

DIPLOMATERV

Mandula Péter

2023

MAGYAR AGRÁR- ÉS ÉTETTUDOMÁNYI EGYETEM

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet, Budapest

„MSC” TELEPÜLÉSMÉRNÖK MESTERKÉPZÉSI SZAK

H-City: Kecskemét Homokbánya városrész rendezése és városi alközponttá fejlesztése

Mandula Péter

Tanszéki konzulens: Szczuka Levente

Szakfelelős:

Szövényi Anna Andrea DLA

Budapest, 2023

NYILATKOZAT

a **diplomadolgozat** nyilvános
hozzáféréseiről és eredetiségéről

A hallgató neve: Mandula Péter
A Hallgató Neptun kódja: ADH2K4
A dolgozat címe: Kecskemét Homokbánya városrész rendezése és városi
alközponttá fejlesztése
A megjelenés éve: 2023
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti
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 mindenkori szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitóri rendszerébe. 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 könyvtári repozitóri rendszerében.

Kelt: Budapest, 2023.11. 12


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

TARTALOM

1.	BEVEZETÉS.....	7
1.1.	Témaválasztás, terület lehatárolása.....	7
2.	TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS	9
2.1.	Történeti vizsgálat	9
2.1.1.	1950 előtt	9
2.1.2.	1950 után	11
2.1.3.	Örökségvédelmi jelentőség	15
2.1.1.	Szovjet laktanyák öröksége	16
3.	Tervi előzmények	17
3.1.	Településfejlesztési Konceptió	17
3.2.	Integrált Településfejlesztési Stratégia.....	18
3.3.	Településszerkezeti Terv	21
3.4.	Helyi Építési Szabályzat – Szabályozási Terv.....	23
4.	TELEPÜLÉSSZERKEZETI VIZSGÁLATOK	26
4.1.	Regionális szerep.....	26
4.2.	Demográfia.....	26
4.3.	Intézményi ellátottság.....	31
4.3.1.	Városi lépték.....	31
4.3.2.	Fókuszterület és környezete	33
4.4.	Településszerkezeti kapcsolatok.....	36
4.5.	Közlekedési és infrastruktúra vizsgálat	38
4.5.1.	Közúti közlekedés	38
4.5.2.	Parkolás.....	39
4.5.3.	Közösségi közlekedés.....	40
4.5.4.	Kerékpáros közlekedés	41

4.5.5.	Közművizsgálat.....	42
4.6.	Táji és zöldfelületi adottságok vizsgálata	43
4.6.1.	Táji adottságok, védendő elemek.....	43
4.6.2.	Zöldfelületi rendszer	43
5.	Városépítészeti vizsgálatok.....	47
5.1.	Területhasználat	47
5.1.1.	Általános területhasználat.....	47
5.1.2.	Tulajdonvizsgálat.....	47
5.1.3.	Közterület-magánterület vizsgálat, telekstruktúra	48
5.1.4.	Művelésiágak, fekvés.....	48
5.1.5.	Alulhasznosított területek.....	49
5.2.	Épített környezet vizsgálata	50
5.2.1.	Épület funkció és állag vizsgálat.....	50
5.2.2.	Szintszám vizsgálat	50
5.2.3.	Beépítési százalék	51
5.2.4.	Szintterületi mutató.....	51
5.3.	Utcakép, karaktervizsgálat	51
5.4.	Lakósűrűség, demográfia.....	52
6.	HELYZETÉRTÉKELÉS.....	55
6.1.	SWOT analízis	55
6.2.	Probléma és értéktérkép.....	58
7.	FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	60
7.1.	Célrendszer.....	60
7.2.	Szerkezeti koncepció.....	63
7.3.	Átfogó fejlesztési koncepció.....	66

7.3.1.	Közlekedési koncepció	68
7.3.2.	Zöldfelületi koncepció	70
8.	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	72
8.1.	Bontási javaslat	72
8.2.	Térszerkezet	73
8.3.	Közlekedési rendszer	74
8.4.	Zöldfelületi rendszer	76
8.5.	Funkciók	77
8.5.1.	Lakhatás	77
8.5.2.	Alközpont	77
8.6.	Karakter, identitás, közösség	80
8.6.1.	Városépítészeti, építészeti előképek	80
8.6.2.	Identitás, örökség	82
8.6.3.	Közösség.....	83
9.	RENDEZÉSI PROGRAM	84
9.1.	Területi mérleg.....	84
9.2.	Részletes rendezési program	85
10.	TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA	90
11.	SZABÁLYOZÁS	91
11.1.	Szabályozási koncepció.....	91
11.2.	Egyszerűsített Építési Szabályzat.....	92
12.	ÖSSZEGZÉS	97
13.	IRODALOMJEGYZÉK	98
14.	ÁBRAJEGYZÉK	102
15.	MELLÉKLET JEGYZÉK.....	104

1. BEVEZETÉS

1.1. TÉMAVÁLASZTÁS, TERÜLET LEHATÁROLÁSA

Tanulmányaim során számos vizsgálat és feladat keretében foglalkoztam szülővárosommal, Kecskeméttel. Bács-Kiskun vármegye székhelye az ország középpontjában helyezkedik el, egyenlő távolságra Szegedtől és Budapesttől, az M5-ös autópálya mentén. Az országos és európai szinten is jelentős közlekedési folyosó mentén fekvő, 110 000 fős település dinamikusan fejlődik, jelentős ipari beruházások létesülnek, melyekkel párhuzamosan növekszik az itt foglalkoztatottak száma is.

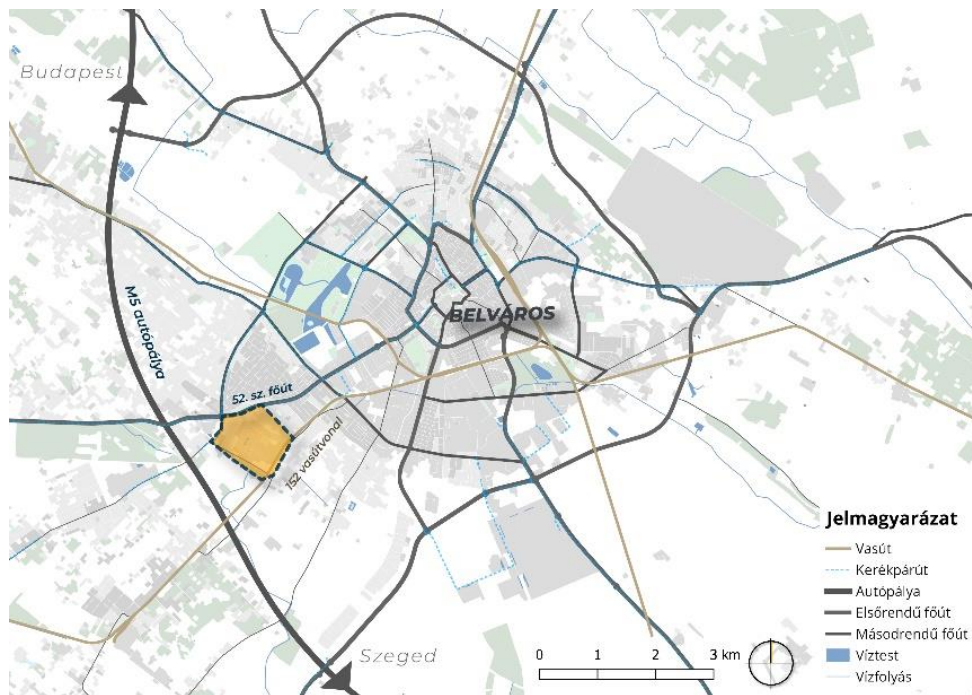
Azonban számos új kihívással is szembe kell néznie a településnek, hogy egy hosszú távon is fenntarthatóan működő, élhető, az Alföldön egyre erősödő klímaváltozás hatásainak ellenálló léttér maradjon. Az általam feltárt települési szintű problémák közül a legjelentősebb az egyközpontúság, a beépített területek fokozatos szétterülése és ezzel párhuzamosan a növekvő lélekszámú agglomerációból a belvárosba ingázók által generált gépjárműforgalom zaj- és légszennyező hatása.

Ezen problémák enyhítése érdekében kompakt, városi sűrűségű, funkciógazdag alközpontok köré szerveződő városrészekre van szükség a jelenlegi belterülethatáron belül, hogy a település kompakt módon tudja biztosítani a jövőbeni fejlesztési és lakhatási igényeket. Emellett nagy hangsúlyt kell fektetni a közösségi közlekedés, a lágy közlekedési módok felkarolására és a zöldinfrastruktúra fejlesztésére.

Diplomamunkám tervezési területét egy olyan városrészt választottam, ahol ezen fejlesztések jól bemutatathatók, a város egészének és az adott területnek is előnyére válnak. Ez a Homokbánya névre hallgató városrész, Kecskemét belterületének szélén, az M5-ös autópálya lehajtójánál, a város nyugati kapujában található.

Északról az 52. számú főút bevezető szakasza (Izsáki út), dél-keletről a 152-es, Fülöpszállásra tartó vasútvonal és a Korhánközi út, dél-nyugatról pedig a Boróka utca és az Auchan áruház határolja.

Ez Kecskemét egyik legjelentősebb fejlesztési területe, a város fő forgalmi tengelyének végpontjában található, jelentős kihasználatlan potenciállal rendelkezik. A tervezési terület jelentős részét kitevő egykori szovjet laktanya használaton kívüli épületállománya, a zártkertes övezetek tartalék területei, valamint a városrészen áthaladó tervezett haránt irányú közúti kapcsolat mind olyan, városi léptékben is jelentős változásokat vonnak majd maguk után, amelyek indokolják egy átgondolt, összefüggéseiben vizsgált koncepció és beépítési terv elkészítését a Homokbánya városrészre.



1. ábra: Fókuszterület elhelyezkedése

2. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

2.1. TÖRTÉNETI VIZSGÁLAT

A terület történeti vizsgálatát érdemes két részre bontani, ugyanis 1950 előtt a város ezen része még nem került beépítésre, így kevés megállapítás tehető róla, ugyanakkor a település terjeszkedése, illetve az alakuló úthálózat és területhasználat segít a fókuszterület sajátosságainak megismerésében.

Ezzel szemben a laktanya megépítését követően, de kifejezetten a rendszerváltás után gyors ütemben kezdett el átalakulni a városrész, nagyban meghatározva mai állapotát, így a most zajló folyamatok megértéséhez leginkább ezen időszak ismerete szükséges.

2.1.1. 1950 ELŐTT

Kecskemét

A város fejlődését alapvetően kedvező helyzeti energiái tették lehetővé. Két fontos kereskedelmi útvonal, a Budát Szegeddel, illetve a Tiszát a Dunával összekötő út metszéspontjában helyezkedett el. A középkorban alföldi mezőváros révén szétterülő, sugaras-gyűrűs településszerkezet alakult ki, szilárd építőanyagok híján több emeletes, nagyobb épületek nem voltak jelen még a történeti településmagban sem. Kecskemét a török hódoltság alatt a környezetében megsemmisült falvak bekebelezésével jelentős közigazgatási területre tett szert, ez is segítette a településhálózatból való kiemelkedéshez. Így a XIX. század közepére Kecskemét 40 000 lakosával az ország harmadik legnépesebb települése volt¹, kiterjed külterülettel, azonban településképileg inkább nagyra nőtt falu képét mutatta.

A város lakóinak fő bevételi forrását a legeltető állattartás jelentette, ennek és a folyószabályozásnak együttes hatása a térségben az eredeti vegetáció eltűnése és a talajvíz csökkenése. A 18. században kezdődött meg a szőlő- és gyümölcsöskertek

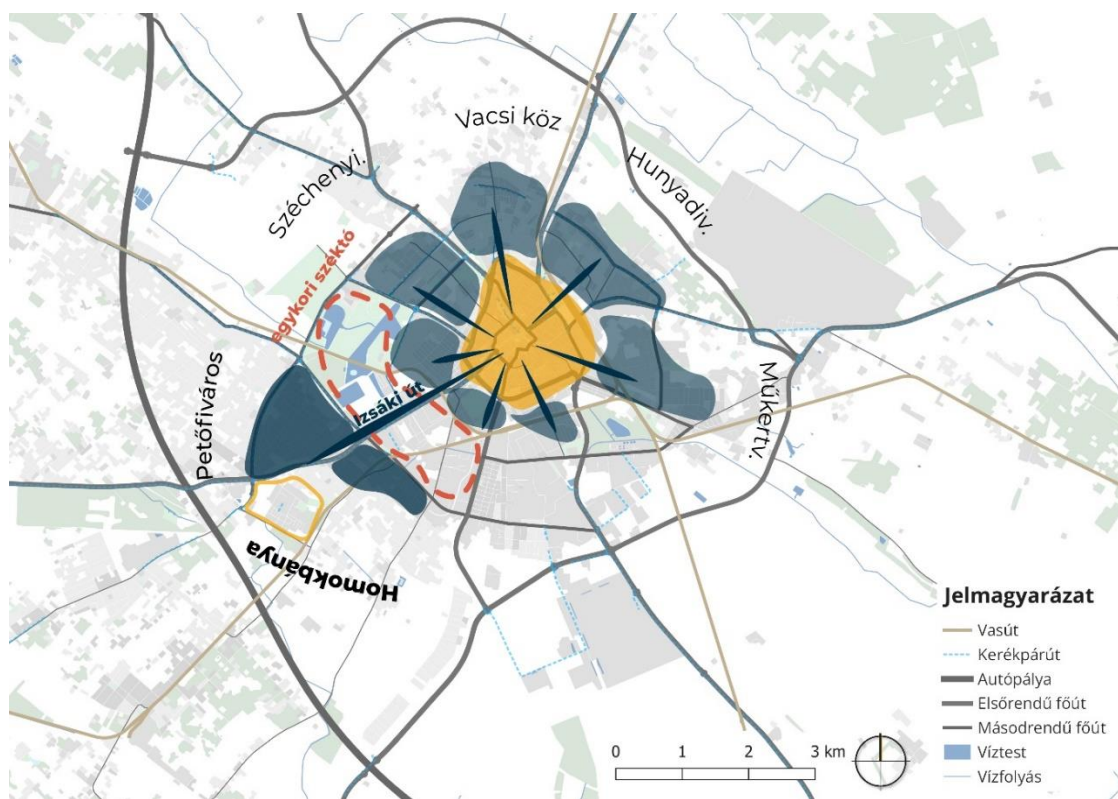
¹ IVÁNYOSI-SZABÓ Tibor (1979)

kialakítása a város környezetében, ezt nagyban erősítette, hogy a filoxéra járvány az itteni homoktalajokon nem veszélyeztette a szőlőket.

A kiegyezést követően indult meg a város nagyobb ütemű fejlődése, kialakult a mai szecessziós főter számos meghatározó épülettel és a főteret a vasútállomással összekapcsoló Rákóczi út. A törvényhatósági város rangot 1876-ban kapta meg.

Homokbánya városrész

Az általam vizsgált terület a legkorábbi térképes ábrázolások szerint a 18. században már szőlősként funkcionált. A domborzati adottságokból kifolyólag létesültek itt szőlőskertek, a beépített területtől távolabb, mivel a történeti városmag nyugati oldala mélyfekvésű, akkoriban vízzel borított terület volt (2., 3. melléklet). A fókuszterülettől keletre szintén víztestet jelölnek a történeti térképek, ez mind a mai napig látható, a Csalánosi erdőben.²



2. ábra: Az egykori széktó helye a városszerkezetben

² KMJV-MV (2023), 8-13 o.

Az egykori vízjárta területek városszerkezeti jelentőségét a 2. ábra mutatja. Az egykori árokrendszerrel körülvett, történeti városmag a 18. századtól kezdve fokozatosan bővült, az új városrészek és gyümölcsöskertek a védműrendszeren kívül, közvetlenül a lakott részek mellé települtek. Kivétel ez alól nyugati rész, ahol a Széktó nevű vízjárta területen nem lehetett építkezni, így a kertek, majd később a lakóterületek távolabb kerültek a városközponttól. Ez megalapozta ezen területek (Petőfiváros, Alsószéktó, felsőszéktó, Homokbánya) megnyúlt elérési útvonalát a mai belvárostól és egy különálló alközpont igényét, hiszen a többi városrészsel ellentétben innen gyalog már nem érhetőek el a belváros intézményei. A területnek a városközponttól elkülönülését mutatják a nevek is, ahogyan a két világháború között ezen városrészeket illették: Kiskecskemét, Alsószéktó falu.

A területen már a 18. századtól meghatározó szerkezeti elem volt a mai 52-es főút nyomvonalán futó, Dunaföldvár és Izsák irányába tartó országút, illetve a Korhánközi út. Később 1895-ben építette ki a Kecskemét – Fülöpszállás HÉV társaság a vasútvonalat, ami a mai napig a vizsgált terület határán fut. A vasútvonal kezdetben főként áruszállításra volt használva, nagy jelentősége volt a szőlőszállításában. A szőlőtelepítésekhez és a vasútvonal kiépüléséhez is nagyban hozzájárult Wéber Ede, svájci származású tanár, akinek a kastélya a mai napig látható a vasútvonal helvéciai szakaszán.

2.1.2. 1950 UTÁN

1950-ben Kecskemétről leválasztották történetileg kialakult, óriási területű külterületeit. Ekkoriban a városban 76 000 ember élt, ebből 42 ezren laktak külterületen. A lecsatolt területekből tanyaközpontok köré szerveződő önálló községek lettek, ilyenek például Ágasegyháza, Helvécia, Ballószög és Hetényegyháza³. Ez a folyamat megalapozta Kecskemét jelenlegi kiterjedt agglomerációját, ezen települések központja továbbra is Kecskemét és szinte minden fontosabb szolgáltatás eléréséért ide szükséges ingázni az itt lakóknak.

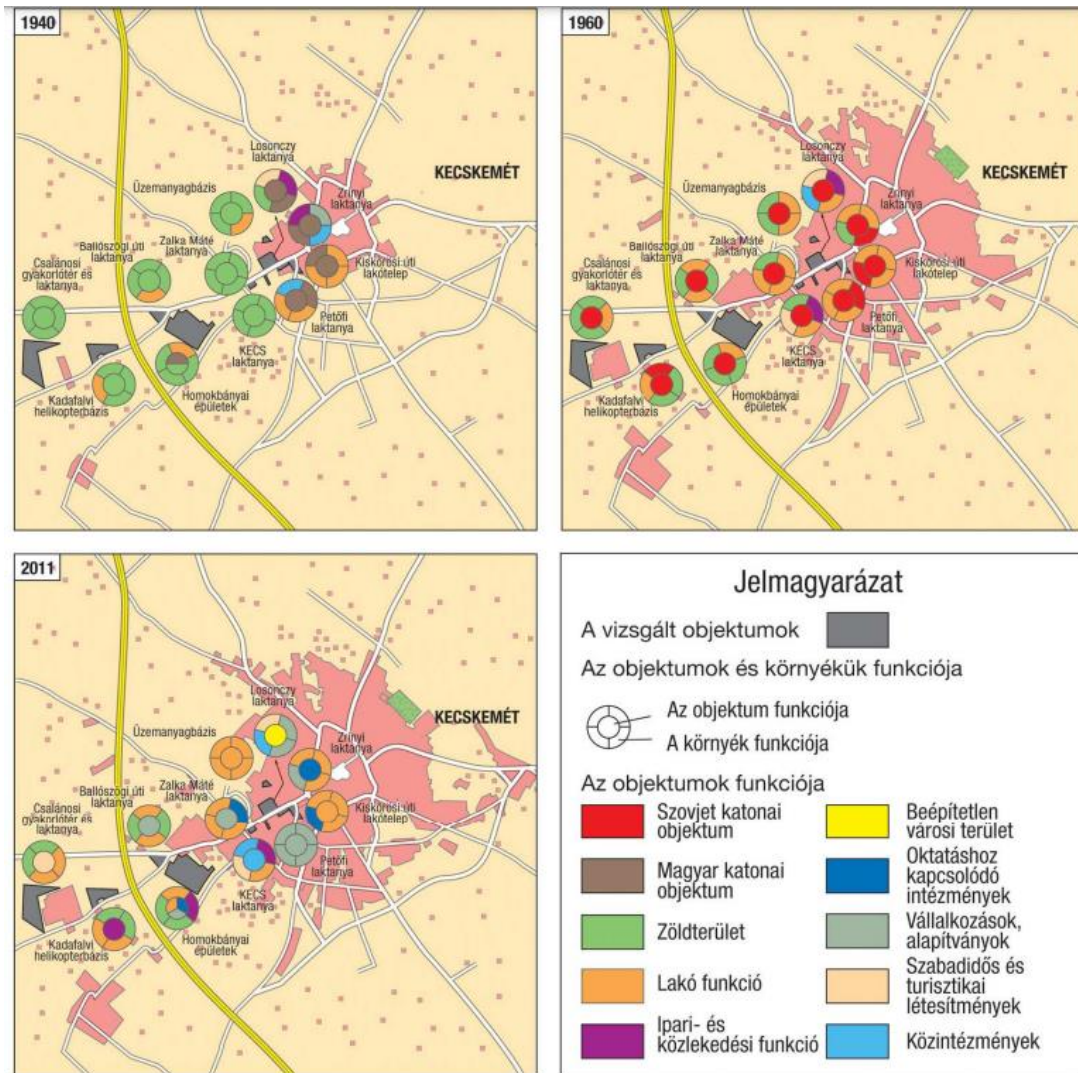
³ INT – 23

Kecskemét a 1950-től Bács-Kiskun megye székhelye lett, megnőtt közigazgatási szerepköre és egyre több munkahelyet tudott biztosítani fejlődő ipara révén is. Ezek a folyamatok a város népességének növekedését, ezzel együtt területi terjeszkedését eredményezték. Lakótelep építések kezdődtek meg, felépült Széchenyi-város, Árpádváros és Műkertváros. Emellett alacsonyabb intenzitású kertesházás beépítések is kialakultak, jellemzően az egykori szőlőhegyek területén. Ilyen városrész lett Bethlenváros, Hunyadváros, Vacsiköz illetve a vizsgálati terület szomszédságában Felsőszéktó (mai Petőfiváros) és Alsószéktó.

1950-ben kezdtek építeni laktanyát a jelenlegi tervezési területen, ahol először lövész- és tüzérezredek kaptak helyet. 1957-ben megkezdték az itt állomásozó hadtestek felszámolását, a laktanyát pedig szovjet hadosztályoknak adták át. A szovjetek azonban először nem szívesen költöztek ide, a város szélére, ezért feltételül új épületek építését szabták. Az építkezések költségeit az Állami Fejlesztési Bank állta, így épült itt 2500 négyzetméteres étterem, 4500 négyzetméteres parancsnoki épület, 500-600 fős színházterem, szabadtéri mozi, hét társas- és három panelház, egy 24 tantermes, 6500 négyzetméter alapterületű, tornateremmel is rendelkező iskola és két épület, melyben diákokat és tanárokat szállásoltak el. Ezzel tehát egy komplett város a városban jött létre, az itt állomásozó katonák egy része családját is magával hozhatta, így a lakosságban civilek is voltak.

Kecskeméten számos szovjet katonai objektum kapott helyet, a tervezési területem, a Homokbánya csak egy volt közülük, azonban a legnagyobb létszámú elszállásolt katona és civil itt állomásozott. A fókuszterületen belül található, főként lakó, közösségi, garázs és raktár funkciójú épületekhez több külső terület is kapcsolódott, például a kadafalvi helikopterbázis és a csalánosi gyakorlótér. A mai Auchan, Dechatlon és Csalánosi erdő jelentős részén bunkerek, mesterséges dombok, lövészárkok és egyéb gyakorlatozásra szolgáló műtárgyak voltak telepítve.

A város szovjet katonai objektumai főként az Izsáki út mentén létesültek, több esetben az akkor még beépítetlen Széktó területein.



3. ábra: Területhasználat változásai a szovjet megszállás előtt, alatt és után Kecskeméten⁴

Az itt szolgáló szovjet katonák és családjaik visszaemlékezéseiből az derül ki, hogy számukra kifejezetten kedvező volt itt az élet az otthoni viszonyokhoz képest. Lenyűgözte őket Kecskemét fejlettsége, hétvégre az uszodába járhattak, a laktanya kisboltjában pedig bőséges volt az árukészlet. Nyaranta többen vállaltak napszámosmunkát a laktanyával szomszédos Alsószéktó akkoriban még gyümölcsöskertekből álló területén.⁵

A szovjet katonák kivonása 1990-ig bezárólag megtörtént, így a laktanya építményei és infrastruktúrája használaton kívülre került. 1990-ben a laktanya CLASP rendszerű 24 tantermes iskolájába beköltözött a Lestár Péter Szakközépiskola, 2001-ben az

⁴ KÁDÁR 2014, 184 old.

⁵ INT-01

egykoron cirill betűs utcanevek magyar neveket kaptak, az akkori Kecskeméti Főiskola számára kollégiumok létesültek a laktanyaépületek felújításával, később a Széchenyi terv keretében 120 lakást alakítottak ki az egykori lakóépületekben.⁶

A város ezen szélének jelentőségét nagyban növelte, hogy 1997-ben elért idáig a Budapestről induló M5-ös autópálya, megépült az itteni Kecskemét-nyugat lehajtó. Később, 2006-ban a sztráda egészen a déli határig megépült, így a Szegedről, Pestről, vagy külföldről érkező forgalom jelentős része is innen közelítette meg a várost. 2008-ban az autópályát a várossal összekötő Dunaföldvári út (később: Izsáki út) és a Kadafalváról érkező út kereszteződésénél épült meg Magyarország első turbó körforgalma, amelyhez bekötött a Petőfivárostól északra megépített Nyugati körút. Ezzel a Homokbánya területe lett az egyik legjelentősebb sugár irányú út (Izsáki út), és a külső körút találkozásának helyszíné.



4. ábra: Izsáki út és Nyugati körút csomópontja, 2008-ban és 2011-ben (forrás: Google Earthalapján saját szerk.)

A közlekedési csomóponttá fejlődő terület vonzotta a kereskedelmi beruházásokat. 2001-ben épült meg a tervezési terület szomszédságában, az Izsáki út mentén épült az Auchan áruház, amely a kezdetektől fogva több egyéb funkciót is magában foglal, folyamatosan bővül új üzletekkel. A Nyugati körút megépítésével párhuzamosan, a turbó körforgalom mellett megépült az Aldi is, mellette fürdőszobakellék bolt és gazdabolt üzemel. A Boróka utca és az Izsáki út közti, jelenleg üres területen a laktanya megszűnése után 2010-ig egy erdős terület jött létre, amely lezárása volt az

⁶ HELTAI (2006)

Izsáki út menti véderdősávnak. Ezen a telken további kereskedelmi beruházások vannak tervben, ebből eddig Dechatlon sportbolt és Burger king gyorsétterem valósult meg.

2.1.3. ÖRÖKSÉGVÉDELMI JELENTŐSÉG

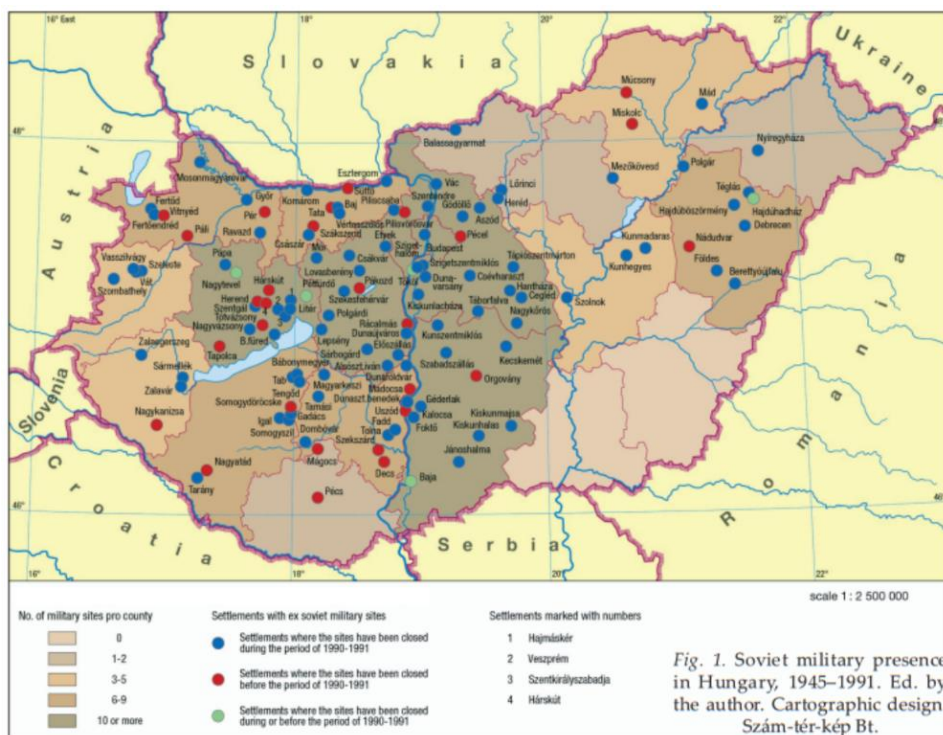
A terület múltjából nem sok olyan elem maradt fent, ami települési értékvédelem szempontjából védendő lenne. A legjelentősebb elem a vasútvonal és az ahhoz tartozó állomás lehet. Ez nem csak azért fontos, mert az épület már több mint 100 éves, de azért is, mert a város jelenlegi terveit alapján újra aktuális lesz egy vasútállomás kiépítése, a növekvő lakosságú Homokbánya városrész számára. Egy ilyen fejlesztés szempontjából a történeti vasútállomás felújítása és funkcióval ellátása a fenntarthatóság és az örökségvédelem szempontjából is szerencsés lenne. Az épület jelenleg vasúti földrészleten fekszik és üzemi épületként szerepel a földhivatali alaptérképen, de jelenleg lakóépületként használják. A vasútvonalon tovább haladva Helvéción található Wéber Ede kastélya, akinek fontos szerepe volt a környék homoktalajainak megkötésében, a szőlőtermesztés fellendítésében és nem utolsósorban a helyi érdekű vasút kiépítésében. Az 1905-ben neoromantikus stílusban épült kastély erősen leromlott állapotban van. A vasút forgalmának újraindítása jó apropó a hozzá tartozó épületek és a vasútvonal mellett fekvő kastély megújítására.



5. ábra: A vasútállomás épülete az 1883-as kataszteri térképen és napjainkban (forrás: INT – 02, saját fénykép)

2.1.1. SZOVJET LAKTANYÁK ÖRÖKSÉGE

A II. világháború és a rendszerváltás közötti időszakban kiépült szovjet laktanyák európai és országos léptékben is jelentős méretű barnamezős területeket jelentenek. Magyarországon a szovjet csapatok megközelítőleg 288 helyszínen 55,000 katonával és 50,000 civillel állomásoztak.⁷



6. ábra: Szovjet laktanyák elhelyezkedése Magyarország területén:⁸

Ezen helyszínek jelentős része, a Homokbányához hasonlóan nem, vagy csak részben újult meg, kapott új funkciót, jelentős részük a mai napig barnamezős terület. Ezen területek revitalizálása országos szinten is jelentős potenciállal bír. Jelentős részük van állami és magántulajdonban, így alternatívát jelenthetnek más, kevésbé fenntartható zöldmezős beruházásokkal szemben. A Homokbánya városrész folyamatban lévő, és diplomamunkámban hosszútávon tervezett megújítása mintát szolgáltathat ezen területek számára is.

⁷ KÁDÁR 2013, 90. old.

⁸ KÁDÁR 2013, 82. old.

3. TERVI ELŐZMÉNYEK

3.1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ⁹

A város Településfejlesztési Konceptiója a 2023-30-as időszakra határozza meg Kecskemét fejlődési irányait. Ez alapján a település 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.”

Ezen jövőkép elérése érdekében meghatározásra kerültek stratégiai célok, ezek a következők:

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

Minden stratégiai cél további 4 tematikus célt tartalmaz, illetve horizontális célmeghatározásként jelenik meg az

- esélyegyenlőség és az egyenlő hozzáférés
- közszolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés biztosítása
- egészséges, élhető, klímabarát és fenntartható környezet
- érték alapú és értékőrző, intelligens fejlődés feltételeinek megteremtése.

A fejlesztési célok a város egyes, eltérő sajátosságokat mutató településrészeire különböző módon kerülnek alkalmazásra, az ottani viszonyokhoz alkalmazkodva. Ezért Kecskemét területe 10 városrészre lett bontva. Ezek közül a VI., Alsószéktó – Homokbánya nevű városrészhez, azon belül is a Homokbánya és kisebb részben az Alsószéktó részterülethez tartozik a diplomám fókuszterülete.

⁹ KMJV TFK 2023,

A terület leírásában a TFK felsorolja a közelmúltban itt megvalósult fejlesztéseket (Mercedes Schule, új óvoda kialakítása, Zöldváros program: park- és közterületfejlesztés, homokbányai déli feltáró út, 240 önkormányzati bérlakás, az elmúlt 7 évben mintegy 1000 új lakás), illetve városrészi célt is meghatároz. Ennek lényege, hogy a Homokbánya területén környezetbarát, komplex fejlesztés eredményeként egy teljes értékű városi alközpont alakuljon ki, gazdasági, kereskedelmi, szolgáltatási, lakóterületi, intézményi és közterületi fejlesztések formájában. A célmeghatározás kiemeli egy, az egyetem tudósházához kapcsolódó innovációs tudásközpont és technológiai park létrehozásának lehetőségét is. A növekvő népesség és az új lakóterületek kiszolgálása érdekében a koncepció felveti a 152-es számú Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal elővárosi és helyi közlekedésbe való bekapcsolását.

3.2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA¹⁰

A város Integrált Településfejlesztési Stratégiája tovább bontja a TFK-ban meghatározott hosszútávú célokat. A stratégiában meghatározott 8 darab tematikus cél közül néhány, a területhez kapcsolódó:

- Közlekedésfejlesztés, hiányzó közlekedési kapcsolatok kiépítése, a belvárosban a gépkocsiforgalom visszaszorításával a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése
- Gazdaságfejlesztés ösztönzése, a munkaerő-mobilitás fokozása, a vállalkozóbarát gazdasági környezet erősítése
- A munkaerőpiaci igényekhez illeszkedő, gyakorlatorientált oktatási-képzési rendszer kialakítása, az infrastrukturális háttérfeltételek javítása, a kutatás-fejlesztési és innovációs kapacitások bővítése, az egyetemi szintű oktatás infrastrukturális, eszköz és személyi feltételeinek javítása
- Munkavállalást, a társadalmi befogadást, a szegénység elleni küzdelmet, az egészségmegőrzést, a családok támogatását, a helyi kötődést elősegítő, a

¹⁰ KMJV ITS (2017)

gyermek- és fiatalkort, valamint az aktív idősödést támogató szolgáltatások és infrastruktúrák fejlesztése, a közszolgáltatások erősítése

- sokszínűsége nyitott, befogadó, pezsgő légkörű, élhető, kreatív, „tanuló” város kialakítása
- 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
- A város térségi szerepvállalásának, központi szerepköreinek és funkcióinak erősítése, a város kapcsolatrendszerének és marketing tevékenységének bővítése, a város és térsége együttműködésének kiterjesztése

A tematikus célok mellett területi célok is meghatározásra kerültek, ezek alapjaként 10 városfejlesztési körzet lett lehatárolva. Ezek közül a Nyugati lakóövezet területe, azon belül a Homokbánya és „Alsócsalánosi háromszög” részterület foglalja magában diplomám tervezési helyszínét.

A városfejlesztési körzet célja:

„Funkciógazdag homokbányai „városi alcentrum” kialakítása, lakhatási, közterületi, közintézményi, kereskedelmi, szolgáltatási és közlekedési fejlesztésekkel, a körzet belső területi kohéziójának és önálló karakterének erősítése egységes szabályozással, környezetbarát és innováció-orientált lakó- és vállalkozói környezet létrehozása.”

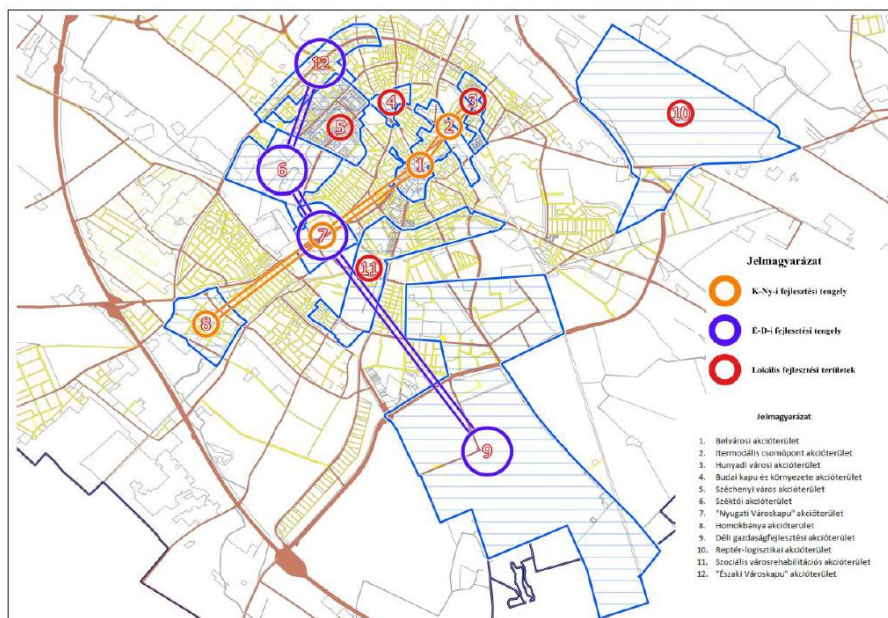
A lehetséges fejlesztések között megjelenik:

- Nyugati körút meghosszabbítása
- Izsáki út négysávosítása
- Kerékpározhatóság javítása
- Komplex intézményfejlesztés a Homokbánya városrészben
- A városrész zöld kialakítása, megújuló energiaforrások használata, csapadékvíz gyűjtése és felhasználása

- 152. sz. vasútvonal fejlesztése, a város kötőtpályás közlekedési rendszerébe történő beillesztése

A stratégia akcióterületeket is kijelöl a városban, melyek jelentős fejlesztésekkel érintett területeket gyűjtenek össze. Az összesen 12 akcióterület közül hét darab kettő fő fejlesztési tengely mentén helyezkedik el. Ezek közül egyik a vasútállomástól az Izsáki út mentén a Homokbányáig húzódó vonal. A fejlesztési tengely nyugati végpontja a Homokbánya Akcióterület, melynek területi lehatárolása szinte teljesen megegyezik diplomám tervezési területével.

4. ábra: Kecskemét tervezett akcióterületei (2014–2020)



7. ábra: Kecskemét tervezett akcióterületei¹¹

Homokbánya Akcióterület fejlesztési céljai:

- Funkciók együttélését megteremtő városrész létrehozása
- Innovációs Központ, tudományos és technológiai park kialakítása
- Környezetet nem terhelő, innovatív vállalkozások megtelepedésére alkalmas terület kijelölése
- oktatásfejlesztés céljait szolgáló ingatlanfejlesztés

¹¹ KMJV ITS (2017)

- önkormányzati bérlakásállomány bővítése, munkásszálló kialakítása
- Kertvárosias új lakóövezet kialakítása
- Egységes közterületi rendszer kialakítása;
- A terület környezeti tehermentesítése.

Projektek:

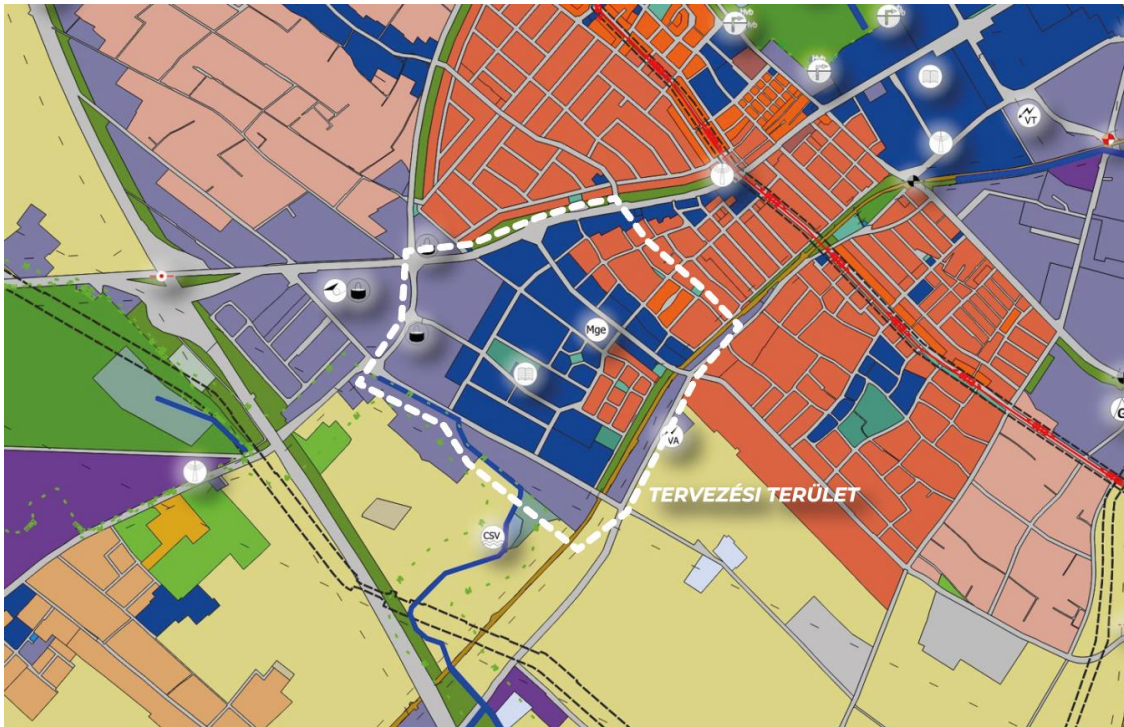
- Kecskeméti Innovációs Központ, tudományos és technológiai park létrehozása
- Környezeti tehermentesítés, közterület- és zöldfelület-fejlesztési program
- Bérlakás- és munkaerőmobilitáshoz kapcsolódó lakhatás fejlesztési program
- Városrészi alközpont és intézményfejlesztési program

Összefoglalva, az ITS egy „zöld várost” vízionál a területen, amely az Alsószéktó városrészközpontjaként is működik. Ennek megfelelően szükséges a területen azóta már megvalósult intézményfejlesztés (MBS épület felújítás, óvoda létesítés), zöldterületfejlesztés (Bringapark) és ingatlanfejlesztés. Emellett mivel a terület jelentős része a Neumann János kezelésében van, a város itt kíván olyan fejlesztéseket megvalósítani, amelyek segítenék kutatás-fejlesztés projektek, startup vállalkozások megvalósulását. Az szakképzett munkaerő megtartása érdekében a bérlakásfejlesztés is kiemelt cél a területen. A stratégia megemlíti, hogy a területet érintő 152-es vasútvonal a város kötöttpályás személyszállításában is szerepet játszhat.

Ezen fejlesztések közül az intézményfejlesztések, illetve a Bringapark fejlesztése mára megvalósult és sokat emelt a városrész élhetőségén. Azonban az is látszik, hogy a területet egységesen kezelő stratégiára és fejlesztési tervre van szükség, amely a helyi igények mellett figyelembe veszi a tágabb térség szükségleteit is.

3.3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

Kecskemét Településszerkezeti terve meghatározza a város területfelhasználási módjait, a védelemmel és korlátozásokkal érintett elemeket és a meghatározó nyomvonalas elemeket, objektumokat (3. melléklet).



8. ábra: Kecskemét Településszerkezeti Terv

A diploma tervezési területén található szovjet laktanya jelentős részén településközponti vegyes területet határoz meg a terv, ez vonatkozik az Izsáki út mentén húzódó sávra egészen a Daru utcáig, illetve a volt laktanya területtől észak-keletre, egészen a Daimler park sorházas beépítéséig. A laktanya keleti részén, a vasút mentén egy négyzet alakú területen kertvárosias beépítést jelöl ki a terv, a vasút és a kijelölt lakóterületek között pedig véderdősávot. További kertvárosias területek vannak kijelölve észak-keletre, az Alsószéktó városrész felé haladva, a jelenlegi zártkertes részeken. Ez alól kivétel a Daimler park, amit kisvárosias területfelhasználásba sorol a TSZT. Az Izsáki út és a Boróka utca menti területrészeket gazdasági funkciót jelöl ki a terv, ilyen felhasználás látható még a Gábor Dénes utcától délre is. A tervezési területen belül oktatási és kereskedelmi központot is jelöl a tervlap.

Vonalas elemek tekintetében a vizsgált területet érintő legnagyobb változás a Nyugati körút meghosszabbítása délre, az Izsáki úttól az 541. sz. főútig, ezzel tehermentesítve a Könyves Kálmán körutat és feltárva a belterületi határ és az autópálya közötti részeket. Ez a tervezett út a volt laktanyaterületek és a zártkertes

részek határánál vágná át a tervezési területet. A laktanyától délre vízfolyást és az Országos Ökológiai Hálózat területeit jelöli a TSZT.

Diplomaterületem szempontjából az Alsószéktói lakóterületeket átvágó tervezett külső körút kedvezőtlen vonalvezetésű, egyrészt mert fragmentálja a városrészt, nehezíti a kertváros (Alsószéktó) és leendő alközpontja (Homokbánya) közti kapcsolatot. Másrészt egy újabb csomóponttal terheli az egyébként is forgalmas Izsáki utat.

3.4. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT – SZABÁLYOZÁSI TERV

A város Helyi Építési Szabályzatát Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelettel fogadta el (4. melléklet).

A vizsgált terület építési övezetei a következők:

Övezet jele	Legkisebb telekméret	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Legnagyobb épületmagasság
<i>Gksz - 8149</i>	3000	Szabadonálló	40	16
<i>Vt - 8148</i>	3000	Szabadonálló	40	16
<i>Vt - 8147</i>	3000	Szabadonálló	40	12,5
<i>Vt - 5148</i>	900	Szabadonálló	40	16
<i>Vt - 0148</i>	kialakult	Szabadonálló	40	16
<i>Vt - 6145</i>	1200	Szabadonálló	40	9,5
<i>Vt - 5144</i>	900	Szabadonálló	40	7,5
<i>Vt - 5143</i>	900	Szabadonálló	40	6
<i>Vt - 7144</i>	1500	Szabadonálló	40	7,5
<i>Lke - 3232</i>	600	Oldalhatáron álló	30	5,5
<i>Lke - 4232</i>	720	Oldalhatáron álló	30	5,5

A kijelölt építési övezetek túlnyomórészt 40 százalékos beépítést engednek meg, kivétel ez alól terület észak-keleti része, a kertvárossal szomszédosan, illetve a

laktanya dél-keleti részén kijelölt kertvárosias övezet. Ezen két övezet kivételével mindenhol szabadonálló beépítést határoz meg a szabályozás, illeszkedve a laktanyaépületek beépítési módjához. Épületmagasság tekintetében a 16 méteres a legmagasabb, ami illeszkedik a jelenlegi felújított laktanyaépületek magasságához.

A HÉSZ által meghatározott beépítési százalék és a HÉSZ további paramétereiből, különösen az épületmagasságból képzett szintterületi mutató értékeit ábrázoló térképeket a 17. és a 18. melléklet tartalmazza. Az látható, hogy a megengedett maximális paramétereket kihasználva a jelenleginél közel ötször több terület építhető be (407 362 négyzetméter), illetve közel hétszer annyi szintterület alakítható ki (1 246 400), mint a jelenleg meglévő. Az így létrejövő 1 055 406 négyzetméter lakó szintterülettel számolva, körülbelül 21 000 főre duzzadna a jelenleg 3 800 fős terület, ezzel 166 fő/ha-os lakósűrűséget elérve, ami Kecskemét harmadik legsűrűbben lakott területévé tenné a városrészt a belváros és a Széchenyiváros lakótelepei után (5. melléklet, Kecskemét népsűrűsége).

A Szabályozási Terv az egykori laktanya területére és az ezzel határos zártkerti tömbökre különféle paraméterekkel rendelkező vegyes területeket jelöl ki. Így tehát a jelenleg erősen alulhasznosított zártkertes területek egyik fele is nagyobb sűrűséget megengedő VT övezetbe sorolt. A zártkertek fennmaradó, kertvárossal szomszédos része Lke övezetbe tartozik.

A terület közterületi struktúrájába erősen belenyúl a hatályos terv. Az Alsószéktő kialakult kertvárosa és az egykori laktanya közti átmenetes részen a meglévő úthálózat folytatásaként lettek kijelölve közterületek, tömbökre bontva a jelenlegi telekstruktúrát. A laktanya dél-keleti sarkában kis lakó és vegyes funkciójú tömbök kerülnek kiszabályozásra, egy-egy közkert (Zkk) köré szerveződve.

Zöldfelületek tekintetében a vasút mellett kijelölt véderdő a legjelentősebb, de több kis méretű közkert is kijelölésre került, bár ezek együttesen is alig haladják meg az 1 hektáros területet.

A HÉSZ által meghatározott építési övezetek egyenletes, kisvárosias sűrűségű beépítést jelölnek ki a területre, a meglévő laktanyaépületekhez illeszkedő épületmagasságokkal és beépítési móddal. A beépítés mértéke és a magasság csökken a kertváros felé haladva, az itt kijelölt kertvárosias részeken. A terv jelentős mértékben nyúl bele a közterületek arányába és struktúrájába, ami szükséges, főleg a zártkerti területek esetében, hiszen jelenleg nem biztosított a telkek megfelelő feltárása. A maximális beépíthetőséget kihasználva egy nagyságrendileg 20 000 fős városrész jöhetne itt létre, magas népsűrűséggel, amihez képest a kijelölt rekreációra alkalmas közkertek kis területe nem elegendő.

	Jelenlegi állapot	HÉSZ szerint
Tervezési terület (ha)	127	127
Összes beépített terület (m ²)	83 237	407 362
Összes szintterület (m ²)	178 895	1 246 400
Összes lakó szintterület (m ²)	142 218	1 055 406
SZUM népesség	3800	21 108
Lakósűrűség (fő/ha)	29	166
Összes zöldfelület (ha)	79	25
Összes zöldterület (ha)	2.4	3,5
Zöldterületi ellátottság (m ² /fő)	8.5	4.7

(zöldfelületek esetében a HÉSZ szerinti állapotnál az OTÉK alapján meghatározott minimum zöldfelületi aránnyal számoltam)

4. TELEPÜLÉSSZERKEZETI VIZSGÁLATOK

4.1. REGIONÁLIS SZEREP

Kecskemét Bács-Kiskun vármegye székhelye, Magyarország 8. legnépesebb városa. Országon belüli elhelyezkedése helyzeti energiák szempontjából mindig is kedvező volt, de napjainkban ez hatványozottan igaz. Áthalad rajta IV. számú Helsinki folyosó (Drezda-Prága-Bécs-Pozsony-Budapest-Bukarest-Szófia-Isztambul), amely az egyik legfontosabb páneurópai közlekedési folyosó. Az M5-ös autópályán félúton helyezkedik el Budapest és Szeged között, mindkettőtől 1 órás útra. A térségben tervezett M44-es főút és az M8-M4-es korridor a kelet-nyugati irányú közlekedési kapcsolatokat erősítené meg.

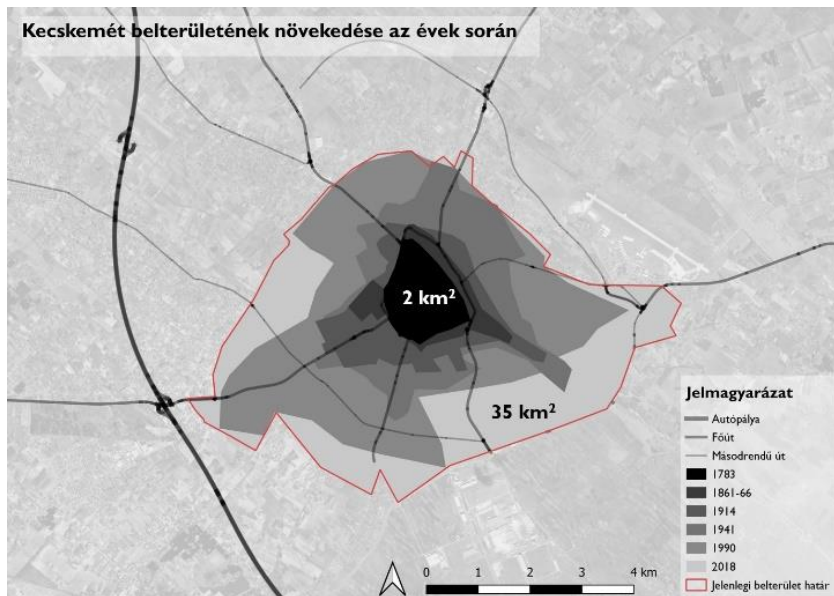
Az ipari létesítmények bővítése, (Mercedes gyár 2. ütem, HILTI bővítés) és új ipari-logisztikai beruházások megvalósulása, a felsőoktatás (Neumann János Egyetem új campus) fejlődése tovább növeli a város regionális szerepét. A valamint a katonai repülőtér polgári használatra számára való megnyitásának hatására Kecskemét nemzetközi szerepe is szignifikánsan megnőhet.

4.2. DEMOGRÁFIA

Legeltető állattartással foglalkozó alföldi mezővárosként Kecskemét mindig is nagy közigazgatási területtel bírt, amely az 1950-es elcsatolásokkal jelentősen csökkent. A belterület esetében viszont folyamatos növekedés figyelhető meg az idő előrehaladtával. Katonai felmérések¹² és más térképek¹³ alapján meghatároztam a város belterületének méretét hat időpontban, a 18. századtól napjainkig. A mellékelt ábrán és diagrammon is megfigyelhető, hogy a terület folyamatos növekedést mutat, főként a 20. század második felében. A terjeszkedés iránya egyértelműen nyugatra, a diplomaterületem irányába húzza a város súlypontját.

¹² INT - 09

¹³ INT – 10, INT – 11, INT - 12



9. ábra: Kecskemét belterületi kiterjedése a történelem során

A XVIII. század végén Kecskemét Magyarország 4. legnépesebb városa volt¹⁴ közel 20 000 fővel.¹⁵ Száz év alatt a lakosság létszáma további 10 000 fővel nőtt, ekkor már 1950-ben lett megyeszékhely, 1990-ben pedig megyei jogú város, így a megyei források jelentős része is ide folyt be, megerősödött az ipar, ezáltal megnőtt a munkás réteg létszáma¹⁶ A környék tanyáiból betelepülők által tovább nőtt a népesség, mely 1990-re elérte a 100 000 főt.

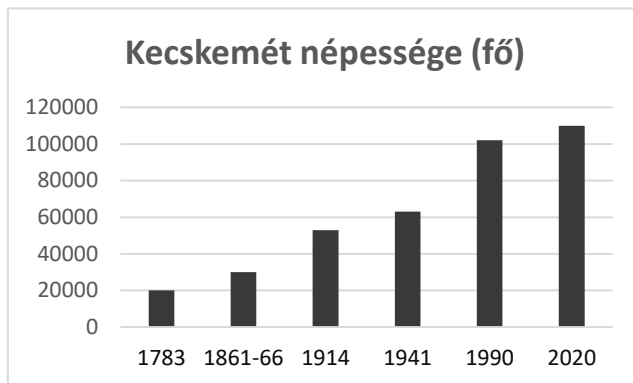
Az elmúlt 20 évben megállt a népesség erős növekedése, annak ellenére, hogy számos új munkahely jött létre az itt létesült beruházások által (pl.: Mercedes gyár). Az új munkahelyek ellenére a népesség az utóbbi években, ha csak minimálisan is, de csökkent. Ezt magyarázhatja a szuburbanizáció jelensége, melynek során sokan kiköltöznek a városból, amit jól mutat a környező települések (Ballószög, Helvécia, Lajosmizse) népességnövekedése is. Kecskeméten a népesség térbeli eloszlása mindig is sajátos volt, 2011-ben például a lakónépességnek csak

¹⁴ RIGÓ 2016, 81. old.

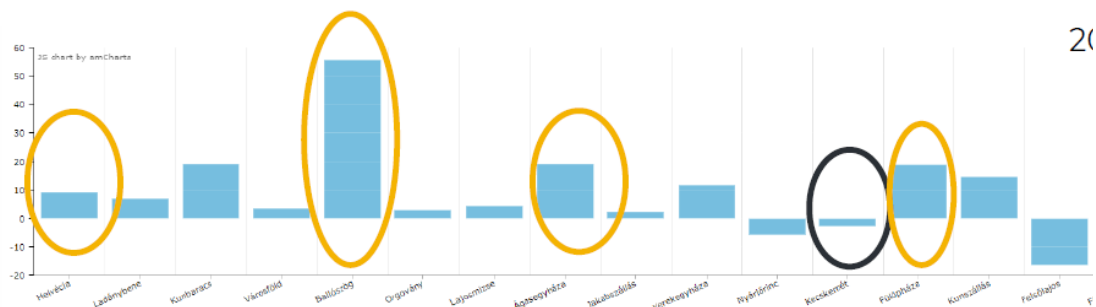
¹⁵ FARAGÓ – ŐRI 2008, 32. old.

¹⁶ RIGÓ 2016, 82. old.

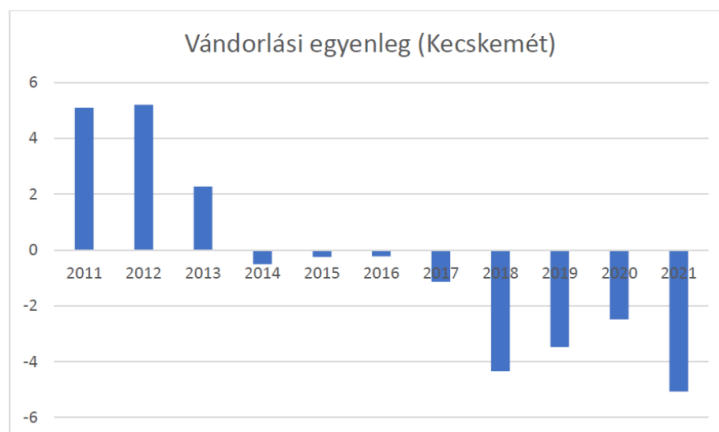
74%-a élt a központi belterületen, 2016-ra ez a szám tovább csökkent.¹⁷ Ez a folyamat egyrészt a hagyományos tanyás, kertés területek nagy kiterjedésével magyarázható, másrészt a kedvezőbb ingatlanárakkal, a belváros kedvezőtlenebb élhetőségi viszonyaival és a koronavírus hatására elindult online munkavégzés terjedésével is. Ez a tendencia komoly terhet ró a város infrastruktúrájára.



10. ábra: Kecskemét népessége, idősoros ábra (FARAGÓ – ÓRI 2008 és RIGÓ 2016 alapján)



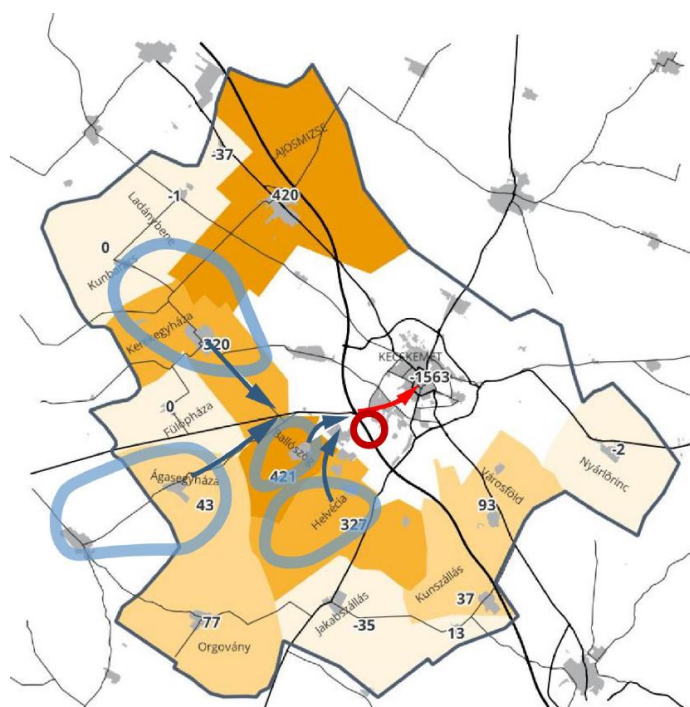
11. ábra: Kecskemét járás településeinek vándorlási egyenlege 2020-ban



12. ábra: Kecskemét vándorlási egyenlege 2011-2023-ig

¹⁷ KMJV-MV 2023, 125. old.

Ahogy a 12. ábrán is látszik, Kecskemét vándorlási egyenlege 2020-ban negatív volt, a környező településeké ezzel szemben kiugróan magas. A város vándorlási egyenlegének idősoros adatai jól mutatják a folyamatot, ahogy az értékek a 2013-2017 közötti időszakban fokozatosan átesnek a negatív tartományba. A 2010-2019-ig tartó időszakban Kecskemét népessége 1563 fővel csökkent, a környező településeké pedig közelítőleg ugyanennyivel nőtt. Ez a folyamat növeli a környékről Kecskemétre napi szinten ingázók számát, hiszen a munkahelyek száma továbbra is itt növekszik, a szolgáltatások és intézmények is itt érhetőek el.



A környező települések népességnövekedését területi eloszlásban megfigyelve az látható, hogy a növekvő népességű, Kecskeméttel szomszédos községekből a forgalom jelentős része az Izsáki úton, a Homokbánya városrész mellett elhaladva tudja elérni a városközpontot, ezzel jelentős terhelést kifejtve erre a szakaszra.

13. A Kecskeméti járás településeinek népességváltozása 2010-2019 között, területi kimutatásban (INT-05 alapján saját szerk.)

A fentebb leírtakhoz hasonló folyamat játszódik le a település közigazgatási határán belül is. A GeoX Kft. által készített adatok alapján az figyelhető meg, hogy a belváros népessége csökken, míg a szatellit településeké nő, illetve jelentős az új külterületi

beépítések száma is, jellemző a kiterjedt zártkertes övezetekben. Tehát a közigazgatási határon belül is lejátszódik egyfajta szuburbanizációs folyamat, melynek jelentős célterületei vannak Kecskemét nyugati oldalán (Hetény, Úrihegy, Kadafalva, Halasi úti kiskertek). Ezekről a területekről, a belvárosba áramló forgalom túlnyomó része szintén az Izsáki út tengelyét terheli.

A Lechner Tudásközpont 2011-es népszámlálást feldolgozó adatai¹⁸ alapján, a Kecskemétet nyugati irányból övező településekről napi szinten ingázók aránya a következőképpen alakul:

- Ballószög: 904 fő
- Helvécia: 1086 fő
- Ágasegyháza: 322 fő
- Fülöpháza: 97 fő
- Izsák: 381 fő
- Kerekegyháza: 733 fő
- Fülöpszállás: 124 fő

Összesen 3647 fő ingázik ebből az irányból Kecskemétre, ebbe azonban nincsenek beleszámolva az oktatási, vagy egyéb más céllal ingázók, így velük együtt ez a szám elérheti a 4000 főt is. Mivel ezen települések vándorlási egyenlege a 2011 óta eltelt időben is nagyrészt pozitív volt, feltételezhetően mára ez a szám tovább növekedett.

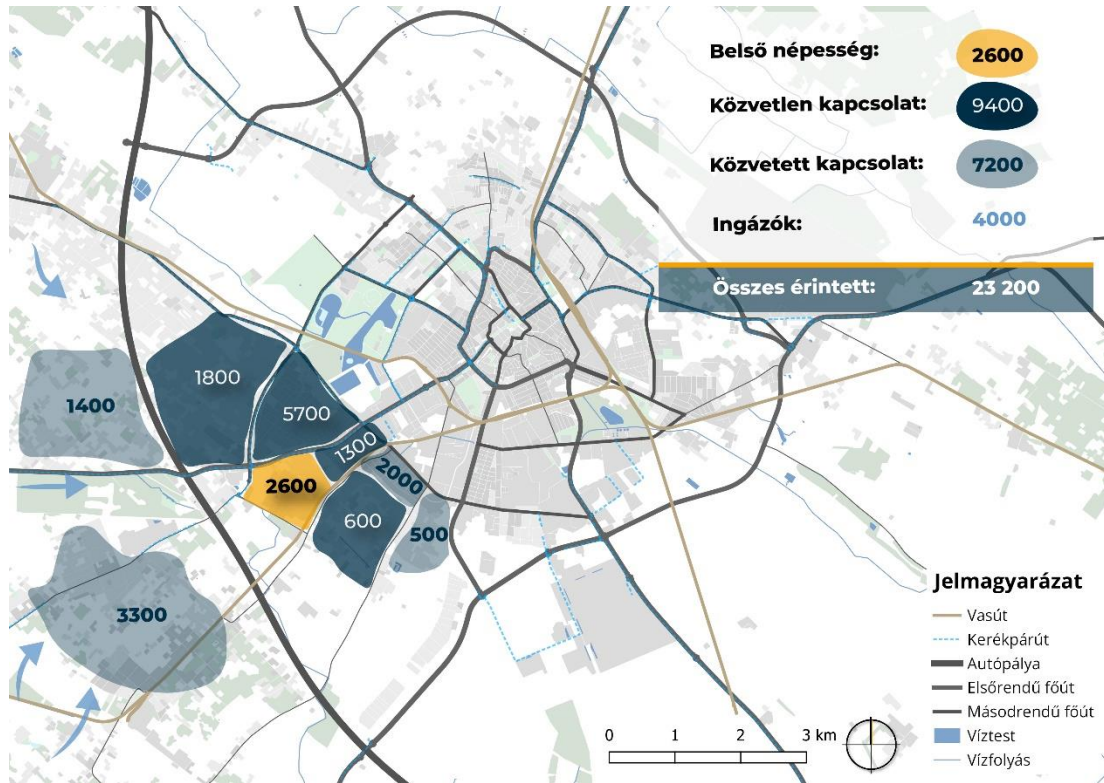
A GeoX Kft. 100x100 méteres egységekre vonatkoztatott, népességi adatai alapján a diplomaterületet körülvevő lakóterületek lakosságának száma is kiszámolható:

- Homokbánya: 2600-2800 fő
- Homokbányával szomszédos városrészek: 9400 fő
- Homokbányával közvetett kapcsolatú városrészek: 7200 fő
- Összesen: 19 400 fő

Tehát a belvárosba ezen a területen áthaladva ingázók és a Homokbányán, illetve közvetlen környezetében lakók száma összesen meghaladja a 23 000 főt. Fontos

¹⁸ INT-04

kiemelni, hogy ehhez még hozzáadódik a jövőben a hatályos tervek által ide kijelölt városias sűrűségű lakóterületek népességszáma is. Ezzel együtt egy olyan lakosszámú vonzáskörzet alakul ki a Homokbánya környezetében, ami egyértelműen indokoltá teszi itt az alközponti funkciók létesítését.

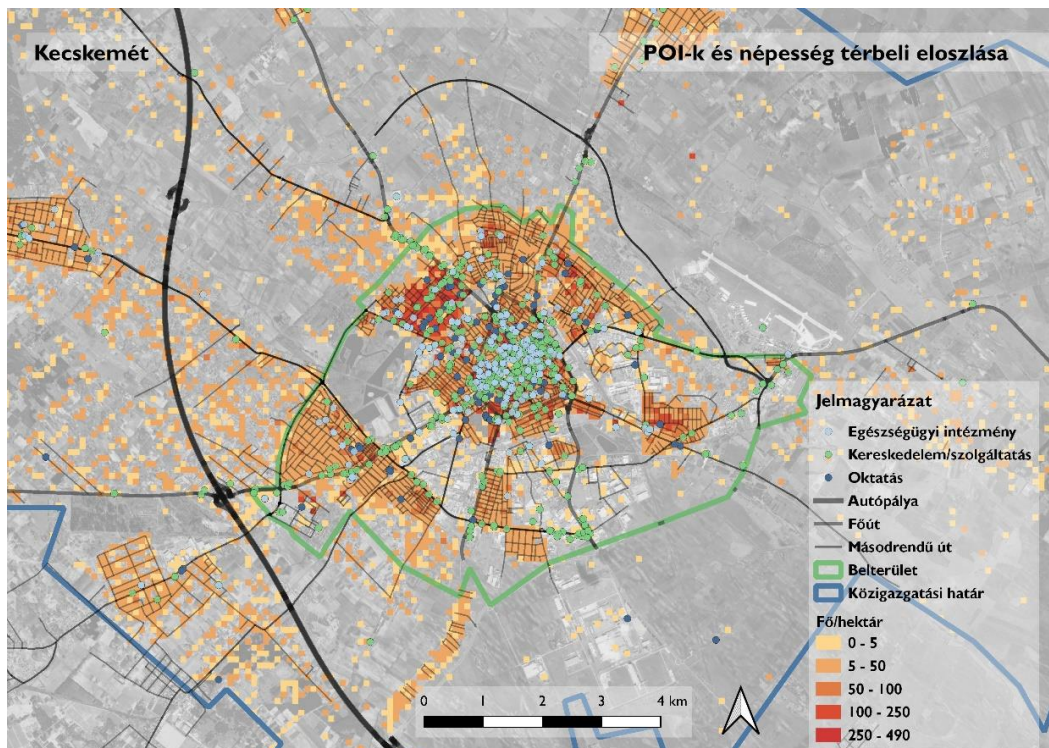


14. ábra: A tervezési terület környezetének népessége, a tervezett alközpont potenciális használói

4.3. INTÉZMÉNYI ELLÁTOTSÁG

4.3.1. VÁROSI LÉPTÉK

Kecskemét intézményi területei erősen a belvárosban koncentráltak, a legtöbb szolgáltatásért ide kell bejönni, alközpontok nem igazán alakultak ki. Ennek az egyközpontúságnak nagy szerepe van a külső lakóterületek és a belváros közti napi ingázás kialakulásában.



15. ábra: POI-k és népesség térbeli megoszlása Kecskeméten (INT – 20 alapján saját szerkesztés)

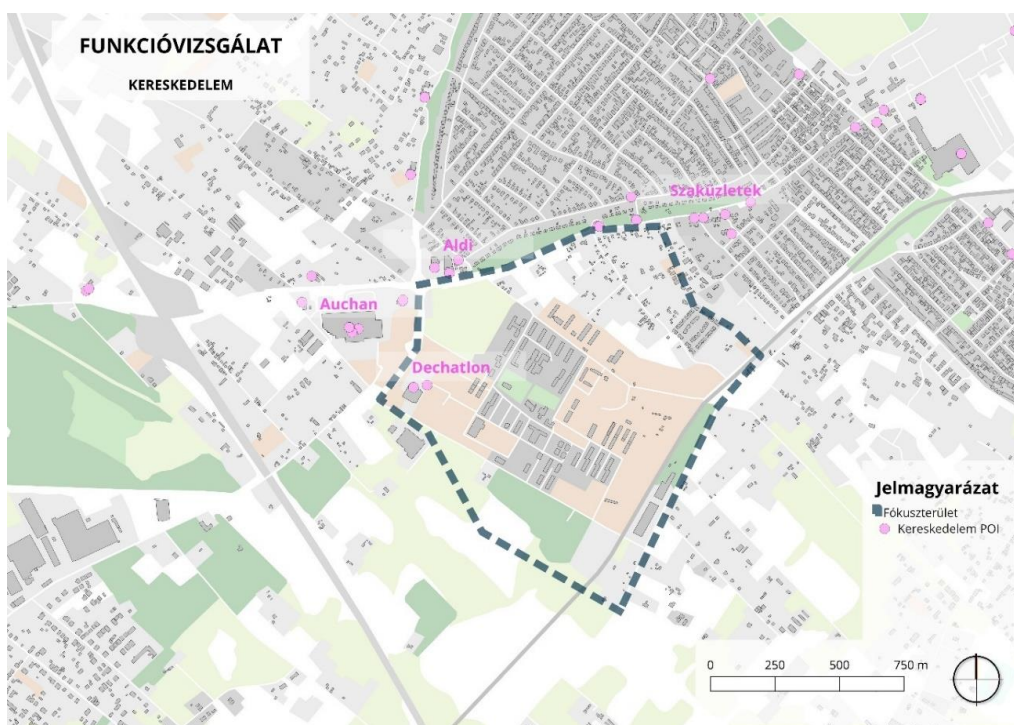
A POI-k (Point of Interest) az érdekes és fontos helyeket jelölik, általában a különböző szolgáltatásokat, intézményeket. Kecskeméten ezek a városközpontban koncentrálnak, nem követik a lakosság térbeli eloszlását. A belvárostól távolabb eső lakóterületek összességében rosszul vannak ellátva oktatási intézményekkel, a középfokú intézmények szinte kivétel nélkül a belvárosban találhatóak. Egyes külső városrészben (Műkertváros, Szeleifalu, Vacsiköz) egyáltalán nincsenek a lakókat kiszolgáló oktatási intézmények.

Az alközponthiányos külső városrészekről a legtöbb szolgáltatás eléréséhez a belvárosba kell utazni. A városszéli lakóövezetek, központtól való távolsága és a közösségi közlekedési hiányosságok miatt ez egy állandó problémát és nagy arányú gépjárműhasználatot okoz. Ez a folyamat kifejezetten terheli az Alsószéktő, Petőfiváros, Homokbánya, Szeleifalu városrészeket, hiszen ahogy azt a korábbiakban bemutattam, a nyugati irányba megnyúlt belterület ezen részei jelentősen messzebb vannak a városközponttól, mint a többi városrész.

4.3.2. FÓKUSZTERÜLET ÉS KÖRNYEZETE

Kereskedelem

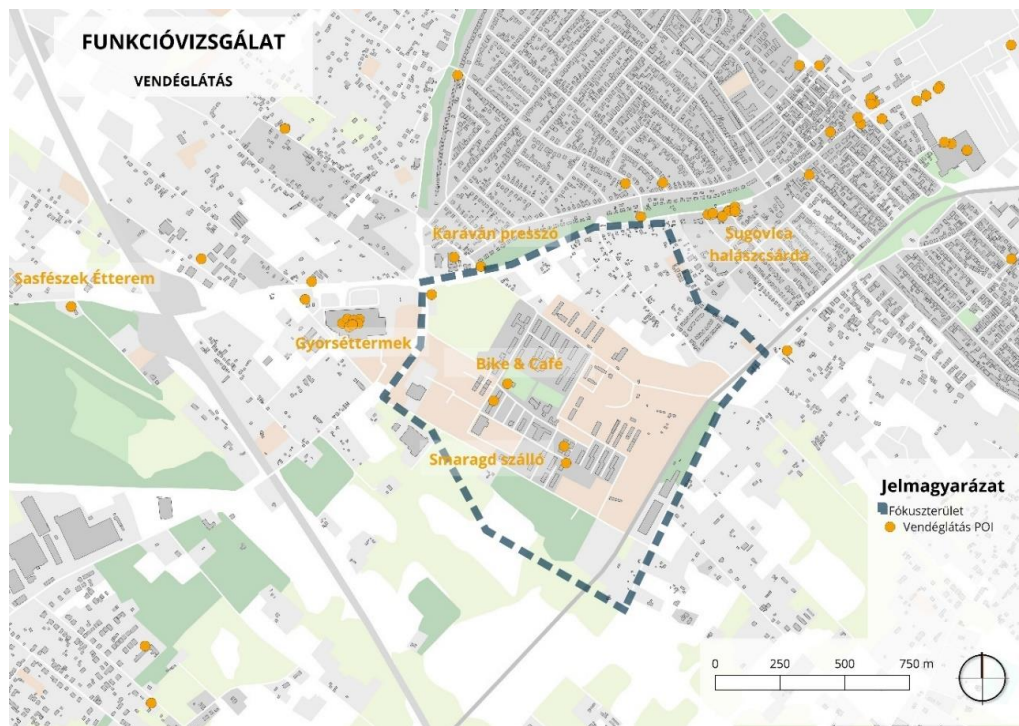
A fókuszterület és annak környezete kereskedelmi egységekkel jól ellátott. Egyrészt ide a város szélére települt az Auchan, melynek belső üzletsora is van, így számos kisebb üzlet is helyet kap benne. Az Auchan mellé települt az Aldi és a Dechatlon is, ezzel a város egyik jelentős bevásárlási csomópontjává téve a területet. Az Izsáki út mentén szintén számos üzlet telepedett meg, ezek jellemzően kisebb, az út belváros felé kialakuló városias jellegétől elütő boltok. Található itt mezőgazdasági bolt, autókereskedés, gumiszervíz és állateledel bolt is. A Nyugati körút megépülésével annak északi oldalán is kiépültek autókereskedések, csempeüzlet, faiskola és festékbolt, az egykori zártkerti területeken. A diplomaterületem környezete tehát jól ellátott kereskedelmi üzletekkel, azonban a belső lakóterületeken teljesen hiányoznak az ilyen jellegű funkciók.



16. ábra: Kereskedelmi funkciók

Vendéglátás

Az Izsáki úton kifelé haladva találhatóak olyan jellegzetes alföldi csárdák és éttermek, amelyek jelentős forgalmat bonyolítanak (Sugovica Halászcserda, Sasfészek étterem, Csalánosi csárda). Jelentősebb szálláshely szolgáltató vendéglátó egység az Izsáki úton és a Petőfi városban található. A fókuszterületen belül egy kerékpáros tematikájú, szervízzel egybekapcsolt kávézó található, mely a Zöld város projekt keretében, a parkkal együtt lett kiépítve az önkormányzat által. Emellett több munkásszálló is létesült az elmúlt években: a Boróka lakópark mellett az önkormányzat létesített 300 férőhelyes szállót, míg a Tudósház és a Smaragd lakópark szomszédságában egy 400 fős szálló épült fel, magánberuházásként. A Smaragd lakópark egyik épülete szintén szállóként funkcionál.



17. ábra: Vendéglátó funkciók

Egészségügy

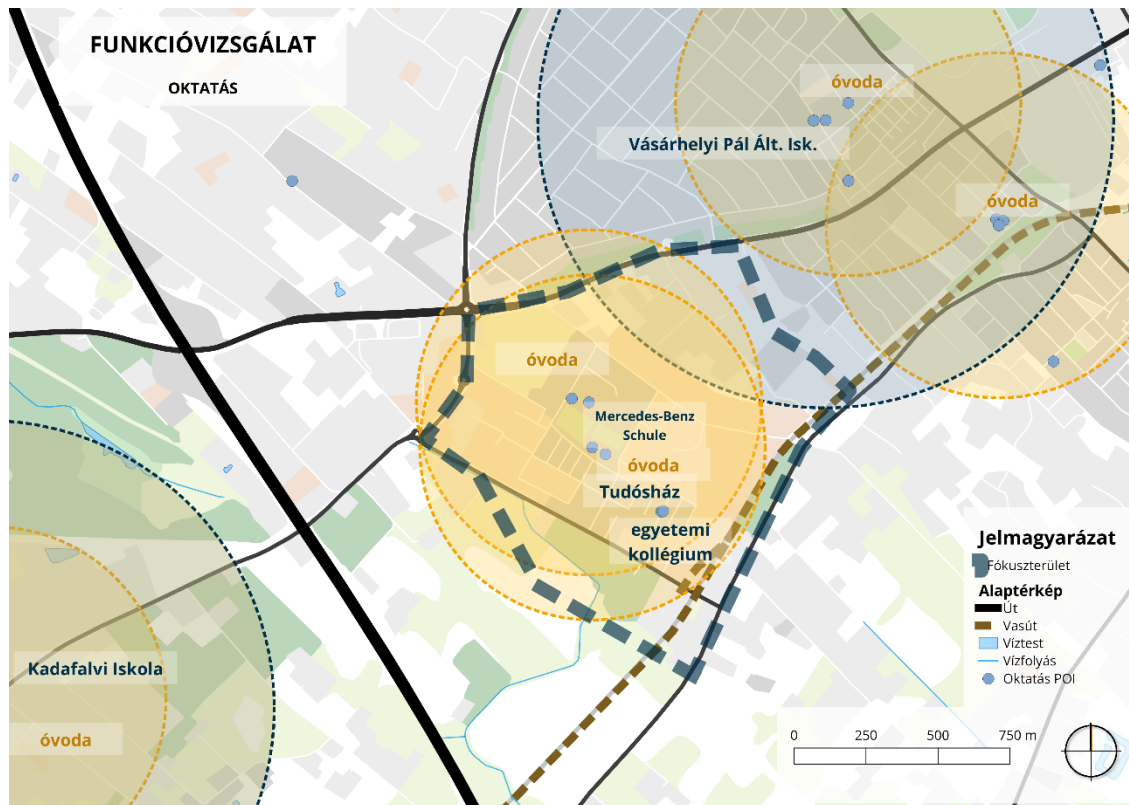
A Homokbányával szomszédos Petőfi városban és Alsószéktóban is található gyógyszertár és háziorvosi rendelő, utóbbi esetében a Bagoly Egészségház

szélesebb körű egészségügyi szolgáltatásokat is biztosít. A diplomám fókuszterületén jelenleg semmilyen egészségügyi intézmény nem található.

Oktatás

A fókuszterületen belül 2 óvoda és bölcsőde is található, illetve a környező városrészek is ellátottak óvodákkal (12. melléklet). A környék legjelentősebb alapfokú oktatási intézménye a Vásárhelyi Pál Általános Iskola, amely a Petőfivárosban lakó gyerekek általános iskolai oktatását volt hivatott biztosítani, 29 tanteremmel és 1050 férőhellyel. Emellett a környéken található a jelentősen kisebb befogadó képességű Kadafalfi iskola, illetve a fókuszterületen belül a Mercedes-Benz Schule. Ez utóbbi alapítványi fenntartású, német rendszerű, kéttannyelvű általános iskola és gimnázium is egyben, speciális jellegéből adódóan nem alapozható erre az intézményre egy jövőbeli nagyobb népességű lakóterület ellátása. Középiskolai oktatás ezen kívül nincsen a terület tágabb környezetében sem, legközelebb a belváros irányában az Izsáki úton találhatóak gimnáziumok és szakközépiskolák.

Név	Típus	Férőhely
<i>Barackvirág Evangélikus Óvoda</i>	óvoda	75
<i>Katica Bölcsőde</i>	bölcsőde	52
<i>Csodabogár Nappali Intézmény</i>	szociális intézmény	48
<i>UBZ Mercedes Benz Schule</i>	általános iskola	200 (magyar diákok számára)
<i>UBZ Mercedes Benz Schule</i>	gimnázium	300 (magyar diákok számára)



18. Oktatási intézmények

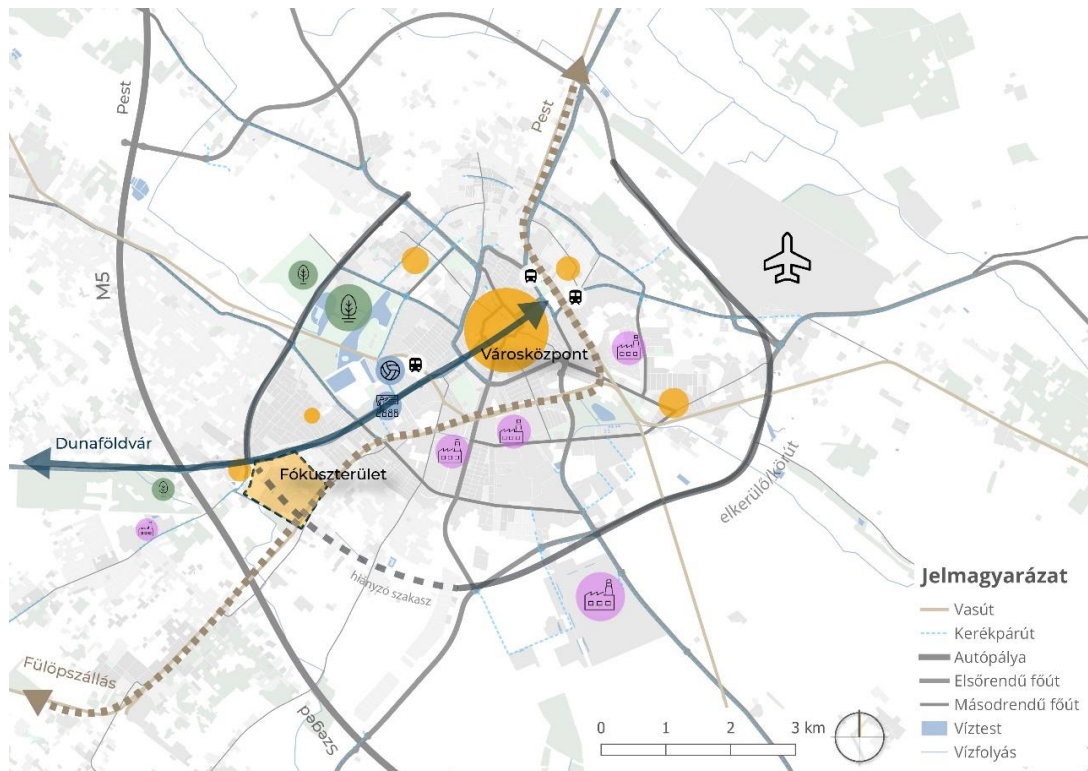
Egyéb intézmény

Az alapvető ügyintézési lehetőségek és közhivatalok Kecskemét belvárosában összpontosulnak. Egyedül az Auchan áruház üzletsorán belül található posta és bankfiók. Kecskeméten 2 Kormányablak található, egymáshoz közel, a belvárosban.

4.4. TELEPÜLÉSSZERKEZETI KAPCSOLATOK

Ahogy a funkciók térbeli eloszlásából is látszott, Kecskemét egy egyközpontú város, amelyben a sugaras-gyűrűs szerkezet középpontjában, a történeti belvárosban összpontosul az intézmények és szolgáltatások túlnyomó többsége. Kisebb alközpontok, vagy funkciósűrűsödések csak elvétve jelennek meg. Az egyes városrészek közötti haránt irányú kapcsolatok is sok esetben hiányosak, ezért két külső városrész között jellemzően csak a központ érintésével lehet közlekedni. Egy ilyen, jelenleg hiányzó körúti kapcsolat kiépítése van tervben a fókuszterület érintésével délen a Mercedes gyár és a Halasi úti kiskertek irányából indulva, a Nyugati körúthoz csatlakozva, az alsó széktő zártkertes részén keresztül. Ezzel a

Homokbánya térsége egy jelentős körút mellé kerülne, és direkt kapcsolatot kapna a Mercedes gyár irányába (6. melléklet).



19. ábra: Központrendszer és a területet érintő szerkezeti elemek

A város sugár irányú útjai mind nagy forgalmat csatornáznak a belváros felé, de ezek közül a leghosszabb és a legjelentősebb az Izsáki út tengelye, ami a diplomaterület északi részén halad, összeköti a város lényeges pontjait (M5 lejtő – Auchan – Tesco – egyetem – strand – sportpályák/sportcsarnokok – gimnáziumok – belváros – Rákóczi út – vasútállomás - buszpályaudvar). Itt érkeznek be az autópályáról lehajtók és a várostól nyugatra eső településekről ingázók is. Ez az ITS-ben meghatározott 2 fejlesztési tengely egyike, számos akcióterület található a tengely mentén.

A fókuszterületet érintő vonalas elem a Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal is, amely a város rozdatengelyének is tekinthető. Az Izsáki úttól délre haladó, a fókuszterületet a vasútállomással összekötő vonal felfűzi a város jelentősebb iparterületeit, illetve számos alulhasznosított területet is érint.

Diplomaterületem tehát 3 lényeges településszerkezeti elem találkozásánál fekszik, ezáltal rendkívül kedvező csomóponti szerepben van. Ez tovább fog erősödni a külső körút vonatkozó szakaszának megépülésével.

4.5. KÖZLEKEDÉSI ÉS INFRASTRUKTÚRA VIZSGÁLAT

4.5.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Városi lépték

Kecskeméten nagy jelentősége van a közúti közlekedésnek. 2005-ben munkába járók 43 százaléka járt gépjárművel, ez a szám 2001-ben csak 31 százalék volt. Ugyanezen időszakban a tömegközlekedéssel járók aránya 23 százalék volt. Ezzel összevetve, egy hasonló méretű megyeszékhelyen, Szegeden a lakosság 30 százaléka autóval, 52 százaléka pedig tömegközlekedéssel jár. Kecskeméten az autóval járók száma az ország minden megyeszékhelyét összevető átlagot is felülmúlja, hiszen átlagosan a megyeszékhelyek dolgozóinak átlagosan 33 százaléka jár autóval.¹⁹

Ezek a mutatók jelenleg is negatív tendenciát mutatnak, hiszen a Magyar Közút forgalomszámlálási adatai alapján 2011 és 2017 között 10 000-el nőtt a Kecskeméten regisztrált gépjárművek száma és évente 4 %-kal növekedett a közúti forgalom.²⁰

A város sugaras gyűrűs szerkezetéből és az ingázók magas számából adódóan a sugár irányú utak keresztmetszete jellemzően elégtelen a forgalom kezelésére, ez indokolja többek között az Izsáki út folyamatban lévő négysávosítását is. A sugárutak terheltségét fokozza, hogy a haránt irányú kapcsolatok sok helyen hiányosak, így sok esetben két külső városrész között csak a központ érintésével lehet közlekedni.

Fókuszterület és környezete (8. melléklet)

A fókuszterületet érintő legjelentősebb forgalmi tengely egyértelműen az Izsáki út. Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási terve alapján ez a város egyik legnagyobb forgalmú útvonala, ám a jelenlegi kialakítása ehhez nem megfelelő. Fontos kiemelni azt is, hogy ezen az útvonalon közelíthetik meg a belvárost az M5-ös autópályáról lehajtók, de innen érkezik a legjelentősebb ingázó forgalom is. Ez a napi szintű

¹⁹ KSH-SZI 2007, 14-15 p.

²⁰ HOYK – KANALAS – FARKAS– SZEMENYEI 2019, 137. p.

forgalmi dugók mellett zaj-és légszennyezéssel is jár. A fókuszterület elhelyezkedését nagyon kedvezővé teszi az autópálya felhajtó közelsége, mivel Budapest és Szeged is nagyjából 45-55 perc alatt elérhető innen.

A közúti forgalom szempontjából fontos még a területen kiszabályozott út, amely az Izsáki útra merőlegesen fog kapcsolódni. Ez hálózati szempontból Kecskeméten kiemelten fontos, mert a sugaras-gyűrűs rendszer körútjai még több helyen nem érnek össze, emiatt a városrészek közti kapcsolat nem biztosított, a forgalom a belvárost terheli. Ezt enyhíti majd az itt megépülő út is, emellett pedig meghatározza a szűken vett tervezési terület közlekedési rendszerét.

A fókuszterülettől délre a Korhánközi út fut, amely Helvéciát köti össze Kecskemét belvárosával, északra az Izsáki út halad. Utóbbiba egyrészt Kadafalva és Ballószög felől, másrészt Izsák és az M5-ös lehajtó irányából érkezik a forgalom, mindkét irányból 2x2 forgalmi sávon. A belterület határán a város első turbó körforgalma osztja el az M5, és a Kadafalva felől érkező forgalmat, ezzel is jelezve, hogy nagy számú autós közlekedik erre, ezért is problémás, hogy a körforgalom után, a belterületre érve kétsávossá szűkül az út.

A területen a fentebb említett két út összekötése lehet a legfontosabb forgalomszervező elv, ennek tervezek egy nagyobb szabályozási szélességű útvonalat adni. A területen belül jelenleg nincsen jelentősebb forgalmi tengely, sőt összefüggő közlekedési hálózat sem.

4.5.2. PARKOLÁS

A gépjárművek számának fentebb ismertetett gyors növekedése és a város egyközpontúsága egy erőteljes parkolási problémát is generál a belváros területén, melyet a városvezetés jövőbeli tervei szerint mélygarázsépítéssel lehetne kezelni. A városban P+R parkolók, valamint az átszállásokat segítő módváltó csomópontok nem találhatóak.

A tervezési területen jelenleg a parkolás felszíni és közterületi parkolókkal megoldott, kivétel ez alól a Boróka lakópark, ahol a társasházak földszintje parkolóként funkcionál. Az iskola melletti lakóépületeknél, illetve a Smaragd

lakóparknál az épületek mellett, a telken belül biztosított a parkolás. További közterületi parkolóhelyek vannak kialakítva a Vályogvető utca és az Agyag utca mentén. A zártkertes és kertvárosi részek esetében a parkolás telken belül megoldott, a Daimler lakópark minden sorházához garázs is tartozik.

4.5.3. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Városi lépték

Kecskemét közösségi közlekedésében az autóbuszok dominálnak. Összesen 34 helyi járat közlekedik, de jelentős a helyközi járatok szerepe is, ezek kötik össze a várost a környező, agglomerációként funkcionáló településekkel (8. melléklet).

Emellett érinti Kecskemétet a Budapest-Szeged vasútvonal, illetve a 142-es Lajosmizsei vonal is. Fontos azonban, hogy a vasút kizárólag helyközi közlekedésre használt, elővárosi közlekedésben is szinte jelentéktelen a vasutat használók aránya (2,8%).²¹ Így jelentős kiaknázatlan lehetőségeket rejt, mind a városon belüli, mind az elővárosi közlekedés kapcsán, hiszen Kecskemétet több fő- és mellékvonal is érinti (140, 142, 152, 145), illetve a környező települések többségével ki van építve a kötöttpályás kapcsolat. Az alacsony kihasználtság oka elsősorban a rossz műszaki állapot és az ebből adódó hosszabb menetidő, de hiányoznak a B+R és P+R parkolók is. Emellett több vasúti pálya is üzemben kívül van, például a tervezési területet érintő Kecskemét-Fülöpszállás vonal is.

Fókuszterület és környezete

A tervezési területet is érintő, Kecskemétet Fülöpszállással, ezzel együtt a Kelebia vasútvonallal összekötő sínpáron. Ez a nyomvonal a városon belül jelentős terhet vehetne le a vele párhuzamos Izsáki útról, és az 1-es buszvonalról, emellett megoldhatná a Kadafalváról, Ballószögről, Ágasról és Izsákról ingázók közlekedését.

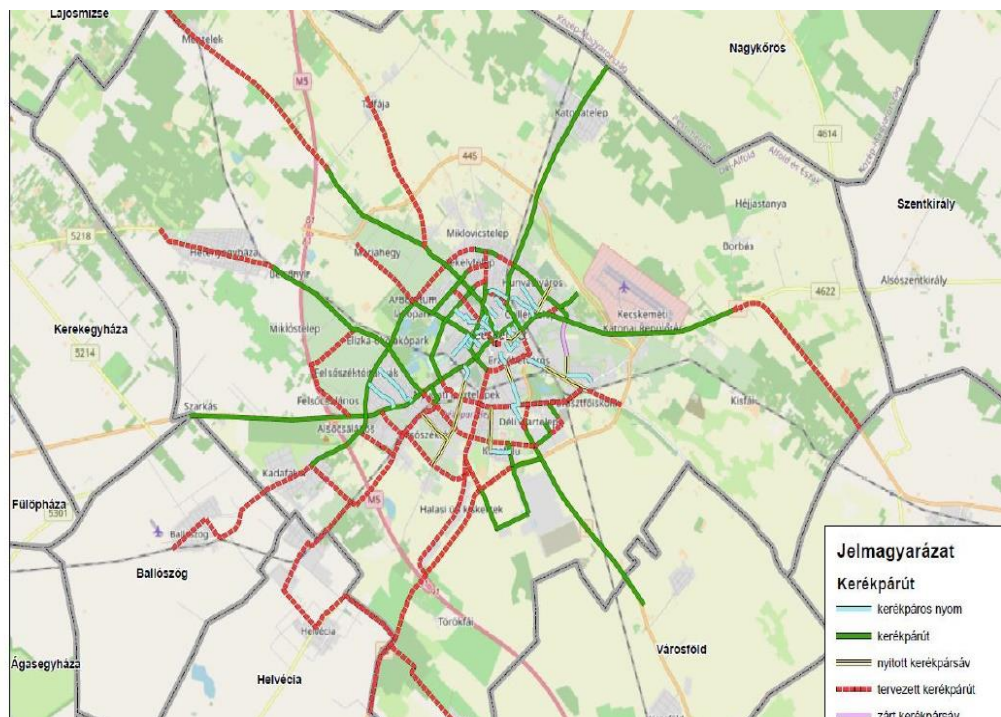
A fókuszterületet egyedül az 1-es számú autóbusz járat érinti, ez Kecskemét egyik legfontosabb vonala, az Izsáki út tengelyén halad végig, hétköznapokon 15-20

²¹ KMJV-FVMT 2016, 37-40 p.

percenként jár. Kapacitása jelenleg is kevés a jelentkező utaszámhoz képest, de a térség intenzívebb beépülésével ez csak fokozódni fog.

4.5.4. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Kecskemét kerékpáros közlekedés szempontjából ideális település, hiszen sík területen fekszik és magas a napsütéses órák száma is. A városon belüli távolságok és a környező agglomerációs települések távolsága is kerékpáros távolságon belül (5-10 km) esik. Ennek ellenére a város 10 kilométeres körzetéből csupán 5000 ember választja a kerékpáros közlekedést.²² A kerékpározás részaránya az összes közlekedési mód közül Kecskeméten 8%.²³ Ez magyarázható a hálózat hiányosságával, ugyanis míg a város északi részén kiépült a sugaras-gyűrűs rendszerhez igazodó kerékpárút rendszer, a déli részen ez teljesen hiányzik. Ezáltal az itt található gazdasági létesítmények, lakóterületek, a Mercedes gyár és Városföld is elvágódik a település kerékpáros rendszerétől.



20. Kecskemét meglévő és tervezett kerékpárúthálózata (forrás: KMJV Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020)

²² KMJV-KFHT 2014, 1 o.

²³ KMJV-FVMT 2016, 24. o.

4.5.5. KÖZMŰVIZSGÁLAT

A fenntartható fejlődés jegyében, a tervezési területhez hasonló barnamezős fejlesztési területeken nagy jelentősége van a meglévő infrastruktúra és épületállomány felmérésének és hasznosításának. Ezen a meglévő adottságok kihasználása teszi az ilyen területek fejlesztését gazdaságosabbá és fenntarthatóbbá új, zöldmezős beruházásokhoz képest.

Kecskemét városa több ütemben is tervezte a város alatt rejlő geotermikus energia felhasználását és bekötését a távfűtési rendszerbe.²⁴ Végül egy biomassza fűtőmű létesült, amely segítségével a belvárosban és a Széchenyivárosban lakók jutnak zöldebb, környezetbarátabb energiához. Azonban a város kiváló geotermikus adottságai miatt ezen megújuló energiaforrás kihasználása is indokolt lenne, így a biomassza fűtőműtől távolabb eső Homokbánya városrész egy fűrt kút segítségével geotermikus fűtéssel is működhetne. A városrészben a távhővezetékek kiépítése már megkezdődött, jelenleg a Mercedes Schule gázkazánjairól van ellátva 3 intézmény és egy szálló a területen. Az ITS Zöld város projektjében a megvalósítandó célok között szerepel a városrész zöld energiával való ellátása.

Elektromos áram, víz és gáz ellátás tekintetében az mondható el, hogy a felújított, illetve új építésű házak mind ellátottak, illetve a területet feltárlják ezen közművek, azonban a romos, elhagyott épületekhez vezető vonalak nem üzemelnek, valószínűleg leromlott állapotúak.

A városban zárt csapadékvíz-csatorna hálózat csak a központi belterület sűrű beépítésű területein (a közigazgatási terület mintegy 6 %-án) üzemel. A diplomám tervezési területének felszíni vizeinek befogadója a Csalánosi-csatorna, mely többlet csapadékvizet – késleltetés, illetve intenzitás csökkentés nélkül – nem tud befogadni. A klímaváltozás hatására egyre gyakoribb villámárvizekkor gyakran jelent gondot a lehulló csapadékvíz kezelése. A városrészben, illetve annak közvetlen környezetében, a Gerlice utcában a közelmúltban esőkert és vízsikkasztó létesült ezen probléma enyhítésére.

²⁴ INT - 24

4.6. TÁJI ÉS ZÖLDFELÜLETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA

4.6.1. TÁJI ADOTTSÁGOK, VÉDENDŐ ELEMELK

Kecskemét alapvetően nem rendelkezik kiemelkedő táji és természeti környezettel, a külterületeken a legeltető állattartás, majd a gyümölcstermesztés dominált, az egyre kiterjedtebb belterületeken pedig egyértelműen a burkolt felületek vannak túlsúlyban.

A város közigazgatási területén nincs a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény erejénél fogva védett országos jelentőségű terület (nemzeti parki törzsterület, természetvédelmi terület, tájvédelmi körzet). Éppen ezért is jelentős, hogy a fókuszterület szomszédságában található a Csalánosi erdő, mely az Országos Ökológiai Hálózat magterületét képezi, illetve érinti a fókuszterületet a Csalánosi-csatorna mentén futó ökológiai folyosó is. Emellett a fókuszterülettől délre helyezkedik el egy ex-lege védett szikes tó, a Szappanos-tó (10. melléklet).

4.6.2. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

Városi lépték

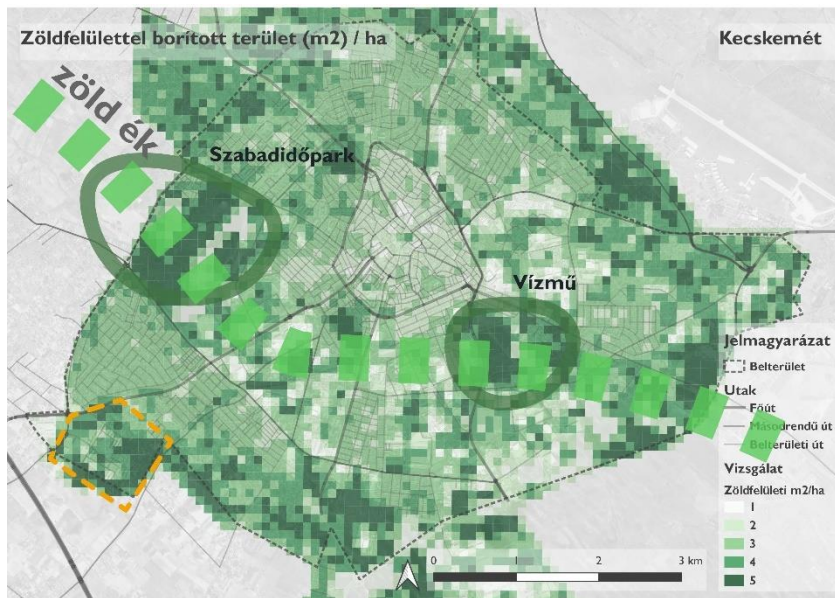
Kecskemét belterületén a burkolt felületek túlsúlya érvényesül, a zöldfelületek elszórtan, szigetszerűen helyezkednek el, közöttük kapcsolatot legfeljebb csak az utak menti fasorok képeznek. A fragmentált rendszer elemeit temetők és kisebb parkok alkotják, fontos kiemelni, hogy a legnagyobb városi közpark sem éri el az öt hektárt.²⁵

Óriási pozitívum viszont az úgynevezett zöld ék. Ez egy Kecskemét közigazgatási területének észak nyugati részén fekvő, beépítetlen, magas zöldfelületi arányú terület. Az általam vizsgált központi belterületbe a Benkó Zoltán Szabadidőközpont, a Milliomodik hektár emlékerdő és a Bácsvíz területei tartoznak, valamint közvetlenül határos a belterülettel a Kecskeméti Arborétum. Ez összesen nagyjából 260 hektárnyi gazdag vegetációjú zöldfelületet jelent. A város tüdejének is nevezhető terület jelentős vízfelülettel is rendelkezik, ami kedvező hatással van a

²⁵ KMJV ITS 2014, 200-210 p.

környezetének mikroklímájára. Ezen kívül a szabadidőközpont és az arborétum jelentős rekreációs és sport értékkel is rendelkezik, melyek jelenleg még csak részlegesen vannak kihasználva.

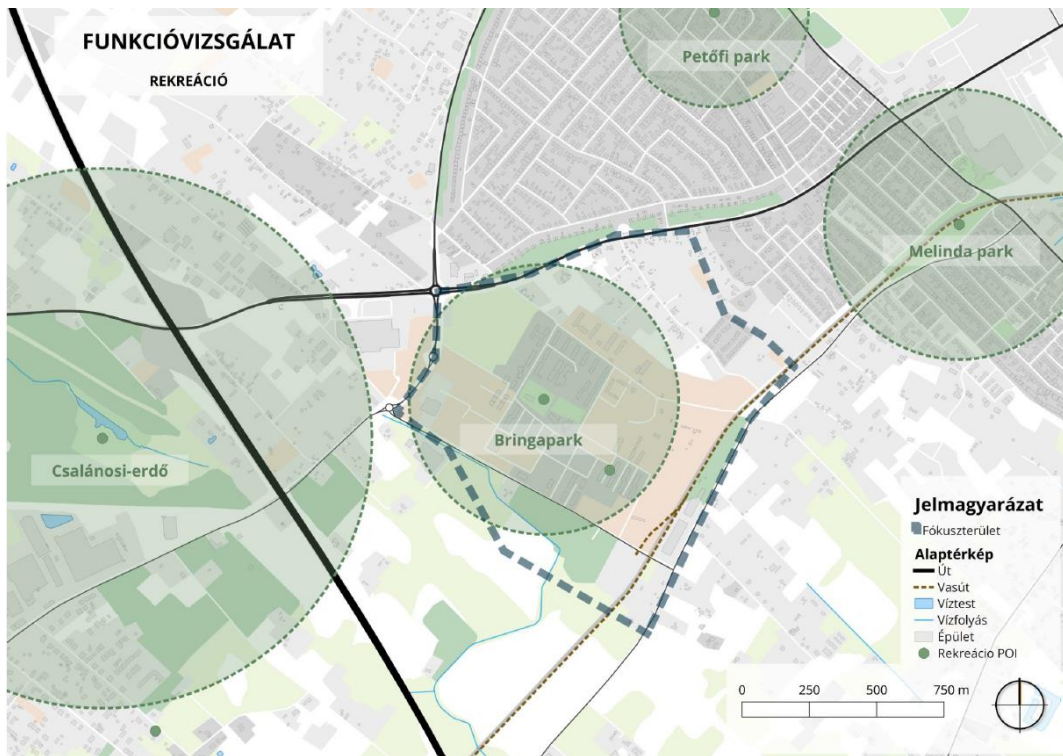
21. ábra: Kecskemét hektáronkénti zöldfelületi aránya



Fókuszterület és környezete (11. melléklet)

A diplomaterület környezetében található legjelentősebb zöldfelületi elemek a Szabadidőpark, a Csalánosi erdő és a Zöld ék vasút menti területei. Ezek közül mindegyikkel van kialakult, vagy kisebb beavatkozással kialakítható kapcsolat.

Rekreációra alkalmas zöldterületek a környéken a Petőfi park, a Melinda park, a Csalánosi erdő, illetve a Homokbánya városrész központjában kialakított Bringapark.



22. ábra: Rekreációra alkalmas zöldterületek

A fókuszterület jelenleg magas zöldfelületi aránnyal rendelkezik, azonban ez nagyobb részben az elhagyatott, vagy beépítetlen, spontán beerdősült részekből adódik. Az egykori laktanya keleti oldalán, illetve a laktanyát az alsószéktői jelenleg zártkertes jellegű résztől elválasztó területeken jelentős kiterjedésű erdőállomány alakult ki. Ez főként a laktanya idejéből fentmaradt nagy méretű, idős fehér és szürke nyarakból, illetve sűrű sajmeggy és szil bozótból tevődik össze, de megjelennek invazív fajok is, például akác és zöld juhar. A vasút mentén és a kollégium sportályái mellett is kialakultak ligetes zöldfelületek csoportosan vagy magányosan álló fehér nyarakból. Az ilyen jellegű növénytakaságok valamelyest hasonlítanak a térségben természetes vegetációra.

A laktanya már megújult részein is többnyire meghagyták a szürke és fekete nyarakból álló fasorokat, így az egész városrész kellemes árnyékot adó lombkoronaborítottsággal bír. Azonban ezek jellemzően idős és több esetben beteg, egyébként sem hosszú élettartamú fák, amelyeknek fokozatos vizsgálata és cseréje

rövid távon is indokolt lehet, ennek megfelelően már több út mentén telepítettek új fasorokat fiatal fákból.

Az újonnan kiépített Bringaparkban is megmaradtak eredeti fák, de megjelennek nyírfák és tiszafák is, valamint számos cserje és évelő. A parktól délre kialakított parkosított területen új cserje- és évelő kiültetések, valamint hársfa csemeték találhatóak.

A területtől délre, a Csalánosi-csatorna mentén rétek, erdők és ligetek is megtalálhatóak, a terület magas természeti értékkel rendelkezik.

Összességében elmondható, hogy a városrész jelenlegi lakosságához mérten rekreációra alkalmas zöldterületekkel és egyéb kondicionáló zöldfelületekkel is jól ellátott. Azonban a spontán beerdősült, invazív fajokat is tartalmazó területek jelenlegi formájukban nem tudnak beleilleni egy tervezett városi alközpont képébe, illetve a jelenleg megvalósuló beépítések (pl. Bóróka park) alacsony zöldfelületi arányát előrevetítve a kedvező arány könnyen felborulhat. A jelenlegi alulhasznosított területek zöldfelületei sok esetben korábbi burkolt felületeken (pl. felvonuló tér, parkoló) alakultak ki, ez is csökkenti valódi értéküket.

5. VÁROSÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLATOK

5.1. TERÜLETHASZNÁLAT

5.1.1. ÁLTALÁNOS TERÜLETHASZNÁLAT

A 16. melléklet szemlélteti a városrész területfelhasználását. A laktanya belsejében található egy intézményi mag, amiben oktatási intézmények vannak, illetve itt helyezkedik el a Bringapark is. Ezek környezetében találhatóak lakó funkciójú, rendezett területek helyezkednek el, közülük beékelődik egy gazdasági területfelhasználás az iskola épületével szemben. A laktanya legnagyobb része alulhasznosított, elhagyatott, de egyes területek lerakatként, építőanyag raktárként, illetve garázként működnek. A zártkertes részekben mozaikosan fordulnak elő lakó funkciójú és alulhasznosított, üres területek. A fókuszterület széléin jelennek meg gazdasági funkciók, üzemek és telephelyek, ezek jellemzően kerítéssel körbevett területek, magas burkolati aránnyal. A tervezési terület déli és északi részén is található egy-egy erdőterület, az északi, Izsáki út menti fás sáv véderdő szerepet tölt be.

A zártkerti részek területhasználata mozaikos, rendezetlen, az Izsáki út mentén gazdasági funkciók kapnak helyet, bentebb vegyesen lakó és alulhasznosított területek vannak, tényleges kertészeti, mezőgazdasági felhasználás már nem jellemző.

5.1.2. TULAJDONVIZSGÁLAT

A fókuszterület észak-nyugati része egy magánbefektető kezében van, és nagy léptékű lakóparkfejlesztést tervez ezen a részen, melyet már el is kezdett Boróka lakópark néven. Eddig csak lakóépületek létesültek itt, intézmény-, vagy szolgáltatásfejlesztés nem került megvalósításra (12. melléklet).

Az egykori laktanya középső része önkormányzati tulajdonban van, itt valósult meg a legtöbb laktanyaépület felújítása, valamint itt található az iskola felújított épülete, az új bölcsőde és nappali ellátó intézmény is. Az önkormányzat az utóbbi években

nagy volumenű közpark és közterület fejlesztést hajtott itt végre, illetve munkásszállót is telepített.

A laktanya dél-keleti része, a vasúttal bezárólag állami tulajdon, a Neumann János egyetem kezelésében. Az egyetemi kollégiumok és tudósház mellett jelentős része használaton kívüli vagy alulhasznosított. A laktanyától északra eső kertvárosias és zártkerti részek többnyire magántulajdonban vannak.

A terület tehát változatos tulajdonviszonyokkal rendelkezik, melyeken az egyedi érdekek mentén megvalósuló fejlesztések megfelelő összehangolása elengedhetetlen egy átgondolt fejlesztéshez. Kedvező, hogy rendkívül magas az önkormányzati tulajdonú területek aránya, melyekkel a város gazdálkodhat.

5.1.3. KÖZTERÜLET-MAGÁNTERÜLET VIZSGÁLAT, TELEKSTRUKTÚRA

Az egykori laktanya területén a katonai létesítményben kialakított struktúra maradt meg közterületek terén, az utak mellett a vasút és egy egykori iparvágány nyomvonala is közterület (12. melléklet). Érdekesség, hogy a városrész jelenlegi fő megközelítési irányaként szolgáló út (Boróka u. és Agyag u. között) is a gazdasági társaság tulajdonában van. Fontos azonban, hogy a földhivatai alaptérképen szereplő telkek és közterületek szerkezete a laktanya elhagyatott területein nem fednek át a valós viszonyokkal, a burkolt utak, csapások és kerítések nem követik le a térképen jelölt utak szerkezetét. Emellett lényeges az is, hogy a Szabályozási terven erősen át van alakítva a jelenlegi struktúra. A tömbbelsőik sok esetben nincsenek telkekre osztva, gyakori, hogy egy telken 3-4 szabadonálló épület is áll.

A zártkerti részen kifejezetten keskeny a közterületek szélessége, illetve nagy méretű tömbbelsőik alakultak ki, melyek feltárása sok esetben nem megoldott. A telkek szabálytalan formájúak, méretük nagy, sok közöttük a nyeles telek. Lakóterületek kialakításához szélesebb, átgondoltabb közterületi hálózatra és új telekosztásra van szükség.

5.1.4. MŰVELÉSIÁGAK, FEKVÉS

Ahogy a történeti vizsgálatból is látszódik, a város belterülete csak a 20. század második felében kezdett el nyugati irányban megnyúlni a Széktó és a szőlőterületek

beépítésével. A homokbányai laktanya területe még ezeken a beépített területeken is kívül esett, különálló belterületi egységként. Ez látszik a telkek fekvésén is, bár a tervezési terület a belterületi határon belülre esik, és a laktanya, valamint az Alsószéktó kertvárosának telkei is belterületi besorolásúak, az Alsószéktó tanya zártkertés részeinek egy része még külterületi besorolású. Tehát Kecskemét és a Homokbánya ilyen értelemben még nem teljesen nőtt össze (12. melléklet). Ez a későbbi beépítések tekintetében az érintett telkek belterületbe vonását teszi szükségessé.

Ezen külterületi telkek művelési águkat tekintve vegyesen szántó, szőlő és kert besorolásúak, bár tényleges mezőgazdasági művelés szinte egyiken sem folyik. A terület déli szélén található külterületi, magas természeti értékű területek között vannak szántók, gyepes és egy erdő is, azonban jelentős részük kivett, ami további, feltehetően gazdasági funkciójú beépítéseket feltételez.

5.1.5. ALULHASZNOSÍTOTT TERÜLETEK

A terület későbbi fejlesztésében nagy szerepe van a jelenleg alulhasznosított területeknek, amelyek beépíthetősége még nincsen kiaknázva (14. melléklet). Ilyen területek az Izsáki út és a Gábor Dénes u. mentén fekvő teljesen üres, jelenleg gyepes területek. Nagy fejlesztési potenciállal rendelkeznek a laktanya belsőbb, elhagyatott területei. Ezeken a részeken van valamennyi kiépült infrastruktúra és épületállomány, így barnamezős rozsdáövezetnek mondhatóak. A kezeletlen növényzet, az esetleges talajszennyezés és a rossz állapotú építmények nehezíthetik a hasznosítást, de a meglévő adottságok felhasználásával fenntarthatóbb beruházások valósíthatóak meg. Az alsószéktói zártkertés övezet is alulhasznosítottnak mondható, hiszen beépítési- és lakósűrűsége messze elmarad a szomszédos kertvárosoktól is. Az épületek nem képviselnek magas építészeti értéket, kevés a tényleges lakóépület a telkek jellemzően lerakatként, vagy egyáltalán nincsenek hasznosítva, nincsenek burkolt utak, így a szerkezet szabadon alakítható. Azonban a közművesítettség a legtöbb teleknél megoldott, vagy könnyen megoldható, így ez a rész is ideális későbbi fejlesztések céljából.

A Daimler lakópark, az iskola és a környező lakóépületek, a Bringapark, a Smaragd lakópark és a kollégiumok olyan beállt használatú területek, melyek nem rendelkeznek további tartalékkal, beavatkozás esetükben nem indokolt.

A város településrendezési tervének megalapozó vizsgálata alapján a laktanya átalakuló területként, az Auchan melletti üres telkek alulhasznosított területként, a zártkerti részek pedig telekstrukturális problémákkal rendelkező területekként vannak megjelölve.²⁶

5.2. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

5.2.1. ÉPÜLET FUNKCIÓ ÉS ÁLLAG VIZSGÁLAT

A terület épületállománya vegyes állapotú (13. melléklet). A laktanya eredeti épületeinek egy része felújított, megfelelő állapotú. Ezek az iskola és a tőle északra található lakóépületek, a Smaragd lakópark lakóépületei, a kollégium és a Vályogvető utcai munkásszálló épülete. A laktanya új épületei közül a Boróka lakópark társasházai kizárólag lakó funkciójúak, illetve a Homokszem utca mentén is felépült 2 új társasház. Ebben az utcában a kollégium és a Smaragd lakópark mellett 4 új épület munkásszállóként funkcionál. A további laktanyaépületek 30 éve állnak használatlanul, így rossz állapotban vannak, kitétek az időjárásnak és a rongálásnak.

A zártkerti területek nem rendelkeznek jelentős eredeti épületállománnyal, sok telken csak kisebb gazdasági épületek, fészerek találhatóak. A lakóépületek egy része hagyományos Kádár-kocka, ezek állaga nagyrészt megfelelő, de néhány felújításra szorul. A kertváros irányában egyre több új lakóépület található, illetve 2010-ben épültek a Daimler lakópark lakóépületei is.

5.2.2. SZINTSZÁM VIZSGÁLAT

A tervezési terület környezetében a tetőtérbeépítéses családi házak találhatóak, a zártkertek esetében főként földszintesek az épületek. A laktanya lakóépületei

²⁶ KMJV-MV II. 2023, 132. old.

jellemzően 3-4 szintesek voltak, de a felújítások során ezt legtöbbször bővítették plusz egy szint ráépítésével vagy egy tetőtér építésével (19. melléklet).

5.2.3. BEÉPÍTÉSI SZÁZALÉK

A HÉSZ szerinti építési övezetek beépíthetőségi maximumát a területen csak a Daimler lakópark és a Korhánközi út menti gazdasági területek érik el. A laktanya területén a beépített telkeken jellemzően 10-30 százalékos a beépítettség, a zártkertek esetében ez 5-10 százalék (20. melléklet).

5.2.4. SZINTTERÜLETI MUTATÓ

Szintterületi mutató az iskola melletti beépítéseknél, illetve a Smaragd lakópark egyik telkénél is 1, illetve azt meghaladó értékkel rendelkezik, az újonnan beépített munkásszálló szintterületi mutatója is 1 (20. melléklet). A Daimler lakópark telkei 0.5-0.6-os értékkel rendelkeznek.

5.3. UTCAKÉP, KARAKTERVIZSGÁLAT

A vizsgált terület nem rendelkezik egységes karakterrel vagy építészeti arculattal, de alapvetően 4 jellemző részre bontható (18. melléklet).

Észak-keleten, az Alsószéktó városrész hagyományos tetőtérbeépítéses oldalhatáron álló családi házas területe mellett újonnan beépülő kertváros van kialakulóban. Az épületek a jelenleg divatos „mediterrán” jellegű házakból állnak, viszonylag magas az udvarok burkolt felülete, jellemzőek a sötét, antracit színek a tetők és a kerítések esetében. A kertváros és a laktanya közötti átmeneti rész zártkerti jegyeket mutat, megőrizve a terület korábbi szőlős, hobbikertes jellegét. Az utak nincsenek leburkolva, sok az üres, vagy alulhasznosított telek. A laktanya észak-nyugati oldalán a Boróka lakópark 4 emeletes újépítésű társasházai állnak. Kicsit bentebb az egykori tisztai lakótelep és legénységi szállások 4 emeletes épületei lettek átalakítva és felújítva, változó minőségben. Új épületek épültek a Homokszem utca mentén is, ezek is szabadonálló 4-5 szintes épületek. Ezek közül a munkásszállóként funkcionáló, 4 épületből álló együttes könnyűszerkezetes technológiával épült. Összességében egy szabadonálló épületekből álló, kisvárosias sűrűségű, telepszerű beépítés mutatkozik a laktanya felújított részén.

Még mindig nagy a laktanya felújítatlan, romos épületeinek aránya, ezek állaga fokozatosan romlik. Vannak köztük paneles technológiával épített fogatolt lépcsőházas épületek (iskola és környezetében lévő lakóépületek) vasbeton szerkezetű csarnoképületek (egykori legénységi étkezde), illetve lapos tetős téglalapú épületek is (egykori legénységi épületek). Maguk a laktanyaépületek eredetileg is puritán, funkcionális építmények voltak, egyszerű homlokzattal és alaprajzzal. Minőségük valószínűleg már megépítésükkor se volt tökéletes, hiszen az akkori szűkös magyar forrásokból épültek, részben politikailag nem kívánatos személyek foglalkoztatásával.



23. ábra: legénységi épület megmaradt homlokzata (forrás: google streetview)



24. ábra: parancsnoki épület és tiszti színház (forrás: google streetview)

5.4. LAKÓSÚRÚSÉG, DEMOGRÁFIA

A diplomaterület jelenlegi lakosságának kiszámítása:

- Társasházi (+kollégium, szálló) lakó szintterület: 80 000
- Társasházi hasznos szintterület: 64 000
- Családi ház: kb. 110 db
- $64\,000 / 50 = 1\,280$
- $1280 * 2 = 2560$ fő társasházban
- $110 * 3 = 330$ fő családi házban

- Összesen: 2830 fő

Oktatási intézményekben tanulók és dolgozók:

- Barackvirág Evangélikus Óvoda : 75 fő + 8 fő személyzet
- Katica Bölcsőde: 52 fő + 7 fő személyzet
- Csodabogár Nappali Intézmény: 48 fő + 6 fő személyzet
- UBZ Mercedes Benz Schule általános iskola: 200 fő + 20 fő személyzet
- UBZ Mercedes Benz Schule gimnázium: 300 fő + 25 fő személyzet

Összesen: 741 fő

Egyéb jelentősebb munkahelyek a tervezési területen:

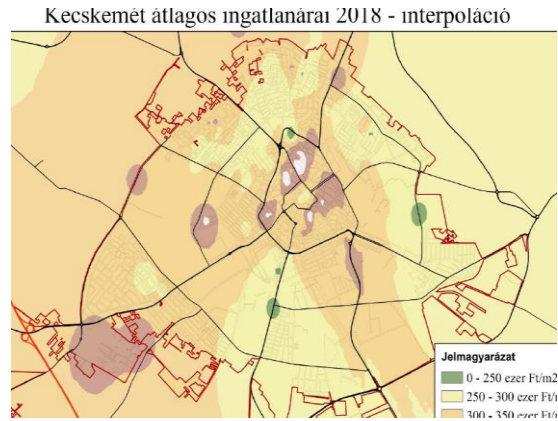
- Silveria Kft.: 160 fő
- S-Faber Kft.: 56 fő
- Burger King: 15 fő
- Dechatlon: 25 fő
- Összesen: 256 fő

Tehát összesen körülbelül 2800 fő lakik a területen, továbbá nagyjából 1000 fő tanul vagy dolgozik itt, ami összesen 3800 fő. Ez 29 fő/hektáros sűrűség, ami még kecskeméti viszonylatban is alacsonynak számít

	Jelenlegi állapot
<i>Tervezési terület (ha)</i>	127
<i>Lakó (fő)</i>	2800
<i>Dolgozó/tanuló</i>	1000
<i>SZUM népesség</i>	3800
<i>Fő / ha</i>	29



25. ábra: A tervezési terület lakóingatlanjai



26. ábra: Kecskemét ingatlanárjai 2018-ban

A város Településrendezési tervének megalapozó vizsgálata alapján, a tervezési terület környezetében fekvő kertvárosokban, illetve a laktanya jelenlegi felújított területein lakók városi szinten a legmagasabb jövedelemmel rendelkezők közé tartoznak, és a felsőfokú végzettségek aránya is kifejezetten magas.²⁷

2018-as adatok alapján ingatlanárak tekintetében is a város egyik legmagasabb négyzetméterárával rendelkező városrész volt a Homokbánya.²⁸

Ez azt mutatja, hogy a térségben épülő ingatlanokra van kereslet, így a városrész további, kisvárosias jellegű sűrűségének kialakítása nem csak a település kompaktságának megőrzése érdekében kedvező, de piaci igény is van rá.

²⁷ KMJV-MV 2023, 130-135. old.

²⁸ KMJV-MV 2023, 136. old.

6. HELYZETÉRTÉKELÉS

6.1. SWOT ANALÍZIS

A vizsgálatok összesítéseként 2 SWOT analízist készítettem, egyet a szűken vett fókuszterületre, és egyet magára Kecskemét városára. Erre azért van szükség, mert számos olyan városi léptékű probléma van, melynek a megoldásában szerepet kaphat ez a városrész is, illetve a fókuszterület bizonyos adottságai csak nagyobb léptékből vizsgálva érzékelhetőek.

KECSKEMÉT	
Erősség	Gyengeség
M5	Szétterülés
Ipar	Közműolló
Egyetem	Szuburbanizáció
Repülőtér polgári használata	Egyközpontúság
	Közösségi közlekedés
Lehetőség	Veszély
Egyetem új campusa megépül	Szétterülés hatására természeti környezet tovább csökken
Új szakok indulnak	Zaj és légszennyezés növekszik
Egyetemmel és iparral összhangban K+F és irodafejlesztések valósulnak meg	Összeszerelő üzemmé válás
Meglévő kötőpályás infrastruktúra szerepet kap az elővárosi és városi közlekedésben	Szakképzett munkaerő, fiatalok elköltöznek
Klímasemleges energiaforrások, például geotermikus energia felhasználása megvalósul	Klímaváltozás hatásai hatványozottan érintik az alföldi településeket

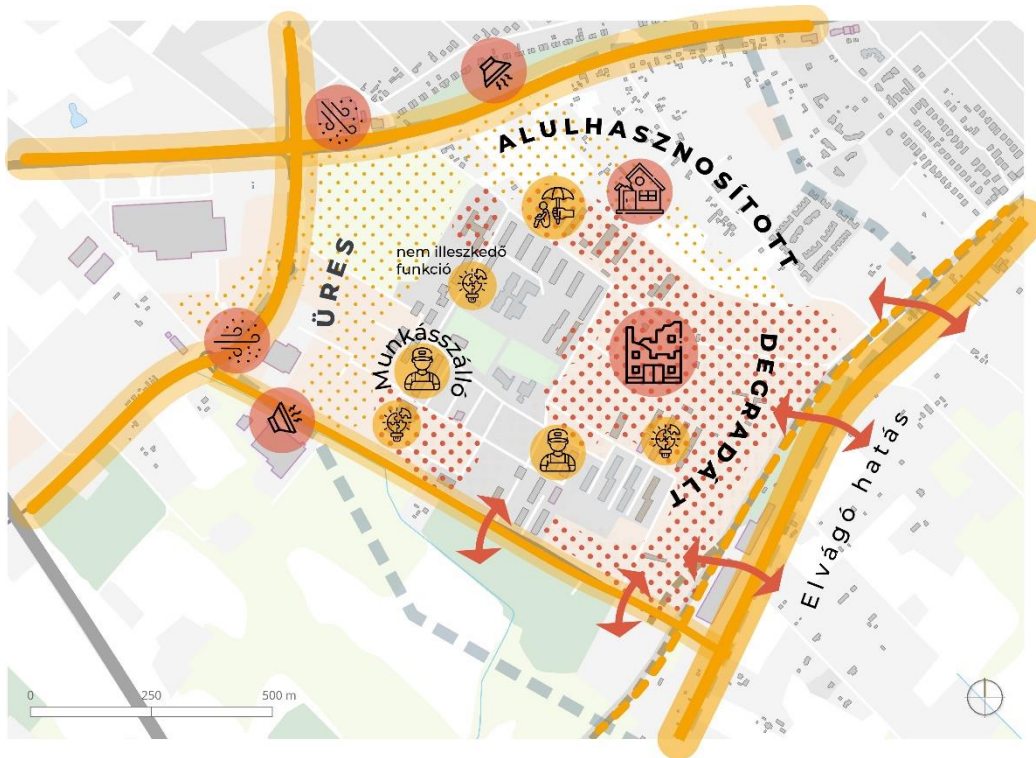
Kecskemét egy kedvező elhelyezkedésű település, dinamikusan fejlődő gazdasággal, új egyetemmel és egy a későbbiekben polgári forgalom számára is megnyitható repülőtérrel. Azonban az egyébként sem kompakt, városias település fokozatosan szétterül, ezzel növelve a város infrastruktúra építési költségeit, illetve mobilitási kényszert generálva az agglomeráció és a munkahelyek, intézmények között. A városban közlekedők körében a közösségi közlekedés és a kerékpározás csak alacsony arányban jelenik meg. Azonban kerékpározás szempontjából megfelelő a város mérete és domborzata, közösségi közlekedésben pedig számos felhasználható kötőpályás vonal áll rendelkezésre, így ilyen téren van lehetőség fejlődésre.

HOMOKBÁNYA	
Erősség	Gyengeség
M5 leosztó	Központ megközelítése csúcsforgalomban nehéz, az Izsáki út nagy forgalma miatt
Vasúti pálya	Szomszédos városrészekkel nincs közvetlen közlekedési kapcsolat
Kisvárosias sűrűség	Hiányos az általános iskolai és középiskolai oktatás
Esőterületek	Nincs csapadék csatorna, a Csalánosi-csatorna befogadóképessége alacsony, villámárvizek szempontjából érzékeny terület
Állami, önkormányzati tulajdon magas aránya	Hajléktalanok, vendégmunkások rendezetlen területhasználata
Magas zöldfelületi arány és lombkorona borítottság	Gondozatlan zöldfelületek, invazív fajok, potenciális talajszennyezettség
Tartalékterületek	Alulhasznosított, barnamezős területek, romos, balesetveszélyes épületek, illegális lerakatok, területhasználatok
Lehetőség	Veszély

Neumann János Egyetem az általa kezelt területeken új fejlesztéseket valósít meg	Alacsonyabb társadalmi státuszú csoportok nagy arányú, tartós jelenléte
Új ingatlanfejlesztések valósulnak meg, magánbefektetők által	Külföldi vendégmunkások nagy arányú megjelenése
Új ingatlanfejlesztések valósulnak meg az önkormányzat által	Terület degradálódása, szlömösödése
Az új ingatlanfejlesztésekhez kapcsolódóan megújulnak a városrész közterületei	Ingtanok iránti kereslet csökken, a városrész veszít az értékéből
A városrész növekvő lakossága miatt új funkciók, szolgáltatások jelennek meg a területen	Önkormányzat és befektetők részéről megszűnik az érdeklődés a terület felé
Megépül Kadafalva felé a kerékpáros felüljáró	Nem újulnak meg további területek. a meglévők elnéptelenednek
A város közlekedési koncepciójával összhangban újraindul a személyszállítás a fülöpszállási vasútvonalon	Használaton kívüli vasúti pálya visszafordíthatatlanul leamortizálódik
A terület egy nagy léptékű beruházás kapcsán egységes koncepció alapján újul meg	Izsáki út négysávosítása során nő a forgalom, ezzel növekszik a zaj és a légszennyezés
	Forgalmas elkerülő út megépül, kettévágja és élhetetlenné teszi a területet
	Jelenlegi HÉSZ szabályozás alapján profitorientált, magas szintterületi mutatójú, sűrű beépítés valósul meg

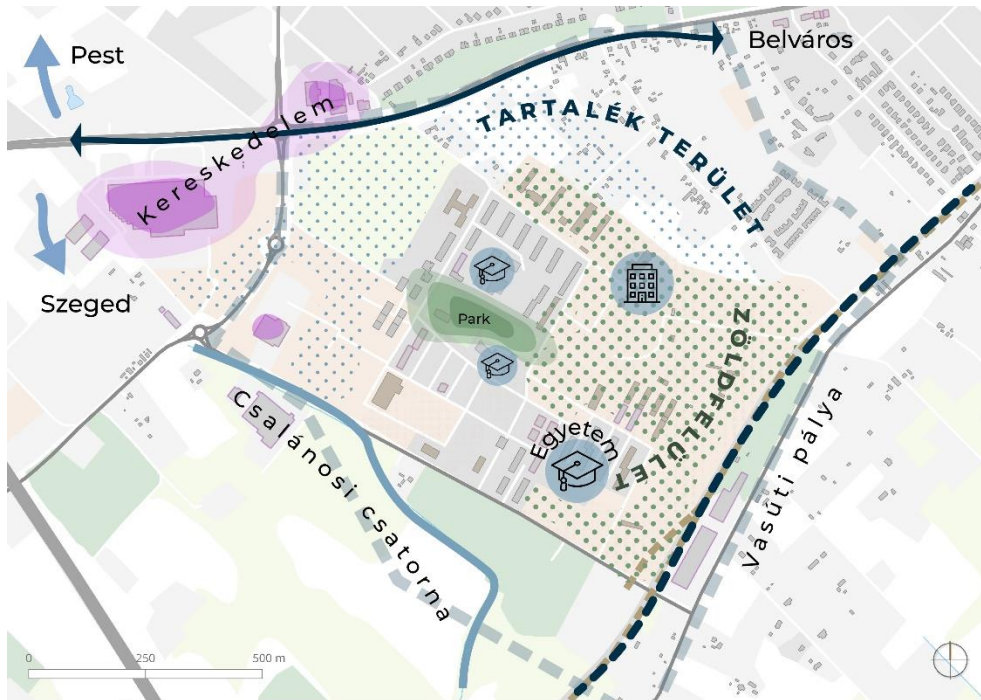
Maga a Homokbánya városrész jelenleg egy erősen kétarcú terület, egyrészt az ITS egyik akcióterületeként számos új fejlesztéssel, megvalósult beruházással, jó elhelyezkedéssel. Másrészt a terület jelentős része elhagyatott, kezeletlen épület- és növényállománnyal, kétes telephelyekkel, illegális hulladéklerakással, kóbor állatokkal.

6.2. PROBLÉMA ÉS ÉRTÉKTÉRKÉP



27. ábra: Problématérkép

A diplomaterületen jelentkező problémák jelentős része az azt övező utak forgalomterheléséből, tehát közvetve a szuburbanizációból és a népszerűtlen közösségi közlekedési hálózatból adódnak. Ilyen problémák a zaj és a légszennyezés. A terület jelentős része rendezetlen, alulhasznosított, a meglévő épületek pedig mind funkcióban mind építészeti kialakításban sok esetben nem illeszkednek egymáshoz, megfigyelhető az egységes koncepció hiánya. Az egykori laktanya északi részén, a romos állapotú parancsnoki épület környezetében nagy számú hajléktalan él.

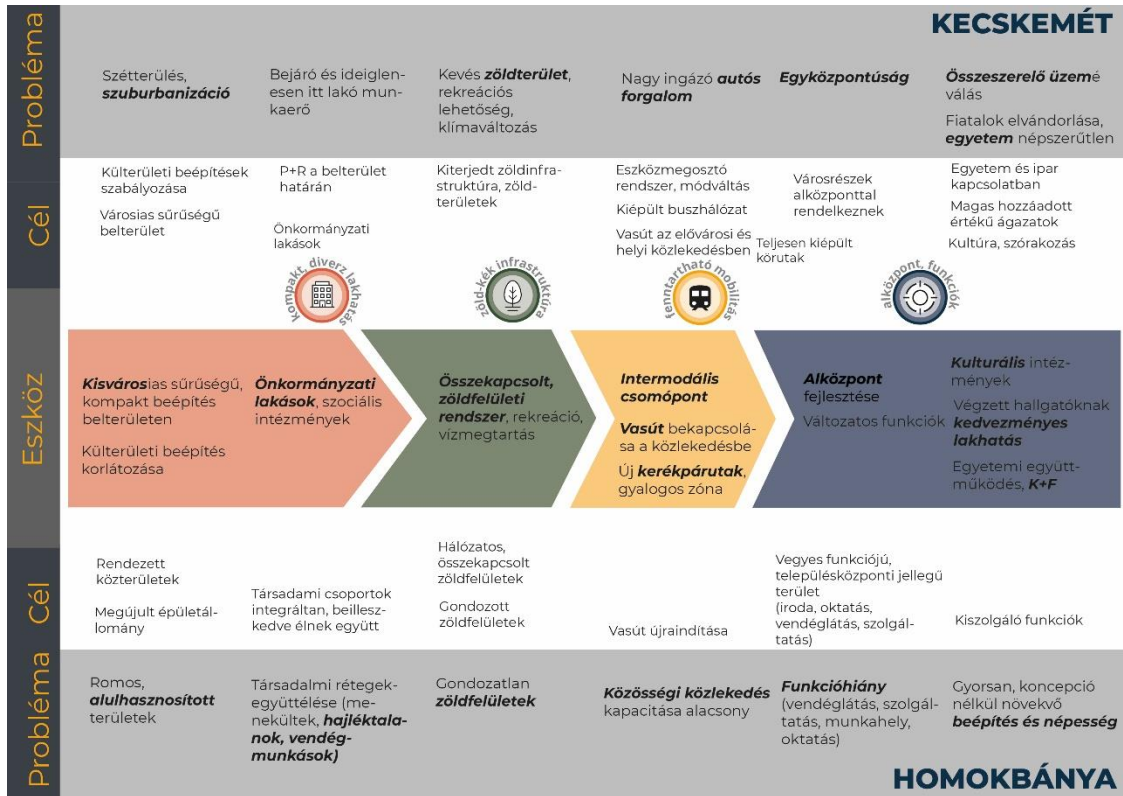


28. ábra: Értéktérkép

A városrész alapvetően kedvező közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, akár a belváros akár Budapest elérését tekintve. A kiépített vasúti pálya is a városrész értékeihez tartozik, hiszen így lehetőség nyilat egy új, nagy kapacitású közösségi közlekedési vonal létesítésére. A központi pozícióban létesült park és a kiépült oktatási intézmények jó irányt mutatnak egy élhető lakóterület fejlesztése felé. A későbbiekben felértékelődhet, hogy délről beépítetlen terület övezi a városrészt, amely mindenképpen megőrzendő és a jövőben rekreációs célokat is szolgálhat. Végül a fókuszterület beépítetlen részei nagy értékű tartalékterületeket jelentenek a város számára, így kedvező adottságként is kezelhetőek.

7. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

7.1. CÉLRENDSZER



29. ábra: Célrendszer

A célrendszer meghatározása során városi léptékű és helyi szinten jelentkező problémákból indultam ki, és ezekre kerestem olyan megoldásokat, amelyek a tervezési területen belül megvalósíthatóak. Az így kapott intézkedések határozzák meg a területre kidolgozott koncepcióm fő irányelveit.

Kompakt, diverz lakhatásra azért van szükség, hogy területarányosan nagyobb mennyiség lakást lehessen biztosítani, ezzel megelőzve a város további szétterülését. Megfelelő sűrűségű beépítés azért is elengedhetetlen, mert az itt élő lakosság el kell tartsa az ide települő üzleteket, intézményeket. A lakások változatos mérete, az önkormányzati lakások, munkásszállók, kollégiumok jelenléte

egy sokszínű, változatos lakóközösséget teremt, megelőzve a dzsentifikáció folyamatát.

A kék- és zöldinfrastruktúra a város élhetőségét és az ökoszisztéma szolgáltatások megvalósulását hivatott elősegíteni. A víz helybentartásával, egészséges növényállomány fenntartásával hatékonyan enyhíthetőek a klímaváltozás kedvezőtlen hatásai.

A fenntartható mobilitás célja, hogy az újonnan kialakuló városrész lakói és dolgozói minél nagyobb arányban használjanak klímasemleges, zaj és légszennyezéssel nem járó közlekedési módokat. Ebben nagy szerepe van a közösségi közlekedésnek, a mikromobilitásnak és a gépjárműforgalom korlátozásának is. Egy intermodális csomópont kialakításával egyrészt a környékben lakók belvárosba jutása is megoldódhat, másrészt az ebből az irányból ingázók is letehetik az autójukat és vasúttal közelíthetik meg a városközpontot. Ezen túlmenően, városi alközpont lévén számos funkciót itt is elérhetővé lehet tenni, így az itt lakók és az ingázók egy részét „megállíthatja” a városrész, így csökkentve a bevezető Izsáki út és a belváros terheltségét.

Kedvező elhelyezkedéséből adódva a Homokbánya elláthatja az újonnan ide költözők, a környező városrészek és Kecskemét nyugati agglomerációjának városi alközponti szerepét. Az autópálya menti elhelyezkedés, a városban növekvő számú ipari vállalat és az egyetemi épületek ideális kutatás fejlesztés központtá teszik a területet, amely lehet a duális képzés, az egyetemi és az üzleti világ közötti átmenet színhelye is. Az itteni kollégiumban lakó hallgatók elhelyezkedhetnek egyetem alatt az alközpont területén épült irodákban, majd a végzést követően az önkormányzat kedvezményes lakhatást biztosíthat nekik az önkormányzati tulajdonú társasházak egyikében. Ezzel a város megtartja a kinevelt szellemi tőkét, növelheti a magas hozzáadott értékű ágazatok jelenlétét és egy igazi egyetemi, innovációs városrész jöhet létre.

A célrendszer eredményeként 4 fő célt határoztam meg, melyek meghatározzák a szerkezeti koncepció és a környezetalakítási terv kialakítását:



30. ábra: A koncepció 4 fő irányelve



Meghatároztam olyan átfogó célokat is, amelyek érvényesülése mindegyik intézkedés esetében fontos.

31. ábra: Horizontális célok

A fenntarthatóság szempontjából a terület adottságainak legkörültekintőbb kihasználása a cél, ez magában foglalja a jelenlegi növény-és épületállomány lehetőség szerinti megtartását, hasznosítását.

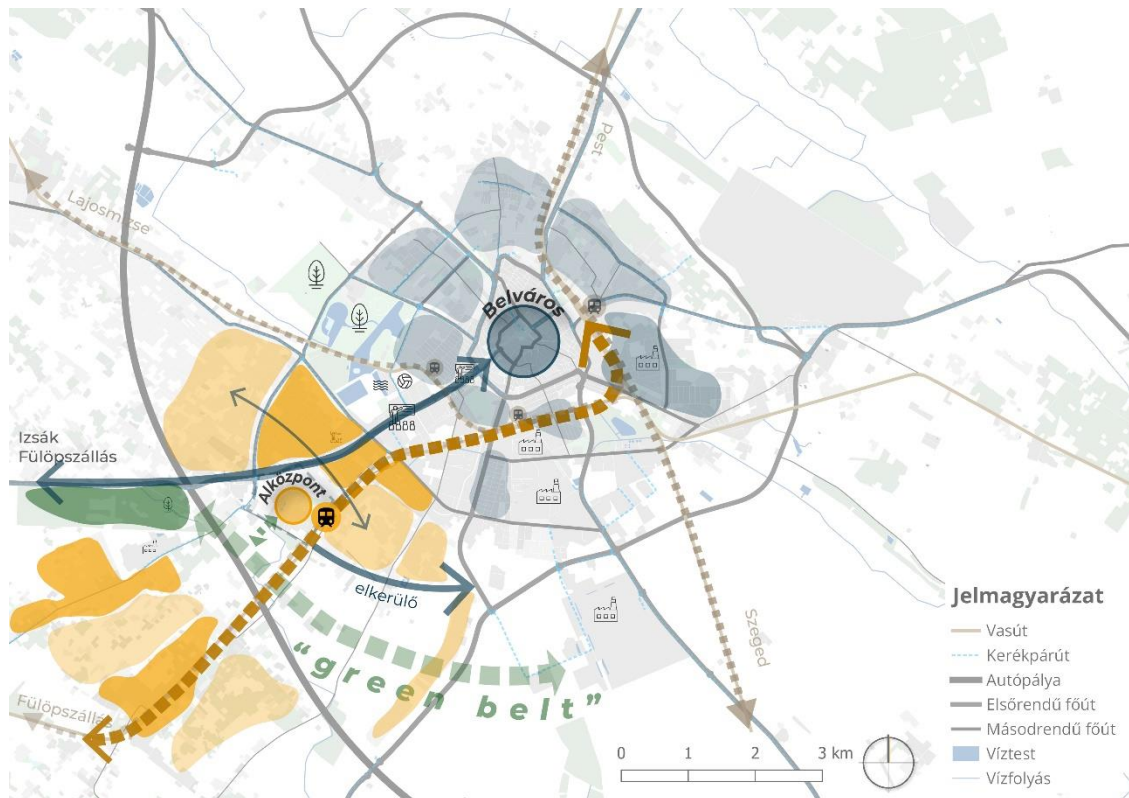
Az esélyegyenlőség jelen tervezési terület esetében a különféle itt élő társadalmi rétegek közötti konfliktushelyzetek csökkentését, a dzsentrifikáció elkerülését jelentik. Az itt élő hajléktalanok problémakörét helyben, a helyi lakosokkal együttműködve kell kezelni. Jó lehetőség lehet erre a városrészen belül munka biztosítása ezeknek a rétegeknek, például a közterületek fenntartásában, ezáltal ők is jobban magukénak érezhetik a környéket.

A nagy arányú önkormányzati tulajdonú épületállomány miatt mindenképpen nagy szerepet kell kapnia a szociális bérlakásoknak is.

Élhetőség szempontjából az alföldön hatványozottan érzékelhető szélsőséges időjárási körülményekkel szembeni ellenállóságnak nagy szerepe van, ezért nagy figyelmet kell fordítani a zöld és kék infrastruktúrára.

7.2. SZERKEZETI KONCEPCIÓ

A célrendszerben meghatározott intézkedések és elvek megvalósulásához ezeknek megfelelő szerkezeti rendszer kialakítása szükséges.



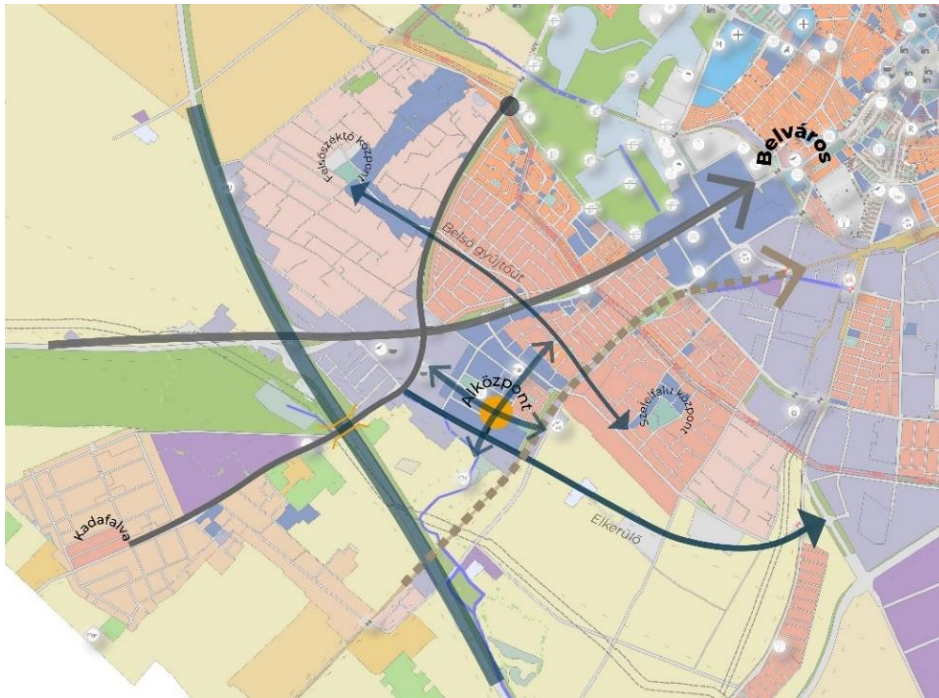
32. ábra: Városszerkezeti koncepció (Teljes méretben: 25. melléklet)

Először a terület városszerkezeti szerepét határoztam meg (23. melléklet). A nyugati irányban megnyúló várostest belvárostól távolabb eső lakóterületeinek alközpontja lehet ez a terület, ennek érdekében fontos, hogy ezekkel a lakóterületekkel össze legyen kapcsolva. A TSZT-ben tervezett hiányzó körüti kapcsolatot a tervekhez képest délebbre helyezem, ezzel megelőzve, hogy kettévágja az éppen kialakuló lakóterületeket, illetve egyértelmű határt képezve a beépítésre szánt és nem szánt területek között. Az új elkerülőtől nyugatra egy zöld gyűrűt szeretnék meghagyni, amely megakadályozza, hogy Kecskemét összenőjön Kadafalvával és Helvécival. A

Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal fontos szerepet kapna a városrész közlekedésében a belváros és az agglomeráció irányába is.

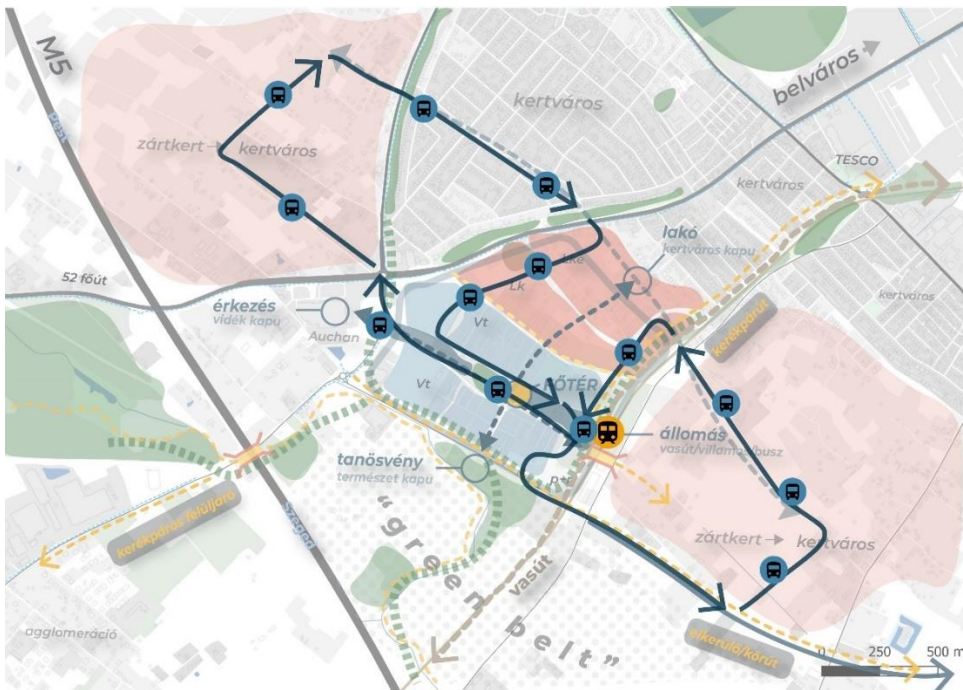
A szerkezeti koncepcióban (26. melléklet) meghatároztam a jövőben itt kialakítandó városrész fő szerkezetalkító elemeit. A terület központja jelenleg a Bringapark és a körülötte elhelyezkedő oktatási intézmények. Az általam meghatározott struktúrában 2 fő tengellyel tárom fel a fókuszterületet, ezek megközelítőleg itt, a Bringapark térségében találkoznak majd, ezzel megerősítve központi szerepét. Az egyik tengely a jelenlegi Agyag utca meghosszabbításaként az Auchan áruházat köti össze a kialakított vasútállomással (M5 - vasútállomás tengely), egyik oldalon befogadja a területre vidékről érkezőket, másik végpontján pedig kötőpályás közlekedést biztosít a belváros felé. A másik, az előzőre erőleves tengely (kertváros-természet) az Alsószéktó Izsáki úttal párhuzamos kertvárosi utcáinak nyomvonalát követve köti össze ezt a lakóterületet a Homokbánya városrészszel, majd tovább haladva kifut a természetbe, megteremtve a kapcsolatot a Csalánosi-csatornával és erdővel (zöld gyűrű).

A Petőfivárost átszelő Kullai köz kétoldali meghosszabbítása tárná fel északon a Felsőszéktó és délen a Szeleifalu zártkertjeit, végpontjaiban a TSZT által kijelölt zöldterületekkel és településközponti területekkel, azaz a városrészek központjával. Ez a tengely a Daimler lakóparknál találkozik a rá merőleges kertváros - természet tengellyel, amely összeköti a Homokbánya városi alközpont főterével.



33. ábra: Szerkezeti koncepció a hatályos TSZT tervlappal összevetve

A jelenlegi 1-es autóbuszvonal a terv megvalósulásával már a vasútállomásig közlekedhetne, átszállási pontot biztosítva, illetve egy helyi autóbusz körjárat is indulna, melynek célja a Homokbánya és az általa kiszolgált lakóterületek összekapcsolása, ráhordás a vasútállomásra, intézményekre.



34. ábra: Tervezett helyi autóbusz körjárat útvonala és megállói

A terület központi részén alapvetően vegyes lakó funkciót tervezek, megfelelően a TSZT-ben kijelölt területfelhasználásnak, és biztosítva egy kellő sűrűségű, alközpontnak megfelelő funkciókkal ellátott városrész kialakításának lehetőségét. A lakóterületek sűrűsége az Alsószéktó kertvárosa irányában fokozatosan csökken, átmenetet képezve a kialakult családiházas beépítéssel. A módváltáshoz szükséges funkciók és a P+R parkoló a vasútállomás közelében, a beérkező utakhoz közel kap helyet. Az innovációs kutatás-fejlesztés funkciók elhelyezésére a jelenleg is egyetemi használatban lévő épületek melletti részeket alkalmasak.

A zöldfelületi rendszer tekintetében cél a város jelentős zöldinfrastruktúra elemeivel való kapcsolat megteremtése, hálózatosság kialakítása. Ennek érdekében a vasút vonala mentén szükséges zöld folyosót kialakítani, illetve fontos a Csalánosi erdővel való kapcsolat megteremtése az autópálya felett, kerékpáros, gyalogos és vadátjáró formájában. Ennek rekreációs és ökológiai szempontból is nagy jelentősége van (24. melléklet). Emellett az Izsáki út mentén futó véderdővel is kialakítható zöld kapcsolat, így több lényeges városi zöldfolyosó találkozhat itt a területen.

7.3. ÁTFOGÓ FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ



35. Átfogó fejlesztési koncepció (teljes méretben: 25. melléklet)

A szerkezeti koncepcióban felrajzolt főbb irányok és a célrendszerben meghatározott 4 irányelv szerint (kompakt, diverz lakhatás, kék- és zöldinfrastruktúra, fenntartható mobilitás, alközpont) alakítottam ki a terület belső rendszerét.

Az északi és déli oldalon, az Izsáki út mentén és a vasútállomás környezetében, a forgalmas és zajosabb részeken épülhet iroda funkció, míg az egykori laktanya területén lakó és intézményi funkciók vegyesen kapnak helyet. A kertvárosias részek irányába közeledve a lakó funkció válik meghatározóvá.

Az egykori laktanya területén városias jellegű és sűrűségű beépítések kapnak helyet, így kialakítható az alközponti funkciókat eltartani képes lakósűrűség, amely eléri, vagy meghaladja a jelenlegi 3-5 emeletes épületek sűrűségét. A legintenzívebb beépítést a vasútállomás környezetében célszerű kialakítani, hogy minél több itt lakó és dolgozó lehessen az állomás rágyaloglási távolságán belül. Ahhoz, hogy az állomás minél több embert kiszolgálhasson, szükséges a közvetlen kapcsolat megteremtése a Korhánközi út túloldalán kialakuló lakóterületekkel is, illetve a megállóhoz közeli részeken sűrűbb, társasházias beépítést kialakítani. A kertváros irányába haladva először alacsonyabb sűrűségű, 2-3 emeletes, kisvárosias karakterű beépítés, majd a kertvárosias jelleghez illeszkedő alacsony intenzív lakóövezet következik.

A két fő tengely metszéspontjában létrejövő városi tér környezetében koncentrálnak a kávézók, éttermek és bárók, ezzel pezsgő életet teremtve a városrész szívében, illetve itt kap helyet egy sokfunkciós épület kulturális, közösségi és vallási funkciókkal, segítve a városrész közösségének építését és a helyi identitás képzését. Az egykori laktanya nagyobb, lakófunkcióra nem hasznosítható épületei közül a tiszti moziban edzőterem, a kialakult főtér melletti étkezdében kormányablak, posta és bankfiók is helyet kaphatna. A Vályogvető utca és a Téglás utca sarkánál található egykori tiszti klub és disco épülete felújítva és hozzáépítve általános iskolaként és gimnáziumként is működhetne, szemben a jelenlegi

Mercedes Iskolával. A főtér északnyugati oldalán piac kapna helyett egy átalakított élelmiszerraktár épületben.

A kialakított 2 fő tengely célja, hogy 4 irányba létesítsenek kapcsolatot: északon és keleten a kialakulóban lévő lakóterületek felé, délen a Csalános-csatorna menti rétre, Nyugaton pedig az Auchan áruházhoz. A rét irányába gyalogos felüljáró is segítené a kapcsolatot, a területen fontos lenne a természeti környezet megőrzése és bemutatása, tanösvény kiépítése. Az Auchan áruházhoz tartó tengelynek nem célja, hogy direkt módon ide vezessen, ezért több törés is található benne, de megteremti a kapcsolatot a számos hasznos funkciót tartalmazó bevásárlóközponttal. Az áruház épülete a későbbiekben átalakulhat teresedést kialakítva, és a jelenleg belső „korzó” üzleteinek egy része kitelepülhet egy élő teret létrehozva a tengely végpontjában. A jelenlegi épület mellett, a felszíni parkoló parkolóházba telepítésével további irodai és sport funkciók létesülhetnek, új épületeikkel méltóbb városkaput teremtve Kecskemétnek.

7.3.1. KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ

A térszerkezet felosztásának alapját a közlekedési rendszer hálózatossága adja. Itt a koncepció során megalkotott két fő tengely elsődlegesen gyalogos-kerékpáros és korlátozottan egyirányú közúti forgalmat bonyolítana. A terület gépjárművel való feltárása az azt övező forgalmas utakról történne néhány fő feltáró úttal. Az így kialakuló forgalmasabb utak blokkokra osztják a területet, melyek a barcelonai szuperblokkok mintájára egy-egy forgalomcsillapított gyalogosbarát szerkezeti egységként működhetnek.

A TSZT-től eltérően, a Nyugati körút folytatásának tekinthető, a területet a Mercedes gyárral összekötő külső körút vonalát a Gábor Dénes utca folytatásaként tervezem. Ilyen módon a feltehetően nagy forgalmat bonyolító út nem vágja ketté a lakóterületet és nem terheli újabb csomóponttal az Izsáki utat. Ebben az esetben fontos az útvonal menti új beépítések korlátozása, hogy a jelenlegi belterületet Kadafalvától és Helvécitől elválasztó „green belt” megmaradhasson.

A közlekedési rendszer fontos eleme a vasút, melynek állomása az egyik fő tengely végén kapna helyet, és a buszközlekedés is erre ráhordó jelleggel lenne kialakítva.

A kerékpáros közlekedés is fontos eleme a tervnek, hiszen Kecskemétet földrajzi adottságai és mérete tökéletesen alkalmassá teszi erre a közlekedési formára. Új kerékpárutak indulnak a területről Kadafalva felé új elválasztott felüljárón, a Mercedes gyár irányába az új körút mentén és az iparterületek majd a belváros irányába a vasút mentén.

A városrész szélein parkolóházak kerülnek elhelyezésre azzal a céllal, hogy minél kisebb gépjárműfogalom legyen jelen a belső részeken. A parkolóházak, buszmegállók és a vasútállomás egyben mikromobilitási pontokként is működhetnek, így aki itt leteszi az autóját, annak lehetősége van rollerrel, kerékpárral, vagy elektromos golfkocsival továbbhaladni. Utóbbi eszköz széles körben segítheti a városrész működését. Közösségi megosztásban alkalmas egy nagyobb bevásárlás elvégzésére, egy parkolóháztól vagy az állomástól eljutni a városrész belsejébe. Városüzemeltetési szempontból ilyen járművekkel megoldható a belső vendéglátóhelyek, boltok árufeltöltése, a közterületek üzemeltetése. Előnyük, hogy kis helyet foglalnak, nem okoznak zaj- és légszennyezést, sebességük központilag szabályozható.



36. ábra: Tervezett közlekedési rendszer (teljes méretben: 28. melléklet)

7.3.2. ZÖLDFELÜLETI KONCEPCIÓ

A zöldfelületek belső rendszerét egyrészt a városi szintű hálózatokba való bekapcsolódás alakította. Az Izsáki út és a vasúti pálya mentén alakulnak ki olyan lineáris zöldfelületi elemek, amelyek bekapcsolják a városrészt a település zöldinfrastruktúra hálózatába, illetve kellemes közlekedést biztosítanak a velük párhuzamosan futó gyalogos és kerékpáros utaknak. A Gábor Dénes utca irányában a zöldsávnak védő, puffer szerepe is van, a feltehetően megnövekedő körúti forgalom hatásának enyhítése érdekében.

A belső zöldfelületi rendszerben emellett az volt a cél, hogy kialakuljanak különböző szintű és méretű zöldfelületek, változatos felhasználásra. A nulladik szint a Csalánosi erdő és a zöld gyűrű lenne, amelyek a területen kívülre esnek, de megteremtődik a közvetlen kapcsolat gyalogos és kerékpáros felüljárók képében. A jelenlegi Bringapark és egy, a mostani zártkertes terület közepén kialakított közkert lennének a városrészi szintű zöldterületek, változatos rekreációs funkciókkal és sportolási

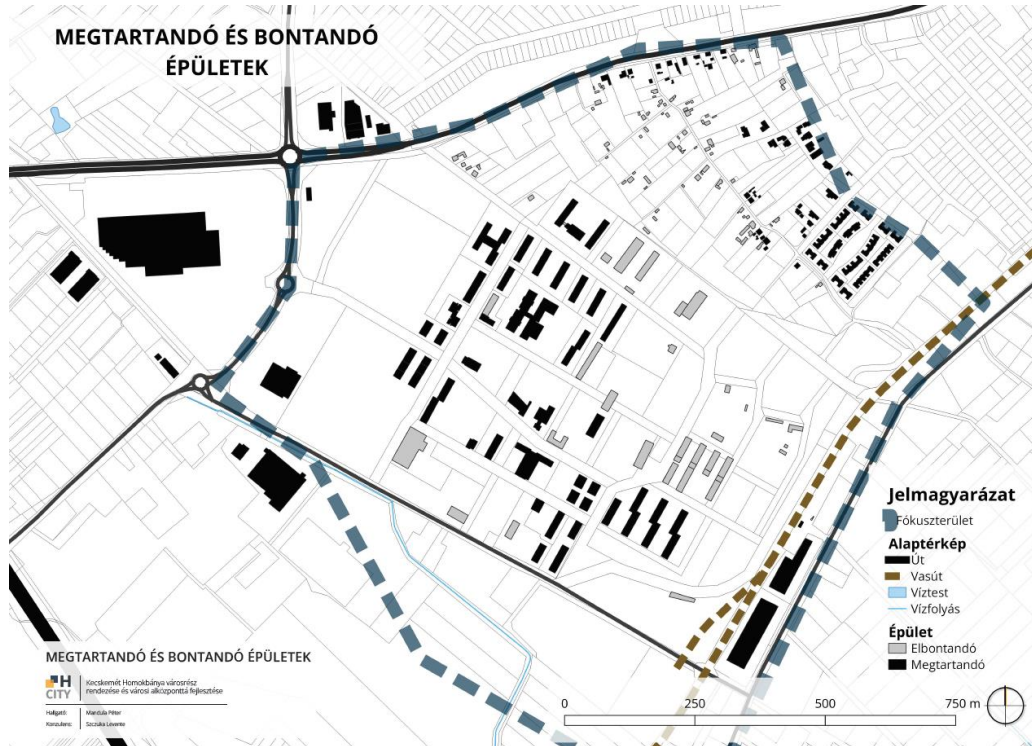
lehetőségekkel. Ezekon kívül minden nagyobb szuperblokk is rendelkezne egy közös zöldterülettel, amely szintén közhasználatú, de közelebb esik a lakóhelyhez, eléréséhez nem kell forgalmas utat keresztezni. Ezek jelenthetik a blokkok közösségi életének színterét. A harmadik kategória a tömbbelsőik, illetve kertvárosias területeken az egyes telkek zöldfelületei, amelyek privát vagy félprivát felhasználásúak. Ilyen módon minden lakosnak többszintű zöldfelülethez lenne hozzáférése.



37. ábra: Belső zöldfelületi koncepció (teljes méretben: 29. melléklet)

8. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV

8.1. BONTÁSI JAVASLAT



38. ábra: Megtartandó és bontandó épületek (30. melléklet)

A területen megtartásra javasolt épület minden újépítésű, vagy frissen felújított épület, a fenntarthatóság jegyében. Ide tartoznak a Boróka lakópark új társasházai, a CLASP rendszerű iskola, a felújított laktanyaépületek, a Daimler park sorházai, az újépítésű családi házak, a Dechatlon és a Sylveria Kft. épületei. Felújítás és átalakítás mellett hasznosul a laktanya parancsnoki épülete, a tiszti mozi, a tiszti klub, az élelmiszerraktár, egy étkező és 4 légénységi épület is.

A kialakuló városrész főterének észak-nyugati homlokzatát adja az egykori élelmiszerraktár kétszintes épülete, melynek földszintjét középen kibontva egy átjárható tér jön létre. Ezáltal összekapcsolódik a Bringapark és a Főtér, az épületben pedig piac üzemelhet. Az egykori tiszti mozi nagyobb belmagasságú épülete

többfunkciós edzőteremként éleszthető újjá. Ez a funkció kapcsolódik a szomszédos hostelhez, amely az egykori parancsnoki épületből lett kialakítva. Az új városrész méretéből adódóan mindenképpen igényel új általános- és középiskolát, ennek megvalósítására a tisztiklub épülete alkalmas. A 3 szintes épületben szaktantermek, tanári szobák, a disco épületében zsidongó és étkező jöhet létre, újonnan hozzáépített szárnyban kaphat helyet a többi tanterem és a tornaterem (29. melléklet). A Sylveria Kft. vasút menti dobozos gazdasági épülete a tervezett vasútállomás mellé kerül, így átalakítva P+R parkolóházzá és szupermarketté alakítható át, kiszolgálva a létesülő intermodális csomópontot.

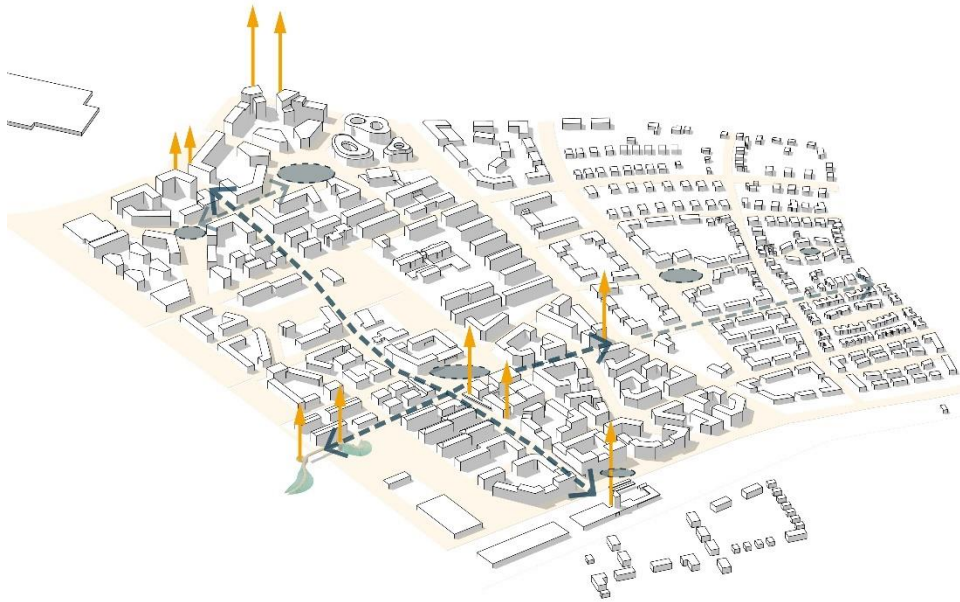
A felsorolt, sok esetben rossz állapotú, elavult épületek revitalizálása több esetben valószínűleg nem gazdaságosabb, mint a teljes bontás és új épület építése, azonban a környezeti hatásokat, a keletkező törmeléket és a fenntarthatóságot előtérbe helyezve a terv igyekszik minél több épületet „újjáéleszteni”.

A zártkertes területek kis számú épületállományának jelentős része bontásra javasolt, állaguk, méretük és elhelyezkedésük miatt sem tudnak illeszkedni a tervezett beépítésekhez. A laktanya épületállományának bontandó része főként olyan garázsokból, raktárakból és kisebb épületekből áll, melyek a tervezett városias beépítésben egyáltalán nem hasznosíthatóak.

8.2. TÉRSZERKEZET

A beépítés térszerkezetében a két fő irány az M5 - vasútállomás tengely és a kertváros-természet tengely, metszéspontjukban alakul ki a városrész főtere. Ez egy hosszanti térsorrá bővül, amely a beépítés funkcionális-rekreációs magját adja. A földszinti eltérő funkciók is ezeket a tereket követik le, hogy mozgalmas, élő közterületek jöhessenek létre. Az M5 - vasútállomás főtengetyét észak-nyugati végpontjához közelítve egy kisebb kereszttengety szakítja meg, amely két kisebb térhez vezet. Így nem az Auchan lesz az egyetlen hangsúlyos célja és végpontja ennek az iránynak. Magassági pontok ebben az irányban a tengely végén 2 irodaház, illetve északon a turbókörforgalom mellett két toronyház, melyek a városrész és a város kapuiként is értelmezhetőek. Dél-nyugaton a gyalogos felüljáró áll a kertváros-természet tengely végpontjában, a tengely másik végét egy magasabb lakóépület

jelzi. A Főter dél-keleti térfalát adó közösségi ház homlokzatából kiemelkedve egy torony jelöli a tengelyek metszéspontját.



39. ábra: A tervezett beépítés tér-tengely analízise

Az alsóbbrendű útvonalak vonalvezetésénél a főbb átjárhatósági irányok biztosítása mellett egy strukturált, de változatos szerkezet jött létre. A jellemzően keretesen, zárt sorúan beépített tömbök védett belső tömbbelsőket alakítanak ki, melyek jellemzően 1-2 helyen feltártak, ezzel biztosítva az átjárást és az átszellőzést. A légmozgás szempontjából kedvező az utcák ény-dk irányú vezetése, mert így az uralkodó észak-nyugati szél jól átszellőztetheti a városrészt. Kifejezetten ezért az észak-nyugati sarokpontban a két „városkapu-toronyház” között is kis hézag teszi lehetővé a Kiserdő park átszellőzését. A keretes tömbök megnyílásait ezen kívül a zöldinfrastruktúra hálózatosságának biztosítása, zárását élhető városi terek lehatárolása hívta elő.

8.3. KÖZLEKEDÉSI RENDSZER

A közlekedési koncepcióban felvázolt rendszer kialakításához a főbb autós feltáró útvonalakon lettek 6.5 és 6 méter széles gépjárműforgalmú burkolt felületek kijelölve. A Főutca és a vele párhuzamos Téglás utca egyirányúak, előbbin külön buszsávon autóbuszok ellentétes irányban is közlekedhetnek (38. melléklet).

A koncepcióban kijelölt „szuperblokkok” területére csak kevés autóforgalmú út vezet be, ezek is főként egy-egy épületet kiszolgáló zsákutcák. A tömbökön belül kialakított mélygarázsokat a lehető legrövidebb útvonalon lehet megközelíteni az autós gerincvonalakról.



40. ábra: Gyalogos és autós hálózat szerkezete

Az elsődlegesen gyalogos forgalmú feltáró utakon is biztosított a gépjármű átközeledés speciális esetekben, például mentő, tűzoltó, szemétszállító és árufeltöltő esetén.

A terület fő megközelítési iránya autóval a Téglás utca, a Vályogvető utca és az Agyag utca, mindhárom esetében a behajtó mellett parkolóházban van lehetőség letenni az autót és az itt elhelyezett mikromobilitási eszközökkel továbbhaladni (40. melléklet). Kötőpályás közlekedéssel a vasútállomásra érkeznek meg az agglomerációból, vagy a belvárosból (előbbiből dolgozni, tanulni, ügyet intézni, szórakozni, utóbbiból főként a munkából hazajövet). Innen a Főutca egy buszos és mikromobilitási tengelyként működve biztosítja a városrész feltárását.

Az egyes mikromobilitási eszközök működhetnek kecskeméti városi hálózatként (kerékpárok), akár a vasútvonal több települését összekapcsolva várostérségi hálózatként (rollerek), vagy csak a városrész területére korlátozódó rendszerként (elektromos golfkocsik).

8.4. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

Az Izsáki út, Boróka utca, a Gábor Dénes utca és a Korhánkői út mentén telepített extenzív zöldfelületek zaj ellen védik a belsőbb részeket, kapcsolatot biztosítanak a város zöldfelületi hálózatával és egy külső futó-sétálókört alkotnak a bennük kialakított sétánnyal. A Gábor Dénes utcától délre, a Csalánosi-csatorna menti ökológiai folyosó kibővítésre kerül. A vízfolyás medrét néhány helyen kibővítve visszaállíthatóak azok a természetes, időszakosan elöntésre kerülő területek, amelyek már a katonai térképeken is jelölve vannak. A patak környezetében a visszaállított ligetes vegetáció és vizes élőhely nagyobb fajgazdagságot eredményez, kellemes rekreációs helyszínné téve a Homokbánya lakóinak, akik gyalogos felüljárón juthatnak ide. Tovább túrázva a Szappanos-tó és a Csalánosi erdő is elérhető innen. A külső extenzív zöldfelületek időszakos fenntartását az Csalánosi-csatorna menti réten jelenleg is legelő juhokkal oldják meg, így klímasemleges és természetes módon valósul meg a fenntartás (eco-grazing²⁹).

Az egyes szuperblokkok és tömbcsoportok központi zöldfelületein több időszakos és állandó vízfelület hivatott gyűjteni a környékre lehulló csapadékot, illetve a közterületek menti zöldsávok és a gyalogos felületek vízáteresztő burkolatai is segítenek a csapadék beszivárogtatásában. A Homokszem utca mellett jelenleg is kialakított szikkasztó összeköttetésbe kerül a Csalánosi-csatorna menti „ártérrel”, így egy nagyobb villámárvíz esetén ide távozhat a többlet vízmennyiség.

Az újonnan tervezett jelentősebb közkertek a Kifutó tér (Dechatlon mellett), a Kiserdő park (Boróka utca mellett, egykori kiserdő helyén), Téglás park (Téglás utca mentén) és a Kövidinka liget (Kövidinka utca mentén).

²⁹ INT - 24

8.5. FUNKCIÓK

A 4 fő kitűzött cél közül kettő a megfelelő változatosságú lakó és alközponti funkciók kialakítása a területen (39. melléklet).

8.5.1. LAKHATÁS

A vasút, a Téglás utca és a Főutca által határolt negyedben nagyvárosias, 30-80 négyzetméteres, magántulajdonú lakóterület alakul ki, közel az állomáshoz és a főtérhez. A Gábor Dénes utca mellett, illetve a Téglás utca észak-keleti oldalán a kisvárosias beépítésben elhelyezett nagyobb méretű lakások családok számára biztosítanak lakhatást. Az meglévő kollégiumi épületek az aktív jogviszonyú egyetemi hallgatóknak, a Bringapark melletti önkormányzati lakások a végzett hallgatóknak biztosítanak szállást. A Homokszem utca mentén, az önkormányzati tulajdonú területeken további, a városban dolgozó munkásoknak fentartott önkormányzati lakások vannak. Innen a vasúttal könnyen elérhetőek a város főbb iparterületei, az új elkerülő menti kerékpárúton pedig a Mercedes gyár. A Téglás utcában, a parancsnoki épületben diák hostel, a legénységi épületben hajléktalanszálló kap helyet. Előbbi a gimnáziumhoz, az egyetemhez és a kutatás-fejlesztés funkciókhoz látogató fiatalok, cserediákok, hallgatók számára biztosít szállást, utóbbi a területen élő hajléktalanoknak. A szállóban biztosított lakhatás és étel mellett a városrész közterületeinek fenntartásában kaphatnak munkát, így ők is jobban magukénak érzik a városrészt és a közösség is más szemmel tud tekinteni rájuk. Ezzel elindulhat egy felzárkózási és beilleszkedési folyamat.

8.5.2. ALKÖZPONT

Alközponti funkciók közül a Főtér mellett kap helyet Kormányablak és posta, ezzel biztosítva, hogy a környéken élőknek és a Kecskemét nyugati agglomerációjában lakóknak ne kelljen a belvárosig utazni ügyintézésért. Az Izsáki út mellett 3 épületből álló tömbben létesül medical center, amely magában foglal szakorvosi és sürgősségi ellátást, háziorvosi rendelőt, gyógyszertárat és magánegészségügyi ellátást is. Szomszédságában gimnázium és általános iskola bővíti a városrész

oktatási intézményeinek számát, további 2-2 óvoda és bölcsőde kap helyet a terület nyugati részén.

A városrész magját a Bringapark – Piac tér – Községi ház – Főutca – Vasútállomás tengely adja. Az itt kialakult átjárható térkapcsolatok összefűzik a rekreációs, kereskedelmi, szolgáltató, kulturális, közösségi és szórakozó funkciókat. A piactér belső udvarában a különböző heti és havi rendszerességű tematikus vásárok mellett más, állandó kereskedelmi és vendéglátói funkciók is elérhetőek, rossz idő esetén fedett-nyitott terek is rendelkezésre állnak. Az egyik árkádos átjárón áthaladva lehet a Főtérrre jutni, ahol a teret övező épületek aljában földszinti funkciók kapnak helyet, itt összpontosulnak a városrész vendéglátói egységei, jó idő esetén teraszokkal kitelepülve, birtokba véve a teret, amelynek csak egyik oldalán halad el gépjárműforgalom. Éttermek és kávézók mellett bárók, bisztrók és kocsmák is helyet kaphatnak itt, ezzel megelőzve a városrész alvóvárossá válását, egy állandó lüktetést adva a területnek. A nagyobb lakásméretű, családok számára alkalmas lakóterületek távolabb esnek innen, ezzel megelőzve az éjszakai élet közvetlen zavaró hatását. Az éjszakai élet és a kulturális programok megjelenése olyan alközponti funkció, amely Kecskeméten egyik alközpontjában sem érhető el, így a Homokbánya lenne az első olyan városrész, amely megtöri a belváros egyeduralmát. Eltérő földszinti funkciók a terület más részein, a Kifutó téren és a Kiserdő parkban is létesülnek, ezzel megelőzve olyan monofunkciós területek kialakulását, ahova csak aludni, vagy dolgozni járnak az emberek, ezzel növelve közösségi életet és a közbiztonságot is.

A Főtér piaccal szembeni homlokzatát a Községi ház adja, a térre néző oldalon árkádsor képez átmenetet a külső és belső terek között, a földszinten vendéglátó funkciók, felette inkubátorházként működő irodák kapnak helyet. Itt, a városrész legpezsgőbb részén van lehetőség startup vállalkozások beindítására, amelyhez termeket, irodákat, irodai berendezéseket és konferenciatermeket biztosít az önkormányzat. A Községi ház megnyitott földszintjén áthaladva egy belső udvarról tárulnak fel a további termek. Ezekben szervezhetőek kulturális programok, hangversenyek, színházi előadások, kiállítások, de itt gyűlhet össze a

városrész lakossága egy workshop, szavazás, vagy más közösségi esemény során. Az egyik épületrészben állandó jelleggel könyvtár, gépterem és önkormányzati irodák helyezkednek el, utóbbiak a részönkormányzat számára. A Közösségi ház déli sarkában elhelyezett épületrész hitéleti célokra használható fel, több teremre osztva, de akár a termeket közösen használva is alkalmas többféle vallás gyakorlói számára, a világszerte megjelenő „multi-faith” jellegű templomok mintájára.³⁰

A több oldalról is nyitott Közösségi ház belső udvaráról kiérve egy kis háromszög alakú teresedés vezet a korzózókat a Főutca árkádsoros oldala felé. Itt további földszinti funkciók találhatóak, majd az utca végén a Wéber Ede téren a vasúttal érkezőket kiszolgáló vendéglátóhelyek, boltok, illetve irodák állnak. A Főutca mentén az egyetemi kollégiumépületek egy meglévő laktanyaépület felújításával és kibővítésével kutatás-fejlesztés célra szolgáló épülettel bővülnek, itt megvalósulhatnak teret, vagy speciális eszközöket igénylő egyetemi projektek (az egyetem hallgatói többek között napelem meghajtású autókat terveznek) és külső együttműködések is.

A vasútállomás intermodális csomópontként üzemel, mellette P+R parkolóház, kerékpár tárolóház, illetve szupermarket található az egykori gazdasági épületben. Az ehhez kapcsolódó épület várótermet, jegyautomatákat, információs pontot és büfét tartalmaz. A Főutca tengely lezárásaként itt álló torony kilátóként üzemel, 3 oldalán digitális kijelzőn a dátumon és az időn kívül a városrészre vonatkozó környezeti információkat lehet leolvasni, például hőmérséklet, szállópor koncentráció, páratartalom (Ilyen kijelzőkkel van ellátva a Közösségi ház tornya is). Az épület folytatásaként L alakú fedett nyitott tér közösségi megosztású mikromobilitási eszközök (elektromos golfkocsi, kerékpár, roller) parkolójaként funkcionál, lehetővé téve a vasúthoz megérkezést, vagy az innen továbbindulást.

Az egykori laktanya déli, leszakadó „csücskében” egykor iparvágány és rakodó tér szolgált a katonákat, ide a terv szerint többszintes P+R parkolóház, busz parkoló, plusz vágányok és településüzemeltetési telephely kerül, ez lesz a városrész

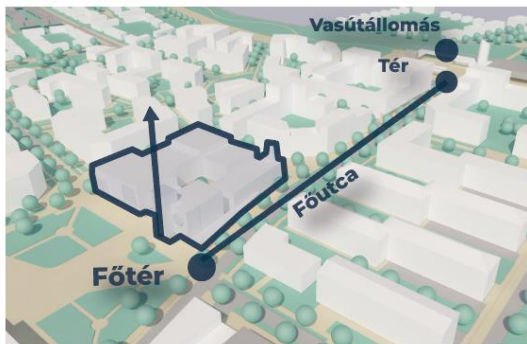
³⁰ INT - 03

üzemeltetési központja. A vágányok a vasúti járatok sűrítését szolgálják, innen csúcsidőben két agglomerációból érkező járat között plusz egy indulhat a belváros felé.

8.6. KARAKTER, IDENTITÁS, KÖZÖSSÉG

A történeti városmagtól messze, részben egy egykori szovjet laktanya és gyakorlótér területén születő városrészként nehéz olyan gyökereket találni, amelyhez az itt lakók visszanyúlhatnak. Azonban ahhoz, hogy egy hosszú távon élhető és jól működő városi alközpont alakuljon ki, a műszaki kialakítás mellett a helyi identitásnak és a közösségnek is nagy szerepe van.

8.6.1. VÁROSÉPÍTÉSZETI, ÉPÍTÉSZETI ELŐKÉPEK



41. ábra: A belváros és a városi alközpont Főutcája (32. melléklet)

A térszerkezet alakításában, az új városi alközpont visszanyúl a „rég” központhoz, alkalmazva az ott jól működő városi mintákat. Ezek közül a legjelentősebb a Főteret és a vasútállomást összekötő tengely, a Rákóczi út. A Homokbányán ehhez hasonlóan egy dupla fasoros, széles, földszinti funkciókkal ellátott sétánnyal kapcsolódik a két csomópont, a tengely végpontjait jelölő magassági pontokkal (a Rákóczi út esetében Lechner Ödön tervezett szecessziós víztornyot a végpontba, amely nem épült meg). A Homokbánya főtere teljesen gyalogos, hasonlóan Kecskemét főteréhez, amely az ország első gyalogos főtere.

A tervezett városrész sűrűségében, tömbstruktúrájában és közterületi kialakításában hasonló helyzetű, frissen kialakított európai városrészek szolgáltattak mintát. Ilyen például Bécsben Seestadt Aspern, egy teljesen új városrész, ahol

jelenleg 8000 lakó és 4000 dolgozó tartózkodik, de 2030-ra 25 000 lakóra és ugyanennyi dolgozóra tervezik a negyedet. A terület metróval van összekötve a belvárossal, de önálló várossként is értelmezhető, minden szükséges intézménnyel és szolgáltatással.

A Homokbánya léptékéhez jobban közelítő minta Heidelbergben az egykori amerikai laktanya (Mark Twain Village) területére készült masterplan³¹. A tömbbelsők kialakítása, a gyalogos- és kerékpárosbarát közterületek és a tömbök kialakítása mintául szolgált a Homokbánya tervezésénél.



42. ábra: Előképek, Mark Twain Village Masterplan (INT - 25)

A tervben megjelenik gyalogos felüljáró, és a vasútállomás melletti kerékpártároló is, előbbi előképe a The Vancouver Land Bridge, utóbbié egy norvég kisváros vasútállomás melletti „kerékpáros hotele” (30. melléklet). Az Izsáki út menti részeken városkapu jelleggel kimagasodó irodaépületek és az út mentén továbbhaladva

³¹ INT-25

épülő Neumann János Egyetem új campusát idéző tömegformálású medical center fogadja a városba érkezőket.

8.6.2. IDENTITÁS, ÖRÖKSÉG

A terület identitása múltjában, örökségében gyökerezik, azonban a Homokbánya esetében nem beszélhetünk jelentős épített, vagy kulturális örökségről, illetve a szovjet elnyomás jelképeként értelmezhető laktanyai múlt nem képezheti a városrész fő identitását.

A terület jelenlegi elnevezése (Homokbánya) először a II. Világháború idejében került említésre, valószínűleg a környék homokos talajára utal, bár homokbánya nem üzemelt itt. Részben ehhez kapcsolódnak a városvezetés által a 2000-es évek elején adott utcanevek is (Homokszem utca, Téglás utca, Agyag utca, Kvarc utca, Rosta utca, Vályogvető utca), bár az agyagos, vályogos talajra utalóak ennek ellentmondanak. Eredetileg az utcák cirill betűs nevekkkel rendelkeztek, ezek visszaállítása nem releváns. Az újonnan kiépülő területek javasolt közterület elnevezései a térség múltjából, jellegzetességeiből erednek:

- Wéber Ede tér (a vasút egyik építtetője, sokat tett a környék fejlődéséért és a vasút által felfűzött települések szőlőtermesztéséért)
- Kövidinka utca (hazai szőlőfaj, nagy szerepet játszott a környező homoktalajok megkötésében)
- Sárfehér utca (környékbeli szőlőfajta)
- Kifutó tér (a Boróka utca menti füves rét repülőtérként funkcionált a 20. század elején)
- Kiserdő park (helyén egy kis erdős terület volt 2010-ig)
- Kajszi utca (Kecskemét gyümölcse, a terület kertjeiben előszeretettel termesztették)
- Gémeskút utca (a katonai és kataszteri térképek gémeskutat jelöltek itt)

8.6.3. Közösség

A találkozások színterei leggyakrabban a közterületek, ezért a terv többszintű térrendszert alakít ki. A privát és félprivát tömbbelsőkből a tömb lakói, a több tömb központjaként funkcionáló zöldterületeken egy „szuperblokk lakói”, a városrészi jelentőségű Főtéren, Piactéren és Bringaparkban a teljes városrész találkozhat.

A közösségi ház épülete ezekhez a terekhez kapcsolódik, változatos közösségi és kulturális eseményeknek ad teret egy belső udvar köré szervezett épületben. Ennek célja a különböző programokra érkezők vegyítése.

Kecskemét és agglomerációjának kapcsolata is értelmezhető közösségként, egyrészt a történeti múltra visszatekintve, amikor a város határa még jóval kiterjedtebb volt, másrészt az újonnan kialakuló szétterülés és városrégiós munkamegosztás elterjedésével. Az egykori Helyi Érdeki Vasútként megépített Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal a városrégió központjához kapcsolódó, azzal szimbiózisban élő településeket fűzött össze, ilyen jellegű szerepe újraindításával új értelmet nyerhet. Ezt erősítheti például az ezeken a településeken egységesen használható mikromobilitási rendszer, vagy a vonalra és Kecskemét közösségi közlekedésére vehető összekapcsolt bérlet.

9. RENDEZÉSI PROGRAM

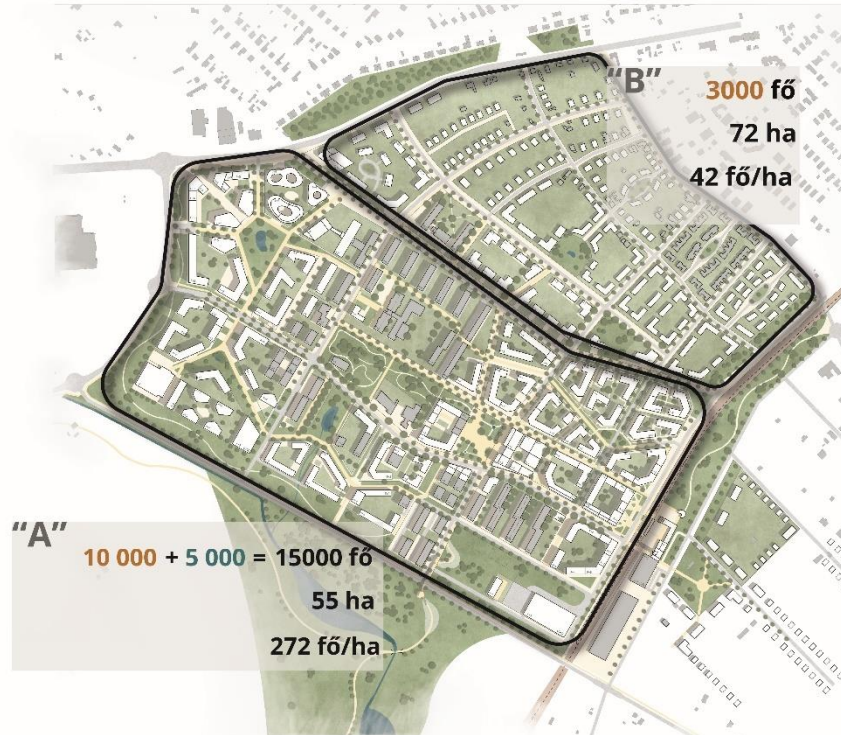
9.1. TERÜLETI MÉRLEG

A 127 hektár kiterjedésű terület jelenleg erősen alulhasznosított, ez látszik a jelenlegi beépített területek és a lakosság számából. A jelenlegi szabályozás alapján a tartalékterületek beépítésre kerülnének, egy 20 ezer fő feletti városrész jönne létre, 166 fő/hektáros lakósűrűséggel.

Az általam készített terv szerint egy nagyjából 18 000 fős városi alközpont alakulna ki, 141 fő/hektáros lakósűrűséggel. A tervezett beépítés a jelenlegi szabályozáshoz képest jelentősen több közhasználatú, rekreációs zöldterületet tartalmazna, ezzel megközelítve a WHO által előírt lakosonkénti zöldterületi arányt (9 m²/fő).

	Jelenlegi állapot	HÉSZ szerint	Tervezett
Tervezési terület (ha)	127	127	127
Összes beépített terület (m ²)	83 237	407 362	170 100
Összes szintterület (m ²)	178 895	1 246 400	613 500
Összes lakó szintterület (m ²)	142 218	1 055 406	427 000
Lakó (fő)	2800		12 000
Dolgozó/tanuló	1000		6000
SZUM népesség	3800	21 108	18 000
Fő / ha	29	166	141
Zöldfelület (ha)	79	25	39
Zöldterület (ha)	2,4	3,5	9,6
Zöldterületi ellátottság (m ²) /fő	8,5	4,7	8,9

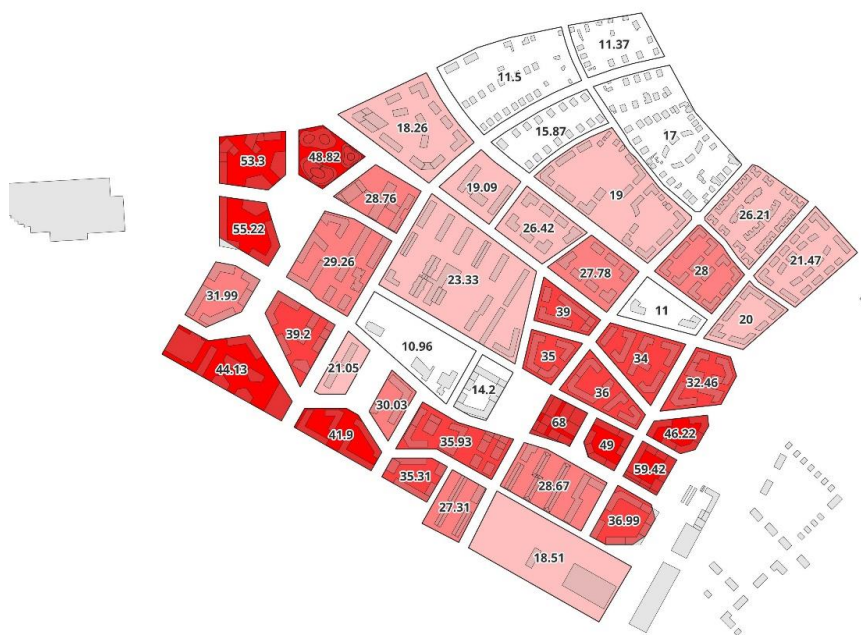
A lakosság eloszlását tekintve az egykori Homokbánya területén alakulna ki nagyobb sűrűség (272 fő/ha), míg a jelenlegi zártkertes részek átmenetet képeznének a nagyvárosias és a kertvárosias beépítések között (42 fő/ha).



43. ábra: Tervezett lakósűrűség

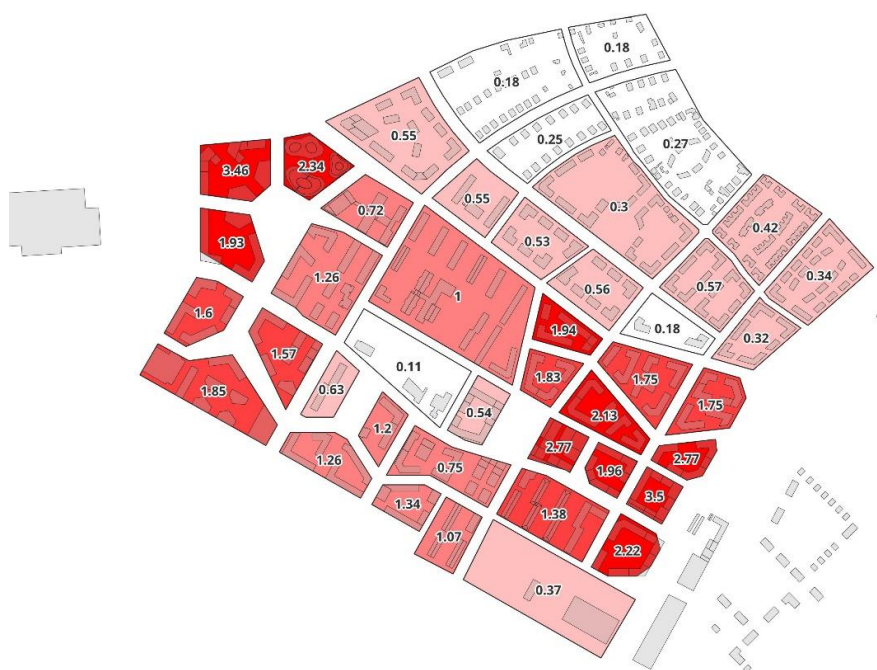
9.2. RÉSZLETES RENDEZÉSI PROGRAM

A rendezési program kidolgozása során a tervezési területet 43 tömbre bontottam, és a környezetalakítási terven meghatározott beépítés szerint számoltam ki az egyes tömbök beépítési paramétereit, lakószámát. A 43. ábrán látható 'A' terület esetében az egyes tömbökön elhelyezett parkolóhelyek számát is rögzítettem. A 'B' terület esetében csak séma szinten, a szerkezetet és a sűrűséget bemutatandóan lettek kidolgozva a beépítések, illetve parkoló számok nem lettek rögzítve, mivel itt a parkolás egyénileg telken belül megoldott. A 43 tömbre vonatkozó részletes táblázatot a 37. melléklet tartalmazza.



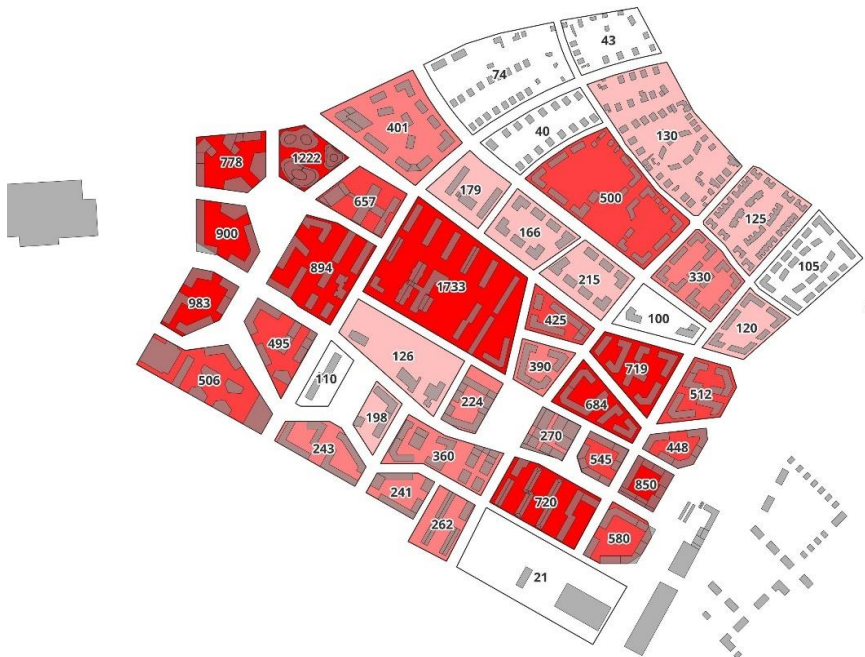
44. ábra: Beépítési százalék tömbönként

Az tömbök beépítettsége az egykori laktanya területén magasabb 30-60%-os értékű, a kertváros irányába haladva fokozatosan csökkenve. Legalacsonyabb beépítettséggel a Bringapark és egy újonnan kialakított közkert tömbje rendelkezik.



45. ábra: Szintterületi sűrűség tömbönként (összes bruttó szintterület / tömb terület)

Az épületek nagyobb szintszáma miatt a tömbönkénti bruttó szintterületet vizsgálva még egyértelműbben az Auchan és a tervezett vasútállomás melletti részek kapnak hangsúlyt. Előbbi esetében ennek oka a jó megközelíthetőség, az autópálya közelsége és az Auchan mellé tervezett további funkciók. Emellett a Boróka utca és az Izsáki út forgalma miatt magasabb, nem lakó funkciójú épületek zajvédő funkciót is betölthetnek itt. A vasútállomás rágyaloglási távolságában kialakított magas szintterületi sűrűség lehetővé teszi, hogy minél több lakó és dolgozó számára legyen elérhető a kötöttpályás közlekedés.



46. ábra: Tömbönkénti népesség (lakó, dolgozó, tanuló, egyéb összesen)



47. ábra: Tömbönkénti zöldfelületi arány (%)

A legmagasabb zöldfelületi aránnyal rendelkező részek a kertváros melletti beépítések. Az kevesebb tömbön belüli zöldfelülettel bíró, intenzívebb beépítésű részeken ezt a közhasználatú zöldterületek nagyobb aránya ellensúlyozza.

Parkolási mérleg

Az egyes tömbökhöz kialakítandó parkolóhelyek meghatározásához az OTÉK és a hatályos HÉSZ előírásait vettem alapul. Lakó rendeltetés esetén törekedtem a lakásonkénti 1 parkolóhely elérésére. Ezt az újonnan tervezett tömbök esetében 1 és 2 szintes mélygarázsok biztosítják, a már kialakult tömbök esetében megmaradnak a jelenlegi felszíni, (pl. Marina park, iskola melletti lakóházak) illetve a földszinti (Boróka park) parkolók. A jelenlegi zártkertes részeken tervezett kisebb sűrűségű, alacsony intenzív és kertesházak területeken a parkolást telken belül kell megoldani.

Egyes tervezett tömbök esetében a lakásszámnál kevesebb a parkolóhely, míg mások esetében többlet parkolóhelyek állnak rendelkezésre. A terület szélein 4 darab többszintes parkolóház biztosít további parkolóhelyeket. Az így létrejött parkolási kapacitások hatékony kihasználása érdekében egy olyan városrészi

interaktív parkolási rendszerre és applikációra van szükség, mellyel követhető a parkolók jelenlegi telítettsége, és lehetőséget biztosít a gépjárművek igényeknek megfelelő elosztására.

Intézményi funkciók esetén az OTÉK-ban meghatározott parkolószám, irodák esetében ennek 50%-al csökkentett értéke biztosított, a HÉSZ alapján:

„Az OTÉK 42. §-ában előírt parkolóhely szükségletet nem lakó vagy üdülő rendeltetés esetén a teljes közigazgatási területen 0,5-szeres szorzóval kell figyelembe venni,”

Ezt a csökkentést indokolja a kötöttpályás, közösségi és kerékpáros infrastruktúra tervezett fejlesztése, valamint a tervezett közösségi mikromobilitás és elektromos „golfkocsi „megosztó rendszer is. Az egyes tömbök parkolószámát a 37. és 38. melléklet tartalmazza.

10. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA

A terv megvalósulása érdekében néhány helyen a hatályos Településszerkezeti Terv módosítására van szükség (42. melléklet).

A hatályos tervhez képest módosul a terület Auchan felőli oldala, itt a Boróka utca menti kereskedelmi, szolgáltató övezet településközponttra változik, 1-1 közkerttel a két terület középpontjában. Az egykori laktanya területének nagyobbik részén marad a jelenleg is kijelölt településközponti terület, de a Téglás utca és a vasút által közrefogott kertvárosias lakóterület nagyvárosias lakóra módosul. Emellett néhány új közkerti terület is kijelölésre kerül a Téglás utca mentén, a Bringapark és a kollégiumok mellett. A terület szélein véderdő kerül kijelölésre, azonban a vasutat a területtől elválasztó véderdő megszűnik, helyére nagyvárosias, településközponti és közlekedési terület kerül, ugyanis a vasút villamosításával a későbbiekben már nem kell jelentős zavaró hatással számolni.

A Csalánosi-csatorna menti rét jelenleg mezőgazdasági és kereskedelmi, szolgáltató területbe van sorolva, ez természetközeli területre módosul, biztosítva ezzel az ökológiai folyosó védelmét és a rekreációs helyszínt.

A vonalas szerkezeti elemek tekintetében változás, hogy a jelenleg kijelölt, az Izsáki útba bekötő körút helyett az elkerülő jelentőségű út kívül, a Gábor Dénes utca folytatásaként valósul meg, vonaláig kitolódik a kertvárosias terület. Az Alsószéktót, Petőfivárost és Felsőszéktót összekapcsoló belső gyűjtőút szerepét a Kullai köz meghosszabbítása tölti be.

11. SZABÁLYOZÁS

A környezetalakítási terv területére készített szabályozási terv biztosítja a diplomaterv által felvázolt koncepcionális elképzelések szabályozott megvalósíthatóságát. Az egyszerűsített építési szabályzat Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 33/2015. (XII.17.) önkormányzati rendelete alapján készült. A szabályzat az Egyszerűsített Építési Szabályzat törzsszövegéből és a Szabályozási Tervlapból (43. melléklet) áll.

11.1. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A közterületek rendszerének célja az volt, hogy egy rendezett tömbstruktúra jöhessen létre, zöldfelületeknek és fasoroknak is helyet biztosító szabályozási szélességekkel. A terület jelenlegi telekállományát és közterületi rendszerét erősen módosítja az általam készített szabályozás. Ez azért is indokolt, mert a telekkönyvben szereplő határok nem jelennek meg a valós területhasználatban, az egykori laktanya működéséhez sem feltétlenül illeszkednek, egy új, élhető városrész kialakítására nem alkalmasak.

Az építési övezeteken belül az építési helyek úgy kerültek meghatározásra, hogy kellően flexibilis teret nyújtsanak a telekosztáshoz, épületek elhelyezéséhez, lehetőséget adva beruházások ütemezésére, mégis leképezzék a környezetalakítási terv struktúráját. Az átjárhatóság, a tömbbelsőik átszellőzése és a zöldinfrastruktúra hálózatosága érdekében a nagyobb tömbök esetében zöld gyalogos feltáró utak lettek kijelölve. A terület „Főutcáján” és a Bringaparkot a „Főtérrel” összekötő tömbben árkádos, áttört épületrészek kialakításának célja a városrész fő csomópontjainak összekapcsolása és élő, változatos közösségi terek kialakítása.

ELSŐ RÉSZ

ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

1. Általános rendelkezések

1. §

- (1) Jelen szabályzat hatálya csak a Szabályozási Tervlapon jelölt területre (továbbiakban: Terület) terjed ki.
- (2) A KÉSZ 1. mellékletének vonatkozó része a jelen rendelet 1. melléklete szerint módosul.
- (3) Jelen rendeletben nem meghatározott kérdésekben a hatályos OTÉK-ban és az országos érvényű jogszabályokban írtaknak megfelelően kell eljárni.

2. Zöldfelületi előírások

2. §

- (1) A Szabályozási Tervlapon „Telken belüli zöldfelületként kialakítandó” területen minimum 80%-os zöldfelületi borítottságot kell kialakítani.
- (2) Lapostetős épületek esetében zöldtető alakítható ki.
- (3) Zöldtető területének legfeljebb 20 százaléka számítható be a telek zöldfelületi arányába.

3. Közterületek előírásai

3. §

- (1) Legalább 18 méter szabályozási szélességű közterületen úthálózati elemek létesítése, vagy felújítása esetén a közművek helyigényét biztosítva fasort kell létesíteni.

(2) Újonnan telepített közterületi fasor esetén legalább 1.5 méter széles, csapadékvíz szikkasztására alkalmas zöldfelületet kell létesíteni.

(3) Új úthálózati elemek létesítése, vagy a meglévők felújítása esetén a meglévő fasorok megtartandóak.

4. Földgáz- és távhőellátás

4. §

(1) A Területen kijelölt építési övezetek távhő vezetékkel való ellátását kell biztosítani.

(2) Távhő vezeték csak föld alatti elhelyezéssel létesíthető.

MÁSODIK RÉSZ

RÉSZLETES ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK

I. A beépítésre szánt építési övezetek részletes előírásai

5. §

5. Lakóterületek

6. §

(1) Ln-1 övezetben a személygépjármű elhelyezés céljából 1 vagy 2 szintes mélygarázs létesíthető.

(2) Ln-1 övezetben 6 méteres előkert kialakítása kötelező

(3) A Szabályozási Terven „Kialakításra javasolt közhasználatú gyalogos kapcsolattal” jelölt részeket közhasználat céljára időbeli korlátozás nélkül kell átadni, legalább 15 m szélességű beépítetlen területet kialakítva.

(4) Ln jelű nagyvárosias lakóterület övezetében a lakó rendeltetésen kívül elhelyezhető egészségügyi, kereskedelmi, szolgáltató, kulturális, közösségi szórakoztató és szállás jellegű rendeltetés is.

(5) Lk jelű övezetben személygépjármű elhelyezés céljából 1 szintes mélygarázs alakítható ki.

6. Vegyes területek

7. §

(1) Vt Jelű építési övezetek több önálló rendeltetési egységet magában foglaló, elsősorban lakó, irodai, igazgatási, szolgáltató, kereskedelmi rendeltetést tartalmazó épületek elhelyezésére szolgálnak.

(2) A Vt-1 jelű építési övezetben elhelyezhető hitéleti, közösségi, kulturális, közösségi, szórakoztató és kutatás fejlesztési rendeltetésű épület is.

(3) A Vt jelű övezetekben a telek épület és burkolt felület által el nem foglalt szabad felületét egybefüggő, rendezett zöldfelületként kell kialakítani.

(4) Vi-1 övezetben elhelyezhető oktatási, nevelési, szállásjellegű és irodai rendeltetés.

(5) Vi-2 övezetben oktatási, nevelési, egészségügyi, szolgáltató és szociális rendeltetés helyezhető el.

7. Különleges beépítésre szánt területek

8. §

(1) K-Közl jelű különleges közlekedési területen az intermodalitást szolgáló építmények, állomásépület, parkolóház, kerékpártároló, kereskedelmi és szolgáltató rendeltetés helyezhető el.

II. Beépítésre nem szánt építési övezetek részletes előírásai

9. §

10. Zöldterületek

10. §

- (1) Zöldterületek kialakítása során a meglévő növényállományt (az invazív fajok kivételével) adottságként kell kezelni.
- (2) Zkp és Zkk övezetben pihenőhely, tornapálya berendezések, kerti berendezések, játszóeszközök helyezhetőek el.

11. Közlekedési területek

11. §

- (1) Köu övezet esetében kétoldali fasor telepítése és kerékpáros közlekedés céljára szolgáló létesítmény kialakítása szükséges.
- (2) Köu-K övezet esetében egy vagy kétoldali fasor telepítése szükséges.
- (3) Köu-K területen vízáteresztő burkolatok alkalmazása kötelező.

12. Különleges beépítésre nem szánt területek

12. §

- (4) Kb-Ktf jelű fásított köztér zöldfelületi fedettségét a közcéloknek megfelelően kell kialakítani.

1. melléklet: Szabályozási Terv (diplomaterv 43. mellékletében található)

2. melléklet: Az építési övezetek és övezetek szabályozási határértékei

2. melléklet:

1. Beépítésre szánt területek

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m ² /m ²)
Ln-1	4000	Zártsorú	40	18	25	1.8
Lk	1500	Szabadonálló	40	12	35	0.9
Ln-T	2500	Szabadonálló	35	16	25	1.2
Vt-1	900	Zártsorú	70	27	10	3.5
Vt-2	900	Zártsorú	55	22	20	2.5
Vt-3	900	Zártsorú	50	16	30	1.7
Vi-1	1000	Szabadonálló	40	16	25	1.7
Vi-2	1500	Szabadonálló	40	7	30	0.6
K-Közl	5000	Szabadonálló	60	30	20	0.6

2. Beépítésre nem szánt területek

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m ² /m ²)
Köu			10			
Köu-K			10			
Kök			10			
Zkp		szabadonálló	3	7.5	80	-
Zkk		szabadonálló	3	7.5	70	-
Kb-Ktf		szabadonálló	5	6	20	-

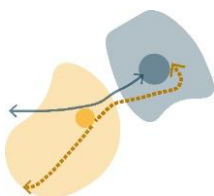
12. ÖSSZEGZÉS

A diplomaterv Kecskemét városszerkezeti és működési nehézségeire keresi a megoldást, a város egy átalakuló területén keresztül. A Homokbánya városrésznek kulcsszerepe lehet a lakott területek szétterülésének megállításában, a város egyközpontúságának enyhítésében és a gépjárműforgalom visszaszorításában.

A terület, rendezetlen, alulhasznosított és nem rendelkezik egységes arculattal, de kedvező csomóponti helyzetben van, egy részén adott egy városias sűrűségű épületállomány, kötöttpályás közlekedés érinti és a város egyik fő fejlesztési akcióterülete.

Célom az volt, hogy megtervezzem Kecskemét első valódi városi alközpontját, amely városias sűrűségével kellő mennyiségű belterületi lakóhelyet biztosít, funkciógazdagságával pedig ellátja a környező városrészek és a kapcsolódó agglomeráció igényeit. Ehhez a jelenleg alulhasznosított, egykori laktanyából és zártkertes részekből álló területből egy hosszú távon is élhető városrészt kellett kialakítanom, fenntartható közlekedéssel, működéssel és az éghajlatváltozás hatásait enyhítő kék- és zöldinfrastruktúrával.

Az így kitűzött fő irányelvek mentén kialakított szerkezeti koncepció beilleszti a területet a város zöldfelületi hálózatába, új kerékpáros kapcsolatokat nyit meg és összekapcsolja a szomszédos lakóterületekkel. Az itt elhelyezett funkciók között szerepel gimnázium, kormányablak, medical center, piac, kereskedelem, vendéglátás, inkubátorház és kulturális tér is. A térszerkezet változatos, emberközpontú közterületeket, az épületállomány széles körű lakhatási formákat biztosít. A városrész kötöttpályás közlekedéssel fűzi össze a várostérséget, az alközpontot és a belvárost. Így a Homokbánya a Hírös város nyugati térségének központjává válik.



13. IRODALOMJEGYZÉK

Tudományos munka, cikk:

- HELTAI Nándor (2006): Ébredező városrészek, Kecskemét
- HOYK Edit – KANALAS Imre – FARKAS Jenő Zsolt – SZEMENYEI Gyula (2019): Környezeti kihívások a városfejlesztésben Kecskemét példáján, Alföldi kaleidoszkóp: A magyar vidék a XXI. században: Tanulmányok a 70 éves Csatári Bálint köszöntésére, Kecskemét: MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, 133-146. oldal
- HOYK Edit – KANALAS Imre (2020): Kecskemét klímaváltozási kihívásai és alkalmazkodási lehetőségei, Forrás 52. évfolyam 7-8. szám, 148-166. oldal
- IVÁNYOSI-SZABÓ Tibor (1979): Bács-Kiskun megye múltjából 2., Bács-Kiskun Megyei Levéltár, Kecskemét
- KANALAS Imre (2016): Kecskemét város fejlődésének stratégiai irányai, Forrás 48. évfolyam 7-8. szám, 150-168. oldal
- KSH – ST (2018): Statisztikai tükör, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest
- KSH-SZI (2007): Kecskemét lakosságának demográfiai és lakáshelyzete, Központi Statisztikai Hivatal Szegedi Igazgatósága, Szeged
- KÁDÁR Kriszta (2013): Funkcióváltás a szovjet katonai objektumok helyén barnamezős katonai területek újrahasznosítása hat magyar megyeszékhelyen, doktori értekezés, Témavezető Dr. Barta Györgyi, Pécs

Tervi előzmény:

- KMJV-TAK (2017): Kecskemét Megyei Jogú Város Településképi Arculati Kézikönyve, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata, Kecskemét

- KMJV-MV (2023): Kecskemét Megyei Jogú Város Megalapozó Vizsgálat, I. kötet, Helyzetfeltárás, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata – Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét
- KMJV-ITS (2014): Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája, Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét
- KMJV-ITS (2017): Kecskeméti Városfejlesztő Kft. Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának módosítása, Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét
- KMJV-TFK (2023): Kecskemét Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét
- KMJV-KFHT (2014): Kecskemét Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, Kecskeméti Városfejlesztő Kft., Kecskemét

Online források:

- INT-01: Amiről a történelemkönyvek nem írnak blog – Kecskeméti szovjet laktanyák története – 4. rész - https://amirolatortenelem.blog.hu/2015/05/23/kecskemeti_szovjet_laktanya_k_tortenete_4_resz (megtekintve: 2023.06.25)
- INT-02: Arcanum honlapja – <https://maps.arcanum.com/hu/> , (megtekintve: 2023.03.04)
- INT-03: ‘House of One’: Berlin lays first stone for multi-faith worship centre - <https://www.theguardian.com/world/2023/may/27/berlin-lays-first-stone-for-multi-faith-house-of-one-worship-centre> (megtekintve: 2023.11.01)
- INT-04: Lechner Tudásközpont honlapja, <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/> (megtekintve: 2023.06.29)
- INT-05: TEIR, <https://www.oeny.hu/oeny/teir/#/> (megtekintve: 2023.06.29)

- INT- 08: Benkó Zoltán Szabadidőközpont honlapja - <https://www.szabadidokozpont-kecskemetszabolca.hu/tortenelmunk> , (megtekintve: 2023.03.03)
- INT - 09: Mapire honlapja – www.mapire.eu , (megtekintve: 2023.03.04)
- INT-10: Google térkép - www.google.com/maps
- INT - 11: MePAR térkép – www.mepar.mvh.allamkincstar.gov.hu
- INT-12: Kecskemét 1914-es térképe – www.antikterkep.hu/kecskemeterkep-1914
- INT-13: Kecskemét tömegközlekedése Wikipédia - https://hu.wikipedia.org/wiki/Kecskem%C3%A9t_t%C3%B6megk%C3%B6zleked%C3%A9se
- INT - 14: Kecskemét város honlapja - <https://kecskemetszabolca.hu/varosunk/a-varosrol/kecskemetszabolca-tortenete/kecskemetszabolca-rovid-tortenete> , (megtekintve: 2023.03.04.)
- INT - 18: Kecskemét buszmenetrendje - <https://menetrend.kecskemetszabolca.hu> (megtekintve: 2023.03.23)
- INT – 20: GeoX Kft. honlapja: <http://www.geox.hu> , (megtekintve: 2023.05.23)
- INT-21:Kecskeméti Városfejlesztő Kft. honlapja: <https://kecskemetszabolcivarosfejleszto.hu/> , (megtekintve: 2023.04.08)
- INT – 22: OpenStreetMap honlapja: <https://www.openstreetmap.org/> , (megtekintve: 2023.04.08)
- INT – 23: Kecskemét régen blog: kecskeregen.hu, (megtekintve: 2023.10.18)
- INT – 24: Kecskemét IEE projekt: <https://iee.kecskemetszabolca.hu/new/hu/> , (megtekintve: 2023.10.18)

- INT – 24: Eco-grazing (öko-legeltetés): <https://www.bouygues-construction.com/blog/en/eco-paturage-ville-bailleurs-sociaux/> ,
(megtekintve: 2023.10.25)
- INT – 25: Mark Twain Village: <https://teleinternetcafe.de/mark-twain-village-nord-heidelberg-staedtebaulicher-entwurf/?c=true>

14. ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Fókuszterület elhelyezkedése	8
2. ábra: Az egykori széktó helye a városszerkezetben.....	10
3. ábra: Területhasználat változásai a szovjet megszállás előtt, alatt és után Kecskeméten	13
4. ábra: Izsáki út és Nyugati körút csomópontja, 2008-ban és 2011-ben (forrás: Google Earthalapján saját szerk.).....	14
5. ábra: A vasútállomás épülete az 1883-as kataszteri térképen és napjainkban (forrás: INT – 02, saját fénykép)	15
6. ábra: Szovjet laktanyák elhelyezkedése Magyarország területén:	16
7. ábra: Kecskemét tervezett akcióterületei.....	20
8. ábra: Kecskemét Településszerkezeti Terv.....	22
9. ábra: Kecskemét belterületi kiterjedése a történelem során.....	27
10. ábra: Kecskemét népessége, idősoros ábra (FARAGÓ – ŐRI 2008 és RIGÓ 2016 alapján).....	28
11. ábra: Kecskemét járás településeinek vándorlási egyenlege 2020-ban.....	28
12. ábra: Kecskemét vándorlási egyenlege 2011-2023-ig.....	28
13. A Kecskeméti járás településeinek népességváltozása 2010-2019 között, területi kimutatásban (INT-05 alapján saját szerk.)	29
14. ábra: A tervezési terület környezetének népessége, a tervezett alközpont potenciális használói	31
15. ábra: POI-k és népesség térbeli megoszlása Kecskeméten (INT – 20 alapján saját szerkesztés)	32
16. ábra: Kereskedelmi funkciók	33
17. ábra: Vendéglátó funkciók	34
18. Oktatási intézmények.....	36
19. ábra: Központrendszer és a területet érintő szerkezeti elemek	37
20. Kecskemét meglévő és tervezett kerékpárúthálózata (forrás: KMJV Polgármesteri Hivatal Várostervezési Osztály 2020)	41

21.	ábra: Kecskemét hektáronkénti zöldfelületi aránya	44
22.	ábra: Rekreációra alkalmas zöldterületek	45
23.	ábra: legénységi épület megmaradt homlokzata (forrás: google streetview)	52
24.	ábra: parancsnoki épület és tiszti színház (forrás: google streetview).....	52
25.	ábra: A tervezési terület lakóingatlanjai.....	54
26.	ábra: Kecskemét ingatlanárjai 2018-ban	54
27.	ábra: Problématérkép.....	58
28.	ábra: Értéktérkép.....	59
29.	ábra: Célrendszer	60
30.	ábra: A koncepció 4 fő irányelve	62
31.	ábra: Horizontális célok.....	62
32.	ábra: Városszerkezeti koncepció (Teljes méretben: 25. melléklet)	63
33.	ábra: Szerkezeti koncepció a hatályos TSZT tervlappal összevetve.....	65
34.	ábra: Tervezett helyi autóbusz körjárat útvonala és megállói.....	65
35.	Átfogó fejlesztési koncepció (teljes méretben: 25. melléklet).....	66
36.	ábra: Tervezett közlekedési rendszer (teljes méretben: 28. melléklet).....	70
37.	ábra: Belső zöldfelületi koncepció (teljes méretben: 29. melléklet)	71
38.	ábra: Megtartandó és bontandó épületek (30. melléklet).....	72
39.	ábra: A tervezett beépítés tér-tengely analízise.....	74
40.	ábra: Gyalogos és autós hálózat szerkezete	75
41.	ábra: A belváros és a városi alközpont Főutcája (32. melléklet).....	80
42.	ábra: Előképek, Mark Twain Village Masterplan (INT - 25)	81
43.	ábra: Tervezett lakósűrűség	85
44.	ábra: Beépítési százalék tömbönként	86
45.	ábra: Szintterületi sűrűség tömbönként (összes bruttó szintterület / tömb terület).....	87
46.	ábra: Tömbönkénti népesség (lakó, dolgozó, tanuló, egyéb összesen).....	87
47.	ábra: Tömbönkénti zöldfelületi arány (%).....	88

* Az átvett ábráknál kerül feltüntetésre a forrás, a forrásmegjelöléssel nem rendelkező ábrák saját szerkesztésűek.

15. MELLÉKLET JEGYZÉK

1. Helyszínrajz – jelenlegi állapot
2. Kecskemét történeti terjeszkedése
3. Homokbánya és Alsószéktó városrész történeti kialakulása
4. Kecskemét Településszerkezeti Tervének vonatkozó kivágata
5. Hatályos Szabályozási Terv vonatkozó szelvényei
6. Kecskemét és környékének demográfiája
7. Központrendszer és a területet érintő szerkezeti elemek
8. Közösségi és kerékpáros közlekedés
9. Közlekedés vizsgálat
10. Környező területek zöldfelületi rendszere
11. Zöldinfrastruktúra
12. Művelésiág-, fekvés-, közterület-, tulajdonvizsgálat
13. Oktatási intézményhálózat
14. Alulhasznosított területek, épületállag vizsgálat
15. Területhasználat Vizsgálat
16. Épület funkció vizsgálat
17. POI vizsgálat
18. Karaktervizsgálat
19. Szintszám vizsgálat
20. Beépítési százalék
21. Szintterületi mutató
22. Probléma és értéktérkép
23. Célrendszer, eszközök
24. Zöldfelületi szerkezet koncepció
25. Városszerkezeti koncepció
26. Szerkezeti koncepció
27. Átfogó koncepció
28. Tervezett közlekedési rendszer

29. Belső zöldfelületi koncepció
30. Bontandó épületek
31. Újrahasznosítható épületek
32. Előképek
33. Környezetalakítási terv 1:5000
34. Környezetalakítási terv 1:2000
35. Látványtervek
36. Metszetek
37. Rendezési program
38. Közlekedési rendszer
39. Tömegmodell diagramm – lakó és alközponti rendszer
40. Tömegmodell diagram, mobilitás és zöldinfrastruktúra
41. Átnézeti látványterv
42. TSZT módosítási javaslat
43. Szabályozási terv

NYILATKOZAT

Mandula Péter (hallgató Neptun azonosítója: ADH2K4) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a **diplomadolgozatot** áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A diplomadolgozatot a záróvizsgán történő **védsre javaslom**.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz:

nem

Kelt: Budapest, 2023 év november hó 12 nap



Szcuka Levente
belső konzulens