

DIPLOMADOLGOZAT

Béres Krisztián

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkerti Intézet

Település-mérnök mesterképzési szak

Kecskemét alsó vasútállomás és környékének újraélesztése

„Régen a vasutat vitték a városhoz, most a várost visszük a vasúthoz”

Belső konzulens: Kotsis István

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Tájépítészeti, Településtervezési és
Díszkerti Intézet

Készítette: Béres Krisztián

Budai Campus

2024

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés.....	5
1.1.	Témaválasztás, Terület lehatárolás	5
2.	Történelmi áttekintés	7
2.1.	Középkor.....	7
2.2.	I. Katonai felmérés (1782-1785).....	8
2.3.	II. Katonai felmérés (1819-1869)	9
2.4.	III. Katonai felmérés (1869-1887)	10
2.5.	IV. Katonai felmérés (1941)	12
2.6.	1950-től napjainkig	13
2.7.	Kecskemét alsó vasútállomás története	14
2.8.	Örökségvédelem	15
3.	Tervi előzmények	16
3.1.	TEN-T (Transz-európai közlekedési hálózat/ Trans- European Transport Network)	16
3.2.	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)	17
3.3.	Országos Területrendezési Terv (OTrT).....	20
3.3.1.	Szerkezeti terv.....	21
3.3.2.	Térségi övezetek	21
3.4.	Bács- Kiskun vármegye Területrendezési Terve	23
3.4.1.	Sajátos övezetek.....	23
3.5.	Településfejlesztési koncepció	25
3.6.	Integrált Településfejlesztési Stratégia	26
3.7.	Településszerkezeti Terv	28
3.8.	Helyi építési Szabályzat- Szabályozási Terv	29
4.	Városépítészeti vizsgálatok	30
4.1.	Közlekedési vizsgálat	30
4.1.1.	Közúti közlekedés.....	30
4.1.2.	Parkolás.....	31
4.1.3.	Vasúti közlekedés	31
4.1.4.	Közösségi közlekedés	32
4.1.5.	Kerékpáros közlekedés	33
4.2.	Zöldfelületek vizsgálata	34
4.2.1.	Táji adottságok, védendő elemek.....	34
4.2.2.	Zöldfelületi rendszer	34

4.3.	Területhasználatok	35
4.4.	Telekvizsgálatok	35
4.4.1.	Közterület- Magánterület vizsgálata, telekstruktúra	35
4.5.	Épületvizsgálatok	36
4.5.1.	Épület funkció és állagvizsgálat	36
4.5.2.	Szintszám vizsgálat	36
4.5.3.	Beépítési sűrűség	37
4.5.4.	Szintterületi mutató	37
4.5.5.	Utcakép karakter vizsgálat	37
4.5.6.	Ingatlanárak	37
5.	Helyzetértékelés, probléma- és értéktérkép, SWOT analízis	38
5.1.	SWOT analízis	38
5.2.	Problématérkép	40
5.3.	Érték térkép	41
6.	Fejlesztési koncepció	42
6.1.	Célkitűzés	42
6.1.1.	Célrendszer	43
6.2.	Szerkezeti koncepció	45
6.3.	Átfogó fejlesztési koncepció	46
6.3.1.	Közlekedési koncepció	47
6.3.2.	Zöldfelületi koncepció	48
7.	Tervi munkarészek	49
7.1.	Környezetalakítás	49
7.1.1.	Bontási javaslat	49
7.1.2.	Térszerkezet	50
7.1.3.	Közlekedési rendszer	52
7.1.4.	Zöldfelületi rendszer	53
7.1.5.	Tervezett beépítés, funkciók	54
8.	Rendezési program	59
8.1.	Településszerkezeti terv módosítása	61
8.2.	Egyszerűsített Építési Szabályzat és Szabályozási terv	63
9.	Összegzés	69
	Irodalomjegyzék	70
	Ábrajegyzék	71
	Mellékletjegyzék	72

1. Bevezetés

1.1. Témaválasztás, Terület lehatárolás

Tanulmányaim szerves részét képezte lakóvárosom, vizsgálata. Egyetemi éveim alatt több kurzus keretében és korábbi szakdolgozatomban is foglalkoztam már a településsel. Ezen vizsgálatok során is számos előnyt nyújtott a város és annak belső igényeinek ismerete.

Kecskemét Magyarország középső részén, a Duna-Tisza közén helyezkedik el. Bács-Kiskun vármegye székhelyeként a régió gazdasági és kulturális központja. A fővárostól, Budapesttől és Szegedtől egyenlő távolságra körülbelül 85 kilométerre található. E földrajzi elhelyezkedése miatt a város kiválóan megközelíthető, mind közúton, mind vasúton. Az országos és európai közlekedési hálózat egyik fő tengelyén, az M5-ös autópálya mentén helyezkedik el, így könnyen megközelíthető belföldről és külföldről is.

E kapcsolatok révén a város gyorsan fejlődött. A 2010-es évek elejétől kezdve a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Korlátolt Felelősségű Társasághoz kapcsolódó ipari fejlesztések révén a város dinamikus fejlődésen megy keresztül. Mindez a lakosság és a várost használók számának növekedését is jelenti. Magyarország nyolcadik legnagyobb lakosságú, közigazgatás szerinti hetedik legnagyobb települése.

Azonban számos új kihívással kell szembe néznie a városnak. Folyamatosan alkalmazkodnia kell a változó körülményekhez, hogy hosszú távon is élhető maradjon.

A klímaváltozásnak leginkább kitett terület a Kárpát-medencében a Duna-Tisza közti homokhátság, így tehát Kecskemét városa is. A globális problémákon túl, számos település szintű nehézséggel is meg kell küzdenie a városnak. A legnagyobb gond a városfejlesztésben a túlzott mértékű egyközpontúság, a beépített területek szétterülése, valamint az ebből adódó, a nagy lélekszámú agglomerációkból a belvárosba irányuló intenzív gépjárműforgalom zaj- és légszennyező hatása.

Ezen problémák enyhítésére a városnak a jelenlegi belterületen belül olyan kompakt városrészeket kell kialakítania, amelyekben a lakófunkció mellett számos alközponti szerepet betöltő funkciók (üzletek, munkahelyek, közösségi terek) is megtalálhatóak, így csökkentve az ingázást és ezzel növelve az életminőséget és a fenntartható fejlődést. Emellett olyan városi terekre van szükség, amelyek reziliensek a klímaváltozással szemben és kellemes életteret adnak a városban élők számára. Továbbá az ingázás okozta negatív hatások csökkentése érdekében nagyobb szerepet kell kapnia a közösségi

közlekedésnek, ezen belül is a kötött pályás közlekedésnek és a lágy közlekedési módoknak.

A diplomamunkám tervezési területétől egy olyan városrészt választottam, ahol ezen fejlesztések jól bemutatathatóak és mind az adott terület, mind a helyi közösség, mind a város egészének érdekeit szolgálják. A kiválasztott terület Kecskemét alsó vasútállomás és környéke. Ez Kecskemét főterétől 1,5 km-re, a Kossuth városrész déli részén található. A projektterület északról a Kossuth körút (5-ös főút, amelyet a helyiek Nagykörútként ismernek), kelet felől a Szegedi út, dél felől a Mindszenti körút és nyugati irányból a Halasi út (541-es főút) határolja, amelyet az 1. ábra mutat. E terület északi része alulhasznosított barnamezős terület, míg déli része elaprózódott nem összefüggő kereskedelmi, szolgáltató, ipari terület.



1. ábra: Tervezési terület elhelyezkedés

Forrás: Saját szerkesztés, OSM

A diploma dolgozat egyik fő célja, hogy Kecskemét alsó vasútállomást bekapcsolja a város életébe. 19. század elején a nagy vasútépítések idején a városokhoz vitték a vasutat, de ma már a városokat kell vinni vasúthoz. Ebben a szellemben készítettem el a diplomamunkát.

2. Történelmi áttekintés

A terület megértéséhez fontos betekintést nyerni a város fejlődéstörténetébe, hiszen a projekterület közel fekszik a város középkori magjához. A történelmi áttekintéssel még jobban érthetővé válik a terület értékei és fontossága.

2.1. Középkor

Kecskemét a magyar alföldi városfejlődés kiemelkedő példájának tekinthető. Kecskemét fejlődése, bár az alföldi települések általános trendjeit követi, mégis számos olyan sajátosságot mutat, amelyek megkülönböztetik a térség többi városától.

A város fejlődését nagymértékben befolyásolta az, hogy fontos kereskedelmi utak találkozásánál helyezkedett el. A település ősi városmagja az északról és nyugatról dél felé irányuló, feltételezhetően már római idők óta használt egyik fő nemzetközi kereskedelmi útvonal Budát Szegeddel összekötő szakasza mentén, illetve a Baja–Halas irányából Kőrös–Cegléd–Jászberény–Gyöngyös felé, valamint a Csongrád irányából Földvár felé tartó kelet–nyugati kereskedelmi utak metszéspontjában fejlődött ki¹. Ez a kedvező földrajzi helyzet tette Kecskemétet a térség központjává és emelte mezővárosi rangra.

A XIV. században egy új típusú település forma, a forrásokban oppidumnak nevezett mezővárosok kezdtek kialakulni a falvak és a szabad királyi városok közötti átmenetet képezve. Ezeknek a településeknek a soraiban találjuk Kecskemétet is. Bár az első írásos említésünk róla 1353-ból származik, és akkor még faluként szerepel, 1368-tól kezdve már következetesen mezővárosként említik a források.

Kecskemét városának kezdeti fejlődése során a település szerkezete nem volt előre megtervezett, hanem a városlakók mindennapi életének és szükségleteinek megfelelően alakult ki. A középkorban kialakult, szabálytalan, halmazszerű utcahálózat és telkek jellemezték a várost. A város növekedése során a társadalmi és gazdasági változásoknak megfelelően a település fokozatosan körkörösén terjeszkedett, egészen a 18. század végéig. Ez a koncentrikus növekedés a korabeli településekre jellemző szerkezeti forma volt².

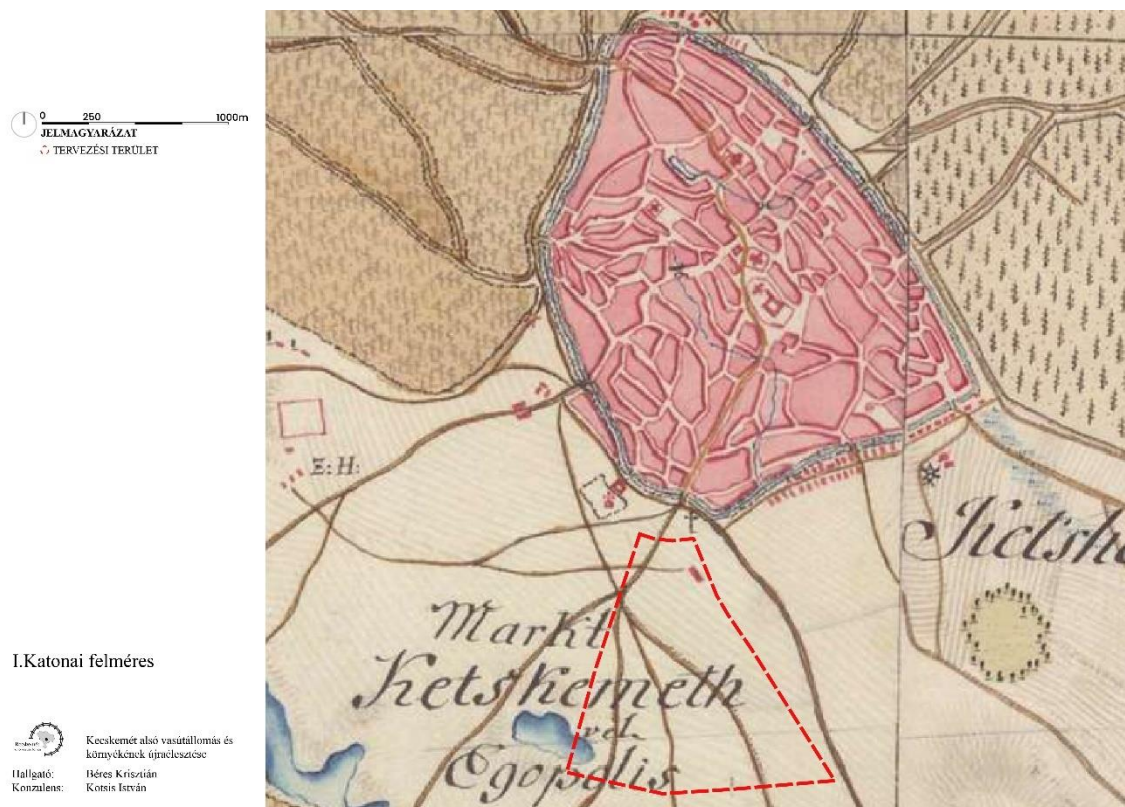
¹ Sárosi E., 2011

² Kecskemét MJV TAK 2017

2.2. I. Katonai felmérés (1782-1785)

Kecskemét településszerkezetének érdekessége, hogy fejlődése során nem a közeli településeken megfigyelhető „kétbaltelkes” kialakítás mutatkozik meg, amely az 2. ábrán látható³. Nagykőrösön és Cegléden a kétbaltelkű kialakításra jellemző módon a belső lakóövezet elkülönült a gazdasági udvartól. Kecskeméten ezt nem láthatjuk, a lakóházaktól nem különültek el a gazdasági funkciók betöltő épületek (kamrák, sütőházak, istállók, sertés- és tyúkólak, műhelyek, kocsiszínek, vermek és pincék).

Ez a későbbiekben gondot jelentett a nagyfokú beépítettség, a lakóházak és gazdasági épületek rendezetlensége és az utcaszerkezet átgondolatlansága okán. Midőn a település népessége tovább gyarapodott, akkor a rendezetlenség tovább nőtt, mert a telkeket még tovább osztották azért, hogy a város lakossága a védőárkon belül maradhasson. A sűrű és átgondolatlan beépítés miatt könnyebben kialakultak a tűzvészek és terjedtek a járványok is⁴.



2. ábra: I. Katonai felmérés

Forrás: Arcanum.hu [https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-](https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=osm%2C147&bbox=2176660.423580147%2C5921548.997242662%2C2205687.385071443%2C5931504.920176807)

[hungary/?layers=osm%2C147&bbox=2176660.423580147%2C5921548.997242662%2C2205687.385071443%2C5931504.920176807](https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=osm%2C147&bbox=2176660.423580147%2C5921548.997242662%2C2205687.385071443%2C5931504.920176807)

³ <https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?layers=osm%2C147&bbox=2176660.423580147%2C5921548.997242662%2C2205687.385071443%2C5931504.920176807>

⁴ Kanalas I., 2016

2.3. II. Katonai felmérés (1819-1869)

A kialakult zsúfolt beépítésnek köszönhetően az 1700-as évektől nagy anyagi károkat okozó tűzvészek pusztítottak Kecskeméten. Ennek következtében szabályozták a leégett területeken a beépítés rendjét és meghatározták az építkezésekhez felhasználható anyagokat. Megalapították a tűzi inspektorok rendszerét, megszabták a 120 négyszögölnyi legkisebb telekméretet, amelyre lakóház építhető. Azok számára, akik az építkezésekhez nem tudnak jobb minőségű alapanyagokat felhasználni a város árkain kívül biztosítottak építési lehetőséget. A városi Magisztrátus a nagy tűzvészek tapasztalatai alapján csökkentette a beépítési sűrűséget. Intézkedések következtében 1794 és 1801 között 296 lakóházat bontatott le. Az ott élőknek a védőárkon kívül jelöltek ki építési telkeket. Ennek köszönhetően új városrészek (Ürgés, Muszáj, Rávagy tér, Máriaváros) alakultak ki, ahol 1798-tól már szabályozott formában építkeztek csökkentve a város zsúfoltságát, rendezetlenségét. Az új városrészek az 3. ábrán láthatóak⁵. Ez a döntés már akkor is sok konfliktust generált, hiszen az akkori külterületeken létesített új építési portákat a város alacsonyan fekvő területein jelölta ki. Ezek pedig a csapadékos évszakokban az utak állapota miatt nehezen megközelíthetőek voltak, a házak falai pedig nedvesedtek, penészesedtek, nagyon egészségtelenek voltak. A külterületi terjeszkedés nem ösztönözte az itt élőket a polgárvárosokra jellemző esztétikai szempontból kíváncsabb zártosabb utca- és városkép kialakítására. Ekkor tájt Pest és Debrecen után az ország harmadik legnépesebb városává vált, a maga 40 000 lakosával és közel 4000 lakóházával. Azonban a korábbi zezugos városkép alig változott⁶.

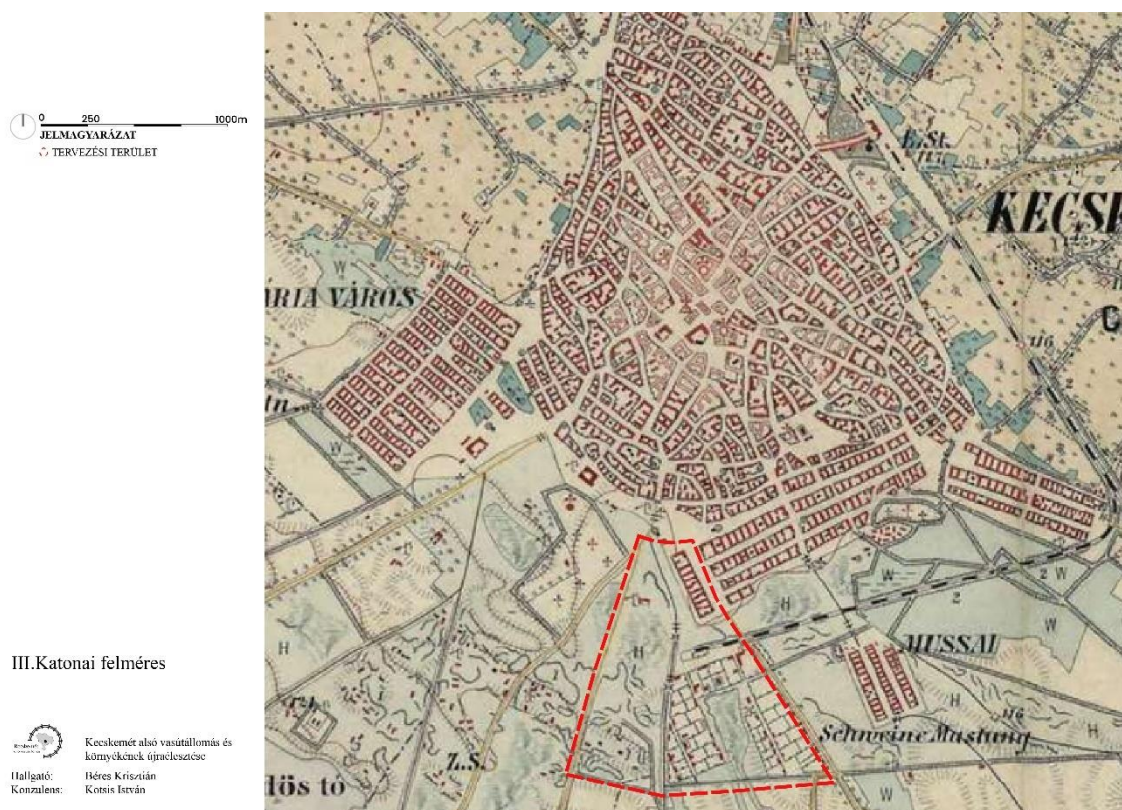
Az új városrészek létrejöttén túl fontos városi közlekedési elem jelent meg a városban, méghozzá a vasút, a Ceglédet Szegeddel összekötő vasútvonal (3. ábra). Cegléd-től Kiskunfélegyházáig tartó szakasza Kecskeméten is áthalad. Az állomás 1853-ban az Osztrák Délkeleti Államvasút beruházásában épült meg.⁷

⁵ <https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/?bbox=2184146.1668096464%2C5924665.149974414%2C2198659.6475552944%2C5929643.1114414865&layers=osm%2C5>

⁶ Kanalas I., 2016

⁷ <https://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=kcke>

századfordulós épületei ma is a városközpont ékességei. A jellegzetes alföldi, mezővárosi félig zárt sorú beépítésű épületek L-alakban, zártan vagy zárt hatású magas kerítéssel és nagy- és kiskapuval az utca felé fordulnak, ahogy ez a 4. ábra mutatja⁹. A hagyományos alföldi beépítésnek köszönhetően, az apró telkek ellenére is sikerült olyan sűrű beépítést kialakítani, amely a mai kor modern, átriumos házaira emlékeztet¹⁰. A vizsgált területen ekkorra már megjelenik a vasút. Eleinte rendező pályaudvar szerepet töltött be, de 1905-től megnyílt a Lajosmizse- Kecskemét vonalszakasz, így elágazó vasútállomássá vált¹¹.



4. ábra: III. Katonai felmérés

Forrás: Arcanum.hu

<https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000/?layers=129&bbox=2185362.3916636235%2C5923736.8114213245%2C2197382.1143614673%2C5928705.218259861>

⁹

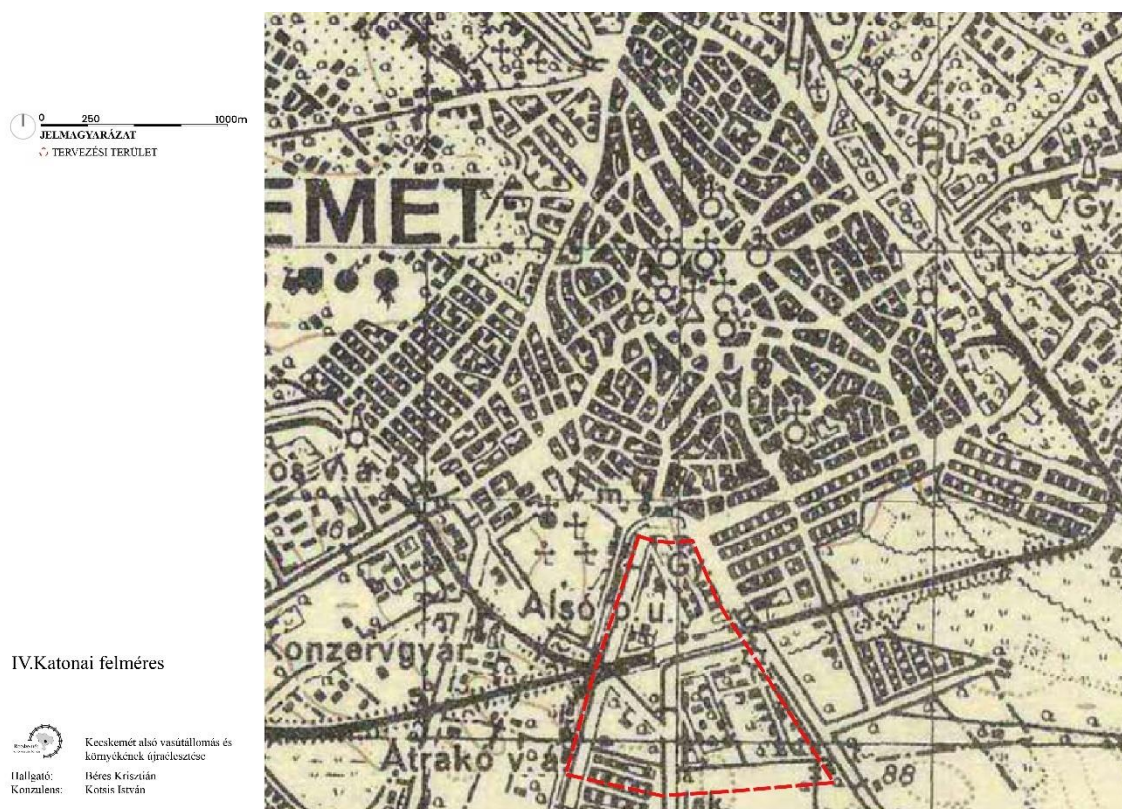
<https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000/?layers=129&bbox=2185362.3916636235%2C5923736.8114213245%2C2197382.1143614673%2C5928705.218259861>

¹⁰ Kecskemét MJV TAK, 2017

¹¹ Varga K., 2019

2.5. IV. Katonai felmérés (1941)

A város virágzásának Kada Elek halála és az első világháború vetett véget. A nagyvárosi arculat a lakóövezetekre nem hatott ki és falusias képet mutattak a város peremén kialakuló új telepek is (pl. Mária-, Budai-, Vacsi- és Szolnokihegy, Alsószéktó, Rendőrfalu). A városközpont átépítése is megtorpant, a kétszintes főtéri házak mögött földszintes házak épültek. A XX. század első négy évtizedében épült ki a Villanegyed, a Máriahegy városrész belső szegélyén. Az utcától előkerttel elválasztott, szabadon álló villák a gazdag növényzettel egyedi, jellegzetes környezetet teremtettek a városban. A két világháború között sem a főtéren, sem a belső lakóterületen nem történt érdemi építkezés¹². A vizsgált területen ekkora már látszanak a vasút közelében megtelepedő ipari vállalatok, valamint a hozzájuk köthető lakosság kitelepülés (5. ábra)¹³.



5. ábra: IV. Katonai felmérés

Forrás: Arcanum.hu

<https://maps.arcanum.com/hu/map/hungary1941/?layers=osm%2C29&bbox=2180757.45391306%2C5921089.685129609%2C2204796.8993087476%2C5931026.4988066815>

¹² Kanalas I., 2016

¹³

<https://maps.arcanum.com/hu/map/hungary1941/?layers=osm%2C29&bbox=2180757.45391306%2C5921089.685129609%2C2204796.8993087476%2C5931026.4988066815>

2.6. 1950-től napjainkig

1950-ben a közigazgatás megújítása folytán Kecskemét az újonnan létrehozott Bács-Kiskun megye székhelye lett. Magyarországon 1951-ben elvégezték a településállomány fejlesztési szempontú kategorizálását, amelyben Kecskemét I. osztályú, országos jelentőségű besorolást kapott. E tervben meghatározták a jövőbeni ipari üzemek helyét és az üzemekhez kapcsolódó lakás- és kommunális fejlesztések területét is. A többi megyeszékhelyhez képest fennálló infrastrukturális és fejlettségi elmaradottság megszüntetése is cél volt. Az erőltetett iparosítás révén a város lakossága folyamatosan nőtt (1949-ben 61 730 fő, 1960-ban 71 226 fő) és az új lakosság alapvető igényeit is biztosítani kellett¹⁴. Városba érkező iparosítás a település keleti és déli részét érintette. Az iparterületek nagysága az 1980-as évekre meghaladta az 1000 ha-t. Az iparosításnak köszönhetően sokan költöztek a városba, így lakáshiány alakult ki, ennek enyhítésére a város új lakótelepeket (Árpádváros, Széchenyiváros, Hunyadváros, Műkertváros stb.), illetve tömbházakat (pl. OTP, vagy régebben „Fehér Ház”, Aranyhomok Szálló, Lordok Háza) építtetett. Ezen beruházások során nem mindig éltek az értékek megőrzésének lehetőségével, így az épített környezet történelmi hagyatékaival és a város arculatának egysége sérült¹⁵.

Több városszerkezeti átalakulás történt ekkor a városban. Az Árpádváros és a városközpont területeken, a Petőfi Sándor és Batthyány utcák között elbontották kisvárosias jellegű beépítést és tízemeletes épületekből álló tömböket építettek fel.

A kormány 1971-ben fogadta el az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepciót, amely központilag országos jelentőségű centrumokat jelölt ki. Kecskemét ekkor felsőfokú központnak sorolták be, mely értelmében közintézmények kiépítését írták elő. Mindez újabb betelepülést idézett elő (1970-ben a város lakosságának száma 84 482 fő, 1980-ban 96 882 fő, míg 1990-ben már 102 516 fő).

Az új intézményeket (Megyeháza, Rendőr-főkapitányság, Művelődési központ, áruházak, bankok stb.) a városközpontba helyezték el, így a történelmileg kialakult főtér nyugati irányba növekedett. Mindezekkel egy időben megindult a város szétterülése, szuburbanizációja és tipikus kertvárosi településrészek épültek ki. A rendszerváltás a városok működésének és fejlődésének mélyreható átalakulását hozta magával, felszínre hozva a korábban rejtett problémákat. Kecskemét esetében ezek elsősorban az infrastrukturális, kulturális és innovációs hiányosságok voltak, amelyek az örökölt

¹⁴ Kanalas I., 2016

¹⁵ Kecskemét MJV TAK 2017

mezővárosias múltból eredtek. A gyors gazdasági és társadalmi változások, valamint a külső környezet állandó változása tovább nehezítette a város helyzetét¹⁶.

2.7. Kecskemét alsó vasútállomás története

A vasútállomás már a harmadik katonai felmérés 1894-es térképein már kiépített rendezőpályaudvarként szerepel. A vasútállomás végponti végére csatlakoztatták be 1895-ben a Fülöpszállás felé vezető vasútvonalat, majd 1905-ben a Lajosmizse-Kecskemét-vasútvonalat, ennek eredményeképpen elágazó vasútállomássá vált. Ekkor teher és személyszállítási szerepet is betöltött az állomás.

Az 1950-es évek után a magyar állam nagyszabású iparfejlesztést hajtott végre az addig falusias környezetben fekvő állomás környezetében. A gyárak kiszolgálásának okán több kusza hálózatu vágányt hoztak létre. Ekkor épült ki a deltavágány, amely lehetővé tette, hogy Szeged (140-es vasútvonal) és Lakitelek (145-ös vasútvonal) irányába is közvetlen kijárása legyen az állomásnak¹⁷. A napi szintű tolatások okán az 5-ös és 54-es utak sorompós átjáróit megszüntették és ma már mindkét főút forgalma felüljárón halad át. Az 541 főúti (Halasi úti) felüljárót 1982-ben adták át. 1987-ben építették meg a Külső Szegedi út vonalában álló vasbeton gyalogos felüljárót¹⁸.

1990 után egyre több környékbeli gyár zárt be, így a vasútállomás jelentősége is nagy mértékben csökkent. 2007-ben a kormány megszüntette a Kecskemét–Fülöpszállás vasútvonalon a személyszállítást, 2009-ben pedig Lajosmizse felé is véget ért a személyszállítás. Így az állomás személyforgalmi szerepe fél évig szünetelt. A Lajosmizsei vonalat 2010-ben a személyforgalom számára újból átadták, azonban a múltbéli jelentőségét az állomás nem nyerte vissza. Ekkorra már az ipari szerepe is csekély szintre csökkent¹⁹.

A 2010-es évek közepére az állomás környezete súlyos társadalmi és infrastrukturális problémákkal küzdött. A gettósodás, az elhanyagolt utcák és épületek negatív hatással voltak az állomás megjelenésére és általános benyomására is.

Napjainkban újra van személyszállítás Lajosmizse irányában. Jelenleg betöltött szerepe a vonalról érkező ingázók szállítása. Azonban a Kecskemét alsó vasútállomás jelenlegi állapota és átkelési lehetőségei, nehézségei okán kevés ember használja az állomást.

¹⁶ Kanalas I., 2016

¹⁷ Molnár Gergely (2015): A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850-1980, Doktori értekezés, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, 40 p.

¹⁸BAON.hu <https://www.baon.hu/helyi-kozelet/2018/03/ket-ev-alatt-keszult-el-halasi-uti-feluljaro-kecskemeten-galeriaval>

¹⁹ vasutallomasok.hu <http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=kcal>

2.8. Örökségvédelem

A terület számos történelmi emlékekkel rendelkezik, amely már szinte a feledés homályába kerültek. Legjelentősebb értéke települési értékvédelem szempontjából fentmaradt utca hálózat, amelyet már a második katonai felmérésen is láthatunk (1819-1869). Ennek kialakulása az 1798-tól a városárkon kívüli szabályozott formában történő építkezésekből adódott. Ez a mezővárosi beépítésforma, utcaszerkezet, telekrendszere, épületei mindenképpen védendőek.

A vasút és a vasútállomás is fontos történelmi emlékünks. Már a harmadik katonai felmérésen megjelenik a vasút és a Magyarország katonai felmérése (1869-1887) során már a vasútállomás épülete is (4. ábra). A vasút felértékelődésével újra virágozhatna ez az egyik ősi városrész.

A területen fekszik a Sertéshizlalók Gőzmalmának az épülete (6. ábra), amely jelenleg helyi védelemre javasolt építészeti érték²⁰. Nemcsak az épület szépsége az érték, hanem a történelmi múltja is, hiszen a vállalkozást 1882-ben alapították és meghatározó szereplője volt a helyi iparnak²¹.



6. ábra: Sertéshizlalók Gőzmalmának egykori épülete
Forrás: Saját fénykép

²⁰ Kecskemét MJV Településrendezési terv szakági térképi javaslat

²¹ https://www.reszvenykovteny.hu/malom_reszvenytarsasagok/index.php

3. Tervi előzmények

Egy terület megismeréséhez a történelmi múlt megértésén túl szükség van a magasabb szintű tervek, koncepciók vizsgálatához. Ezen dokumentumok segítségével érthetjük meg, az adott terület hálózatokban való elhelyezkedését és betöltött szerepét. Továbbá e dokumentumokban lefektetett irányelvek, célkitűzések alapján kell a kiválasztott területet fejleszteni.

3.1. TEN-T (Transz-európai közlekedési hálózat/ Trans- European Transport Network)²²

A TEN-T egy olyan teljes körű infrastruktúra-hálózat, amely Európa különböző pontjait köti össze hatékony és fenntartható közlekedési útvonalakkal. Célja, hogy megkönnyítse az áruk és személyek szabad mozgását az Európai Unión belül, erősítse a gazdasági növekedést és javítsa az életminőséget. Ez az átfogó infrastruktúra-hálózat, amely közúti, vasúti, vízi és légi közlekedést is magában foglal, jelentősen javítja a kontinens összekötöttségét. A hatékonyabb áruszállítás jóvoltából a vállalatok egyszerűbben férhetnek hozzá új piacokhoz, ami serkenti a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést. Környezeti szempontból is előnyös a hálózat fejlesztés, hiszen a modern, energiahatékony közlekedési megoldások csökkentik a károsanyag-kibocsátást. Emellett erősíti a társadalmi kohéziót, ugyanis a jobb közlekedési kapcsolatok könnyebb elérést eredményeznek a különböző régiók lakói között. Tehát a TEN-T hálózat nem csak gazdasági, hanem társadalmi és környezeti szempontból is kiemelten fontos kontinentális közlekedési hálózat.

Magyarországot több TEN-T útvonal érinti, ezért a hálózatban kiemelt szerepet kap országunk. Kecskemét városa is kapcsolódik az útvonalhoz az M5-ös autópálya révén. A Kelet/Kelet-Mediterrán törzshálózati folyósó, amely Brémát, Hamburgot, Rostockot köti össze Athénnal és Burgással valamint a Rajna- Duna folyósó amely a Wels/Linz-et köti összesen Sulina városával. Ezen hálózat meglétének révén Kecskemét könnyebben be tud kapcsolódni a nemzetközi körforgásba is.

²² TENT https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

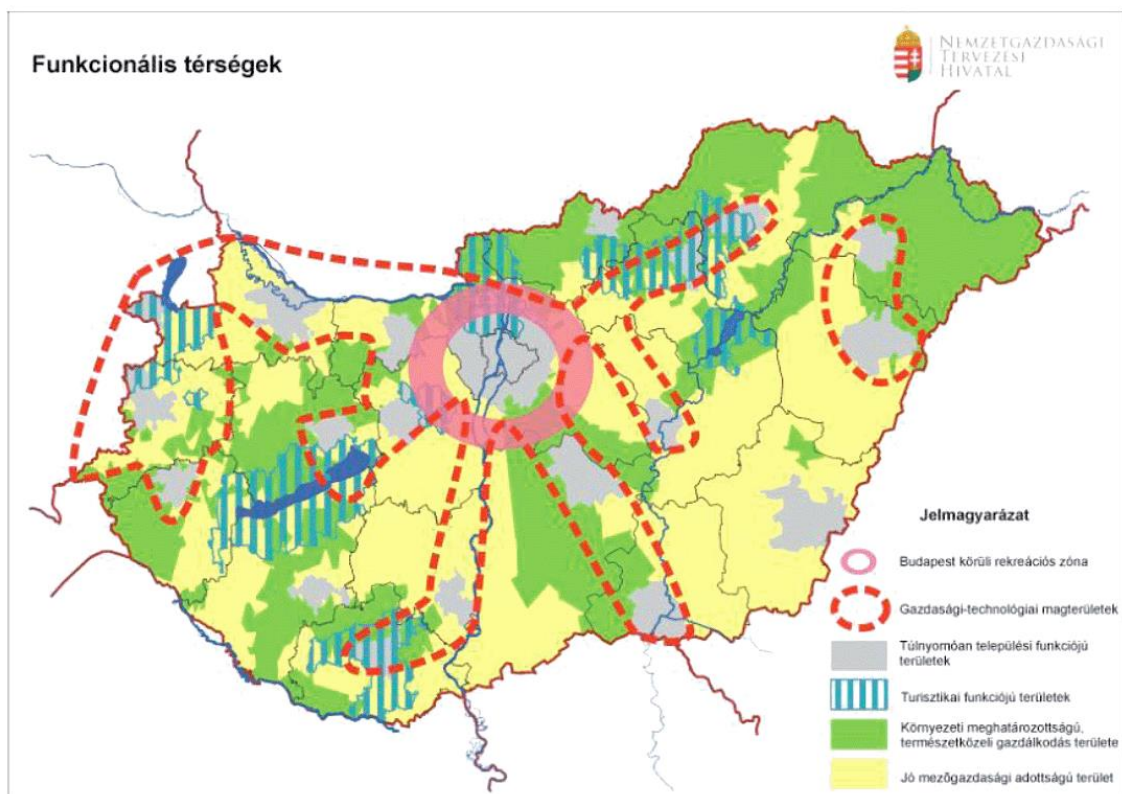
3.2. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció (OFTK)²³

Az OFTK rövidítés az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepcióra utal. Az érvényben lévő OFTK 2030-ig szól és 2014-ben fogadták el. Az országgyűlés három évente összegzést készít az addigi megvalósulásról, ezt tekinthetjük a koncepció felülvizsgálatának is. Ez a koncepció egy olyan hosszú távú stratégiai dokumentum, amely az ország társadalmi, gazdasági, valamint egyes ágazatok és régiók fejlődési igényeire építve fogalmaz meg konkrét célokat, elveket és jövőképet határoz meg. Célja, hogy az ország fejlesztéspolitikája, a területi tervezés és az ebből eredő szabályozás összefüggő, egységes rendszert alkosson, és hozzájáruljon az ország dinamikus fenntartható fejlődéséhez, valamint a területi egyenlőtlenségek visszaszorításához. Ezek eléréséhez különböző stratégiákat, fejlesztéseket alakítanak ki.

Az OFTK előrevetíti a térszerkezeti jövőképünket, amelyben kirajzolódnak funkcionális térségek. Ennek a középpontjában helyezkedik el a főváros és onnan csápszerűen nyúlnak ki a gazdasági-technológiai magterületek. Ezek nagyjából a fővárosból induló autópályák vonalainak képét mutatja, ahogy ez a 7. ábrán látható.

Kecskemét gazdasági-technológiai magterületek egyik ágának kiinduló zónájában fekszik, amely határon átnyúló kapcsolatokat is feltételez. Ez a vonal TEN-T út kapcsolatot feltételezi. Emellett a két funkcionális térség határán is fekszik, hiszen a környezeti meghatározottságú, természetközeli gazdálkodás területe körbe öleli, míg déli irányból a jó mezőgazdasági adottságú területekkel találkozik a város. Tehát funkcionális térségek közötti kapcsolatot is biztosítani kell a városnak.

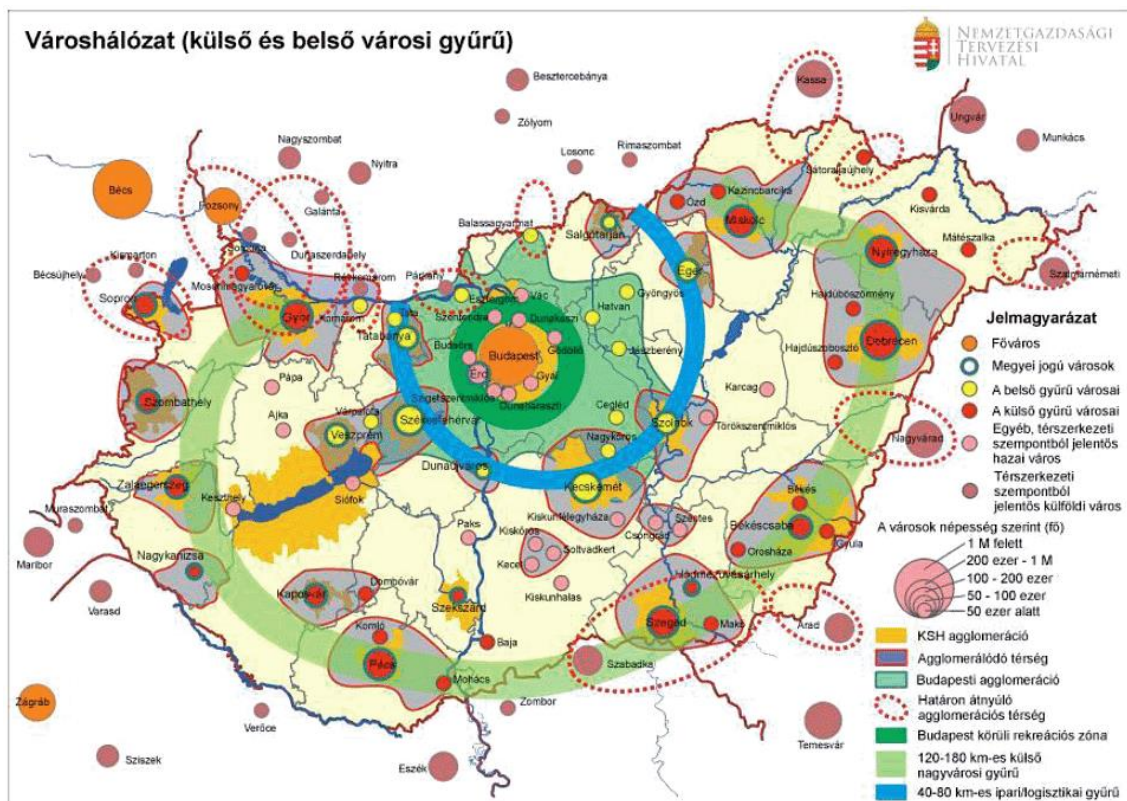
²³ OFTK <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a14h0001.OGY&pagenum=3>



7. ábra: Funkcionális térségek

Forrás: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a14h0001.OGY&pagenum=3>

A koncepció többek között megmutatja a városok helyzetét és szerepét a városhálózatban. Kecskemét szerepe kiemelkedőnek mondható, hiszen több fontos elemben érintett. Az úgynevezett belső gyűrű városai közé tartozik, amely értelmében Budapest és a külső gyűrű városai között helyezkedik el. A fővárost egy 40-80 km ipar/logisztikai gyűrű veszi körül, mely Kecskemét városát is érinti, amely a 8. ábrán látható. Ennek köszönhetően mindenképpen van a városnak egy regionális, vármegyei szerepköre. Emellett a dokumentum megállapítja, hogy Kecskemétnek van egy kiterjedt agglomerációs zónája. A KSH által meghatározott agglomeráció, illetve egy tágabb agglomerálódó térséget is mutat a térkép. Kecskemét agglomerálódó térségébe Nagykőrös és Kiskunfélegyháza is bele esik, előbbi egy 23 ezer fős, míg utóbbi egy 28 ezer fős város. Ez is mutatja, hogy a város vonzása kiterjedt és erős. Azonban a várost érinti a budapesti agglomeráció is, mely értelmében Budapestnek is erős hatása van a városra.



8. ábra: Városhálózat (külső és belső város gyűrű)

Forrás: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a14h0001.OGY&pagenum=3>

A koncepció foglalkozik a stratégiai kapcsolatok szerkezetével is. A 1 melléklet ábráján megfigyelhető, hogy a fő kapcsolati irányok a belső gyűrű városai között alakultak ki, illetve a külső gyűrű városai között erősíteni szükséges. Emellett a külső gyűrű városainak a határon átnyúló nemzetközi kapcsolatok erősítése lenne a cél.

Kecskemét a belső gyűrű városaival erősítendő közlekedési kapcsolatokban jelölt, keletről Szolnok, nyugatról Dunaújváros felől (1. melléklet). Ez a kelet nyugat irányú közlekedési kapcsolat kulcsfontosságú mind nemzetközi, mind hazai szempontból.

A közlekedés és nemzetközi térszerkezetben is hasonló a város térségi helyzete. Észak déli irányban már a meglévő M5-ös autópálya szolgálja ki, míg nyugatról keleti irányba egyelőre hiányoznak a hazai decentralizációt szolgáló hazai és európai tengelyek, kapcsolatok.

A közlekedési hálózatok térszerkezete alapján is kulcsterületen fekszik a város. Két térszerkezeti vonal is érinti, amelyből az egyik már létezik a másik egy tervezett, ami egy elágazódást is mutat. Emellett egy tervezett nagysebességű vasútvonal is halad el a város mellett. Ezeken túl még a található egy katonai repülőtér is a városban.

OFTK foglalkozik a klímaváltozással is és kiemeli a súlyosan érintett területeket. Kecskemét az aszály és hőhullámok szempontjából legsérülékenyebb térségek közé

tartozik. Továbbá a város keleti széle érintkezik az árvíz szempontjából legsérülékenyebb térségekkel is (2. melléklet). A városnak ezekre a változásokra is reagálnia kell már most és a jövőben is foglalkozni kell a problémákkal.

A fenntartható vízgazdálkodás szempontjából is kiemelten sérülékeny a város területe. A kitermelésnél lassabb utánpótlású természetes vizekkel, valamint a kitermelésnél lassabb utánpótlású talaj, - réteg, - és karsztos vizekkel érintett a város. Ezekre a veszélyekre is fel kell készülnie a településnek.

A koncepció megmutatja még, hogy külsőleg alkalmazandó gyógyvíz található a városban, amely turisztikai célból is hasznosítható. Egy település számára, ez egy vonzó attrakció is lehet.

Összességében elmondható, hogy Kecskemét városa közlekedés szempontjából értékes és fontos helyen fekszik. Több fontos útvonal és térszerkezeti vonal érinti, amely nem csak hazai, de a nemzetközi kereskedelemben tud használni. Azonban a klímaváltozás okozta veszélyekre fel kell készülnie és reagálnia kell, hogy továbbra is élhető és fenntartható település lehessen.

3.3. Országos Területrendezési Terv (OTrT)²⁴

Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) egy olyan, hosszú távú, országos szintű tervezési dokumentum, amely meghatározza az ország területének hosszú távú fejlesztésének irányát. Az OTrT célja, hogy összhangba hozza a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontokat a területfejlesztésben, és biztosítsa a fenntartható fejlődést. Az OTrT egy dinamikus dokumentum, amelyet rendszeresen felül kell vizsgálni és modernizálni, hogy megfeleljen a változó társadalmi, gazdasági és környezeti körülményeknek. OTrT fő tartalma átfogó elemzés, célok és elvek, stratégiai irányok, térképi mellékletek és mutatók. A térképi melléklet több térképet tartalmaz, ezek közül azokat emelném ki, amelyek érintik Kecskemét városát.

Ez a dokumentum tartalmazza az ország szerkezeti tervét, magába foglal minden fontos vonalas elemet. Kecskemétet számos meglévő és tervezett vonalas elem érinti és halad át rajta.

²⁴ OTrT <https://www.oeny.hu/oeny/4tr/#/tudastar/interaktiv-terkep>

3.3.1. Szerkezeti terv

A települési térséget, főként mezőgazdasági térségek veszik körül, néhány helyen, rövid szakaszon érinti kisméretű erdőgazdálkodási térségek.

Közlekedési hálózatok és egyedi építmények közül a várost érinti a meglévő gyorsforgalmi úthálózat, azaz az M5-ös autópálya. Továbbá északon is van egy tervezett keresztirányú gyorsforgalmi út. Számos főút is érinti a várost 5, 445, 52, 54, 541, 44, 441, amelyek már meglévő utak, így az országos terv szerint teljes a főúthálózat. A város tözsomszédtségába halad el egy tervezett nagysebességű vasútvonal, amely nem érinti a jelenlegi vasútvonalakat. A várost több meglévő vasútvonal érinti, ezek a 140, 142, 145-es vonalak.

A városon északkeleti irányból délnyugati irányba húzódik egy tervezett országos kerékpárútvonal. A város keleti oldalán található egy közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre fejleszthető repülőtér.

Az energetikai hálózatok és egyedi építmények közül kapcsolódik a városhoz egy tervezett 400 kV-os átviteli hálózati távvezeték, amely a várost délről nyugati irányba fogja megkerülni. A település keleti oldalán halad el egy meglévő földgázszállító vezeték, de délről a tekintve a város nyugati oldalán tervezik lefektetni az új vezetékét. Városba északkeletről érkezik egy termékvezeték.

3.3.2. Térségi övezetek

Az OTrt határoz meg térségi övezeteket az egész ország területére. Az 1. táblázatban látható, hogy melyik övezet érinti a várost.

1.Táblázat: Országos térségi övezetek

Térségi övezet	Érintett	Nem érintett
Ökológiai hálózat magterülete	X	
Ökológiai hálózat folyosójának övezete	X	
Ökológiai hálózat puffterületének övezete	X	
Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete		X
Erdők övezete	X	

Világörökségi és világörökségi várományos terület által érintett települések övezete	X	
Honvédelmi és katonai célú terület övezete	X	
Jó termőhelyi adottságú szántók övezete	X	
Erdőtelepítésre javasolt terület övezete	X	
Tájképvédelmi terület övezete	X	
Vízminőségvédelmi terület övezete	X	
Nagyvízi meder övezete		X
VTT- tározók övezete		X

Forrás: E-tér Interaktív térkép <https://www.oeny.hu/oeny/4tr/#/tudastar/interaktiv-terkep>

A várost érintő övezeteket tovább vizsgáltam, hogy a város melyik részéhez kapcsolódik. A honvédelmi és katonai célú terület övezete és a világörökségi és világörökségi várományos terület által érintett települések övezete a város teljes területét érinti. A vízminőségvédelmi terület övezete a település nagy részét érinti, de belterületének szinte egészét. Több olyan övezet van, amelyek érintik a település területét azonban a város belterületét elkerülik. Ilyen az ökológiai hálózat magterületének övezete, jó termőhely, erdőtelepítésre javasolt terület övezete, tájképvédelmi terület övezete. Három olyan országos övezet van, amely érinti a város belterületét is, az ökológiai hálózat ökológia folyosójának övezete, ökológiai hálózat puffterületének övezete, erdők övezete. Ezen területek komoly szerepet játszanak a város zöldhálózati rendszerében.

3.4. Bács- Kiskun vármegye Területrendezési Terve

A vármegyei területrendezési terv már pontosabban és részletesebben mutatja be az országos területrendezési terv vonatkozó részét. E fejezetben csak az országos tervnél részletesebb elemeket mutatok be.

Több térségi kerékpárútvonal halad át a városon, csápszerűen nyúlnak ki a belvárosból.

Kecskemétet meglévő térségi logisztikai központként tünteti fel a dokumentum. Ez is mutatja a város szerepét a vármegyében.

Energetikai hálózatok és egyedi építmények közül a várost délnyugatról öleli körbe egy átviteli befolyásoló 132 kV-os átviteli hálózati távvezeték. E vezeték érinti a vizsgált területet, mint meglévő mind tervezett vonal. Több oldalról is érik a várost földgázelosztó vezetékek, a település keleti oldalán halad el egy meglévő kőolajszállító vezeték.

Vízi létesítmények kapcsán több térségi csatorna is érinti a várost. Ezekből egy halad át a városon és a tervezési területen is. A többi a várost északról és délről is határolja.

Kecskemét rendelkezik térségi hulladék kezelő létesítménnyel is.

3.4.1. Sajátos övezetek

A vármegyei terv is rendelkezik sajátos övezetekről. Az alábbi táblázat mutatja be, hogy melyikben érintett a város.

2.Táblázat: Vármegyei térségi övezetek

Bács- Kiskun vármegye sajátos övei	Érintett	Nem érintett
A városkörnyéki településeggyüttes övezete	X	
Különleges eszközökkel fejlesztendő területek övezete		X
Gépjárműgyártási beszállító terület övezete	X	
Híd gazdaságfejlesztési körzet övezete		X
Az együtt élő négy város térségének övezete		X

Kötött pályás gazdasági terület övezete	X	
Az általános turisztikai fejlesztés övezete	X	
A pusztai turizmusfejlesztés övezete		X
A pincefalvak övezete		X
A gyógyhelyek és fürdők övezete	X	
A Dunamenti térség övezete		X
A natúrpark terület övezete		X
Napelempark elhelyezésére szolgáló különleges terület	X	
A geotermikus energia hasznosítását szolgáló övezet	X	
Klímaváltozással fokozottan érintett térség övezete	X	

Forrás: E-tér Interaktív térkép <https://www.oeny.hu/oeny/4tr/#/tudastar/interaktiv-terkep>

3.5. Településfejlesztési koncepció²⁵

Kecskemét Településfejlesztési koncepciója a 2021-2030-as időszakra jelöli ki a város fejlődési irányait. A dokumentumból kiderül, hogy Kecskemét milyen jövőképet szeretne magának.

A város jövőképe:

„Kecskemét egy olyan élhető, klímatudatos és innovatív településsé kíván válni, amely széleskörű minőségi szolgáltatásokat nyújt szűkebb és tágabb környezetének, továbbá szem előtt tartja a fenntarthatóság követelményét gazdasági, társadalmi és környezeti fejlesztései során.”.

E jövőkép elérése érdekében átfogó célt határozott meg a város, amely „Társadalmi és gazdasági téren kiegyensúlyozottan fejlődő, intelligens, **FENNTARTHATÓ** és **REZILIENS** várossá válás”.

Az átfogó cél teljesítése érdekében négy stratégiai célt fogalmazott meg a város.

- Élhető város
- Szolgáltató város
- Klímatudatos város
- Versenyképes város

Minden stratégiai cél további négy tematikus célt foglal magába, valamint horizontális célmeghatározásként jelenik meg az

- esélyegyenlőség és az egyenlő hozzáférés
- közszolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés biztosítása
- egészséges, élhető, klímabarát és fenntartható környezet
- értékalapú és értékörző, intelligens fejlődést feltételeinek megteremtése

Ezen fejlesztési célok a város egészére kiterjednek, azonban a területegységek között más módon kerülnek alkalmazásra, hogy a helyi problémákra a legmegfelelőbb megoldást alkalmazzák. Ennek érdekében Kecskemét 10 városrészre lett bontva. Ezek közül IV. Mezeiváros és környezetébe tartozik a diplomadolgozatom tervezési területe.

A településfejlesztési koncepció ad egy általános képet a terület jelenlegi állapotáról és múltjáról. Megfogalmazza, hogy a diplomaterület környékét már érintette városrehabilitáció, azonban ez csak részben tudta megoldani az ottani társadalmi

²⁵ Kecskemét MJV TFK 2023

gondokat. Továbbá javasolja a fókuszterületen található Kecskemét alsó vasútállomás revitalizációját is és a 152-es Kecskemét- Fülöpszállás vasútvonal elővárosi és helyi közlekedésbe való bekapcsolását.

Városrészi célként fogalmazza meg a városrész rehabilitációját és a vasútállomás revitalizációját is.

3.6. Integrált Településfejlesztési Stratégia²⁶

Kecskemét Integrált Településfejlesztési Stratégiája ugyancsak célokat fogalmaz meg a város egészére. Ezek a célok összhangban vannak Település Fejlesztési Koncepcióval. Az ott megfogalmazott stratégiai célokat e dokumentum tovább bontja.

A tervezési területre releváns tematikus célok:

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

- A munkavállalást, a társadalmi befogadást, a szegénység elleni küzdelmet, az egészségmegőrzést, a családok támogatását, a helyi kötődést elősegítő, a gyermek- és fiatalkort, valamint az aktív idősödést támogató szolgáltatások és infrastruktúrák fejlesztése, a közszolgáltatások erősítése
- A kulturális és társadalmi sokszínűsége nyitott, befogadó, értékeire és hagyományaira büszke, azt ápoló és folyamatosan fejlesztő, művészetileg pezsgő légkörű, élhető, kreatív, „tanuló” város kialakítása
- A városképet és a lakókörnyezetet folyamatosan megújító, az épített környezet értékeire figyelő, idegenforgalmilag vonzó, turisztikai és szabadidős szolgáltatásaiban, létesítményeiben és programkínálatában fejlődő település képének erősítése
- Az éghajlatváltozás kihívásaihoz történő alkalmazkodás erősítése, környezet-, erőforrás- és energiatudatos gondolkodás terjesztése, a környezetbarát eszközök, technológiák, s megújuló energiaforrások széleskörű alkalmazása, a zöldfelület- és vízgazdálkodásban példamutató megoldások városi és térségi szintű terjesztése

²⁶ Kecskemét MJV ITS 2017

A dokumentum a várost városrészekre bontja és tovább ad fejlesztési irányokat. A tervezési területet ketté bontja. Északi része a Történelmi városterület része a déli a Déli gazdasági öv része.

A dokumentum határoz meg projekteket is, amelyekből az alábbiak vonatkoznak a tervezési területemre:

- Parkolóház és mélyparkoló építési program (parkolóház építése a Nagykörút mentén és pilot projekt keretében a Széchenyivárosban; Felszín alatti parkolók kialakítása a Kiskörút mentén [Széchenyi tér, a volt Domus parkoló területe, Deák tér] és a Nyugati Városkapu AT területén).
- A térségi elérhetőség javítása, az elővárosi közlekedés infrastrukturális fejlesztése (a 140-es, a 142-es, a 146-os és a 152-es vasúti vonalak fejlesztése, új vasúti megállók létesítése; Az 52. sz. főút fejlesztése Kecskemét és Solt között; A 441. sz. főút fejlesztése a 445. sz. és az M8 autópálya között; Az 5. sz. főút Kecskemét - Kiskunfélegyháza közötti szakasz felújítása, a hiányzó kerékpárúti szakasszal együtt; A 44. sz. főút melletti kerékpárút építése Nyárlőrincig, a Kecskemétet Lajosmizsével összekötő, az 5. számú főút mentén vezető kerékpárút hiányzó szakaszának megépítése).
- Környezetbarát közösségi közlekedési járművek beszerzése.
- A közösségi közlekedés fejlesztése, új buszhálózati struktúra és dinamikus buszsávok kialakítása, új buszmegállók, buszvégállomások és busztelephely létrehozása.
- Kerékpáros övezetek, kerékpárforgalmi létesítmények komplex fejlesztése, a kerékpáros közlekedés feltételeinek és biztonságának javítása Kecskeméten.
- A térségi energiapotenciál javítása, megújuló energiaforrások felhasználásával *(pl. biomassza és biogáz előállítás, illetve hasznosítás, napelemparkok telepítése)*.
- Kecskemét szegregált területeinek integrált szociális jellegű városrehabilitációja
- Gyalogos- és kerékpárosbarát Belváros programja.
- Parkosítási és fásítási programok *(közparkok, parkerdők, utcáfásítás, véderdők)*, városökológiai kutatások elindítása, eredményeinek alkalmazása a városfejlesztésben.
- Városrészi alközpontok fejlesztése.

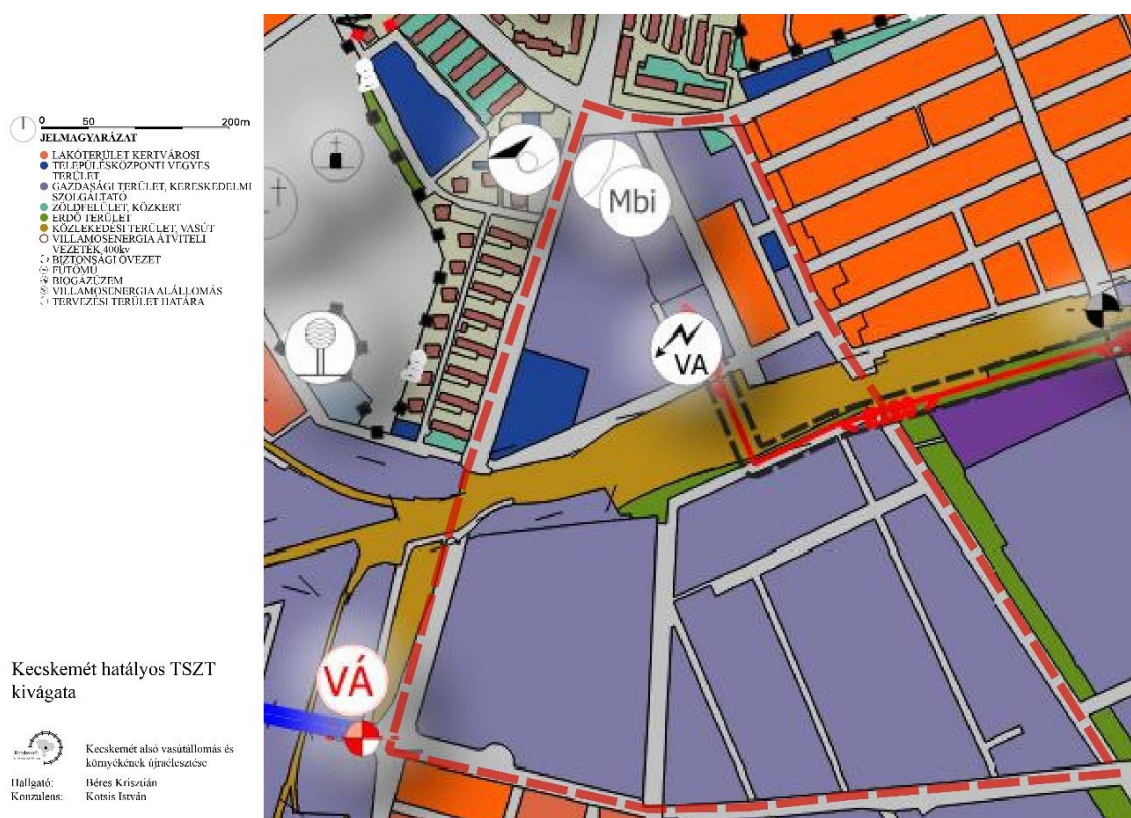
3.7. Településszerkezeti Terv²⁷

Kecskemét településszerkezeti terve egy olyan dokumentum, amely átfogó képet nyújt a városról. Meghatározza, hogy az egyes területeket milyen célra lehet használni, védelemmel és korlátozásokkal érintett elemek és a meghatározó nyomvonalas elemeket, objektumokat ad meg.

A tervezési terület túlnyomó többsége Gksz kereskedelmi, szolgáltató övezetbe van besorolva. A vasúton túli minden terület Gksz besorolású, azonban a valóságban találhatóak ott lakó funkciójú tömbök is (9. ábra).

A vasút városközpont eső felén találhatunk egy településközponti vegyes területet, amely a régi kádglyár területe. A terület keleti oldalán is van egy kisebb méretű településközponti vegyes terület, amelyben néhány autóalkatrészt értékesítő üzlet található. E terület szomszédságában találhatunk egy kisebb kertvárosi lakóövezetet. A terület északnyugati csücskében egy közkert besorolású kis park.

A terület északi részén található egy fűtőmű, míg a vasút szomszédságában egy villamosenergia alállomás. Ehhez az alállomáshoz fut be egy 120kv távvezeték a védőtávolságával (9. ábra).



9. ábra: Kecskemét hatályos Tszt kivágata

Forrás: Kecskemét MJV https://kecskemett.hu/uploaded_files/files/Szerkezeti_terv.jpeg

²⁷ Kecskemét MJV Településszerkezeti Terve

3.8. Helyi építési Szabályzat- Szabályozási Terv

A város jelenleg hatályos építési szabályzata a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelete Kecskemét Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzata.

A szabályzat 1. mellékletének 39., 40. szelvénye tartalmazza a diploma terület szabályozás lapjait.

A vizsgált terület építési övezetei az alábbiak:

3.Táblázat: Tervezési terület építési övezetei

Övezet jele	Legkisebb telekméret	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Max. épületmagasság
Gksz-0069	Kialakult	Kialakult	60%	7,5m
Gksz-0149	Kialakult	Szabadon álló	40%	7,5m
Gksz-0169	Kialakult	Szabadon álló	60%	7,5m
Lk-0231	Kialakult	Oldalhatáron álló	30%	4,5m
Vt-0000	Kialakult	Kialakult	Kialakult	Kialakult
Vt-0177	Kialakult	Szabadon álló	70%	12,5m
Zkk				

A vizsgált terület túlnyomó többsége Gszk-0169-es besorolású, amely 60%-os maximális beépíthetőséget és a 7,5 m épületmagasságot enged meg.

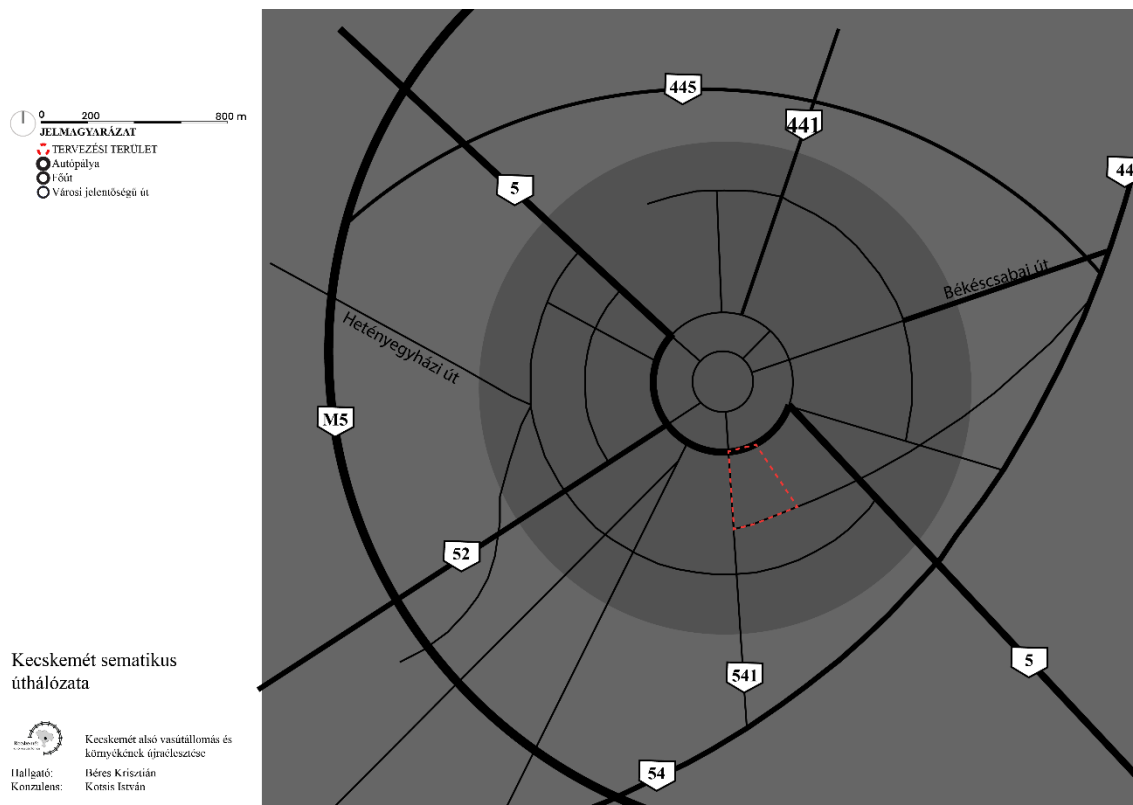
A szabályozás nem mutat semmilyen változtatást a területre. Néhány lakótömböt leszámítva a szabályozás a jelenlegi állapotokat rögzíti.

4. Városépítészeti vizsgálatok

4.1. Közlekedési vizsgálat

4.1.1. Közúti közlekedés

A vizsgált terület közúti közlekedése kifejezetten jónak tekinthető. Északról az 5-ös főút, nyugatról az 541-es főút és délről a Mindszenti körút határolja (10. ábra). Az 5-ös főút ezen szakasza a városban úgynevezett nagykörútként funkcionál, amely a városban az egyik legjelentősebb forgalmat bonyolítja le. Az 5-ös főút és az 541-es főút kereszteződése egy forgalmas kereszteződés, amelynek a folytatásában található a városközpontba vezető Batthyány utca. Ennek következtében a terület könnyen elérhető a város központjából, de más településekről is a főúti közvetlen kapcsolatai révén.



10. ábra: Kecskemét sematikus úthálózata

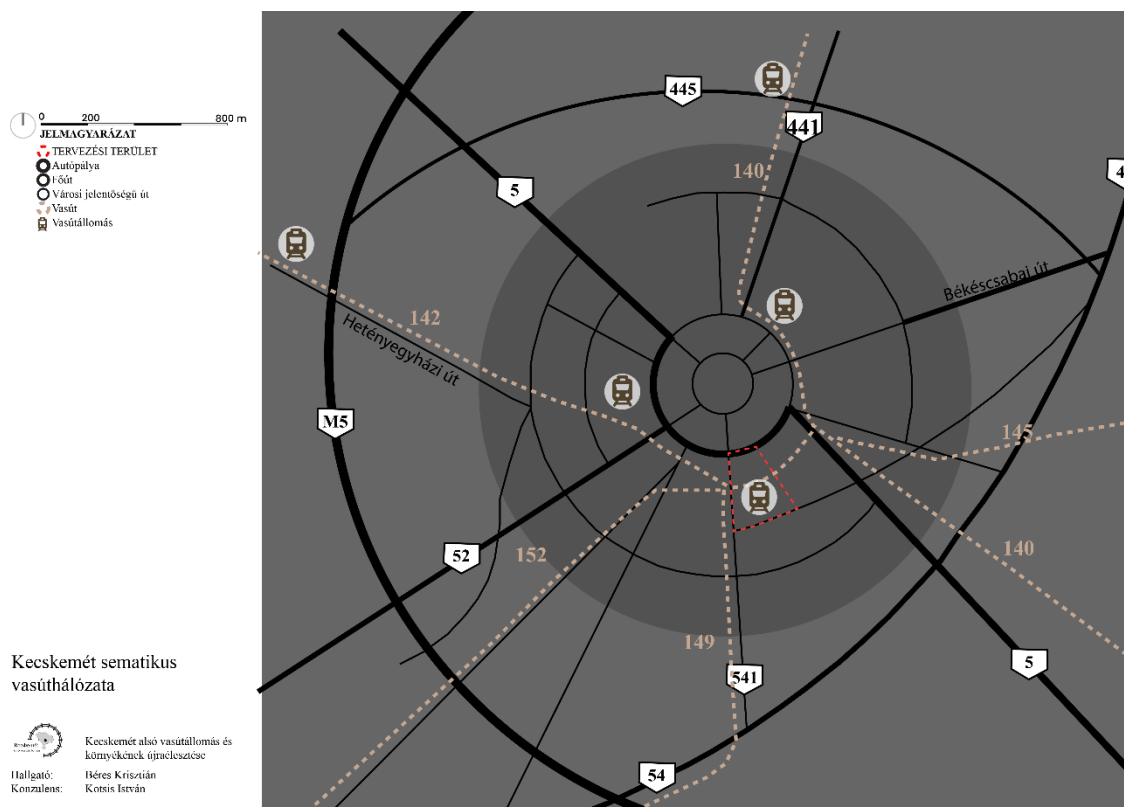
Forrás: Saját szerkesztés

4.1.2. Parkolás

Az 5-ös főúttól északra, illetve a Rávagy téren a parkolás fizetős. Ezen részeken többségében az utcán történik a parkolás. A fókuszterületen a parkolás ingyenes. Itt is a parkolás többségében az utcán történik. A területen található egy Mömax áruház, amelynek nagyméretű parkolója van, azonban ez magán parkoló, így a köz számára csak időszakosan használható²⁸.

4.1.3. Vasúti közlekedés

A várost több vasúti vonal is érinti (140, 142, 145, 149, 152). Ezek a vonalak közül a 140-es vonal a Budapest- Szeged a fővonal. Jelenleg a 140, 145, 142-es vonalak üzemelnek. Ezen vonalak közül mindegyik érinti Kecskemét vasútállomást. Ezt a 11. ábrán láthatjuk. A vizsgált területen található Kecskemét alsó vasútállomás, amelyen több vasútvonal halad át a 142, 149, 152-es. Ezekből mára már csak a 142-es vonal működik, amely Lajosmizsére szállítja az utasokat. E vasútvonal újkori virágzását éli, hiszen számos ingázót szállít Kecskemétre. Összességében elmondható, hogy a terület megközelíthető vasúttal is²⁹.



11. ábra: Kecskemét sematikus vasúthálózata

Forrás: Saját szerkesztés

²⁸ Kecskeméti városrendészet <https://kecskemetivarosrendeszet.hu/parkolas/>

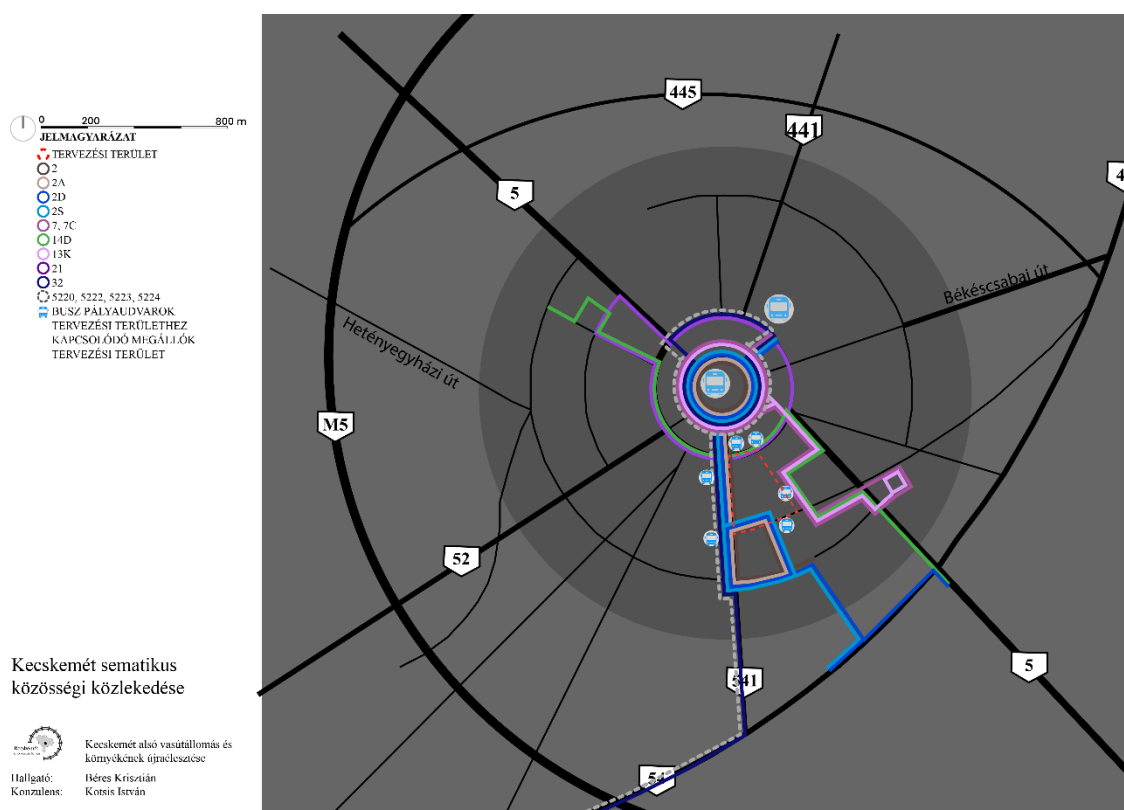
²⁹ MÁV Start elvira [https://elvira.mav-](https://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/x/af?i=908&d=24.11.01&mind=1&language=1&ed=67236FDA)

[start.hu/elvira.dll/x/af?i=908&d=24.11.01&mind=1&language=1&ed=67236FDA](https://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/x/af?i=908&d=24.11.01&mind=1&language=1&ed=67236FDA)

4.1.4. Közösségi közlekedés

Kecskemét városában a közösségi közlekedés az autóbuszos közlekedést jelenti, hiszen a tömegközlekedés ezen formája érhető el. A városnak saját közösségi közlekedési vállalata van, a KEKO. Ennek köszönhetően sajátosan tudja megszabni menetrendet és a megállókat. A saját tulajdon okán, gyorsan is tudnak reagálni a helyi viszonyokra, változásokra.

A vizsgált területen négy buszmegálló található, azonban ezek a terület határán. Emellett további két buszmegálló található közvetlen a terület szomszédságában. Város buszain kívül még négy távolsági busz is megáll (5220, 5222, 5223, 5224). A fókusz területen megálló buszokkal el lehet jutni a belvárosba, a Noszlopy pályaudvarra, a Széchenyivárosba és a Mercedes- Benz gyárhoz. A városban ezek a legtöbb forgalmat lebonyolító helyek³⁰ (12. ábra).



12. ábra: Kecskemét sematikus közösségi közlekedése

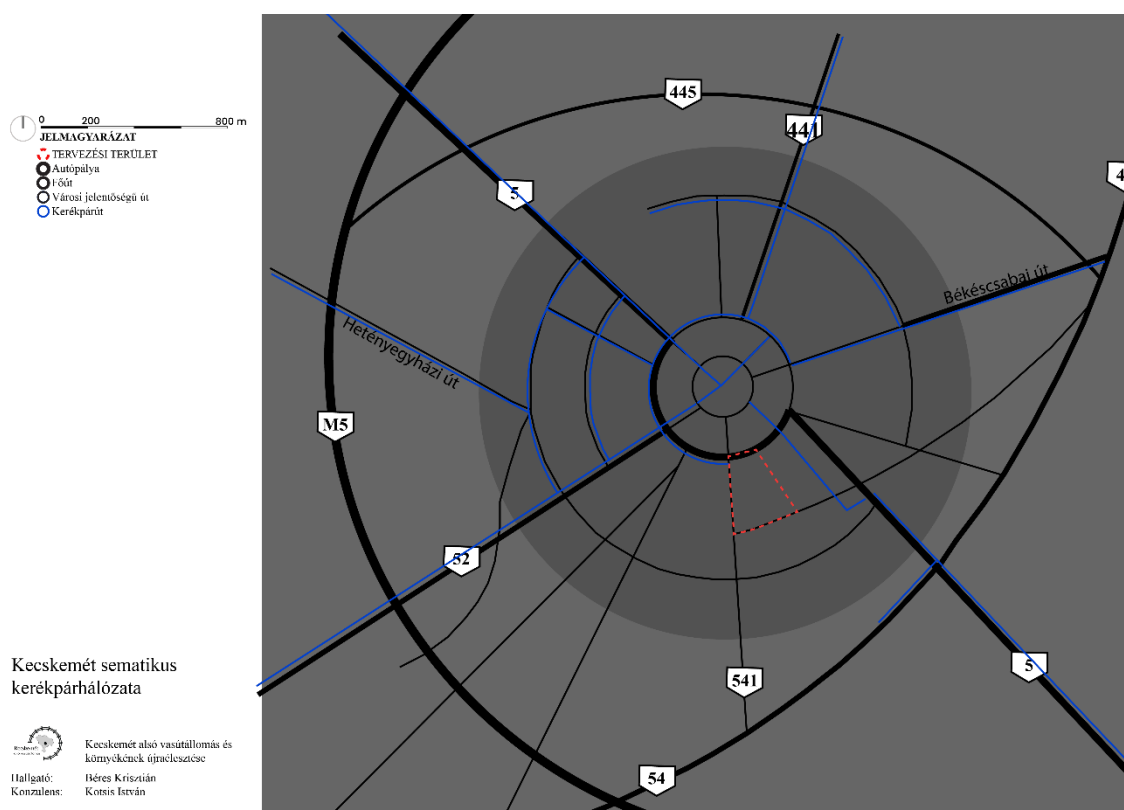
Forrás: Saját szerkesztése

³⁰ Keko 2024 <https://keko.hu/map>

4.1.5. Kerékpáros közlekedés

Az elmúlt évtizedekben nagyon sokat fejlődött Kecskemét város kerékpárhálózata (13. ábra). A város elsők között tette gyalogossá a központját, így hamar lehetőség nyílt a biztonságos kerékpározáshoz. Azonban a kerékpárutak jelenléte lassan jelent meg a városban. Mára már kiépült néhány főút mentén a kerékpárút/ kerékpársáv, azonban város adottságaihoz képest kevesen kerékpároznak. Az egyik legnagyobb siker, hogy mára már a Mercedes- Benz gyár is elérhető kerékpárral. Azonban a vizsgált terület kerékpárúton sajnos nem megközelíthető.

Összességében elmondható, hogy jó közlekedési adottságokkal rendelkezik a fókuszterület, hiszen több közösségi közlekedési eszköz is érinti (busz és vasút). Sajnos jelenleg a kerékpárhálózatba még nincs bekapcsolva. Azonban ez a terület egy remek alapot biztosít egy fenntartható városfejlesztés számára.



13. ábra: Kecskemét sematikus kerékpárhálózata

Forrás: Saját szerkesztés

4.2. Zöldfelületek vizsgálata

4.2.1. Táji adottságok, védendő elemek

A vizsgált terület az ipari múltjának és jelenének köszönhetően nem rendelkezik védendő táji adottságokkal, azonban környezetében több, a várost meghatározó ilyen elem található. A legfontosabb a Kecskeméti Szentháromság temető nagy kiterjedésű zöld területe, amely nem csak a városban betöltött zöldhálózati szerepe miatt fontos, hanem történeti jelentősége is van. Emellett fontos még megjegyezni a Csukás-ér jelenlétét is, amely a terület határában a föld alatt fut (3. melléklet). E két elem közül csak a Kecskemét Szentháromság temető van védettség alatt. A klímaváltozás és a kevés városi vízfelület okán a Csukás-ér védettségét is javasolnám ³¹.

4.2.2. Zöldfelületi rendszer

Kecskemét belterületén zöldfelületek elszórtan, szigetszerűen jelennek meg. Ezeket a zöldfelületeket maximum egy-egy fasor köti össze. Többségében a burkolt felületek jelennek meg a városban. Azonban a város rendelkezik egy nagyobb zöldfelületi hálózattal az úgynevezett zöldékkal. Ez a zöldék északnyugatról délkeletfelé húzódik a város déli részén, érintve a nagyobb zöldfelületeket, mint a Kecskeméti Arborétumot, Benkó Zoltán szabadidőközpontot, a Milliomodik hektár emlékerdőt, Kecskemét Szentháromság temetőt és a Bácsvíz területeit. Ezen területek nagyon fontosak a város életében, hiszen itt találhatóak meg azok a háromszintű növénytakarók, amelyek biztosítják a város tiszta levegőjét és jó klímáját. Emellett fontos kiemelni, hogy itt találhatóak a nagyobb kiterjedésű vízfelületek is, amelyek még értékesebbé váltak a klímaváltozás miatt kialakult szárazság következtében. A Kecskeméti Arborétum és a Benkó Zoltán szabadidőközpont fontos rekreációs helyei a városnak, amelyek alulhasznosítottak, így fejlesztésre várnak (3. melléklet).

A vizsgált terület ezt a zöld éket kívánja összekötni, amely jelenleg nem valósul meg. Valós zöldfelület nem jelenik meg a területen, inkább csak elhanyagolt kihasználatlan zöld gyepről beszélhetünk elszórtan. Leginkább a vasút mentén jelenik meg zöldfelület. A Csukás-ér föld alatti elvezetésének okán nem jelenik meg a fókuszterületen csak később a Bácsvíz területén (3. melléklet).

Összeségében elmondható, hogy a terület elhelyezkedésének köszönhetően fontos zöldfelületi kapcsolati elem lehet a jövőben, azonban jelenleg ezt a szerepet nem tölti be.

³¹ Kecskemét MJV -Településrendezési Terv szakági térképi javaslatok

4.3. Területhasználatok

A vizsgált területen többségében gazdasági funkciók találhatók. Ezen gazdasági funkciók többségében nem összefüggők és nem egymást segítők. Több helyen elszórtan találhatunk lakófunkciókat a gazdasági funkciók között, ilyen a terület déli részén található háromszög benyúlás. Ezek többnyire történelem során alakultak ki és maradtak a területen. Találhatunk egy-egy telket is lakófunkcióval pl. Sertéshizlalók Gőzmalmának épülete mellett, amely vélhetően az akkori tulajdonos gyár melletti ingatlana lehetett. A fókuszterület északi részét lakófunkciójú épületek határolják, míg a déli részét többnyire gazdasági funkció határolja.

A területen belül nem található intézményi funkció, azonban a szomszédságában található egy bölcsőde és egy óvoda.

4.4. Telekvizsgálatok

4.4.1. Közterület- Magánterület vizsgálata, telekstruktúra

Többségében a közterület és a magánterület megfelel a térképi lenyomatnak. Jelenleg a Mömax áruház és a villamosenergia állomás közötti telek beépítetlen. (hrsz. 2154/4). Ezt jelenleg kutya-futtatóként funkcionál, így a köz hasznosítja.

Telekstruktúrában az figyelhető meg, hogy a területen belül lévő lakófunkciójú területek többnyire kis méretű telkeken helyezkednek el, addig az ipari funkciójú területek nagyobb telkeken vannak. Az Gksz telkekből is a nyugati oldalon található telkek mérete nagyobb, a keleti oldaliaknál. A nagy méretű telkek előnyt jelentenek egy fejlesztés véghezviteléhez (4. melléklet).

4.5. Épületvizsgálatok

4.5.1. Épület funkció és állagvizsgálat

A tervezési terület többségén kereskedelmi és ipari funkció kap helyet. Keleti oldalát többnyire jelenleg is lakófunkció uralja, azonban néhány ipari szolgáltatás is megjelenik itt. A fókuszterület magját adó háromszöget három területegységre osztanám. Északon található egy fűtőmű, tőle délre egy bútórúháza és ettől délre a régi kádgár épülete, amelyben most kisebb vállalkozások kapnak helyet. A vasútállomással szemben pedig egy villamosenergia alállomás. Ezek közül csak a bútórúháza vonz nagyobb forgalmat, így többségében a területen elhanyagolható a forgalom (5. melléklet).

A vasút túloldalán az ipari funkció dominál, azonban itt is találunk kisebb csoportokban lakófunkciókat. A nyugati oldalon inkább nagyobb méretű ipari telepek találhatunk, míg a keleti oldalon elaprózódott nem egybefüggő tevékenységeket (5. melléklet).

4.5.2. Szintszám vizsgálat

A fókuszterületen az épületek szintszámai többnyire földszinti épületek. Helyenként találunk F+2 épületeket is, azonban ezek elhelyezkedése véletlenszerű és nem tudatos tervezés eredményei. A tervezési terület északi és nyugati szomszédságában azonban F+3, F+4, F+5 és F+9-es panelházak találhatók, amelyre a terület tervezésekor figyelni érdemes. Keleti oldalról mezővárosi földszintes beépítéseket találunk. A terület déli részén az ipari épületek dominálnak (14. ábra).



14. ábra: Szintszám vizsgálat
Forrás: Saját szerkesztés

4.5.3. Beépítési sűrűség

A vizsgált területet nagy része a Gksz besorolású, amelyből háromfajta található a területen, abból az egyik 40% beépíthetőség, míg a másik kettőn 60%. Ezt csak néhány helyen lépik túl néhány százalékkal, viszont a legtöbb helyen a maximum felét se érik el. Azonban a LK-0231-es besorolású területen a telkek többsége túl lépi a 30%-os beépíthetőségi maximumot, jellemzően 50-60%-os a beépítettségük (6. melléklet).

4.5.4. Szintterületi mutató

A vizsgált területen többségében 0.21-0.4 között mozog. Azonban vannak olyan területek, ahol 1 felett van, ezek kisebb és jól beépített telken. A vasút város felőli oldalán a kisebb lakófunkciójú területeken nagyobb a szintterületi mutató, hiszen kisebbek a telkek. Vannak nagyobb ipari telkek, ahol alacsonyabb a mutató értéke. A terület délkeleti oldalán található kisebb méretű iparifunkciójú telkek, ahol enyhén magasabb értéket a mutató (7. melléklet).

4.5.5. Utcakép karakter vizsgálat

Többnyire három különböző fajta utca képet tudunk megkülönböztetni a területen belül. A belvárosból megérkezve egyből egy újszerű ipari épülettel találkozhatunk (Mömax áruház). Ez eltér a többi ipari épülettől, amelyet a területen találhatunk. A lakó utcákban többnyire egy szintes családiházak láthatóak, míg a többi ipari területen többnyire a rendszerváltás előtt épült épületek vannak.

4.5.6. Ingatlanárak

Kecskeméten az ingatlanárak átlagosan 689915 Ft/m² 2024 szeptemberében. A város déli részén az ipari zóna környékén olcsóbbak az ingatlanok, mint a település más részein. Azonban a tervezési terület vasúttól északi részén belvárosi magas árakat mutat. Ennek értelmében az elemzők véleménye szerint is értékes területről van szó³².

Összességében elmondható, hogy két meghatározó karakter található a területen. Az egyik az ipari épület jelleg és a családiházak lakó. Ezek együtt élése és utca látványai nem feltétlen zökkenőmentes és szerencsés. A város központjához ilyen közeli terület értékesebb annál, hogy ilyen elszórt és nem egybefüggő beépítése legyen.

³²ingatlanet.hu <https://www.ingatlanet.hu/statisztika/kecskemet>

5. Helyzetértékelés, probléma- és értéktérkép, SWOT analízis

5.1. SWOT analízis

A város feltárásakor két SWOT analízist készítettem, hiszen nemcsak a fejlesztendő területen előforduló problémákra, krízisekre szeretne megoldást nyújtani a terület, hanem városi és várostérségi nehézségek leküzdéséhez is hozzájárulna.

A város legnagyobb erőssége, hogy kiváló helyen fekszik és közlekedési infrastruktúrával jól ellátott, emellett egyetem is található a városban. A jó elhelyezkedésnek köszönhetően az ipar is beköltözött a városba, így sok munkahely lehetőség adódik. Azonban a város küzd számos gyengeséggel is. Az egyik fő probléma a városban az egyközpontúság és a városi szétterülés. Ezek további gondokat okoznak a közlekedésben és a közösségi közlekedésben is. A szétterülés miatt sok járat nem hatékony, ezért kevés a járatszám, ami nem ösztönzi az ott élőket a közösségi közlekedés használatára. Több lehetőség is van a városban, Kecskemét rendelkezik egyetemmel és erős iparral. Ezek vonzó tényezők lehetnek (15. ábra).



15. ábra: SWOT analízis Kecskemét
Forrás: Saját szerkesztés

A fókuszterület nagyon felemás képet mutat, hiszen mai értelemben vett város belső felében helyezkedik el, jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. Azonban a nagyon elhanyagolt és alulértékelt területe a városnak. Emellett több „dugója” is van a területnek egy fűtőmű, egy villamosenergia állomás és egy felüljáró. Ezek az akadályok miatt nehéz a terület fejlesztése. A terület környezete leromlóban van, elindult egy gettósodási folyamat. Ugyanakkor számos lehetőséget is nyújt a terület a kiváló közlekedésének köszönhetően és jelentős szerepe lehet a város kék és zöld infrastruktúrájának összekapcsolásában (16. ábra).



16. ábra: Swot analízis a tervezési területre
 Forrás: Saját szerkesztés

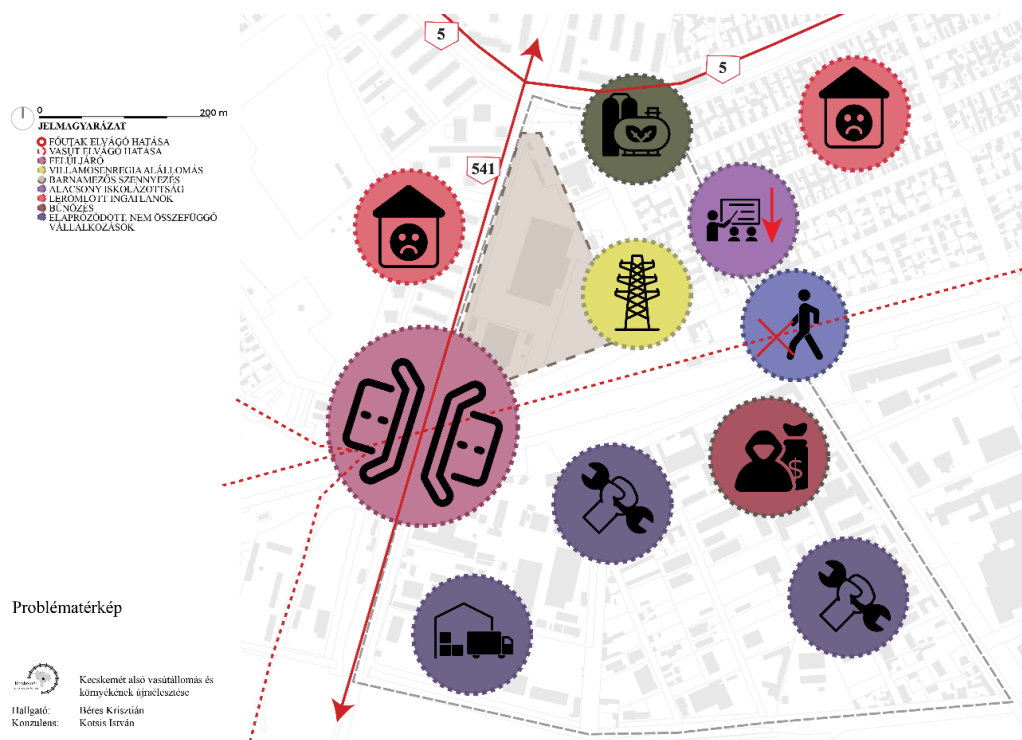
5.2. Problématérkép

A diplomaterületen jelentkező problémák jelentős részét az ide érkező vonalas infrastruktúrák jelentik. Az két áthaladó (5, 541) főútnak erős elvágó hatása van a kevés átkelési lehetőség miatt. Emellett mindkét főúton nagy forgalom halad át, így a zaj és légszennyezés is magas. Déli irányból a vasútnak van elvágó hatása, hiszen jelenleg működő átkelési lehetőség nincs az állomáson és környékén. Egy gyalogos felüljáró található, azonban az jelenleg nem üzemel, le van zárva, mivel nem biztonságos (17. ábra).

Az 541-es főúton található egy felüljáró, amelynek szintén erős elvágó hatása van, mind fizikailag, mind látványilag a környező településszövethez képest.

A területen található két fontos „akadály” is, egy fűtőmű és egy villamosenergia alállomás. Mind a két létesítmény dugóként áll a fejlesztési területen és nem elmozdíthatóak, csak nagyon költséges úton lehetne megoldani.

A diplomaterület vasúttól északi részét lakó funkció öleli körül. Az itt élők többsége rossz körülmények között él és többnyire alacsony iskolázottságúak. A vasúttól délre lévő területen többségében ipari tevékenység folyik (17. ábra). Ezek a vállalkozások többnyire kis méretűek és nem összefüggőek, így egymás tevékenységét nem segítik. A terület egészen elindult egy gettósodási folyamat, mely értelmében a bűnözések száma is növekedett. A terület északi része barnamezős terület, amelyen szennyeződés lehetséges.



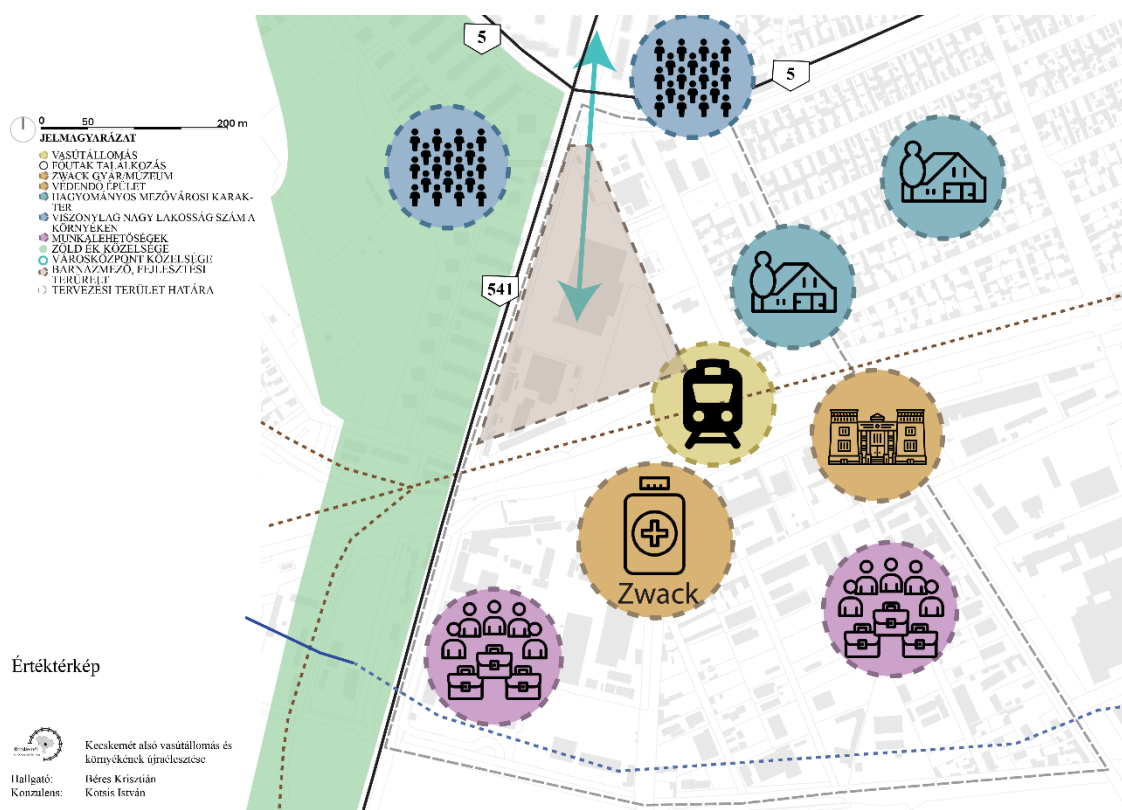
17. ábra: Problématérkép
Forrás: Saját szerkesztés

5.3. Érték térkép

A diplomaterület egyik legnagyobb értéke a belvároshoz közeli vasútállomás. Ez egy remek alap kapcsolat, mind a várossal mind a környező településekkel. Emellett két fontos forgalmas főút találkozik, amely potenciálisan helyzeti előnyt adhat ennek a területnek. A terület közepén található egy nagy kihasználatlan barnamezős zóna, amely fejlesztésre vár.

A vasútállomás belváros felőli oldalán lakó funkció található, melyből nyugati illetve északi oldalon lévők 4,5,10 emeletes épületekben magas a lakosság szám, az ott lakók potenciálisan használnák az fejlesztési területet. E terület keleti oldalán hagyományos, mezővárosi beépítési karakter van, amely már a második katonai felmérésen is ezt a beépítést mutatja szintén a területrészt értéke (18. ábra).

A vasúttól délre fekvő részen látható két látványosság is. Az egyik a Zwack gyár, amelynek múzeumi része is van, jelenleg kihasználatlanul. A másik egy helyi védelemre javasolt építészeti érték a régi Sertéshizlalók Gözmalma, továbbá a terület déli részén a föld alatt fut a Csukás-ér (18. ábra).



18. ábra: Értéktérkép
Forrás: Saját szerkesztés

6. Fejlesztési koncepció

6.1. Célkitűzés

A diplomadolgozat egyik fő célja, hogy Kecskemét alsó vasútállomást bekapcsolja a város életébe. A 1900-as évek elején Kecskemét még a villamos vonal létrehozásával is kacérkodott (8. melléklet). Az akkori tervek alapján a tervezési területet is bekapcsolta volna a város központjának életébe³³. Az 1933-as várostérképen jól látszik, hogy a város egykor elhozta a vasutat a Rávágy térre (9. melléklet)³⁴. Már az akkori tervezők is érezték, hogy a vasútnak a városközpont közel kell elhelyezkednie. „Régen a vasutat vitték a városhoz, most a várost visszük a vasúthoz”, e mondat foglalja össze a legjobban a diplomaterv lényegét.

E cél megvalósításhoz megvizsgáltam a szakirodalmat, hogy egy ilyen városfejlesztési elképzelést, hogyan kiviteleznek. E kutatás során találkoztam a Transit Oriented Development-el (TOD) azaz, a tranzitorientált fejlesztés. Ez egy olyan városfejlesztési elképzelés, melynek központi eleme a városi területek együttes tervezése és kialakítása a közlekedési hálózatokhoz való szoros kapcsolódásra építve³⁵.

Főbb jellemzői:

- **Közlekedési Hálózatok Integrációja:** A TOD olyan várostervezési elv, amely a lakó- és kereskedelmi területeket szorosan összekapcsolja a tömegközlekedéssel. A cél, hogy kevesebbet autózzunk és inkább a buszt, villamost vagy vonatot válasszunk.
- **Magas Sűrűségű Városfejlesztés:** A TOD területein általában magas sűrűségű, többemeletes épületeket kívánnak építeni. Annak érdekében, hogy a lakosság és a kereskedelem koncentrálódjon a közlekedési csomópontok körül.
- **Gyalogos- és Kerékpárbarát Tervezés:** A TOD területein előtérbe kerül a gyalogos- és kerékpáros közlekedés kialakítása. Széles járdák, kerékpársávok és könnyen elérhető közlekedési eszközök segítik a fenntartható és aktív közlekedést.

³³Kecskemét Régen https://kecskeregen.hu/2024/09/20/kozuti-vaspalyat-a-sosemvolt-kecskemeti-villamos-tortenete-i-resz/?fbclid=IwY2xjawGR4gxleHRuA2FlbQlxMAABHUDIITt05VlifIX4jkqWGHGyvC4IMGLzOzMp0MlRKULuJ5wJpXbMHbue-xg_aem_XsRxJ0QrYD1jqHT-pdFThw

³⁴ Kecskemét MJV TAK 2017

³⁵ A. Ibraeva, G. Homem de Almeida Correia, C. Silva, António Pais Antunes 2020

- **Kevert Használatú Területek:** A TOD-ban a lakóterületeket, irodákat, kereskedelmi létesítményeket és zöldterületeket egymáshoz közel helyezik el, hogy élénk és sokoldalú közösségeket alakítsanak ki.
- **Fenntartható Fejlesztés:** A TOD olyan városfejlesztési stratégia, amely a fenntarthatóságot és a környezetvédelmet előtérbe helyezi. Az infrastruktúra hatékony kihasználásával és a gépjárműhasználat drasztikus csökkentésével a TOD hozzájárul a városi fenntarthatósághoz³⁶.

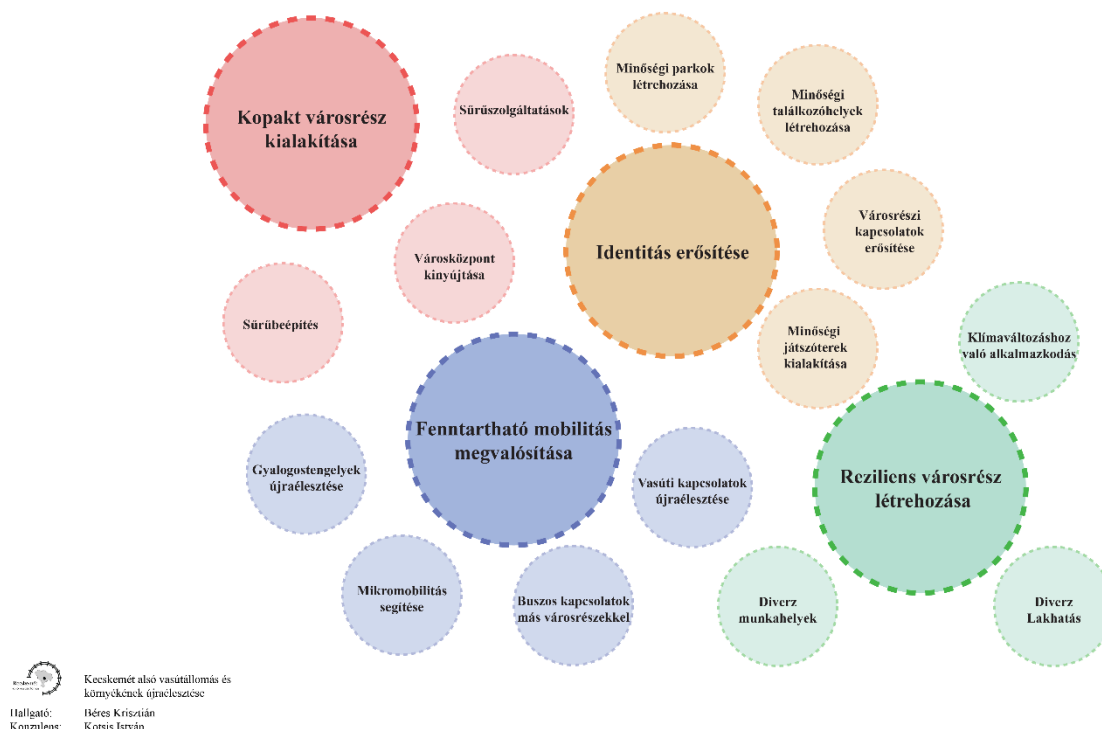
Egy közlekedés orientált terület számára ez egy remek városfejlesztési irányelv. A fent említett jellemzők a helyi adottságokhoz adoptálva számos pozitív hatást érhet el a város ezen részén, de vasúti kapcsolatával a teljesen város területén egyaránt.

6.1.1. Célrendszer

A célrendszer megalkotása során nem csak a helyi problémákra szerettem volna válaszolni, hanem a városi szinten megjelenő gondokat is enyhíteni. Mindezekből kiválasztva azokat, amelyeket a tervezési területen megvalósíthatónak és relevánsnak gondoltam. A koncepcióm fő irányelveit ezen intézkedések után fogalmaztam meg. A célom eléréséhez négy fő irányelvet határoztam meg és azokon belül részcélokat tűztem ki. A fő célok a város egészére is kiterjeszthetőek és több városi problémára adhat választ és megoldásokat. Míg a részcélok inkább a fejlesztési terület problémáinak megoldására fókuszál és ad választ.

A négy fő célom a kompakt városrész kialakítása, a reziliens városrész, az identitás erősítése és a fenntartható mobilitás (19. ábra). A kompakt városrész kialakítása azért lényeges, mert a növekvő népesség lakhatása sok esetben szétterüléssel jár, amely veszélyezteti a város fenntarthatóságát. Ezért szükséges egy sűrűn beépített, szolgáltatásokkal és lakó funkcióval vegyesen ellátott terület. Emellett az egyközpontúság enyhítése érdekében, a város központjának kinyújtása remek lehetőséget ad egy fenntarthatóbb emberközpontúbb városi élethez.

³⁶ H. Motieyan, M. Saadi Mesgari 2017



19. ábra: Célrendszer

Forrás: Saját szerkesztés

A reziliens városrész kialakítása több szempontból is fontos. Az egyik fontos aspektus, hogy különböző méretű, különböző elrendezésű lakások kialakítása lenne a cél, hogy minden élethelyzetben lévő megtalálja a helyét a városrészben. A diverz munkahelyek létrehozása is lényeges, hiszen így élhetőbb ellenállóbb lehet a terület. Több fajta munkahely többféle osztályú embert vonz a területre, amely jobb társadalmat, szomszédságot eredményez. Kecskemét a klímaváltozásnak erősen kitett térség, így elengedhetetlennek tartom, hogy az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás megjelenjen a területen és környezeti szempontból is fenntartható legyen.

A következő fő cél az identitás erősítése. „Új” városrészek sokszor szigetszerűen jönnek létre és kevésbé illeszkednek a meglévő identitáshoz. E pont fő fontossága, hogy ezt a területet nem csak az ott élők és ott dolgozók vegyék igénybe, hanem az egész város. Találkozások számát növelve fontosnak tartom, hogy minőségi és nagy méretű zöldfelületek jelenjenek meg, amelyek kiváló találkozási helyek lehetnek mindenki számára. Továbbá fontos találkozóhelyként szolgálnak a játszóterek, mind a felnőttek, mind a gyerekek körében. A terület identitását is szeretném erősíteni és megtartani, így tematikus ösvények jelennének meg, ahol megismerhető lesz a terület múltja.

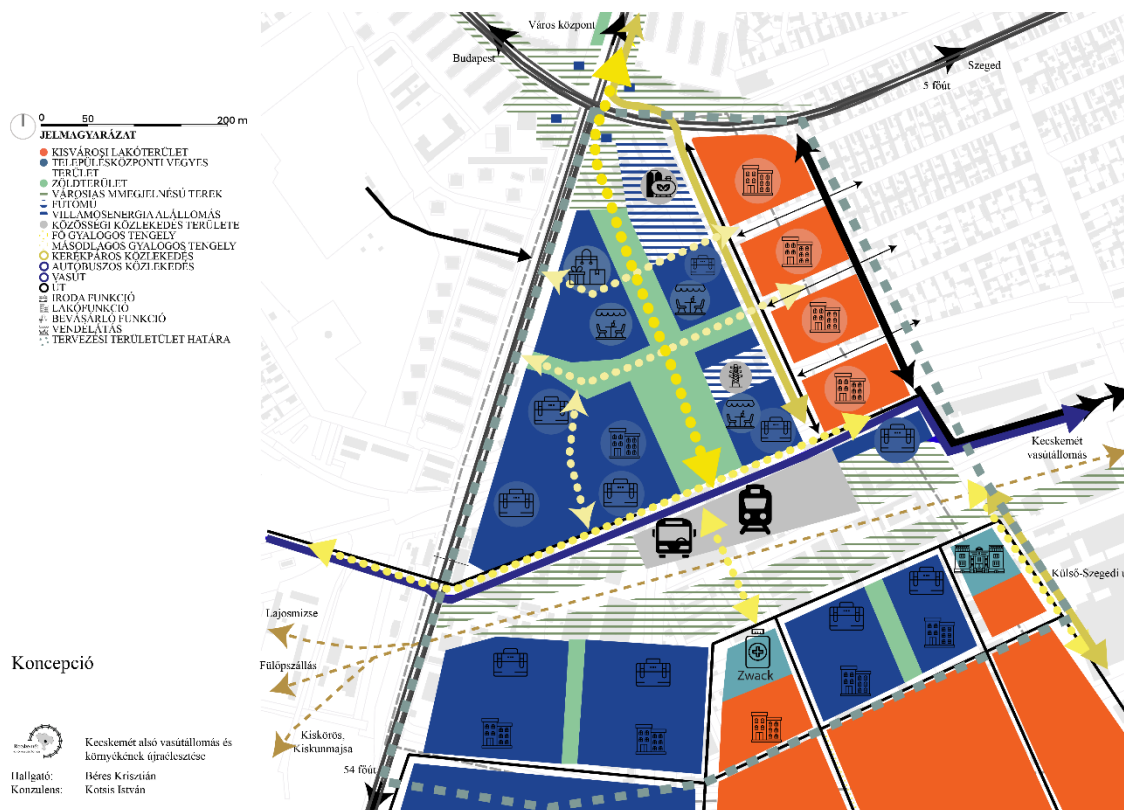
Végül, de nem utolsó sorban a fenntartható mobilitás. Mivel a fejlesztési terület egyik fő eleme a vasútállomás, így mindenképpen meghatározza a területet a közlekedés. Fontos

cél újraéleszteni a vasúti közlekedést a városon belül, így csökkentve a terhelést az utakról. Emellett lényeges biztosítani a vasútállomás a város más pontjai között a mobilitást. Ennek érdekében a terv előnyben részesíti a mikromobilitást és a gyalogos közlekedést. Ezeken túl a távolabbi városrészekkel az autóbuszos közlekedést preferálja, mindezekkel csökkentve a város forgalmát, mind az ingázók, mind a városon belül közlekedők szempontjából és mérsékeli a károsanyag kibocsátást, zajterhelést.

Célok meghatározásakor a város fő problémájára szerettem volna válaszokat adni. A részcélokkal pedig a fejlesztési terület bajaira szándékoztam megoldást nyújtani. Összességében egy fenntarthatóbb élhetőbb és ellenállóbb várossá szeretném tenni Kecskemétet.

6.2. Szerkezeti koncepció

A célrendszerben meghatározott célok elérése érdekében a fejlesztési területet be kell illeszteni a város szerkezetébe, hiszen a terület szerkezete nem értelmezhető a város szerkezete nélkül. A város fő vasútállomásához hasonlóan illesztettem be a Kecskemét alsó vasútállomást. A vizsgálatokhoz képest már csak az állomás és az attól északra fekvő területekkel foglalkoztam. Kecskemét vasútállomás a Rákóczi úttal kapcsolódik a főtér együtteshez. Ezen a sétányon keresztül érhetjük el a belvárost. Én is hasonlóan szeretném bekapcsolni a város életébe Kecskemét alsó vasútállomást. Szeretném megtartani az ünnepélyes rávezetést az állomásra, azonban célom, hogy az emberek ne csak áthaladásra használják, hanem találkozások és időtöltések helyszínévé váljon a terület. Erre lehetőséget is adott a város településfejlesztési koncepciója, hiszen a Batthyány utcára egy gyalogos sétányt tervez a város, amely egészen a főtér együttesig tart. Ezt a tervezett sétányt folytatnám egészen Kecskemét alsó vasútállomásig. Ezzel a város központja kinyúlna a tervezési területig. Ez nem egyedi, hiszen több hasonló tengelyen kezdett szétnyúlni a főtér (pl. Petőfi Sándor utca) (9. melléklet). Az általam elképzelt gyalogos tengely az 1933-as várostérképen szereplő Nándorfehérvári utcán haladna keresztül, így tekintve vissza a múltra (11. melléklet). A terület fontosságát az 1900-as tervezett villamostérkép is mutatja, amely az állomást bekötötte volna a főtéregyüttesbe (8. melléklet). Ez a gyalogos tengely a tervezési terület alap eleme, amelyet egy kerékpárúttal is kiegészítetek. A vasútállomást megtámogatnám egy buszos rá és elhordással is, amely más városrészekbe szállítaná a közlekedni vágyókat. Ezeken túl a meglévő közlekedési kapcsolatokat használtam fel. Ezek alapján építettem fel a koncepciómat (20. ábra), amelyet a későbbiekben részletesen kifejtem.



20. ábra: *Koncepció*
Forrás: Saját szerkesztés

6.3. Átfogó fejlesztési koncepció

A terület keleti oldalán mezővárosi földszint és földszint tetőtéri épületek helyezkednek el, míg északi és nyugati oldalán F+3, F+4 -es panelházak találhatók. Így a tervezési terület keletről nyugatra szintszámban emelkedik, hogy mindkét oldalon illeszkedjen a meglévő városi térbe. A jelenleg is lakóövezet megtartaná jelenlegi funkcióját, míg a vegyes településközpont a forgalmas főutak és vasút irányába iroda funkciót kapna és a csendesebb belső oldalon lakófunkciók lennének, melynek aljában szolgáltatások kaphatnak lehetőséget. A vasútállomás és a buszállomás közelében egy P+R és egy K+R is indokolt, valamint mikromobilitási pontok is. A terület északi részére kerülne egy nagyobb bevásárlófunkciójú épület, amely teljesen ki tudja szolgálni az itt élők és áthaladók igényeit. Terület belső közlekedése autómentes, kifejezetten gyalogosbarát (20. ábra).

6.3.1. Közlekedési koncepció

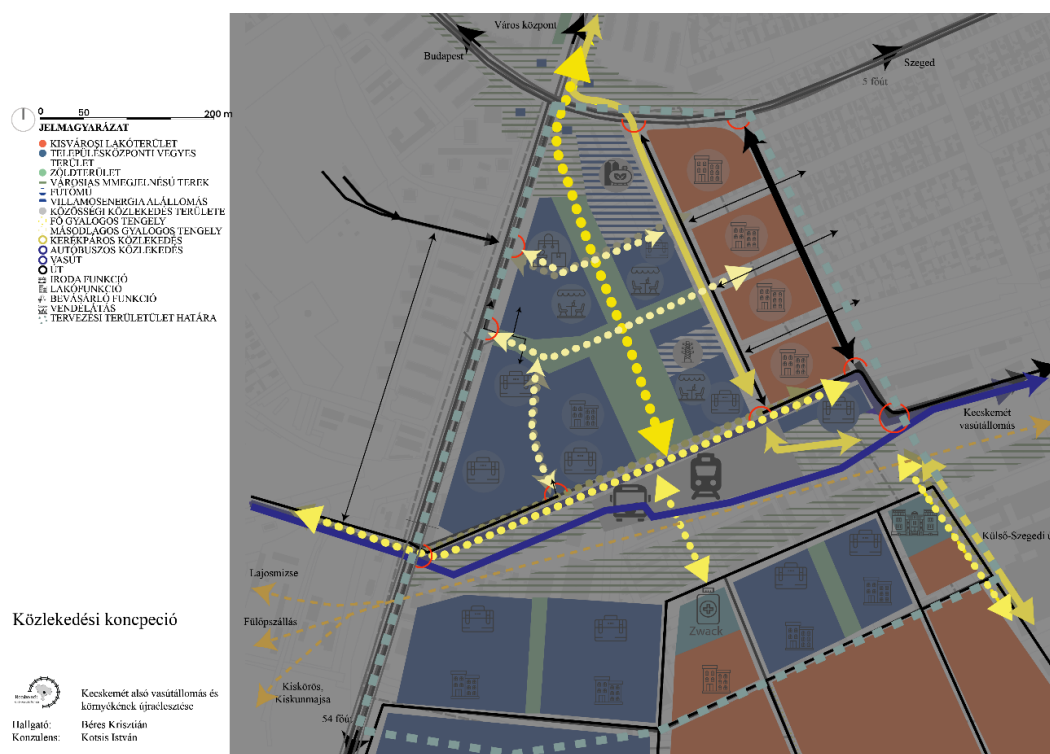
A fejlesztési terület remek közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. A terv egyik kulcs eleme a gyalogos sétány biztosítja az eljutást a városközpontba (21. ábra). Emellett egy kerékpárutat is terveztem, amely az állomásról gyors mikromobilitási kapcsolatot biztosít az állomás és város központja között. Célkitűzésben megfogalmaztam, hogy az identitás képzés fontos számomra, így gyalogosok számára több ponton keresztül is felnyitottam a területet ezáltal keleti irányból a meglévő utcákból három helyen, míg nyugati irányból négy gyalogos átkelőn is megközelíthető.

A másik kulcs elem a vasút. Kecskeméten belül több állomás is van, amelyeken megállhatna a vonat (pl. Máriahegy, Homokbánya, Hetényegyháza). Így a város lakói és a városba érkezők úgy tudnák használni, mint egy városon belüli közlekedési eszköz.

Ezek mellett fontos a város közösségi közlekedését is bekapcsolni a vasút életébe. Nagyobb munkahelyekkel és a sűrűn lakott városrészekkel kötném össze a vasutat, így behálózva az egész várost.

Egy P+R parkolóház és egy K+R is az állomás közelében kerül elhelyezésre, így kiszolgálva az autóval ideérkezőket is. A terület közelében elhelyezésre kerül egy carsharing parkoló is, aki mégis autóval szeretne a városban közlekedni (21. ábra).

A területen a vasútállomás melletti parkolóház mellett helyett kap a bevásárlófunkciójú épületben egy nagyobb méretű parkoló is, amely enyhítené a környékbeli parkolási válságot.



21. ábra: Közlekedési koncepció

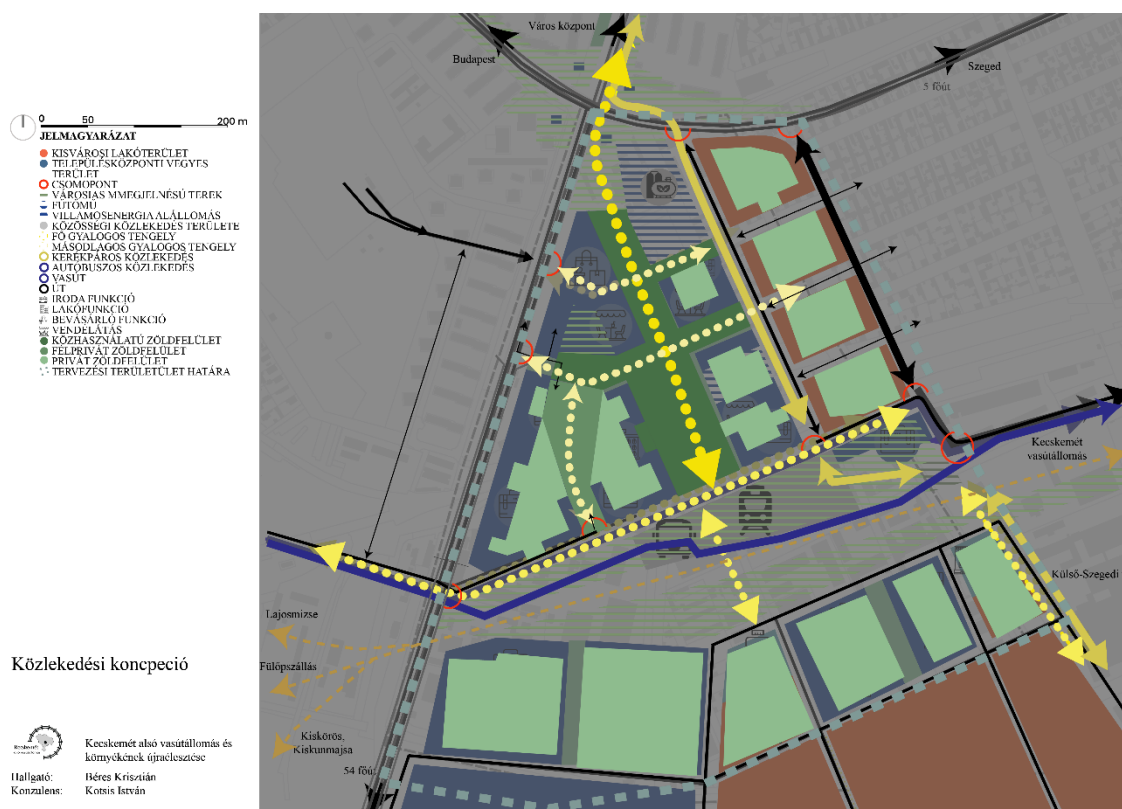
Forrás: Saját szerkesztés

6.3.2. Zöldfelületi koncepció

A fejlesztési terület zöldfelületi koncepciója illeszkedik a városi zöldfelületi rendszerbe. A városban jelenlévő zöld ékek között található, így egy fontos összekötő szerep hárul erre a területre városi szinten. Közvetett zöldfelületi kapcsolat nem éri a területet, hiszen három oldalról erős elvágóhatás érinti.

A célrendszerben számos olyan alcélt fogalmaztam meg, amely összefüggésben van a zöldfelületekkel, ezeket kiemelt fontosságúnak tartottam. Nem csak ökológiailag lehet pozitív hatása egy városi zöldfelületnek, hanem társadalmilag és gazdaságilag egyaránt. Társadalmi szerepe, hogy növeli az életminőséget, kikapcsolódást helyszínéül szolgál, találkozások színtere és testmozgások helyszíne is tud lenni. Gazdasági szerepe, hogy növeli az ingatlanok értékét, vonzza az embereket, akik életben tartják az ott kialakult vendéglátóhelyeket és hozzájárulnak a fenntartható fejlődéshez. Ezen hatásukat szeretném kiaknázni.

A fókuszterületet vizsgálva látszik, hogy három féle zöldfelület különböztethetünk meg. A város felől érkeve egy városiasabb zöldfelületet találunk, amely egy parkosított zöldfelületbe csatlakozik. Itt már a háromszintű zöldfelület az uralkodó. Az harmadik zöldfelület, a magán zöld (tömb belsőben), amely az ott élőket szolgálja (22. ábra).



22. ábra: Zöldfelületi koncepció
Forrás: Saját szerkesztés

7. Tervi munkarészek

7.1. Környezetalakítás

A tervezési munkarészt vasúttól a város központja felé eső részre végeztem el. A vasút iparvárosi oldalára eső részére csak javaslatokat tettem. A tervről készült tömegmodell az 10. mellékletben található.

7.1.1. Bontási javaslat

Egy belvároshoz közlekedési csomópont jelenlétét mindig felértékeli az adott terület. Ennek szellemében alakítottam a megmaradó és bontandó épületeket. A terület központi része jelenleg beépítettlen, ami a fejlesztés szempontjából szerencsés (történelmi léptékben sem volt beépítve). A terület keleti oldalán találhatunk több beépítés típust is családiházak, ipari épületek, elhagyott vasúti raktár épületek, illetve a nyugati oldalán nagyobb méretű rossz állapotú nem védett gazdasági épületeket. Ezek bontását javaslom, hiszen egy közlekedési hub szerepet betöltő terület környezete értékes, ezért sűrű beépítés javasolt. Azonban a fűtőmű épületét megtartásra javasolnám és a hozzá tartozó kéményeket és tárolókat is, hiszen a technológiája számos fejlesztésen ment át az évek során (23. ábra).

A vasúton túl (déli részen) több elaprózódott vállalkozás található, kisebb nagyobb épületekkel. Ezek bontását szintén javaslom, hiszen a bontásuk gazdaságilag is megtérül, mivel értékes vasútközelit terület alakul ki. Ezen a részen két épületet emelnék ki, melynek megtartását javaslom a Zwack Kecskeméti Pálinka Manufaktúra múzeumi épülete és a helyi védettségre jelölt Sertéshizlálók Gőzmalmának egykori épülete. Utóbbi a terület múltjára emlékeztető gyönyörű épület.



23. ábra: Bontási javaslat

Forrás: Saját szerkesztés

Összességében elmondható, hogy a területen lévő épületek többsége bontásra ítéendő, de egy közlekedési hub közvetlen környezetében megvalósuló fejlesztés esetén ez elfogadható, hiszen így felértékelődik a terület és gazdaságilag is profitábilis lehet.

7.1.2. Térszerkezet

A beépítés megalkotásához a történelmi térképekhez nyúltam vissza, különösképpen az 1933-ban készülthöz (12. melléklet). A jelenlegi utcahálózatot meg szerettem volna őrizni, hiszen több történelmi utca található itt. A tervezési terület központi elme a középső gyalogos tengely, amely az egykori Nándorfehérvári utca vonalán fut végig. Ezzel is utalva a terület történelmi múltjára. A sétány végére kerülne a közlekedési csomópont, a vasútállomás és a buszállomás is. Ez a tengely köti össze a vasútállomás és városközpont irányába tartó sétányt. A vasútállomáson túl a Zwack Kecskeméti Pálinka Manufaktúra múzeuma adta szerkesztésem egyik tengelyvégét. Ezek adták a területem szerkesztési alapjait (13. melléklet)

Az itt kialakult utcarendszer megtartása a klímaváltozáshoz való alkalmazkodásban is segít. A téli nyári szeleket is figyelembe vettem. Míg nyáron inkább az északnyugati szelek, addig télen inkább az északkeleti szelek a jellemzőek. Ezek nagyban befolyásolják

egy téren való tartózkodás idejét és minőségét. A kialakított utcahálózaton a nyári szelek átfújását segíti, míg a téli hideg szeleket megfogja³⁷ (22. melléklet).

Ezt a sétányt a Zöldfa utca folytatásaként egy másodlagos gyalogos tengellyel szerettem volna megtörni. Ennek oka, hogy a tervezési területnek erősebb kapcsolata legyen a szomszédos városrészekkel és több gyalogos megközelítése legyen. E megtöréstől a központi sétány kiszélesedik egy közparkká nőve. E két gyalogos tengely alkotta meg a területem központi terét, amely találkozások fontos helye lehet (21. ábra, 12. melléklet).

A sétányon a vasútállomás felé haladva olyan funkciókat helyeztem el, amelyek a célkitűzéseim megvalósítását szolgálják. Így kapott helyet egy esővízgyűjtő tó, amely környezeti és társadalmi célt is egyaránt kielégít. Ezen kívül egy nagyobb játszóteret is elhelyeztem a park vasútállomáshoz közeli oldalához. A sétány és a vasútállomás közötti terület autómentes, így teljes biztonságban tudják a gyerekek birtokba venni a teret (25. ábra).

Az épületek magasságát is szerettem volna a környezethez illeszteni, így keletről nyugatra folyamatosan nőnek az épületek magassága. Keleti irányból földszintes mezővárosi beépítést találunk, így itt F+2 épületeket helyeztem el és folyamatosan növekedve F+5-ig mennek fel az épületek (14. melléklet). A terület nyugati oldalán találhatóak a legmagasabb épületek. Ennek oka, hogy az 541-es főút környezeti és hangterhelését csökkentsem a terület irányába. Továbbá szerettem volna a felüljárót eltakarni a belső területekről. A szintnövekedéseket az utcák szélességének növekedése is követi, annak érdekében, hogy kellemesebb térérzeteket kapjunk.

A területen többségében keretes beépítést alkalmaztam. Ennek oka, hogy az itt élőknek privát belső udvaruk lehessen és az ide érkezők és az itt lakók között ne alakuljon ki konfliktus. A tömbökön belül könnyebben kialakulhat a szomszédsági viszony és a helyi identitás. A terület délnyugati oldalán lévő nagy méretű tömböt felnyitottam, annak érdekében, hogy a bevásárlóépület könnyebben és gyorsabban elérhető legyen az innen érkezők számára, ezzel tovább növelve a gyalogos közlekedés lehetőségeit.

³⁷ Lukovich Tamás- Mogyorósi Katalin: Fenntartható Fejlesztés 79.o.

7.1.3. Közlekedési rendszer

A fejlesztési terület fő céljai között szerepel a fenntartható mobilitás. Ezt szem előtt tartva illesztettem a város közlekedési rendszerébe. Elsősorban a gyalogos kapcsolatokat helyeztem előtérbe, amely biztosítja a szomszédos városrészekkel az összeköttetést, valamint a város központjával, amely mindössze 1,5 km-re található. Ezen a gyalogos sétányon keresztül eljuthatunk Kecskemét alsó vasútállomástól egészen a város központjáig. Ezt a tengely több oldalról becsatlakozó gyalogos kereszt tengelyek metszik a jobb elérhetőség érdekében. A tervezési terület központi részén kizárólagosan csak gyalogos közlekedés került elhelyezésre, ezzel is elkerülve a gyakori kerékpáros gyalogos konfliktusokat (22. ábra).

Az állomást a várossal összekötő kerékpárút a Szultán utcán kapott helyett. A kerékpárút a Külső- Szegedi úton kapna folytatást a későbbiekben, amellyel bekapcsolódna 5 főúti kerékpárútba. A kerékpárút 3 méter széles, amelyen könnyedén gyorsan el lehet érni a város központját. A vasútállomásról kb. 5 perc biciklizéssel lehet eljutni a főút együtteshez, ami a leggyorsabb közlekedési mód a többihez viszonyítva (9. melléklet).

A terület megközelítése az 5 főútról Szegedi útra mindkét irányból lehetséges, míg a Szultán utcába csak jobbra kis ívben lehet behajtani. Ezen lehetőségeket gépkocsival érkezők használnák. A terület autóbuszos kapcsolata a jelenlegin túl az Ipoly utcán keresztül érkezne. Az felüljáró alatt áthaladva csak autóbuszos forgalmat bonyolító úton haladna keresztül és végül a Thököly utcán hagyná el a területet. Ezzel az új buszállomással a vasút jobban be tudna kapcsolódni a város közösségi közlekedésébe. Az itt megforduló járatok közül kevés érintené a város központját annak érdekében, hogy az emberek a mikromobilitás felé forduljanak. Azonban más sűrűbben lakott, nagyobb foglalkoztatottságú területeket érintenének az itt megforduló autóbuszok (22. ábra).

A vasút, mint az egyik legfenttarthatóbb közlekedési mód kulcsszerepet tölt be a terület életében. Nem csak a környező településekről érkezőket fogadná a vasút, hanem a városon belül érkezőket is pl. Máriaváros, Homokbánya, Hetényegyháza. Ezzel is csökkentve a városon belüli autós forgalmat.

Három különböző úttípust különböztethetünk meg a területen belül. A kizárólag csak célforgalom számára használható, 20 méter széles és egy 25 méter széles (15. melléklet). A célforgalom számára kijelölt úton keresztül érkezik a területre az autóbusz és halad el a vasút mellett. Egy másik célforgalomnak kijelölt út egy kiszolgálóút, amely a déli nagy tömböt szolgálja ki. Ezen utak mérete 5 méter, hiszen kis forgalmat bonyolítanak le. A 20 és 25 méter széles utcák szolgálnak az ide érkezők és a lakó funkciójú részen élők

kiszolgálására. Mindkét fajta utca 7 méter széles autós közlekedési felületet és 2,5-2,5 méter gyalogos felületet kapott. A 25 méter széles utcán kapott helyet a kerékpárút, amely mellett plusz zöldfelület kapott helyett a kényelmesebb és egészségesebb tekerés érdekében (15. melléklet).

A fejlesztési területen található két nagy parkolás igényű funkció. Az egyik a vasútállomás, amely mellé egy kisebb rövidebb időre szolgáló felszíni parkolót terveztem és egy P+R-ként működő parkolóházat, amelyben kb. 200 parkoló kapna helyet. A másik nagy parkolási igényű funkció a bevásárló egység, amely épületében szintén található egy nagyobb kapacitású parkolóház, amely kb. 350 férőhelyet biztosítana területnek. A fókuszterület jól megközelíthető helyen fekszik, így az autós forgalom csökkenésével számolok.

7.1.4. Zöldfelületi rendszer

A zöldfelületi rendszer a növényzettel borított területek összességét jelenti. A zöldfelületi rendszernek nem csak esztétikai funkciója van, hanem számos fontos szerepet tölt be a környezetünkben. Ahogy már a zöldfelületi koncepciónál említettem, fontosnak tartom a zöldfelületek jelenlétét és azok számos pozitív externáliáját.

A zöldfelületi rendszerem alapját a városból kiinduló és Kecskemét alsó vasútállomásra befutó zöld sétány adja. Ez a sétány a tervezési területen is több szakaszra bontható. A területre megérkezve egy városiasabb térre jutunk, amelyen kiemelt zöldek vezetnek az arra járókat a park irányába. Ezt követően egy zöldsétánnyal folytatódik a vasútállomás felé. Itt már teljes háromszintű növényzet fogadja az arra látogatókat. Ez a sétány 35 méter széles a legszűkebb részén, amely kellemes térérzetet és megfelelő mennyiségű és minőségű zöldfelületet biztosít. Ez a sétány teljessé válik egy hiánypótló közparkká³⁸. Ez a park egy 157 m hosszú és legszűkebb helyein 68 m széles, így kb. 10 600 m² alapterületű park jött létre. Természetesen a parkban is háromszintű teljes növényzet várja az idelátogatókat és számos közfunkció is található itt pl. játszótér, esővízgyűjtő. A tervezési terület nyugati oldalán található nagy tömb felnyitása, lehetőséget biztosít további zöldfelületeknek (25. ábra). A bevásárlófunkciójú épülettel szemben ez a felnyílás kisebb teresedést eredményezne, amely kellemes közérzetet biztosítana a vásárlói forgatagból való kilépésből.

³⁸ Magyar Tájépítészek Szövetsége

<https://web.archive.org/web/20190721153541/http://tajepiteszek.hu/alapfogalmak>

A tervezett beépítés keretes jellegű, így a tömbök belsejében nagyméretű zöldfelületek alakulhatnak ki, amelyeket szintén háromszintű növényzet borítja. Fontosnak tartottam, hogy az ott élőknek is saját zöldfelületük legyen, ezzel is kellemesebbé és élhetőbbé téve ott az életet.

Emellett fontos kiemelni, hogy az állomás körüli inkább burkolt köztérben is jelentősebb zöldszigetek hoztam létre. Ezek fajtája is változatos, hiszen vannak olyanok, amelyek az esővízgyűjtésére alkalmasok és vannak olyanok, amelyekben fák találhatóak.

Összességében elmondható, hogy a fejlesztési terület zöldfelületi rendszere több részből áll. Ezek a rendszerek egymáshoz kapcsolódnak, de területileg jól elkülöníthetők. Mind az ott élők, mind az oda érkezők számára megfelelő mennyiségű és minőségű zöldfelület jelenik meg.

7.1.5. Tervezett beépítés, funkciók

A tervezett beépítés megalkotásakor az egyik legfontosabb elvem az volt, hogy a vasutat bekapcsoljam a város életébe. A diplomadolgozat alcíme is az, hogy „Régen a vasutat vitték a városhoz, most a várost visszük a vasúthoz”. Ezzel azt szerettem volna elérni, hogy a város központja kinyúljon a tervezési területig. Emellett a célrendszerben kitűzött célokat maximálisan figyelembe véve alkottam meg a tervezett beépítést és az itt elhelyezkedő funkciókat. A tervezett terület használói száma kb. 3700 fő, ami egy közlekedési csomópont esetében és a városméretéhez képest egy jól megbecsült érték.

Ahogy már említettem célom volt a terület beillesztése a meglévő városi karakterek közé, így a családiházak területéről a panelházak felé folyamatosan növeltem az épületek magasságát, egészen az F+2-től az F+5-ig. A városba illesztésen túl környezeti és zajvédelmi oka is volt az épületek magasságának meghatározásakor, emellett a terület központi parkjából se szerettem volna, hogy látszódjon a felüljáró (14. ábra).

A beépítést a meghatározott főtengekhez alakítottam ki. Ezen tengelyeket térfalakkal láttam el. Ezen túlmenően a zaj védelem miatt az 5-ös, 541-es mentén és a vasúttal párhuzamosan szintén térfalakat helyeztem el. Így kapva egy belső csöndes, védett teret. A tengelyek által kapott sétány és térfalak segítségével rendeztem be a belső tereket.

A tervezési terület északi részén egy „dugó” helyezkedik el, mégpedig a fűtőmű. E létesítmény belső területén már most is sok zöldfelület található. A városban több fűtőmű üzemel, amelyek összekötöttségben vannak, így nyári időszakokban időszakosan

leállításra kerül³⁹. Azokban az időszakokban mikor nem üzemel, akkor a felső zöld része megnyílna és a területről szóló tematikus sétát lehetne tenni az üzem külső részén, ezzel feloldva ez az akadály effektust. A jelenlegi épületek köré egy keretet helyeztem el, így illesztve bele az elképzelt városképbe.

A fűtőmű épületétől délre kapott helyett egy nagyobb irodafunkciójú épület. Ennek oka, hogy a két tengely találkozásánál fekszik, így itt nagyobb forgalom és nagyobb hanghatás várható. Ennek az épületnek a tömb belsőjében helyett kapott egy kertmozi helység, amely az épület késő esti működését adja. Ez egy kis méretű kertmozi a sétányról, illetve a Zsinór utcáról nyílna. Ez az átjárhatóság csak nyitva tartásig üzemelne és a kertmozi bezárása után az átjárás is megszűnne.

Ezekről nyugatra helyeztem el nagyobb bevásárlófunkciójú épületegyüttest, amely több helyen is kapott megnyitást, annak érdekében, hogy a területnek jobb átjárhatósága legyen és újabb kisebb terek alakuljanak ki. A bevásárlófunkciójú épület két részét egy gyalogosárhíd kapcsol össze. A zártabb inkább a bevásárlás funkciót látja el, míg a nyitottabb számos szolgáltatást is nyújt, mind a belsőtere irányába, mind a park irányába is. Emellett az épület 541-es főút felőli oldalán egy parkolóház kapott helyet (24. ábra).



24. ábra: Épület funkciók
Forrás: Saját szerkesztés

³⁹ Kecskemét MJV Környezetvédelmi programja (2020-2025) Közgyűlési változat

Ezen épületek után a keresztirányú tengely (Zöldfa utca) vágja ketté a területet. Ez biztosít előteret a bevásárlófunkciójú épületnek, keresztirányú gyalogos közlekedést tesz lehetővé, továbbá a zöld sétány ez után válik parkká. A Szultán utca felőli oldalán egy mikromobilitási pont található, hogy innen is el lehessen jutni a város központjába kétkerekűvel. Ez a keresztirányú tengelyen is zöld uralkodik, azonban ez egy jobban városias gyalogos utca képét mutatja.

A park és a Szultán utca között két épület található. Az Zöldfa utcához közelebbi a villamosenergia állomás területe. Ezt a területet is keretes beépítéssel fogom közre, hogy a belső nagy park, illetve a Szultán utca felé térfalat alkosson. A jelenlegi vezetékek a felsőbb terveknek megfelelően a föld alá kerülnek és az épület irodaként funkcionálna. Ettől délre egy iroda épület kapna helyet, amely az értékes vasúti területek és a park irányába néz⁴⁰.

A tervezési terület főtengelyből kiszélesedő központi parkban több funkció is helyett kapna. A minőségi zöldfelületeken kívül egy esővízgyűjtőtavat helyeztem el. Több fenntarthatósági célt és több célt is szolgál a célrendszerből. Elsősorban a város fenntarthatóságát és élhetőségének növelése érdekében alakítottam ki. A park és a terület klimatikus viszonyait is pozitív irányba tudja mozdítani. Ezek mellett társadalmi oka is van az esővízgyűjtőnek. A tó körüli séta és pihenési lehetőségek, kikapcsolódást és sportolási lehetőséget nyújthatnak, emellett találkozások helyszínéül is szolgálhat. A másik kiemelendő funkció a parkban helyet kapó játszótér. Ennek léte kiemelten fontos, hiszen egy játszótér-hiányos területre került elhelyezésre (17. melléklet). Az állomás és a park közötti közlekedési sáv autómentes, így a gyerekek biztonságban játszhatnak. A parkon keresztül egy sétány húzódik, amelyen a vasút- és buszállomást lehetne gyalogosan megközelíteni (25. ábra).

⁴⁰ Kecskemét MJV Településfejlesztési Konceptió 2021-2030

A tervezési terület délkeleti oldalán az állomás mellett kapott helyet egy parkolóház és egy kisebb felszíni parkoló, amelyben elhelyezésre került egy K+R parkoló is. A parkolóház kerékpárút melletti oldalán található a kerékpártároló és egy mikromobilitási pont is. Megmaradó épületek egyike a jelenlegi vasútállomás épülete, amely egy kisebb méretű múzeummá alakulna át. A kerékpárút túloldalán két irodaépület kapott helyet, hiszen közlekedési szempontból forgalmas kiemelt helyen találhatóak. Továbbá egy carsharing parkolót is terveztem a területre, hogy az ideérkezők akár távolabbi úti célokat is elérhessenek az állomásról.

A terület parkolását két nagyobb parkolási létesítmény szolgálná ki. Az egyik a vasútállomás mellett kialakított P+R parkolóház, a másik a bevásárlófunkciójú épületben helyett kapó parkolók. Ezen túlmenően a Szegedi úton és a Szultán utcán útszéli parkolók is találhatóak. Az itt élők parkolása az épületek alatt a földszinten kerülne megoldásra. Minden lakófunkciójú épület földszintje garázként funkcionálnak (25. ábra).

8. Rendezési program

A terület tervezésekor az elsődleges cél volt a vasútállomás bekapcsolása a város életébe, azonban ehhez a környezetét is vonzóvá kell tenni.

A beavatkozások jellege és mérete miatt hat ütemben tudna megvalósulni a fejlesztési terv. A megvalósuláshoz önkormányzatra és befektetőkre egyaránt szükség van.

Az egyik legnagyobb és legfontosabb beruházás a vasútállomás és környékének rendbe és vonzóvá tétele. Ez indítaná be a fejlesztési vágyat a területen. A vasútállomással szorosan egy autóbusz állomást is létre kell hozni, így kialakítani egy közlekedési hubot.

A második ütemben a bevásárlófunkciójú terület megépítését javasolom, hiszen ez tovább értékelné területet és az emberek számára vonzóvá tenné a környéket. A harmadik ütemben épülhetne ki az 541-es út melletti vegyesterület, amely a terület legnagyobb tömbje.

Ezek után lehetne kialakítani a sétányt és a közparkot, így elkerülve a használók és építők közötti konfliktust. Ezzel párhuzamosan kiépülhetne a sétány és a parkmenti többségében irodafunkciójú terület, amely növelné a napközbeni használói számot.

Az ötödik és hatodik ütem megépítése csak lakófunkciót adna a területnek, ezzel nőne az egésznapos használói szám is. Illetve a vasúton túlra is ajánlok további iroda/lakófunkció elhelyezését, hogy a közlekedési csomópont teljes mértékben ki legyen használva (18. melléklet).

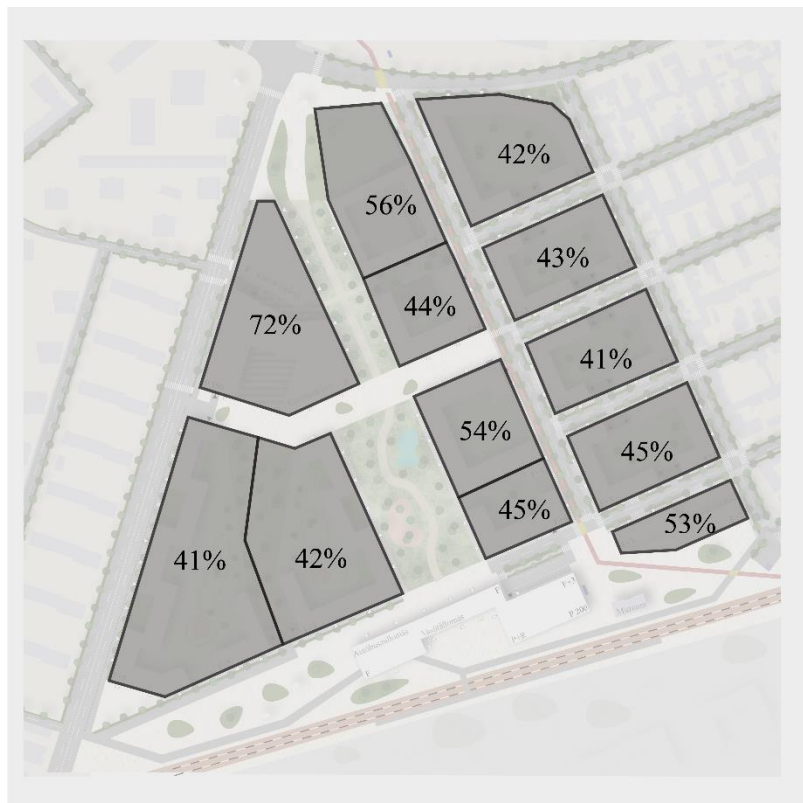
Megvizsgáltam a tervezett beépítés alapján, hogy milyen beépítésisűrűség jön létre a területen. re lehet számítani. 26. ábrán látható a beépítésisűrűség a tervezési területen. Többnyire 40-50% között alakul a beépítés mértéke, amely Kecskemét belvárosára jellemzőnek mondható⁴¹. A legnagyobb mértéket a bevásárlófunkciójú terület mutatja 72%-kal.

⁴¹ Kecskemét MJV Megalapozó vizsgálat 2014



Beépítési százalék

Kecskemét alsó vasútállomás és környékének újraszervezése
Hallgató: Bérces Krisztián
Konzulens: Kocsis István



26. ábra: Tervezett beépítés beépítési sűrűsége

Forrás: Saját szerkesztés

A város jelenleg a dokumentumaiban nem használja a szintterületi mutatót, így nem tudtam az értékeimet összehasonlítani a település összességével. A legsűrűbb területeken 2,4-2,7 között van az érték. Ezzel A lakófunkciójú területek 1-1,1 között mozognak. A legalacsonyabb értéket a bevásárlófunkciójú rész adja, amely 0,7. Így megállapítható, hogy a legnagyobb értékek éppen meghaladják a településközpont határát, így központiba sorolandó. Azonban egyik terület sem éri el a nagyvárosias lakóterület maximális határát, így kisvárosias terület marad (19. melléklet).

A tervezett területhez készítettem becsléseket is. Összesen kb. 1500 új helyiség/lakás épülne meg a területen. Ebből 770 db iroda és 680 db lakás. Ezekben kb. 3700 használó/lakóra lehet számítani. Iroda és lakás terén 1700-1700 fő, míg a kereskedelem szolgáltatás területén 300 fővel kalkuláltam (4. táblázat).

	Becsült lakás/ helyiség szám	Becsült lakó és használói szám
Iroda	770 db	1700 fő
Lakás	680 db	1700 fő
Kereskedelem és szolgáltatás	50 db	300 fő
Összesen	1500 db	3700 fő

4. Táblázat: Becsület lakás/helyiség és lakó/használói szám

Forrás: Saját szerkesztés

8.1. Településszerkezeti terv módosítása

A fentebb bemutatott koncepció térbeli biztosításának feltétele a Településszerkezeti Terv módosítása. Dolgozatomban a város jelenleg érvényben lévő település szerkezeti tervét vettem alapul (27. ábra)



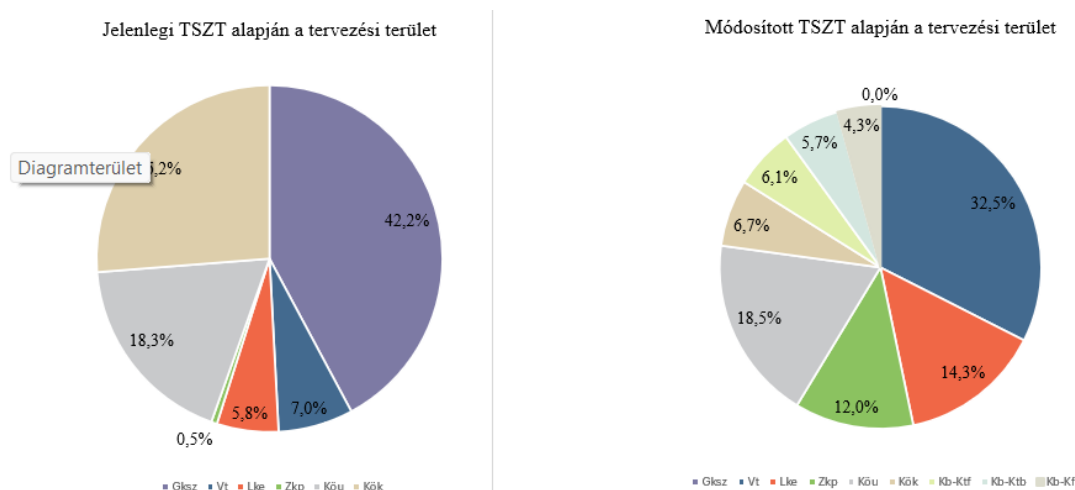
27. ábra: TSZT módosítási javaslat

Forrás: Saját szerkesztés

A fókuszterületen a legnagyobb területfelhasználási besorolása a Gksz, amely a terület 42,2%-át adja. Emellett még jelentős Köu és a Kök, tehát a közutak és a vasúti területek, előbbi 18,3% utóbbi 26,2%-át adja a területnek. Ezekből is látszik, hogy a terület egy kis része Lke (5,8%) besorolású. Azonban a legkisebb arányt a zöldfelületek kapják területen. A Tszt-ből is jól látszik, hogy jelenleg inkább ipari, kereskedelmi szolgáltató funkció folyhat a területen (28. ábra).

A településszerkezeti terv módosításával a legnagyobb változás a Gksz besorolásban történne, hiszen a tervezett területről ez a besorolás teljesen eltűnt. Ennek oka, hogy a városközpont közel egy közlekedési hub-nál nincs szükség erre a besorolásra. A vasúti területek mértékét is csökkentettem, amely 19,5%-kal zsugorodik az eredeti arányhoz képest. Ennek oka, hogy a vasútállomás, már nem ipari rakodó szereppel működne tovább. Az legnagyobb besorolási növekedés a Vt besorolás érte el, ezzel a Vt a legnagyobb arányú besorolás 32,5%-kal. Az élıhetőség szempontjából a kialakítandó

zöldfelületeket is sokkal növeltem az eredeti állapothoz képest. Az úthálózathoz kis mértékben nyúltam hozzá, így annak az aránya minimálisan változott (27., 28. ábra).



28. ábra: Tszt módosítás területi arányainak változása

Forrás: Saját szerkesztés

A fejlesztési terület nagy részét érintette a Tszt módosítás, hiszen e terület teljesen új szerepet kap. Kevés megmaradó területek közül a Lk és déli részen megtalálható Vt terület kerül kibővítésre.

A diplomadolgozat célkitűzései is jól tükröződik a Tszt módosításban is, miképpen a várost szeretném elvinni a vasúthoz. Ennek akaratát a Tszt módosításban is szerettem volna érzékeltetni.

8.2. Egyszerűsített Építési Szabályzat és Szabályozási terv

A diplomadolgozat tervezési területére elkészítettem az Egyszerűsített Építési Szabályzatot és a Szabályozási koncepciót, amelyek a mellékletekben kaptak helyet. Ezen módszerekkel is szerettem volna a koncepcióban és a célkitűzésekben megfogalmazottakat tükrözni, hogy hosszútávon is élhető településrész alakulhasson ki a területen (29. ábra).



29. ábra: Szabályozási koncepció

Forrás: Saját szerkesztés

Az építési szabályzat Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelete Kecskemét Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról alapján készült el (27. ábra).

Az Kecskemét Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatában található vonatkozó fejezetek tervnek megfelelő módosításai az alábbiak.

ELSŐ RÉSZ
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

Általános rendelkezés

1. §

A rendelet hatálya Kecskemét Megyei Jogú Város (a továbbiakban: város) közigazgatási területének a Halasi út- Kossuth körút- Szegedi út- Vasút utca a Szabályozási terven „*Szabályozás területi hatálya*” jelölés által kijelölt területre megvalósuló telekalakításra, építési tevékenységre, rendeltetés módosításra terjed ki.

I. Általános követelmények

1. Építési övezetek, övezetek, övezeti jel

3. §

A város közigazgatási területe 5 táblázat szerinti Szabályozási Terven az övezeti jel szerint területfelhasználási egységekbe sorolódik.

4. §

Az övezeti jel beépítésre szánt területen betűjelből és az 5 táblázat szerinti számjelekből, beépítésre nem szánt területen betűjelből áll.

2. Rajzi elemek

5. §

(1) A Szabályozási Terv kötelező szabályozási eleme

a) a szabályozási vonal,

b) a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt terület határa, mely külön jelölés nélkül egyben övezethatár is,

c) az övezethatár,

d) az övezeti jel,

e) az építési vonal,

f) az építési hely,

g) a védőterület és védőtávolság és

h) az út távlati kialakítása céljára fenntartott, be nem építhető telekrész.

i) 2kötelező telekhatár

j) 3telekalakítási kötelezettséggel érintett terület.

(2) Minden egyéb rajzi elem tájékoztató jellegű.

4. Telekalakítás

7. §5

(1)6 A legkisebb kialakítható telekméreteket az egyes övezetek, építési övezetek előírásai és beépítésre szánt területen a 5 táblázat, határozza meg.

7/A. §

(3) A beépítésre szánt területek belsejének feltárására a Szabályozási Tervben jelölt utakon kívül újabb kiszolgáló köz- vagy közforgalom elől el nem zárható magánutak létesíthetők. A kialakítható legkisebb útszélesség

5. A beépítés feltételei

8. §19

(1) Beépíthető a telek, amely

a) 20az Országos Településrendezési és Építési Követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Kormányrendelet (a továbbiakban: OTÉK) 33. §-a szerinti feltételeknek megfelel

8. Zöldfelületi előírások

11. §

(2)37 Környezetrendezési tervet kell készíteni

a) beépítésre szánt területen a háromnál több rendeltetési egységet magában foglaló beépítés esetén,

d) minden beépítés esetén

da) vegyes területen,

db) gazdasági területen,

(7)42 Fakivágás esetén pótlásként a kivágandó fa törzskörméretének 20%-kal megnövelt kerületével megegyező összkerületű facsemetét kell ültetni a pótlendő fa fajtája, mérete és helye meghatározásával, környezetrendezési terv alapján, a (7a) bekezdés szerinti kivételekkel.

(11)47 A négy személygépkocsi, egy tehergépkocsinál vagy egy autóbushoznál nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó helyet fásítani kell. A várakozóhely felületének

árnyékolását biztosító fásítást minden megkezdett négy személygépkocsi vagy tehergépkocsi vagy egy autóbusz után egy nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, legalább kétszer iskolázott lombhullató fa telepítésével és fenntartásával kell megoldani, faegyedenként legalább 1,5 méter széles és legalább 2,25 m² nagyságú zöldfelület és öntözési lehetőség biztosításával. A felszíni gépjármű várakozóhely zöldfelülete és fásítása beszámítható a telek kötelezően előírt zöldfelületébe és fásítottságába.

(12)52 A telekre előírt legkisebb zöldfelület legfeljebb 50%-át lehet zöldtetőként vagy vízfelületként kialakítani.

13. Közterületek előírásai

17. §

(3) Közterületen önálló építményt, köztéri alkotást, köztárgyat és egyéb közérdekű műtárgyat elsősorban növénytelepítéssel, környezetrendezési terv alapján környezetébe harmonikusan illesztett módon kell elhelyezni.

V. Közmű követelmények

32. §

(1)96 A közművek közcélú hálózatai és létesítményei

a) közterületen,

b) közlekedési, közmű és hírközlési területen vagy

c) közforgalom számára megnyitott magánúton

helyezhetők el.

MÁSODIK RÉSZ

RÉSZLETES ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK

I. A beépítésre szánt építési övezetek részletes előírásai

27. Lakóterületek

41. §

(1) Az Lk jelű területen meglévő épület átalakításával, újjáépítésével, tetőtérbeépítésével vagy bővítésével új rendeltetési egység 20 m² zöldfelület biztosítása mellett alakítható ki.

(3b) Amennyiben az építési telek legalább 900 m² nagyságú vagy saroktelek, és méretei, alakzata vagy beépítési módja indokolja és lehetővé teszi, támogató településképi vélemény vagy szakmai konzultáció alapján a (3) és (3a) bekezdésben foglaltaktól el lehet térni.

28. Vegyes területek

42. §

(1) A Vt jelű településközpont vegyes területen a telek épület és burkolt felület által el nem foglalt szabad területét egybefüggő, rendezett zöldfelületként kell kialakítani és fenntartani.

(2) Vt-8559 jelű területeken a legmagasabb épületmagasság 20 méter, ha ezt előzetes vizsgálatokkal alátámasztják, hogy a városlátképét nem zavarja meg.

(7) 135 A Vt jelű övezetekben, ahol a megengedett legnagyobb beépítettség mértéke eléri az 50 %-ot, a legkisebb zöldfelület mértéke 20 %.

30. Különleges területek

44. §

(5) K-Közl jelű különleges közlekedési célú területen a közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató és szállás, továbbá ezen épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás helyezhető el legfeljebb 40 % telekbeépítettséggel

32. Zöldterületek

48. §

(1) Zöldterületen

a) gyalogos közlekedést, célforgalmú gépjármű megközelítést, parkolást biztosító burkolat,

b) pihenést és testedzést szolgáló építmény, pihenőhely, tornapálya, gyermekjátszóter,

c) vendéglátó épület legfeljebb a terület 3 %-áig,

d) a terület fenntartásához szükséges épület

helyezhető el.

(1)161 A Zkp jelű közpark övezet az általános szintű zöldfelületi ellátás területe, ahol az OTÉK 27. §-ában foglaltaktól eltérően a legnagyobb beépíthetőség 3%, a legkisebb zöldfelület 75 %, melyet növénytelepítéssel, a közcéloknek megfelelően kell kialakítani.

(2)162 A Zkk jelű közkert övezet, lakóterületi szintű zöldterületi ellátás övezete, amely egy-egy lakótömb, lakóterületi egység közösségi zöldfelülete. Az övezetben pihenőhely, játszóhely, passzív pihenést szolgáló kerti berendezés, köztéri berendezés, lakóterületi szintű létesítményei, tornapálya létesítményei helyezhetők el, de nem helyezhető el nem a terület használatából jelentkező igény kiszolgálását biztosító egyéb építmény. A megengedett legnagyobb beépíthetőség 3%, a zöldfelület legkisebb mértéke 65%, melyet növénytelepítéssel a közcéloknek megfelelően kell kialakítani.

Övezeti jel	Telek terület	Beépítési mód	Max. beépíthetőség	Max. épületmagasság
Vt-8585	3000m ²	Zárt sorú	80%	9,5m
Vt-8559	3000m ²	Zárt sorú	50%	A HÉSZ övezetei előírásában meghatározott
Vt-7668	1500m ²	Keretes jellegű	60%	16m
Vt-8166	3000m ²	Szabadon álló	60%	4,5m
Vt-8656	3000m ²	Keretes jellegű	30%	10,5m
Lk-7657	1500m ²	Keretes jellegű	50%	12,5m
K-Közl-2155	450m ²	Szabadon álló	50%	9,5m
Zkk	-	-	-	-
Zkp	-	-	-	-
Kb-Ktf	-	-	-	-
Kb-Kf	-	-	-	-
Kb-Ktb	-	-	-	-
Köu	-	-	-	-
Kök	-	-	-	-

5.Táblázat: Tervezett beépítés övezeti jelei

Forrás: Saját szerkesztés

9. Összegzés

A diplomamunkámban Kecskemét alsó vasútállomással és környékével foglalkoztam, amely elhelyezkedése és lehetőségeihez képest méltatlan állapotban van. A kecskeméti főtér együttestől 1,5 km-re a Kossuth városrész déli részén található, a Kossuth körút (5-ös főút, amelyet a helyiek Nagykörútként ismernek) és a Halasi út (541-es főút) találkozásánál helyezkedik el. A terület egyik legnagyobb értéke a Kecskemét alsó vasútállomás megléte és működése, amely jelenleg egy leromló terület közepén található. Minden települési dokumentum egyetért abban, hogy ez a terület egy alulhasznosított barnamezős terület, amely komoly társadalmi romlás útjára került. A területen elindult egy gettósodási folyamat, amely többszöri kisebb beavatkozás árán sem szűnt meg.

A problémák és hiányosságok után, a terület előnyeit is felkutattam. Az itt rejlő értékek közül a Sertéshizlalók Gőzmalma és a Zwack üzem múzeuma jelentős vonzó tényezője lehet a területnek. Emellett a már fent említett közlekedési adottságok mutatják a terület fontosságát.

A fent felsorolt értékek és problémák alapján készítettem egy célrendszert, amely a terület tervezésénél fontos szerepet játszott. Ezek alapján megfogalmaztam egy koncepciót, valamint környezet alakítási javaslatot is tettem. A terv alapvető célja az, hogy a vasutat újra a városba csatolja, ahogy ezt a 19. században is gondolták. A városból a Batthyány utcára tervezett sétányra kapcsolódva egy gyalogos sétányt terveztem a vasútállomásig. Ez sétány egy városi parkká szélesedik ki a vasútállomás előtt, hiszen ez jelenleg egy parkhiányos terület. Ezzel párhuzamosan egy kerékpárutat terveztem, hogy a város központja és a vasútállomás között minél gyorsabb és fenntarthatóbb legyen a közlekedés. A vasút újra élesztésével nem csak az ingázókat, hanem a belterületen belül élőket is kiszolgálom, hiszen számos helyen meg tud állni a vonat, így csökkentve a belváros forgalmát. A vasút mellé egy kisebb buszpályaudvart álmodtam meg, amelyből a távolabbi városrészekbe lehetne eljutni.

A fejlesztési terület nagy részén keretes beépítést alkalmaztam, hiszen több forgalmas zajos vonalas infrastruktúra találkozásánál helyezkedik el a terület. Emellett fontosnak tartottam az itt élők számára a privát zöld igényüket és a kellemes lakókörnyezetet. Egy közlekedési csomópont esetében fontos, hogy lehetőséget nyújtson a kikapcsolódásra és az időtöltésre. Számos ilyen funkciót helyeztem a közlekedési hub területére és a területen helyett kapott egy bevásárlófunkciójú épület is.

Összességében egy kompakt, helyi identitást erősítő, reziliens és fenntartható mobilitásra alapuló városrészt szerettem volna kialakítani.

Irodalomjegyzék

H. Motieyan, M. Saadi Mesgari (2017): Towards Sustainable Urban Planning Through Transit-Oriented Development (A Case Study: Tehran) International Journal of Geo-Information, Vol 3, pp 2-16.o doi:10.3390/ijgi6120402

Ibraeva, G. Homem de Almeida Correia, C. Silva, António Pais Antunes (2020): Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 132, pp. 110-130. o <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.018>

Kanalas I. (2016): Kecskemét város fejlődésének stratégiai irányai. Forrás folyóirat 48. (7-8), pp. 150-168.

Kecskemét MJV- Kecskemét Településrendezési Terv 2023

Kecskemét MJV Környezetvédelmi programja (2020-2025) Közgyűlési változat

Kecskemét MJV Megalapozó vizsgálat 2014 264o

Lukovich Tamás- Mogyorósi Katalin: Fenntartható Fejlesztés 79o

Molnár Gergely (2015): A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850-1980, Doktori értekezés, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, 40 p.

Sárosi E. (2011): A kecskeméti piactér és vásártér történeti helyrajza. *Történeti szemle* 53 (4) pp. 615–632

TAK – Kecskemét Településképi Arculati kézikönyv, 2017

Varga Károly (2019): Több mint 90 éve létesítették a Kecskeméti Gazdasági Vasút Fűtőházat. *Közlekedéstudományi Szemle* 69 (3) pp-49-51

Ábrajegyzék

1. ábra: Tervezési terület elhelyezkedés	6
2. ábra: I. Katonai felmérés.....	8
3. ábra: II. Katonai felmérés	10
4. ábra: III. Katonai felmérés	11
5. ábra: IV. Katonai felmérés.....	12
6. ábra: Sertéshizlálók Gőzmalmának egykori épülete.....	15
7. ábra: Funkcionális térségek	18
8. ábra: Városhálózat (külső és belső város gyűrű)	19
9. ábra: Kecskemét hatályos Tszt kivágata	28
10. ábra: Kecskemét sematikus úthálózata	30
11. ábra: Kecskemét sematikus vasúthálózata	31
12. ábra: Kecskemét sematikus közösségi közlekedése	32
13. ábra: Kecskemét sematikus kerékpárhálózata	33
14. ábra: Szintszám vizsgálat Forrás: Saját szerkesztés	36
15. ábra: SWOT analízis Kecskemét	38
16. ábra: Swot analízis a tervezési területre.....	39
17. ábra: Problématérkép	40
18. ábra: Értéktérkép.....	41
19. ábra: Célrendszer	44
20. ábra: Konceptió	46
21. ábra: Közlekedési konceptió	47
22. ábra: Zöldfelületi konceptió	48
23. ábra: Bontási javaslat	50
24. ábra: Épület funkciók.....	55
25. ábra: Környezetalakítási terv	57
26. ábra: Tervezett beépítés beépítési sűrűsége	60
27. ábra: TSZT módosítási javaslat	61
28. ábra: Tszt módosítás területi arányainak változása.....	62
29. ábra: Szabályozási konceptió	63

Táblázatjegyzék

1.Táblázat: Országos térségi övezetek.....	21
2.Táblázat: Vármegyei térségi övezetek.....	23
3.Táblázat: Tervezési terület építési övezetei.....	29
4. Táblázat: Becsület lakás/helyiség és lakó/használói számok.....	60
5. Táblázat: Tervezett beépítés övezeti jelei.....	67

Mellékletjegyzék

1. Melléklet: Stratégiai kapcsolatok szerkezete
2. Melléklet: A klímaváltozás hatásaival szemben leginkább sérülékeny térségek
3. Melléklet: Zöldfelületi rendszer
4. Melléklet: Köz- és magánterület vizsgálata
5. Melléklet: Funkció vizsgálat
6. Melléklet: Beépítési sűrűség
7. Melléklet: Szinterületi mutató a jelenlegi területen
8. Melléklet: 1900-as években tervezett villamosvonal
9. Melléklet: A koncepció városba illesztése
10. Melléklet: Tömegmodell
11. Melléklet: 1933-as Kecskemét térkép
12. Melléklet: 1933-as Kecskemét térkép szerkesztővonalakkal
13. Melléklet: Tervezési terület fő szerkesztővonalai
14. Melléklet: Tervezett szintszámok
15. Melléklet: Metszet A-B
16. Melléklet: Metszet C-D
17. Melléklet: Tervezési terület körüli játszótér vizsgálat
18. Melléklet: Tervezett beépítés ütemezése
19. Melléklet: Tervezett beépítés szintterületi mutatója
20. Melléklet: Környezetalakítási terv
21. Melléklet: Szabályozási koncepció
22. Melléklet: Területen fellépő téli, nyári szelek

NYILATKOZAT

a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Béres Krisztián
A Hallgató Neptun kódja:	EWH00L
A dolgozat címe:	Kecskemét alsó vasútállomás és környékének újraélesztése „Régen a vasutat vitték a városhoz, most a várost visszük a vasúthoz”
A megjelenés éve:	2024
A konzulens intézetének neve:	Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkerti _ Intézet
A konzulens tanszékének a neve:	Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott diplomadolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

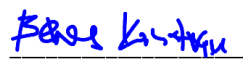
Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumba. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után

nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumban.

Kelt: 2024 év 11 hó 12 nap


Hallgató aláírása

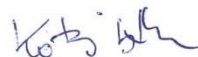
NYILATKOZAT

Béres Krisztián (hallgató Neptun azonosítója: EWH00L) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a ~~záródolgozatot/szakdolgozatot~~/diplomadolgozatot/portfóliót¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*3}

Kelt: 2024 év 11 hó 04 nap



belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő alá húzandó.

³ A megfelelő alá húzandó.