési igényeket.
--	--

3. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Forgalomfejlesztési Iroda (Iktatószám: 1050-6/2022/3)	
Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. Forgalomfejlesztési Iroda kiegészített véleményében az alábbi három szakmai észrevétel, illetve javaslat beépítését kéri a Településfejlesztési Terv dokumentumába: ❖ <i>A „44. sz. főút várható jövőbeli fejlesztésével párhuzamosan, önkormányzati feladatként jelentkezik a nevesített utak (tervezői kiegészítés: Klebelsberg Kunó u. és a Mészöly Gyula u). megfelelő minőségű felújítása és a közösségi közlekedésbe történő bevonása, az ehhez szükséges műszaki beavatkozások tervezésével és megvalósításával.”</i> „Az elővárosi közlekedésre alkalmas motorvonatok beszerzése” bekezdés pontosítását és módosítását kéri az alábbi módon: ❖ <i>„a 2011. évi CXCVI. törvény 12. § (1) bekezdés f) pontjában meghatározott gazdasági tevékenységre vonatkozó hatályos szerződéssel rendelkező jogosult által, a szükséges elővárosi motorvonatok beszerzése.”</i> Ugyancsak kéri a 42. oldalon található „A 152-es számú vasútvonalon a Gábor Dénes utca kereszteződésének közelében új vasúti megállóhelyek létesítésének vizsgálata, valamint a korábbi Beretvástelep megállóhely újra nyitása és a „Helvécia” elnevezésű vasúti megállóhely felújítása” bekezdés kiegészítését az alábbi módon: ❖ <i>„a Bagoly Egészség ház kötőpályás közösségi közlekedéssel történő kiszolgálását is támogatni képes megállóhely kialakításához szükséges terület biztosítása.”</i>	Elfogadott vélemény Az első pont vonatkozásában a véleményező javaslatát az alábbi formában beépítették a tervezők a Tft dokumentumába: ❖ <i>A „44. sz. főút várható jövőbeli fejlesztésével párhuzamosan, önkormányzati feladatként jelentkezik a Klebelsberg Kunó u. és a Mészöly Gyula u. megfelelő minőségű felújítása és a közösségi közlekedésbe történő bevonása, az ehhez szükséges műszaki beavatkozások tervezésével és megvalósításával.”</i> A második pontban megfogalmazott javaslatot a tervezők változatlan formában átemelték a Tft dokumentumába: ❖ <i>„A 2011. évi CXCVI. törvény 12.§ (1) bekezdés f) pontjában meghatározott gazdasági tevékenységre vonatkozó hatályos szerződéssel rendelkező jogosult által, a szükséges elővárosi motorvonatok beszerzése.”</i> A harmadik pont vonatkozásában a kiegészítéssel egyetértve az alábbi megfogalmazás került bele a Településfejlesztési Terv szöveges részébe: ❖ <i>„A 152-es számú vasútvonalon a Gábor Dénes utca kereszteződésének közelében új vasúti megállóhelyek létesítésének vizsgálata, valamint a Bagoly Egészség ház kötőpályás közösségi közlekedéssel történő kiszolgálását is támogatni képes megállóhely kialakításához szükséges terület biztosítása, továbbá a korábbi Beretvástelep megállóhely újra nyitása és a „Helvécia” elnevezésű vasúti megállóhely felújítása”</i>
4. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Állami Főépítési Iroda (Iktatószám: BK/AFI/481-4/2022.)	
Az Állami Főépítész véleményében megállapítja, hogy a dokumentáció többé-kevésbé megfelel a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló	Tervezői válasz A tervezők a hivatkozott Vhr. 10. §-ában és 3. mellékletében foglalt tartalmi előírásoknak megfelelően készítették el a főépítész által kifogásolt („2. Stratégia”) fejezetet.

419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet (továbbiakban Vhr.) 10.§-ában és 3. mellékletében foglalt előírásoknak. Kiemeli azonban az „a” pontban, hogy: ❖ „a 2. Stratégia nem felel meg minden esetben a Vhr. 3. melléklet 2. pontjának”, így szükségesnek tartja az összhang megteremtését	A Vhr. 10.§. (1) bekezdése az alábbiakat rögzíti: ❖ „A fejlesztési terv a település jövőképeinek meghatározása mellett, a település fejlődésének meghatározására rögzíti azokat a rövid, közép- és hosszú távú célokat, feladatokat, településfejlesztési akciókat, fejlesztéseket, intézkedéseket, amelyeket a település a tervszerű, fenntartható és gazdaságos fejlődése és üzemeltetése érdekében megvalósítana.” Ennek megfelelően a Tft 2. fejezete (58. oldal) tartalmazza Kecskemét Megyei Jogú Város jövőképét, átfogó-, stratégiai-, tematikus- és horizontális céljait, az ezekhez tartozó időtávval együtt. A dokumentum 3.1. fejezetében (152-156. oldal) megtörtént a rövid- és középtávú tematikus és integrált fejlesztési feladatok, tevékenységek részletes bemutatása, majd a tervezett programcsoportok és programok összefoglalása (3.2. fejezet). Ezt követően a cselekvési (3. fejezet) és a részletes cselekvési program (4 fejezet) részletekbe menően tárta fel a város tervezett programjait, projektjeit, kijelölt akcióterületeit és a város egyéb tervezett intézkedéseit. A Vhr. 3. mellékletének 2 pontja az alábbi tartalmi elemeket rögzíti: ❖ „A stratégiában történik – a jövőkép megvalósítása érdekében – a) a rövid, közép- és hosszú távú területi, tematikus és ágazati fejlesztési céloknak, b) a településfejlesztési célok rendszerének és a célok összefüggései vázlatának, c) az integrált és tematikus beavatkozási területeknek és d) az épített és természeti örökség védelme követelményeinek meghatározása, figyelembe véve a gazdasági szereplők települést érintő terveit és törekvéseit, valamint a helyi társadalom szükségleteit. A fejlesztési célokhoz fejlesztési céladatok és fejlesztési akcióterületek
--	---

A Véleményező levelének 2. „b” pontjában megállapítja, hogy: ❖ <i>„A részletes fejlesztési tervlap nem tartalmazza a Vhr. 3. melléklet 6. b)-c) pontokban szereplő információkat.”</i> Éppen ezért a Véleményező szükségesnek tartja az összhang megteremtését.	<i>kerülnek meghatározásra.”</i> A Vhr 3. melléklet 2 (Stratégia) pontjának az „a” pontjának bemutatása mind szövegesen, mind táblázatos formában megtörtént (ld. 56-59. oldal). A „b” pontban rögzített településfejlesztési célok rendszerének és összefüggéseinek bemutatása a 2.1.1. fejezet keretében történt meg (ld. 60-64. oldal), amely jól mutatja nem csak a stratégiai és tematikus célok kapcsolatait, hanem a tervezési dimenziókkal kapcsolatos összefüggéseit is. Emellett a 2.1.2. fejezet foglalkozik a célok megvalósítását mérő indikátorokkal, illetve a célrendszerhez kapcsolódó prioritásokkal (2.1.3. fejezet). A „c” pontban szereplő integrált és tematikus beavatkozási területek meghatározása a 2.2.3 fejezet keretében (ld. 127-135 oldal) mind szöveges, mind táblázatos, mind pedig térképi formában megtörtént. Ennek megalapozásaként a tervezők bemutatták nem csak az egyes területfelhasználási egységek fejlesztési irányait és tematikus beavatkozásait (ld. 2.2.1. fejezet), hanem a kecskeméti településrészek jellemzőit és tervezett fejlesztési céljait is (ld. 2.2.2. fejezet). A „d” pont (az épített és természeti örökség védelme) bemutatása külön fejezet (2.2.4.) keretében történt meg (ld. 135-151. oldal), ahol nem csak a műemléki épületek és építmények listája került rögzítésre, hanem a helyi jelentőségű értékvédelmi területek, várostörténeti teresedések és temetők, valamint a településkép-védelmi területek is, a helyi értékvédelem részletes bemutatásával. Elfogadott vélemény A Vhr. hivatkozott 3. melléklet 6. b) pontjában jelzett települési fejlesztések térbeli rendszerének és területi irányainak jobb érthetősége érdekében, valamint a c) pontban, (az épített, a táji- és természeti környezet tekintetében) a külső és belső korlátok megjelenítése, illetve azok jellegének feltüntetése a Részletes Fejlesztési Tervlapon (RFT) nem történt meg. Ennek oka, hogy a felülvizsgálat alatt lévő TrT szabályozási tervlapja még nem készült el. Ennek
--	---

A Véleményező levelének 2. „c” pontjában észrevételezi, hogy: ❖ „<i>A részletes fejlesztési tervlap nem különbözteti meg a gazdasági területet az ipari gazdasági területtől annak ellenére, hogy a Településtervezési Szabályzat 2. melléklet I. táblázata szerint külön jelkulccsal ábrázolandó e kettő terület</i>” Éppen ezért a Véleményező szükségesnek tartja az összhang megteremtését.	készítésével párhuzamosan történik meg a Részletes Fejlesztési Tervlap véglegesítése és a tervlapok közötti összhang megteremtése. Elfogadott vélemény A tervező a részletes fejlesztési tervlapon valóban nem különböztette meg a gazdasági- és az ipari gazdasági területeket. Ennek oka az, hogy a TrT felülvizsgálata során, a település gazdasági és ipari területeinek új besorolása vált szükségessé, az OTÉK új – gazdasági és ipari területekre vonatkozó – övezeti nomenklatúrája alapján. Az új besorolást követően válik lehetővé a Településtervezési Szabályzat 2. melléklet I. táblázata szerinti megkülönböztetés.
5. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály (Ikt. szám: 10022/13/2022.)	
Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály véleményében rögzíti, hogy: ❖ „<i>A településfejlesztési koncepció ellen, előzetesen a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Hatósági Osztálya általánosságban kifogást nem emel.</i>” ❖ „<i>A belterületet érintő módosítások kapcsán, előzetesen a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földhivatali Hatósági Osztálya általánosságban kifogást nem emel.</i>” ❖ „<i>Kiemelt, nemzetgazdasági jelentőségű beruházás, nyomvonalas létesítmény, elkerülő útkivitelezése, illetve helyhez kötött beruházással (major, mezőgazdasági üzem) kapcsolatos igénybevételi cél esetén a módosítás földvédelmi érdekeket nem sért.</i>” A Véleményező tájékoztatásul közölte, hogy a termőföldek hasznosítására, a földvédelemre, a földminősítésre és a talajvédelemre vonatkozó általános rendelkezéseket a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tftv.) tartalmazza. A véleményező kiemelte továbbá: ❖ „<i>Külterületi termőföldek építési célú esetleges felhasználása ellen, a Tftv. 6/B. § (2) a) pontja alapján, kifogást abban az esetben nem emelünk, amennyiben azok</i>	Egyetértő véleményező

<i>többségében nem érintenek átlagosnál jobb minőségű termőföldeket.</i>” ❖ „Egyúttal felhívjuk a figyelmet arra, hogy a tényleges felhasználást megelőző illetékes ingatlanügyi hatóságnál indított engedélyezési eljárás során, ezen átlagosnál jobb minőségű termőföldek esetében részletes indoklással kell a területfelhasználás elkerülhetetlenségét és szükségességét alátámasztani.” A fentiek alapján a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztálya földvédelmi szempontból nem tartja szükségesnek a környezeti vizsgálat elkészítését. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztálya jelezte: ❖ „A településrendezési terv és a helyi építési szabályzat további módosítása esetén az eljárásban, a továbbiakban is részt kívánunk venni, ezért kérjük megküldeni részünkre, a földvédelmi érdekek érvényesítése céljából.”	
6. SZTFH Bányászati és Gázipari Főosztály Szolnoki Bányafelügyeleti Osztály (Iktatószám: SZTFH-BANYASZ/9962-2/2022)	
A Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága (továbbiakban: Bányafelügyelet) véleményében jelezte, hogy KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI TERVE 2022-2030, Véleményezési változatban foglalt tartalommal egyetért, kifogást nem emel. A véleményező jelezte, hogy: ❖ „A dokumentáció 34. oldalán a „170. Nagykőrös szénhidrogén (MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.)” kutatási engedély törlendő, mivel az adatszolgáltatás után eltelt időszakban a kutatási terület törlésre került.”	Egyetértő véleményező Elfogadott vélemény A kérésnek megfelelően, a jelzett 170. Nagykőrös szénhidrogén (MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.) kutatási engedélyt a dokumentumból töröltük.
7. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály (Ikt. szám: BK/ERD/07479-2/2022.)	
Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztálya Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Terve 2022-2030 dokumentum kapcsán az alábbi véleményt adta: ❖ „Kecskemét településfejlesztési tervének véleményezése kapcsán megírt – a csatolt anyagban is megtalálható – BK/ERD/00181-1/2021. számú	Egyetértő véleményező

<i>állásfoglalásomban foglaltakat továbbra is fenntartom, azt továbbiakkal nem kívánom kiegészíteni.”</i>	
8. Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály (Iktatószám: BP/0801/00162-9/2022)	
Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály véleményében a következőket írta: ❖ „A megkeresésben ismertetettek alapján és a korábbi véleményezési szakasz során adott BP/0801/00075-3/2022. számú, 2022. január 14-én kelt véleményemben és BP/0801/00075-5/2022. számú, 2022. február 18-án kelt kiegészítésemben foglaltakat továbbra is fenntartom.” ❖ „A BP/0801/00075-5/2022. iktatószámú levelem melléklete értelmében – „...Jelezzük továbbá, hogy az eljárás további szakaszaiban részt kívánunk venni. ...” – kérem, hogy vegyék fel a kapcsolatot a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-vel.”	Egyetértő véleményező
9. Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-Helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (Ügyirat sz.: 35600/4021/2022.ált.)	
A Véleményező a tervben foglaltakkal kapcsolatban vízügyi- és vízvédelmi szempontból nem emelt kifogást. A hatóság felhívta a figyelmet arra, hogy: ❖ „a Kormány a 1242/2022. (IV. 28.) Korm. határozatban a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény 2. § (2) bekezdés a) pontja alapján elfogadta – a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: Víz Keretirányelv) 13. cikk (1) bekezdésében foglalt tagállami kötelezettség teljesítése érdekében – Magyarország felülvizsgált, 2021. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervét (a továbbiakban: Magyarország 2021. évi vízgyűjtő- gazdálkodási terve).” Javasolják a tervben ennek figyelembevételét.	Egyetértő véleményező
10. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Fogyasztóvédelmi Főosztály, Útügyi Osztály (Ikt. szám: BK/UO/101-12/2022.)	
Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és	Egyetértő véleményező

Fogyasztóvédelmi Főosztály, Ütügyi Osztály véleményében az alábbiakat írta: ❖ „Tájékoztatom, hogy a közlekedési hatóság részére megküldött, Kecskemét Megyei Jogú Város településfejlesztési tervdokumentációjával szemben kifogással nem élünk, a tervben megfogalmazott közlekedési fejlesztéseket támogatjuk.”	
11. Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság (Iktatószám: ÁLT/14-17/2022)	
Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósága Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Terve 2022-2030 dokumentum kapcsán az alábbiakat írta: ❖ „Igazgatóságunk a településfejlesztési terv tervezetével kapcsolatban táj- és természetvédelmi szempontból kikötést nem tesz.”	Egyetértő véleményező
12. Lajosmizse Város Önkormányzata (Ikt. szám: LMKOH/970/6/2022)	
Lajosmizse Város Önkormányzata a véleményében az alábbiakat emelte ki: ❖ „A megküldött tervezetet áttanulmányoztuk, Lajosmizse Város Önkormányzatának a tervezettel kapcsolatban észrevételünk nincs, az eljárás további szakaszaiban részt kívánunk venni!”	Egyetértő véleményező
13. ATIVIZIG-Alsó-Tisza-Vidéki Vízügyi Igazgatóság (Ügyiratszám: 0344-0024/2022)	
ATIVIZIG-Alsó-Tisza-Vidéki Vízügyi Igazgatóság levelében az alábbi véleményt fogalmazta meg: ❖ „Igazgatóságunk a tervezetet – az Országos Vízügyi Főigazgatóság (OVF) nevében is eljárva – áttekintette. A korszerű városi vízgazdálkodás és csapadékvíz gazdálkodás a tervben hangsúlyosan szerepelnek.” ❖ „Igazgatóságunk egyetért a 3.4 fejezetben megfogalmazott célokkal, illetve a P5 és P6 programcsomagokban megjelölt intézkedésekkel.”	Egyetértő véleményező
14. Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Hulladékgazdálkodási Főosztály (Ikt. szám: BK/KTF/00564-13/2022)	
Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály véleményében	Egyetértő véleményező

megállapítja: ❖ „Kecskemét Megyei Jogú Város településfejlesztési tervének véleményezése szakaszban környezetvédelmi, táj- és természetvédelmi, valamint hulladékgazdálkodási szempontból kifogást nem emelünk.” Az eljárás további szakaszában a hatóság részt kíván venni, a véleményezési dokumentációt pedig elektronikus úton kéri.	
15. Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztály (Iktatószám: BP/FNEF-TKI/5228-2/2022.)	
Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály Közegészségügyi Osztálya Kecskemét Megyei Jogú Város településfejlesztési tervének vonatkozásában az alábbi véleményt adta: ❖ „BFKH a dokumentációt áttekintette és az abban foglaltak alapján – a természetes gyógytényezőkkel kapcsolatos BP/FNEF-TKI/0542-1/2022. iktatószámon küldött véleménye fenntartásával – a tervezet ellen kifogást nem emel.”	Egyetértő véleményező
16. Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály (Nyt. szám: 13751-2/2022/h)	
A Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztálya véleményében az alábbiakról tájékoztatja Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatát: ❖ „Megkeresésükre értesítem, hogy a véleményezésre megküldött dokumentációt megvizsgáltattam és azzal kapcsolatban tájékoztatom, hogy az eljárás korábbi szakaszában adott 57-8/2022/h. nyilvántartási számú ügyben leírtakat továbbra is fenntartom és a tervezett módosításokkal kapcsolatban további észrevételeket nem teszek.” ❖ „Tájékoztatom, hogy jelen állásfoglalásom, nem helyettesíti a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. sz. melléklet 14. b) pontjában nevesített katonai légügyi hatóság állásfoglalását.”	Egyetértő véleményező
17. Ballószög Község Önkormányzata (Szám: B/94-11/2022.)	
Ballószög Község Önkormányzata véleményében nyilatkozott arról, hogy: ❖ „Kecskemét Megyei Jogú Város településfejlesztési tervének véleményezése	Egyetértő véleményező

<i>tárgyú eljárási dokumentációban foglaltakat, Ballószög Nagyközség vonatkozásában megismerte és elfogadta.”</i> A véleményező azonban kiemeli, hogy: ❖ <i>„Kecskemét MJV településfejlesztési tervéből” továbbra sem derül ki egyértelműen, hogy a Kecskemét, Boróka utca (egészen az M5-s autópálya felüljárójáig), illetve a Ballószög, Arany János utca közötti szakaszán az előirányzott 2021-2030-as években terveznek-e a Ballószög területén kialakított kerékpárúthoz való csatlakozást, hogy környezettudatos, biztonságos módon is kerékpárral megközelíthető legyen Kecskemét városa. Erre vonatkozóan szeretnénk kérni tájékoztatást.</i> A Véleményező továbbá a 152. sz. vasútvonal fejlesztésének tervezésével kapcsolatban is szeretne kérni egy ismertetést.	Tervezői válasz Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 9/A.§ (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően, Kecskemét Megyei Jogú Város 2022-2030-as időszakra szóló Településfejlesztési Terve (továbbiakban Tft) elsődlegesen, a területi adottságok és összefüggések figyelembevételével, rövid, közép- és hosszú távon foglalja rendszerbe az önkormányzat településfejlesztési szándékait. Ebben rögzíti a jövőképét, s a megvalósítás érdekében meghatározza az integrált stratégiai fejlesztési célokat, illetve azok elérését szolgáló feladatokat. A dokumentum fejlesztési akcióterületekre tesz javaslatot, valamint meghatározza azok hasznosításának jellegét és módját. A dokumentum jellegéből adódóan tehát nem foglalkozik az egyes projektelemekkel, s azok megvalósításával. A fejlesztési célok középtávú programszintű lebontása a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiában, illetve a város szakági koncepcióiban (pl. Fenntartható Városi Mobilitási Terv, Kerékpárforgalmi Hálózati Terv) történik meg. Ugyanakkor látható, hogy a Tft külön programcsoportot (P3) fogalmazott meg a „Fenntartható városi mobilitás” fejlesztésére, melyben az önkormányzat elkötelezett <i>„a lágy közlekedési formák (pl. gyaloglás, kerékpározás, és egyéb elektromos kétkerekű közlekedési módok) előnybe részesítésének javítása, feltételeinek infrastrukturális biztosítása”</i> területén. Emellett a dokumentum külön akcióterületet rögzített Kadafalva területére, melynek tervezett akcióterületi programjában feladatként nevesíti a kerékpárút kiépítését az Izsáki út irányába (ld. 187. oldal). A 152. sz. vasútvonal fejlesztésének szükségességével és szándékával a Tft több fejezete is foglalkozik (1.1.2. Belső szükségletek és kihívások; 2.2.1. Az egyes
--	--

	területfelhasználási egységek fejlesztési irányai; 4.1.1. Kecskemét tervezett fejlesztési programcsomagjai, programjai). Ugyanakkor a vasútvonal jövőbeli tervezési kérdéseinek részletei nem képezik tárgyát jelen dokumentumnak. Javasolható, hogy a 152. sz. vasútvonal jövőbeli fejlesztésével kapcsolatban, a Véleményező vegye fel a kapcsolatot Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatával, illetve a fejlesztésben érdekelt Minisztériumokkal (ld. Építési és Beruházási Minisztérium, Technológiai és Ipari Minisztérium) és a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. illetékeseivel.
18. Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgatóhelyettesi Szervezet (Ikt. szám: 35300/3943-1/2022. ált.)	
A Véleményező Kecskemét Megyei Jogú Város településfejlesztési terv véleményezési eljárásban tűz-, polgári védelmi, illetve iparbiztonsági szempontból adta meg véleményét. A Tft dokumentum tartalmával kapcsolatban nem található a véleményező levelében konkrét megállapítás, vagy vélemény. Ugyanakkor a véleményező felhívja a figyelmet a településrendezéshez kapcsolódó számos feladatra, illetve a katasztrófavédelem hatósági feladataihoz kapcsolódó érintettségére: ❖ „<i>A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény</i> (a továbbiakban: Ttv.) 5. § (5) bekezdése szerint a tűzjelzés céljára a településen mindenki által bármikor igénybe vehető nyilvános távbeszélő állomást kell üzemben tartani. A Ttv. 29. § (1) bekezdése alapján a településen az oltóvíznyerési lehetőségek biztosítása az önkormányzat feladata.” ❖ „<i>Az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról szóló 54/2014. (XII. 5.) BM rendelet</i> (a továbbiakban: OTSZ) IX. fejezete tartalmazza a tűzoltási felvonulási útra, területre, tűzoltáshoz szükséges oltóanyagokra vonatkozó előírásokat. Továbbá a tervezés során be kell tartani az általános tűzvédelmi szabályokra vonatkozó előírásokat és <i>az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet</i> (a továbbiakban: OTÉK)	Egyetértő véleményező

52. §-ban foglalt létesítési követelményeket.” ❖ „Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 1. § (1) bekezdése és 1. melléklet 4. táblázat 16. pontja alapján, az alább felsorolt esetekben, az építmény kialakítására vonatkozó tűzvédelmi előírások betartatása szakkérdésekben az illetékes első fokú tűzvédelmi szakhatóság (Kecskeméti Katasztrófavédelmi Kirendeltség) jár el.” ❖ „A Rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. melléklet 4. táblázat 16. pontja alapján, az alább felsorolt esetekben a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, mint területi szerv, az építmény kialakítására vonatkozó tűzvédelmi előírások betartatása szakkérdésekben az illetékes elsőfokú tűzvédelmi szakhatóságként jár el.” ❖ „Továbbá a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásokkal összefüggő, a Kormány által rendeletben meghatározott közigazgatási hatósági ügyekben (a továbbiakban: kiemelt jelentőségű ügy) is a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság jár el.” ❖ „A településrendezés során figyelembe kell venni a katasztrófavédelem érdekeit.” ❖ „Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 7. § (3) bekezdés a) pontja szerint a településfejlesztés és a településrendezés során a település teljes közigazgatási területét érintő árvíz, belvíz, valamint csapadékvíz szakszerű és ártalommentes elvezetését biztosítani kell, részbeni összegyűjtése és helyben tartása biztosításának az adottságok és a lehetőségek szerinti figyelembevételével.” ❖ „A belvíz által rendszeresen veszélyeztetett területeken a károk megelőzése érdekében javasolt az építmények, épületek létesítésének a korlátozása, műszaki követelmények előírása.”	
---	--

❖ „Hatósági nyilvántartásunk szerint a település közigazgatási területén találhatóak a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény (továbbiakban: Kat.) IV. fejezet hatálya alá tartozó veszélyes üzemek, ezért a tervezett ipari terület hasznosítása előtt a Kat. rendelkezéseit a településfejlesztési dokumentumok felülvizsgálata során szíveskedjenek figyelembe venni.” ❖ „A településrendezési terv és helyi építési szabályzat módosítása során vegyék figyelembe a szomszédos települések felső és alsó küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek veszélyességi övezeteit.” ❖ „A Kat. IV. fejezetében, és a Vesz. anyag Rendeletben foglaltak végrehajtása tekintetében a hatósági jogkört a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság területi szerve gyakorolja, amely jelen esetben a Bács-Kiskun Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság.”	
19. Bácsvíz Víz- és Csatornaszolgáltató Zrt. (Iktatószám: 041445-002/2022)	
A Bácsvíz Zrt. a TFT-TRT véleményezése tárgyában az alábbi nyilatkozatot tette: „A különböző hasznosítási területek kijelölésénél figyelembe kell venni a kialakítandó területek, telkek közművekkel történő elláthatóságát. A telekkialakításoknál megfelelő szélességű közterületeket kell biztosítani a telkek megközelíthetősége, a közművekkel történő ellátás, illetve az elvárt zöldfelület kialakíthatósága érdekében. Az MSZ 7487/2-80 számú szabványba a közművekre előírt szabványos védőtávolság betartása minden esetben kötelező. Amennyiben ehhez közterület rendezés (kisajátítás) szükséges, a víziközművek csak a megfelelő szélességű közterület kiszabályozása után építhetők meg.” A Véleményező a kialakítandó területek csapadékvíz elvezetésével kapcsolatban az alábbiakra hívta fel a figyelmet: ❖ „A keletkező csapadékok helyben tartására kell törekedni és lehetőség szerint a keletkezésük helyén hasznosítani, elszikkasztani. Ebből fakadóan javasoljuk,	Elfogadott vélemény A Településfejlesztési Terv több fejezete is kiemelten foglalkozik a csapadékvíz visszatartás és a helyben történő szikkasztás, illetve hasznosítás kérdéseivel. Többek között a 3.4. fejezet kifejezetten a települési víz- és csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztési feladatait

<i>hogy a csapadékvizek elhelyezésére vonatkozó előírás általánosságban az legyen, hogy meg kell vizsgálni a csapadékok helyben tartásának lehetőségét és amennyiben ez adott, akkor ezt kell alkalmazni.”</i> A Véleményező megállapítja: ❖ <i>„A csapadékelvezető hálózat feladata a közterületi burkolt felületeken összegyűlő csapadékok elvezetése, ennek kapacitása már most is szűk.”</i> Mindezek miatt a Véleményező csak a legszükségesebb esetekben (pl. műszaki lehetőség hiánya, magas talajvízszint) javasolja a vállalkozói, intézményi vagy lakossági magánterületekről történő csapadék bevezetés engedélyezését, egyébként nem. A Véleményező felhívja a figyelmet arra, hogy: ❖ <i>„A közterületi csapadékcsatornába egy telekről közvetlenül csak a 10l/s-ot meg nem haladó mennyiséget szabad bevezetni. Az ezt meghaladó mennyiségeket csak átmeneti tárolás után, késleltetve lehet a csapadékcsatornába vezetni.”</i> A Véleményező kiemeli, hogy a csapadékvíz csatornák tervezése előtt, a helyi vízi-közmű szolgáltatóval (BÁCSVÍZ Zrt.) előzetes szóbeli egyeztetést kell lefolytatni, a tanulmány- és kiviteli tervek pedig minden esetben jóvá kell vele hagyatni. A Véleményező javaslatot tesz arra, hogy a csapadékelvezető csatornák további túlterhelésének elkerülése érdekében szabályozni kell nem csak a beépíthetőség korlátozását, de a burkolt felületek nagyságát is. A Véleményező jelezte, hogy az eljárás további szakaszaiban is részt kíván venni.	rögzíti. Emellett a tér- és területhasználati elvek között találhatjuk a csapadékvíz helyi szikkasztásának kiemelt feladatát: ❖ <i>„A telekosztások során, az új utcanyitások esetén a többszintű zöldfelületi állomány kialakítása, biztosítása és védelme, valamint a csapadékvíz helyi szikkasztása elsődleges fontosságú.”</i> Elfogadott vélemény Elfogadott vélemény A Településfejlesztési Terv települési víz- és csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztési feladatait taglaló 3.4 fejezet keretében a tervezők javaslatot tettek – többek között – a burkolt felületek csökkentésére, illetve a vízáteresztő burkolatok alkalmazására: ❖ <i>„A város vízháztartásának javítása érdekében, csökkenteni kell a burkolt felületeket, illetve vízáteresztő burkolatokra kell áttérni (különösen a felszíni parkolóterületeknél), valamint fejleszteni kell az öntözés és egyéb csapadékvíz-hasznosítás rendszerét.”</i>
20. Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Szegedi Hatósági Iroda (Iktatószám: CE/19647-2/2022)	
A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság	Egyetértő véleményező

levelében jelezte, hogy: a véleményezésre megküldött egyeztetési dokumentációt a Hatóság megvizsgálta és megállapította, hogy a tervezet hírközlési érdeket nem sért, ezért ellene a Hatóság kifogást nem emel.	
21. Zöld Küldetés Egyesület (lakossági, partneri vélemény – E-mail) 2022. október 26	
<i>A Véleményező levelében először gratulált a színvonalas anyaghoz, melynek kapcsán megállapította, hogy kellő hangsúlyt kapott a klímavédelem fontossága.</i> <i>Ugyanakkor több kiegészítést és megjegyzést is tett, melyeket a következőkben foglalt össze:</i> ❖ „<i>A település klímaállóságának és élhetőségének alapja <u>a megfelelő minőségű talaj és a víz</u>, ezért javasoljuk fordítsunk kiemelt figyelmet a település fejlesztésében a talajainkra, amelyek egyébként is eléggé rossz minőségűek, és nem eléggé köztudott a szerepük. Kíváncsiak vagyunk a burkolható felületek nagyságát és minőségi követelményeit helyi rendeletben rögzíteni, mivel sok esetben a zöldfelületi mutató rovására kerül burkolat lassan mindenhová. Ezen túl sajnós egyre nagyobb mértékű az illegális közterületi burkolás, melyek a zöldfelületek és a csapadékvíz megtartó felületek rovására történik, kérjük ezen tevékenységek ellenőrzését, az illegális burkolatok visszabontatását és esetleges szankcionálását, a megfelelő városi klíma miatt. Rossz termőképességű területek talajának regenerálást szükséges megtenni a köz és magán területeken egyaránt. Fontos ebben a témában a tudásmegosztás, gyakorlati módon. A lakossági zöldhulladék elszállítását javasolt beszüntetni, helyette daráló eszközökkel segíteni talaj építést, a komposztálást és a mulcsolást. Talaj megújító városi zöldfelület kezelés kidolgozását szükséges elkezdeni, amellyel nagyüzemi módon is megoldható a terület regenerálás, javasoljuk ezen kérdéssel terület specifikusan foglalkozunk a ZIFFA készítésnél.</i>” ❖ „<i>Sajnálattal olvastuk a dokumentumban, hogy a területileg illetékes vízkezelő nem</i>	Egyetértő véleményező Elfogadott vélemény A Véleményező természeti elemekre (pl. talaj, víz) vonatkozó megállapításaival egyetértenek a tervezők. Ennek megfelelően – a dokumentum keretében – a hivatkozott problémákra fel is hívták a figyelmet a szakemberek, továbbá a településfejlesztés eszköztárában szereplő megoldásokkal (célok kijelölése, elvek rögzítése, feladatok és programok körvonalazása, javaslatok és ajánlások megfogalmazása) élt is. A Véleményező által megfogalmazott javaslatok egy része jogszabályi, más része városüzemeltetési, ellenőrzési és hatósági jellegű, ugyanakkor a nevesített feladatok felvállalása fontos lenne, mind a szabályozás, mind a jogalkotás, mind pedig az ellenőrzés és végrehajtás szintjén. Valós eredményeket valóban csak következetesen végrehajtott beavatkozásokkal, s azok ellenőrzésével lehet elérni. Egyetértünk azzal a megállapítással is, hogy akár a talajmegújításra, akár a zöldfelület kezelésre vonatkozó részletes szakmai feladatokat a szakági koncepciókban (pl. ZIFFA) kell meghatározni. Tervezői válasz Valóban az Alsó-Tisza-Vidéki Vízügyi

kíván vízmegtartással kapcsolatban beruházást végezni. Sürgős és szükségszerű nagyon rövid időn belül a víz jelentős pótlása és a meglévő vizek 100%-ban történő megtartása, a talajvíz nagy mértékű és rohamos csökkenése miatt. A fás szárú vegetáció pusztulása nagyon nagy mértékű a városi területeken, amely a további vízszint csökkenést még nagyobb arányú pusztulással kell számolnunk! Sajnos, ha így marad minden akkor nagyon rövid időn belül nagy mértékű károsodás fog bekövetkezni a városi faállományban. SÜRGŐS BEAVATKOZÁS SZÜKSÉGES!!!”

- ❖ *„A vízmegtartás fontos eszközei a városi vizes élőhelyek (megfelelő ökoszisztéma létrehozásával), sokkal több elszórt vízfelületet szükséges fenntartani, mellyel a légköri aszály és a városi területek hőmérséklete csökkenthető, a biodiverzitás növelés mellett. A vizet a talajban, a növényekben kiemelten fontos tárolni, ehhez a talajok vízmegtartó képességét nagy mértékben szükséges növelni, ami egy jelentős szemlélet változtatással kivitelezhető, a megfelelő szervesanyag helyben hagyásával. (pl. lomb és fűnyesedék)”*
- ❖ *„A meglévő vízelvezető erek csatornák hiába üresek, a felszín alatti vízkivezetésük ennek ellenére működik. Vízmegtartó megoldások beépítése tapasztalataink szerint már kisebb csapadékoknál is eredményes. Kiemeltebb figyelmet kell fordítani a települési szintű vízmegtartásra, sajnos a zápor tározó tó vízszintjét is egyeztetés nélkül hirtelen 50 cm-szinttel csökkentették, pont a nyári nagy meleg előtt, amikor azok vizére szükség lett volna a csapadék hiányos időszakban.”*
- ❖ *„A beton burkolattal ellátott csatornák, tavak átalakítását javasoljuk, természetközeli módon, ahol lehetséges*

Igazgatóság (ATIVIZIG) – Az Országos Vízügyi Főigazgatóság képviseletében is eljárva – előzetes véleményében arról tájékoztatta Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatát, hogy az Igazgatóság **Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén beruházást nem tervez.** Ez azonban nem jelenti azt, hogy a szervezet ne tartaná fontosnak a Homokhátsági vízpótlás ügyét, amit jól mutatnak a már megindított beruházások, illetve a folyamatban lévő tervezetési feladatok.

A probléma súlyával a szakemberek és a szakpolitikusok is tisztában vannak, így közös felelősség, hogy a térségben élők felhívják az országos döntéshozók figyelmét a helyzet súlyosságára és a beavatkozások halaszthatatlan szükségességére.

Elfogadott vélemény

A vízgazdálkodás kapcsán megfogalmazott véleménnyel és javaslatokkal a tervezők alapvetően egyetértenek. Fontos, hogy a megfogalmazott javaslatok ne csak a városi szakági koncepcióban (ld. ITVT) kerüljenek részletes kidolgozásra, hanem a vízgazdálkodással kapcsolatos beavatkozások előkészítésénél, azok tervezésénél és kivitelezésénél a szakemberek vegyék ezeket figyelembe. Másrészről a városüzemeltetési gyakorlat során a szakmai javaslatoknak a mindennapos tevékenységbe is be kellene épülniük, a szükséges háttérfeltételek (pl. források, eszközök, szakemberek, szakmai egyeztetések, képzés, szemléletformálás) biztosítása mellett.

tájba történő vízelvezetéssel, vízszint emeléssel.” ❖ „A belvízzel érintett területeken vizes élőhelyek kialakítása szükséges, vagy a terület gazdálkodási módjának megváltoztatása, kiemelten fontos a gazdálkodás tájszerkezetéhez való igazítása. A víz elvezetése kifejezetten káros a tájból, ezzel a gyakorlattal fel kellene hagyni!” ❖ „A vízhiányt öntözéssel nem tudjuk kezelni, ezért fontos a tájban tartani minden vizet, legyen ez csapadék, ivóvíz technológiai vize, vagy a tisztított szennyvíz. Ahol megfelelő nagyságú zöldfelület áll rendelkezésre, a csapadékot nem szabad elvezetni csapadék csatornában, hanem helyben a növényzet számára kell biztosítani. Sajnos tömeges a kiszáradás a városi faállományban, ezzel a lépéssel a folyamat lassítható lenne.” ❖ „Javasoljuk a városi zöldfelületek fenntartásánál a permakultúrás alapelvek figyelembevételét, mellyel fenntartható módon lennének kezelhetőek a városi zöldfelületek.” ❖ „Fontosnak tartjuk a tájgazdálkodás bevezetését a mezőgazdasági területeinken. A tájjal és a természettel jobban együttműködő mezőgazdasági rendszer felállítására lenne szükség!” ❖ „A felhagyott területek hasznosítása a tájműködést segítő és a biodiverzitás megtartásának szemléletében kerüljenek hasznosításra, inkább az ökoszisztéma egyensúlyának megtartásában hasznosítsuk őket, mint a haszonszerzés érdekében. (pl. vizes élőhelyek, vadvirágos rétek, fás, cserjés területek.” ❖ „A szerves anyagokat a földekről elvinni nem javasolt! Talaj építés nélkül a városunk lakóinak jövője nem biztosított!” ❖ „A zöldmezős és zöldfelület kárára kialakított napelem parkok telepítésének tiltása javasolt! Épületek tetején, és meglévő parkolók árnyékolására javasolt napelem parkok létesítését engedélyezni.” ❖ „A biomassza fűtőmű működésével nem értünk egyet, a szerves anyagok talaj	Elfogadott vélemény A tervezők egyetértenek a felvetett javaslatok szakmai vitára bocsátásával és az elfogadott javaslatok szakági koncepcióban (ld. ZIFFA) történő nevesítésével, feladatmeghatározásával. Tervezői válasz A megújuló energiatermelés szabályozása kiemelt fontosságú feladatot képez a jövőben. Fontos lenne, hogy elkészüljön Kecskemét Energiagazdálkodási Koncepciója, amely részletesen foglalkozna a megújuló energiahordozók szerepével,
---	--

<i>építésben betöltött fontos szerepe miatt. Javasoljuk helyette a komposztálás biogáz és komposztálási hő hasznosítását.”</i> ❖ <i>„Javasolt a közigazgatási területen található utak, dűlőutak nagyarányú fásítása.”</i> ❖ <i>„Erdősítésnél a táji adottságokhoz jobban igazodó laza szerkezetű erdők fenntartása indokoltabb a zárt erdőknél. Szükséges lenne a folyamatos erdőborítottság nagyobb arányú elterjesztése, amivel vegyes állományú, több korú, ellenállóbb erdők létrehozása valósulhatna meg.”</i> ❖ <i>„Javasoljuk az ökológiai szemléletű kaszálás bevezetését az arra alkalmas területeken, melynek fontos szerepe van a városi klíma szabályozásban és a biodiverzitás megőrzésében is.”</i> ❖ <i>„Az eddiginél nagyobb mértékű és hatásosabb intézkedéseket szükséges bevezetni a klímaváltozás hatásainak enyhítésére. Jelentősebb mértékű városi erdősítést szükséges megtenni az arra alkalmas köz és magán (ipari) területeken egyaránt.”</i> ❖ <i>„Javasoljuk a városi közterületek minél nagyobb részén ehető erdő struktúrában történő átalakítását, a klímaváltozás okozta élelmiszerhiány mérséklése okán.”</i>	telepíthetőségével és egyéb hatásaival a fenntarthatósági és taxonómiai elvek alapos vizsgálata mellett. Elfogadott vélemény A tervezők elviekben egyetértenek a felvetett javaslatokkal, melyek részletes kifejtését a szakági koncepcióban (ld. ZIFFA) kell megtenni.
22. Kiss-Polgárdi Tamás (lakossági, partneri vélemény – E-mail) 2022. október 28.	
A Véleményező megjegyzi, hogy nagy öröm számára, hogy a 140. számú vasútvonallal Kecskemét városa is behatóan számol, fejlesztéseit nyomon követi és azokat saját fejlesztési programjába integrálja. Ugyanakkor nagy hiánynak tartja, <i>„a vonal Kecskemét északi részén való helyi közösségi közlekedésben való felhasználását.”</i> Megállapítja, hogy: ❖ <i>„a helyi kombinált bérlet ide nem érvényes, illetve csupán napi 1 pár vonat áll meg az állomáson annak ellenére, hogy a 23-as autóbusszalánál jóval gyorsabb bejutást jelenthetne a városba”</i> Ezért a Véleményező javasolta, hogy a TFT anyagába kerüljön be a kombinált helyi	Tervezői válasz Az 1.1.2. Belső szükségletek és kihívások című fejezetben az <i>„Egyéb javasolt közlekedésfejlesztési beavatkozások”</i> részeként, a tervezők nevesítették az alábbi városi társadalmi szükségleteket: ❖ <i>„Az elővárosi közlekedés feltételeinek komplex javítása (pl. vasúti megállók és peronok rekonstrukciója, közlekedési eszközpark fejlesztés, P+R, B+R rendszerek fejlesztése, egységes tarifapolitika, jegy- és bérletrendszer kialakításában együttműködés a helyi és országos szakmai szervezetekkel, utastájékoztató digitalizációja).”</i> (TfT 42. oldal)

közlekedési bérlet 140-es vasútvonalra való kiterjesztése, illetve a Kecskemét-Cegléd-Szolnok személyvonatok Katonatelepen való megállítása is.	❖ <i>„Katonatelep elővárosi vasúti kapcsolatának fejlesztése, a vasúti közlekedés és a módváltás feltételeinek javítása (TfT 123. oldal)”</i> A jelzett fejlesztési szükségletek végrehajtása azonban túlmutat Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának hatáskörén. A jelzett igények megvalósítása érdekében az önkormányzatnak egyeztetéseket kell folytatnia különböző minisztériumokkal, érdekvédelmi és szakmai szervezetekkel, vállalkozásokkal a cél elérése érdekében.
--	--