

Kanalas Imre

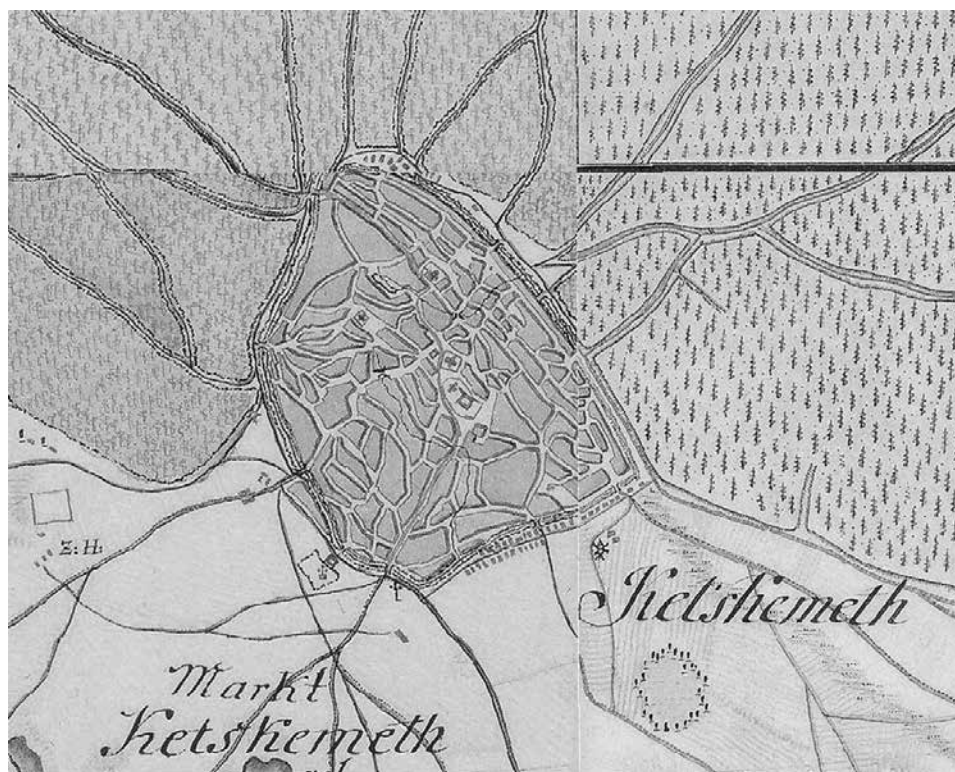
Kecskemét város fejlődésének stratégiai irányai

Ahhoz, hogy Kecskemét napjainkban zajló településfejlesztési törekvéseit megérthessük, sok más tényező mellett nélkülözhetetlen a város múltjának, fejlődéstörténetének ismerete. Szemléltetni szeretném, hogy melyek voltak azok az okok, melyek elindították Kecskeméten a tudatos városrendezési, szabályozási és fejlesztési folyamatokat, s ezeknek milyen hatásai lettek a város szerkezetére, funkcionális övezeti kialakítására, a város épített környezetére és arculatára. Külön fejezet keretében szeretném bemutatni, hogy napjainkban Kecskemét milyen belső (pl. a népességszám és a város területének növekedése, infrastrukturális hiányosságok, változó gazdasági és társadalmi igények), illetve külső kihívásokkal (globalizáció, a városok között a befektetőkért és forrásokért folytatott egyre élesedő verseny, klímaváltozás stb.) szembesül, s ezekre milyen válaszokat kíván megfogalmazni, annak érdekében, hogy – az épített és kulturális örökségünk megóvása mellett – városunk hosszú távon is versenyképes, fenntartható és élhető maradjon.

A tudatos városfejlesztés kezdetei és kiváltó okai

Kecskemét a Duna–Tisza közti Homokhátságon – a sívó homok és a jobb termőhelyi adottságú löszös területek határvonalán – megtelepedve, évszázadokon keresztül minden természeti akadálytól (pl. folyóvölgyek, tavak, hegyek) mentesen terjeszkedhetett. A város szerkezetének alakulása – különösen a város kialakulásának első évszázadaiban – sokkal inkább baráti, vagy kompromisszumokkal tűzdelt megegyezések, esetleg emberöltőn át húzóó civakodások eredményeként fejlődött, sem mint tudatos szabályozások és átgondolt fejlesztési elgondolások mentén. Ez jól tükröződött Kecskemét városalaprajzában, ami egy középkori eredetű halmazrendszerű, szabálytalan beltelkű elrendezést mutatott (2. ábra). A társadalmi igények által irányított, s a jellemző gazdálkodási módot tükröző térbeli szerkezetének időnkénti bővülése – egészen a XVIII. század végéig – általában koncentrikus formában ment végbe.¹ Kecskeméten a sajátos táji hatásnak köszönhetően a város északnyugati, északi részén, a homoktalajon szőlőskertek állták útját a szabad terjeszkedésnek.

1 Juhász István: *Kecskemét Város Építéstörténete*, Kecskeméti Füzetek 8., Kecskemét 1998, 362. p.



1. ábra: Kecskemét jellemző halmazos várossalrajza

A halmazos alaprajzi kialakítás mellett Kecskemét településszerkezetének egyik érdekessége, hogy fejlődésének évszázadai alatt nem igazodott a szomszédos településeken megfigyelhető „kétbelters” kialakításhoz. Amíg Nagykőrösön és Cegléden a kétbelters kialakításra jellemző módon a belső lakóövezet teljesen különvált a gazdasági udvartól, addig Kecskeméten ezt a funkcionális elkülönülést nem láthatjuk. Ez azt jelenti, hogy a városban a lakóházaktól nem különültek el a gazdasági funkciók biztosítására szolgáló épületek, mint a kamrák, sütőházak, istállók, setés- és tyúkólak, műhelyek, kocsiszínek, vermek és pincék. Nagy gondot jelentett, hogy a szűk városközponton kívüli területeken a lakóházak és a gazdasági létesítmények nagy összevisszaságban álltak, az utcaszerkezet átgondolatlan volt, a telkek nem voltak kijelölve, kerítések nem épültek és nagy volt a beépítés sűrűsége. Ez utóbbi sajátosság még markánsabb lett az évszázadok folyamán azokban az időszakokban, amikor a város népessége gyarapodott. Ekkor általános gyakorlat volt, hogy a nagyobb telkeket még tovább osztották annak érdekében, hogy a város „védművét” képező – sövényrel és tövises faágakkal járhatatlanná tett – árokrendszeren belül tudják tartani a város polgárait. Ez a sűrű beépítés azonban elősegítette nemcsak a tűzvészek kialakulását, de a járványok terjedését is.



2. ábra: A városárkon túl kialakuló új lakóterületek

Az 1700-as évektől mind gyakoribbá váló, s egyre nagyobb anyagi károkat okozó tűzvészek indították el a város közösségét abba az irányba, hogy szervezze az építkezések rendjét, szabályozza a telkek, terek és utcák megjelenését, általánossá tegye a térképi ábrázolások használatát a tervezési feladatokhoz, továbbá rendszabályokat hozzon a felhasználható építőanyagokra, a beépítés sűrűségére, vagy éppen a tűzveszélyes foglalkozások (pl. kovácsműhelyek) térbeli helyének meghatározására.

A szabályozási folyamat részeként út- és utcarekonstrukciók valósultak meg a Magisztrátus döntései nyomán („Mosdós-féle lajstrom” 1743).² Az 1794. november 10-én pusztító tűzvész után irányelveket adtak ki a „véletlen gyulladások és az azokkal együttjáró károk megelőzése” címmel.³ Szabályozták a leégett részen a beépítés rendjét, s meghatározták az építkezésekhez használható anyagokat. Létrehozták a tűzi inspektorok rendszerét, megszabták a legkisebb telekméretet (120 négyzetögl), melyre lakóház építhető, valamint döntöttek arról, hogy azok a szegényebb sorsúak, akik az építkezésekhez nem tudnak jobb minőségű alapanyagokat felhasználni, részükre a város árkain kívül kell építési lehetőséget

2 BKMÖL. IV. 1504. Kecskemét város Tanácsának Iratai „Mosdós-féle lajstrom”

3 BKMÖL. IV. 1504. Kecskemét város Tanácsának Iratai 1796. FASC 3. N. 20.

biztosítani. A városi Magisztrátus, főleg a nagy tűzvések tapasztalatai alapján, fontos helyre sorolta a beépítés sűrűségének csökkentését is. Intézkedései során 1794 és 1801 között 296 lakóházat bontatott le, majd tulajdonosaik ugyanennyit építhettek fel, a házhelyosztási terv alapján kijelölt portákon⁴. Ezek az új osztások a Halasi, a Mezei és a Csongrádi kapuk előtt alakultak ki. A folyamatosan emelkedő népességszám (1787-ben 22.626 fő, 1851-ben már 39.834 fő) azonban szükségessé tett újabb telekalakításokat, így házhelyként értékesített területek alakultak ki a Halasi kapun kívül, a Rávágy téren (1817), a „Muszáj” (1819), majd legjelentősebb beavatkozásként a Máriaváros területén (1828)⁵ (3. ábra).

A döntések már abban az időszakban is sok vitát váltottak ki, hiszen a külterületeken kialakított új építési telkek, egyrészt a város alacsonyan fekvő területein létesültek, melyek az év nagy részében (csapadékos évszakokban) az utak állapota miatt nehezen voltak megközelíthetőek, a házak falai pedig állandóan nedvesek, penészesek, vagyis egészségtelenek voltak, másrészt a külterületi terjeszkedés nem ösztönözte a polgárvárosokra jellemző zártos, esztétikai szempontból kívánatosabb utca- és városkép kialakulását.

A felsorolt beavatkozások ellenére 1812-ben, 1813-ban, 1818-ban és 1819-ben is pusztító tűzvések alakultak ki a városban. Az 1819. április 2-án tomboló tűzvész (leégett többek között 419 ház, 7 malom, 2 kaszárnya, a barátok temploma és a ferencesek zárdája) után a városi Magisztrátus nagy gondot fordított az utcák szabályozására. Ez a rendezés a város utcáit forgalmuk nagysága szerint három csoportba sorolta. Az első csoportba tartoztak az országutak bevezető szakaszai, melyeknek szabályozási szélességét 12 ölben (22,75 m) határozták meg. A második csoportba a közönséges utak tartoztak, s ezeket 6 öl (11,37 m), míg a harmadik csoportba tartozó, a lakóházak közötti „köz”-ök szélességét 4 ölben (7,58 m) határozta meg. Kikötötte még azt is a rendelkezés, hogy az utak szélessége ne változzon, és amennyire csak lehet, egyenes legyen.⁶

Kétségtelen, hogy ebben az időben a városi tanács sokat foglalkozott az építés szervezésével, a beépítés sűrűségének csökkentésével, ugyanakkor ezek a beavatkozások inkább szolgálták a tűzvések elhárítását és a közbiztonság erősítését, mint a mai értelemben vett átfogó városrendezési és -fejlesztési feladatok ellátását. A XIX. század első évtizedeiben folytatott városrendezési, szabályozási gyakorlat meghatározó módon nem tudott hozzájárulni a város térbeli szerkezetének jelentősebb javításához, igényesebb városkép kialakításához (bár kétségtelen, hogy ekkor fejeződött be a Nagytemplom /1806/ és a Görögkeleti templom építése /1829/, a régi városháza főhomlokzati részének bővítése és a Czollner téri lovarda 1818). Ehhez hiányoztak például az átfogóbb rendezési elgondolások felvázolására alkalmas térképek. Az első ilyen jellegű munka csak 1820 és 1832 között készült el (két részletben) (4. ábra).

4 Tűzi inspektorok jelentései 1797–1825. Végh János inspektor jelentése 1801. nov. 2-án.

5 Bende László: *A kecskeméti szőlő- és gyümölcsstermelés fejlődéstörténete*. Kecskeméti Közlöny Nyomda és Lapkiadóvállalat. 1929. 286. p.

6 Juhász István: *Kecskemét Város Építéstörténete*, Kecskeméti Füzetek 8., Kecskemét 1998, 362. p.



4. ábra: Kecskemét városa a XIX. század elején

Csányi János szenátor kezdeményezte 1840-ben, hogy a városrendezés mindenki által előre látható elveit minél gyorsabban dolgoztassa ki a város. A település fejlődése is egyre inkább megkövetelte az általános rendezési terv megfogalmazását.⁷ Az új igények hívták életre 1848. július 5-én az ún. „Szépítési Bizottmányt”, melynek legfőbb feladata, hogy olyan szabályozási tervet (elgondolást) dolgozzon ki, amely hosszabb távra is „zsinórmértékül” szolgálhat.⁸

Kecskemét vezetőiben és lakosságában egyre erősebb lett a törekvés, hogy a település igazi nagyvárossá váljon, ennek ellenére még a XIX. század közepén is inkább egy óriásfalú képét mutatta Kecskemét, holott csaknem 4000 házával és 40 000 lakosával az ország harmadik legnépesebb települése volt Pest és Debrecen után.⁹ A városban ekkor szép épületet, emeletes házat alig lehetett találni, az épületek rendezetlenül helyezkedtek el, csak a merőleges utakat jelölték ki, igényesebben kialakított utcája még a belvárosban sem volt, utcái kövezetlenek, porosak, sárosak, gondozatlanok voltak. Szabálytalan alakú főtéren elhelyezkedő, igénytelen külsejű városházája szinte jellemzője volt a város fejlettségének.¹⁰ A kor városvezetői és építőmesterei tisztában voltak azzal, hogy nagyobb építkezésekhez alkalmas építőanyagok csak korlátozottan állnak rendelkezésre Kecskemét környékén. A többemeletes, időtálló, és statikai szempontoknak is megfelelő, „szilárd” építőanyagok biztosítása, illetve a városba történő olcsó eljuttatása a város további fejlődésének meghatározó kérdése lett. A telepü-

7 BKML IV. 344. Szabályozás 1842. F. 9. N. 85.

8 Közgyűlési jk. 1848. VII. 5.

9 BKKM múltjából II. kötet. 1979. 671. p.

10 Iványosi Szabó Tibor: *Kecskemét gazdasága és társadalma a polgári forradalom előtt*. Bács-Kiskun Megyei Levéltár. Kecskemét. 1991. 144. p.

lés vezetői fontosnak ítélték, hogy az építkezésekhez szükséges téglá és cserép is megfelelő mennyiségben rendelkezésre álljon, így a Magisztrátus megengedte a magánosok tégláégetését is. A tégláégetők telepei a Halasi úttól az Izsáki útig félkörívben vették körül a várost (1872-ben már 40 tégláégető működött a településen), de az előállított téglá kevés és rossz minőségű volt, így az elkövetkező években a minőségi és mennyiségi igények kielégítése érdekében több téglagyár (Matkói út, Szent László krt., Városföld Góztéglagyár, Máriahegy téglá- és cserépgyár) is megnyitotta kapuit a településen.

A XIX. század elején világossá vált, hogy a nagyvárosi törekvések elérése, a kereskedelem és az ipar előmozdítása érdekében Kecskemétnek elsősorban a közlekedést kell fejlesztenie. A város vezetői ezért támogatták a Tisza szabályozását (1846), a Duna–Tisza-csatorna létrehozását (1834 és 1845), a közutak, valamint az 1840-es évek közepétől a várost érintő vasútvonalak építését.

Ebben az időszakban a város gazdasági alapját még mindig a mezőgazdasági termelés és az állattenyésztés adta. A várost több kilométer szélességben szőlőskertek, gyümölcsösök és veteményesek vették körül, távolabbi kötöttebb talajú földeken pedig gabona-, kukorica- és burgonyatermesztés folyt. Fejlett volt az állattenyésztés, különösen a szarvasmarha-, sertés-, juh- és baromfitartás. A nagyipart egy-egy kisebb szesz- és ecetgyár, több tégláégető és szárazmalom képviselte, ennél jelentősebb volt a kézműipar, melyben 56-féle iparágban csaknem 1200 iparos dolgozott, amely nemcsak a város, hanem a környező települések igényeit is kielégítették. A város főbb kereskedelmi termékei a gyümölcs, gabona, bor, marha, juh, baromfi, nyersbőr, gyapjú és a különböző kisipari termékek voltak. A kereskedelmi élet öt országos vásáron, két hétig tartó juhvásáron, a heti vásárokon és a város 56 boltjában bonyolódott le. A jellemző adatok ellenére a kereskedelem méretei mégis jelentősen elmaradtak Szeged, Debrecen, vagy éppen Baja forgalmától. Az országban 1820-ban nyilvántartott 138 piaci központ között Kecskemétet csak a másodrendűek közé sorolták¹¹. Kecskemét gazdasági fejlődését hátráltatta, hogy a XIX. század első felében a városban nem működött bank, amely segíthette volna az ipar és a kereskedelem felvirágzását. A városnak kevés közigazgatási intézménye volt, minthogy megyei funkciókat nem látott el.¹²

A kulturális viszonyokat jól jellemezte, hogy kevés volt az iskola a városban. Két gimnáziumban (református 1560 óta, piarista 1712 óta) és kevés elemi iskolában folyt az oktatás. A tanulók száma alig haladta meg a 2500-at. A városiasodásra való törekvést jellemezte, hogy 1820-tól fürdőház, 1833-tól színház (Korona vendégfogadó udvarán), 1841-től pedig nyomda működött a városban, melynek volt kaszinója, négy kávéháza és ugyanennyi nagyobb vendéglője.¹³ Ebben az időszakban a jelentősebb építkezések közül kiemelkedik az Ortodox templom (1824–1829) és a Református Ókollégium (1830–1834) építése.

11 Iványosi Szabó Tibor: *Kecskemét gazdasága és társadalma a polgári forradalom előtt*. Bács-Kiskun Megyei Levéltár. Kecskemét. 1991. 144. p.

12 BKKM múltjából II. kötet. 1979. 671. p.

13 Antalffy Gyula: *Reformkori magyar városrajzok*. Panoráma. Budapest, 1982. 438. p.

Az 1848–49. évi szabadságharc eseményei, majd a megtorlás évei nem kedveztek sem a gazdaság, sem pedig a nagyobb városfejlesztési és -rendezési feladatok megvalósításának. Ezek a munkák csak 1861-től tudtak folytatódni. Néhány felekezeti építkezés mellett (Evangélikus templom, Zsinagóga) megindulhatott a város területének és telkeinek részletes felmérése is.¹⁴ Az elvégzett átfogó felmérési és szabályozási munkáknak köszönhetően (amely már a közlekedésre kiterjedő feladatokkal is foglalkozott) 1873-ra elkészült szabályozás az „Építkezési Szabályrendelet” címet viselte¹⁵, amely 1875-re nyerte el végleges formáját. Ez a szabályozás csupán öt évig maradt érvényben, mert a közgyűlés 1880-ban új szabályrendeletet alkotott¹⁶, amely – ugyan többszöri módosítással, de – 27 évig volt érvényben.

Az 1880-as évektől kezdődő időszakot méltán nevezhetjük Kecskemét „aranykorának”. Az országban stabil politikai viszonyok uralkodtak, jól szervezett volt a közigazgatás, fejlődött a tudomány, s a városfejlődés elől leomlottak olyan gátak (pl. magas védővámok és tilalmi rendelkezések lebontása, a jobbágyok felszabadítása, nagyobb nemzeti önrendelkezés), amelyek segítették a termelőmunka hatékonyságának növekedését, a közlekedés, s ezen keresztül a kereskedelem fejlődését, valamint a gyáripar erősödését. Ebben a korban számos városalakító erő jelent meg a technika vívmányainak köszönhetően (pl. utak, csatornák, vasutak építése, folyók szabályozása, az elektromosság terjedése, közvilágítási rendszerek megjelenése, az iparosítás előretörése).

Kecskeméten a városfejlesztés anyagi alapjait ebben az időben a város és környékének fejlett, magas hatékonyságú szőlő-, gyümölcs- és zöldségtermelésre alapozott kerti kultúrája szolgáltatta. Ehhez járult még a szőlő- és gyümölcs-nagykereskedelem, amely később az ország legnagyobb exportpiacává fejlődött.¹⁷ Ez a nagykereskedelmi tevékenység megfelelően tudta szolgálni az ipari tevékenység fejlődését, valamint a város bekapcsolását az ország pénz- és hitelforgalmába. A város további fejlődése szempontjából szerencsés körülmény, hogy nemcsak az anyagi háttér, hanem megfelelő városvezetők is rendelkezésre álltak a mezővárosok sorából történő kiemelkedéséhez. Lestár Péter (1880–1896) és Kada Elek (1897–1913) polgármesterek 33 éven át tartó vezetői tevékenysége alatt nemcsak gazdaságilag virágoztatták fel a települést, hanem hatalmas lökést adtak a városfejlesztésnek és – a különböző intézmények letelepítésén keresztül – a város kulturális és közösségi életének is. Lestár nevéhez fűződik annak felismerése, hogy a város gazdasági alapját a szőlő- és gyümölcsstermelésre (az új szőlők telepítését elősegítette a hagyományos borvidékeken pusztító filoxérvész), valamint az ágazat piaci pozícióinak és exportlehetőségeinek növelésére lehet és kell alapozni, s ezt a célt kell támogatni a város szerkezetének megfelelő kialakításával. Nagyarányú városrehabilitációs tevékenységbe kezdett, melynek eredményeként 1893-ban lakóházakat (12 db) szanáltatott annak érdekében, hogy az Arany János utca és a Zsinagóga közötti térrészt kinyissa, majd további

14 Közgyűlési jk. 1861. V. 16.

15 Közgyűlési jk. 1873. évi 652. tétel

16 Kecskeméti Lapok: 1880. VIII. 1.

17 Juhász István: *Kecskemét Város Építéstörténete*, Kecskeméti Füzetek 8., Kecskemét 1998, 362. p.

szanalásokkal kialakította a Széchenyi teret és véglegesítette a Kossuth tér alakját is. Ő kezdte meg a Rákóczi út mint reprezentatív felvonulási út kialakításának előkészítését a vasútállomás és a főtér között. Kiemelkedő szervezőmunkájának köszönhető, hogy még a Kecskeméti Takarékpénztári Egylet elnök-igazgatójaként megbízást adott a Takarékpénztár épületének építésére (1874–75), majd – mint már polgármester – nevéhez kötődik a Városházának (1893–1897), valamint a Színház épületének (1895–1896) építtetése is.

Lestár Péter halálát követően munkáját Kada Elek vette át, aki 1897. január 9-én elmondott székfoglalójában „működésének vezérelvét” a város modern haladásában, valamint esztétikai érdekeinek gyors és mielőbbi kielégítésében határozta meg.¹⁸ A vállalt munka elvégzése természetesen korszerű rendezési elvek rögzítését követelte, melynek megalkotása érdekében 1897 februárjában határozatot hozott a közgyűlés. Az elkészítendő szabályozásnak, mint ahogy fogalmaztak: *„a város szépítésére, az utcák és terek célirányos szabályozására és az építkezéseknél szükséges szempontokra kell koncentrálnia”*. A munka nagy lendülettel kezdődött, melynek központi eleme a Rákóczi útnak a – vitáktól sem mentes – kiszabályozása és kialakítása volt. A Szabadság tér és a vasútállomás közötti „ünnepélyesebb” sugárút abból az alapvetésből indult ki, hogy a városba látogatók egy reprezentatív útvonalon érkezzenek be a főtérre. Ennek érdekében megkezdődött a tervezett sugárút tengelyében elhelyezkedő 40 ház lebontása, megteremtve ezzel a lehetőséget olyan – a város arculatát meghatározó, emblematisztikus – épületek megépítésére, mint a Cifrapalota (1902), a Törvényszéki palota (1903–1904), a Leszámitó és Pénzváltóbank (1904), az Úri kaszinó és a Gazdasági Egyesület házai (1910–1913), majd a Városi mozi (1913). A város pezsgését jól mutatja, hogy nemcsak a Rákóczi úton indultak meg az építkezések, hanem a főtér környezetében (Református Újkollégium, Luther-palota, Iparos Otthon) és a város más pontjain is (Művésztelep, laktanyaépítések, belvárosi iskolák).

Kada városépítő munkája mellett nagy figyelmet fordított ipari üzemek Kecskemétre történő telepítésére is. A polgármester közbenjárásának és a városi kedvezményeknek köszönhetően ebben az időben konzervgyár, gépgyár, vasöntöde (a volt kádgyár) és cipőgyár is letelepedett Kecskeméten. Emellett mindkét említett polgármesterünk nemcsak ismerte a vasút gazdasági szerepét, de tisztában voltak azzal is, hogy a város környezetéből történő kiemelkedésében és Kecskemét központi szerepkörének erősítésében kiemelt fontosságú a vasútépítés. Az 1853-ban átadott Cegléd–Kecskemét–Félegyháza szárnyvonal után, 1895 és 1905 között a város segítségével megépült a fülöpszállási, a tiszauzi és a lajosmizsei vasútvonal, amely elősegítette nemcsak a vasút menti települések gazdasági és értékesítési lehetőségeinek fejlődését, hanem ezen területek erősebb kötődését Kecskeméhez is.

Az 1910-es évektől Kecskemét további fejlődését több esemény is nehezítette. Az 1911. július 8-ai földrengés nagy törést jelentett a város életében. Ugyan személyi sérülés nem történt, de sok lakó- és középület (köztük a Városháza, a Törvényszéki és a Luther-palota, templomok, laktanyák stb.) megrongálódott

¹⁸ BKML. IV. 1903-a. Közgyűlési jk. 1897. jan. 9.

(1269 házban keletkeztek károk, ez az összes épület 28%-át jelentette), károk keletkeztek a város malmaiban és gyáraiban is. A kárt mintegy 8 millió koronára becsülték, s bár a város kapott államkölcönt, illetve a nagyobb városok (Szeged, Debrecen, Kiskunfélegyháza, Kolozsvár) is segítő kezet nyújtottak, a rengés miatt sok korábban tervezett beruházás elmaradt (korszerű vízvezetékrendszer kiépítése, vásárcsarnok építése, víztorony és Rákóczi-emlékmű építése). Kada Elek 1913-ban bekövetkezett halálával lelassultak a városi építkezések, így egy „óriás faluba zárt városmag” maradt Kecskemét főtere.¹⁹ A nagyvárosi arculat nem tudott továbbterjedni a lakóövezetekre, s a falusi képet még inkább erősítette a város északi, keleti, déli és délnyugati peremén kialakuló új, lakhatási célokat szolgáló telepek (pl. Mária-, Budai-, Vacs- és Szolnokihegy, Alsószéktó, Rendőrfalu).

Az első világháború (bár hadműveletileg a város területét nem érintette) végleg lezárt egy fejlődési időszakot a város életében, amely ugyan jelentős eredményeket hozott a városiasodás tekintetében, a település jellemző alapszerkezetét, utcahálózatát – a főter övezetén kívül – nem tudta érdemben módosítani. A város lakóövezeteinek térbeli terjeszkedése és az új övezetek alacsony infrastrukturális kiépítettsége azonban a későbbi korokra számos problémát (nagy fejlettségbeli különbségek az egyes városrészek között, szilárd burkolatú utak kiépítésének igénye, különböző funkciójú területek keveredése, magas városüzemeltetési költségek stb.) származtatott tovább.

A két világháború közötti ipari fejlődés (új szeszgyár, Platter-féle konzervgyár, mezőgazdasági gépgyár) és a város lassú funkcionális átalakulása az 1930-as évekre Kecskemét népességének foglalkoztatási szerkezetét (jelentős mértékben növekedett az iparban, a kereskedelemben és a közlekedési ágazatban dolgozók száma) és övezeteit is átalakította. Az említett változások a városszerkezetben is átalakulási folyamatokat indítottak el (5. *ábra*).

A városfejlesztés irányai ezekben az évtizedekben a józan praktikumot s a város gazdasági igényeinek kiszolgálását követték. A folyamat pedig az eddigi agrárvárosi fejlődés irányából egy modernebb, nagyobb szervezetségű ipari-agrár város kialakulása felé kezdett mutatni. A folyamatosan emelkedő lakosság-szám miatt (1900-ban 46 059 fő, 1930-ban 58 169 fő) a város jelentősen túlterjeszkedett az egykori árokrendszer (amit leginkább a nagykörút futásával lehetne azonosítani) nyomvonalán. Megállapítható, hogy ezen a megnagyobbodott belterületi részen kezdődhetett el a korszerűbb városszerkezetre jellemző új övezetek kialakulása, itt jöttek létre a keleti és déli irányban elhelyezkedő iparterületek, pályaudvarok és az azokat kiszolgáló raktárak.

A város belsőbb övezetei is tovább formálódtak. Megépült a Megyeháza (1923–1925), a Tanítóképző Főiskola épülete (1930), a Postapalota (1930–1931) és a Piarista Iskola (1930–1933). A főter körül kialakultak a térfalak, melyek földszinti részén üzletsorok jöttek létre. Ezt a szerves fejlődési ívet szakította meg a második világháború, melyet követően a város a hagyományaitól és adottságaitól teljesen eltérő, másfajta fejlődési út bejárását kezdte el.

¹⁹ Juhász István: *Kecskemét Város Építéstörténete*, Kecskeméti Füzetek 8., Kecskemét 1998, 362 p.



5. ábra: Kecskemét területi képe az 1930-as években

A II. világháborút követő fejlődés új irányjai, változó városszerkezet

A II. világháborút követően – más hazai településekhez képest is – jelentősebb változások játszódtak le Kecskemét életében. Az események háttérében két olyan közigazgatási változtatás állt, melyek alapvetően átrajzolták a település eddigi szerves fejlődését. Az 1950 és 1954 között zajló közigazgatási határrendezés következtében 9 önálló községet csatoltak le Kecskemétről, így a város közigazgatási területe negyedére, 45 860 kat. holdra csökkent. A közigazgatási határrendezés elindulásának évében egy újabb nagy hatású esemény is bekövetkezett a város életében. A közigazgatási reform keretében 1950-ben Kecskemét az újonnan kialakított Bács-Kiskun megye székhelye lett. Ez a státus nemcsak új fejlesztési lehetőségeket jelentett a település számára, de új feladatkörök ellátását is, amely döntő hatást gyakorolt a város szerkezetére.²⁰

Magyarországon már 1951-ben elvégezték a hazai településállomány fejlesztési szempontú kategorizálását. Kecskemét I. osztályú, országos jelentőségű besorolást kapott másik 74 település mellett. Az országos jelentőségű 75 telepü-

²⁰ Gutai Mátyás: *Kortárs építészek Kecskemétről. Juhász István.* Kecskeméti Füzetek 15. Kecskemét. 2005. 14-41. p.

lés mindegyikére átfogó rendezési tervet készítettek. Ebben kijelölték a leendő ipari üzemek helyét, valamint az üzemekhez kapcsolódó lakás- és kommunális fejlesztések telepítését is.²¹ A tervszerű és gyors ütemű fejlesztések csak 1957 után valósulhattak meg, mert csak ekkorra sikerült megfogalmazni a fejlesztések irányait meghatározó várospolitikai elgondolásokat. Ezeknek két fontos célja volt. Egyrészt fel kellett számolniuk a többi megyeszékhelyhez képest tapasztalható infrastrukturális és fejlettségi elmaradottságot, valamint biztosítani kellett az egyre növekvő kecskeméti lakosság (1949-ben 61 730 fő, 1960-ban 71 226 fő) alapvető igényeinek kielégítését.

Az 1960-as, 1970-es évekre Kecskemét fokozatosan, funkcionális és térbeli-hálózati értelemben is valódi várossá, irányító-szervező központtá vált. Ezen új funkciók révén is alapvetően megváltozott a város társadalmi-foglalkozási szerkezete. Ebben az időszakban indult meg a város – esetenként erőltetett – iparosítása, s ellentmondásoktól sem mentes gyors urbanizációja, növekedése. Az elsősorban mennyiségi mutatókkal mérhető, de hatalmas erejű és dinamikájú változások szinte szétfeszítették a korábbi városfejlődési kereteket. Ennek az esetenként nem mindig átgondoltan és tervszerűen történt nagyvárosias fejlődésnek kedvezőtlen hatásai, ellentmondásai a későbbi városfejlesztési feladatokra is hatással voltak.²²

A nagyléptékű beavatkozások érdekében négy évtized alatt három általános városrendezési tervet kellett készíteni. Az elsőt 1959-ben, a következőt 1967-ben hagyta jóvá az akkori Megyei Tanács, míg a harmadikat már a Városi Tanács fogadta el 1981-ben.²³ A jelzett rendezési tervek pontosan kijelölték – az adottságok figyelembevételével – a város funkcionális egységeinek (ipartelepek, lakóövezetek, parkok, sporttelepek, egészségügyi intézmények, temetők, szeméttelep stb.) legoptimálisabb helyét. A terv ajánlásainak megfelelően kezdődött el a város keleti és déli részén az ipari üzemek, tanácsi vállalatok, a kereskedelem, a kommunális és közlekedési célú egységek letelepítése. Az iparterületek kiterjedése a nyolcvanas évekre meghaladta az 1000 ha-t. Az erőteljes iparosítás hatására folyamatos volt a városba költözés, ami nyomasztóvá tette a lakáshiányt. Ennek kezelése érdekében új lakótelepek (Árpádváros, Széchenyiváros, Hunyadváros, Műkertváros stb.), illetve tömbházak (pl. OTP, vagy régebben „Fehér Ház”, Aranyhomok Szálló, Lordok Háza) alakultak ki, melyek építése során – az adott kor sajátos politikai viszonyai között – nem mindig vették/vehették figyelembe az értékmentés lehetőségét, szükségességét, az épített környezet történelmi hagyatékait, vagy éppen az egységes városarculat kialakítását szem előtt tartó kívánalmakat.

Az ipari területeken és a lakóházakon kívül a hetvenes-nyolcvanas évektől a harmadik nagy városarculatot formáló elemmé a közintézmények váltak.

21 Hajdú Zoltán: *A településpolitika „szocialista” modelljének kialakítása Magyarországon (1949–1951)*. In: *Tér-idő-társadalom. Huszonegy tanulmány* Enyedi Györgynek. Szerk.: Tóth J. Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja, 1990. 157–169. p.

22 Csatári Bálint: *Kecskemét város történelmi fejlődésének néhány tanulsága*. Kézirat 4. p.

23 Megyei Tanács 1959. XII. 21. 691/1959. sz. határozata; Megyei Tanács 1967. IX. 27. 27/1967. (IX. 27.) sz. határozata; Városi Tanács 1981. IV. 8. 7/1981. sz. határozata.

A kormány 1971-ben fogadta el az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptiót, amely központilag elkülönítette az országos jelentőségű centrumokat. Kecskemét ekkor felsőfokú központ besorolást kapott, amely szükségessé tette a meghatározott közintézmények kiépítését és újabb betelepülést indított el (1970-ben a város lakosságának száma: 84 482 fő, 1980-ban 96 882 fő, míg 1990-ben már 102 516 fő). Az új intézmények egy része városközponti elhelyezést igényelt, ezért a történelmileg kialakult főteret nyugati irányba bővítették, létrehozva a város új közigazgatási (pl. Megyeháza, Rendőr-főkapitányság), kulturális (Művelődési központ) és kereskedelmi (áruházak, bankok, utazási iroda stb.) központját. A belváros átalakítása mellett, a minőségi fejlődés jegyében, főiskolák létesültek, valamint egyedi művészeti, kulturális és múzeumi intézmények sora települt a városba. Megindul a város térbeli növekedése, szuburbanizációja, jellegzetes kertvárosi kerületek létesülnek, jelentősen átalakul a külterület is.

Erősödött a város térbeli gazdasági hatása, és funkcionális szerepköre is (új megyei kórház). Körülbelül 150-200 ezres, a vonzáskörzetében élő népesség számára vált igen fontos – naponta/hetente felkeresett – városi központtá, s mint megyeszékhely, csaknem félmillió lakos igazgatási centrumává. A korábban is fontos kereskedelmi, piaci, szállítási és szolgáltatási funkciói gyorsan – részben már vállalkozási alapon is – fejlődtek. Ezzel a fejlődési dinamikával azonban nem nagyon tudott lépést tartani a műszaki infrastruktúra fejlesztése, illetve több területen az intézményrendszer bővítése sem.

A felmerülő társadalmi és gazdasági igények, illetve a megvalósítható lehetőségek közötti különbségek hatására a városfejlesztés vonatkozásában is növekedett a belső feszültség, kezdtek egyre élesebben kirajzolódni azok a térszerkezeti, rendezési konfliktusok, melyeket csak városméretű rekonstrukciókkal, beavatkozásokkal lehetett (vagy lehetett volna) kezelni. A növekvő lakhatási igények, a közigazgatási intézmények elhelyezésének kérdései, valamint az egyre fejlődő ipar területigénye feszegetni kezdte a város elavult térbeli szerkezetét. Az erőteljesen jelentkező új folyamatok veszélyt jelentettek a város kialakult térbeli szerkezetére, építészeti örökségére és a település arculatára is, hiszen 1981-ig az egykori mezővárosok korszerűsítésének egyetlen eljárásaként a teljes szanálásos, „kötetlen újjáépítés” módszerét alkalmazták, amely egyes vélemények szerint diszharmoniót, más, karakteresebb megfogalmazások szerint, maradandó károkat okozott a település szerkezetében és képében.²⁴

Feszítő problémaként jelentkezett a lakó- és ipari övezetek keveredése, a város túlzó funkcionális egyközpontúsága, a lakásállomány minőségi és mennyiségi elégtelensége, a fő közlekedési utak városközponton történő átvezetése (1976-ig 26 utca forgalma érkezett a főtérre), a közúthálózat állapota és annak hiányosságai (a belterület lakóövezeteiben 45 km burkolat nélküli út volt), az erőltetett lakásépítések következtében kialakultak településképi diszszonanciák, alacsony

²⁴ Éppen ezért előremutató volt az 1981-ben elfogadott (majd többször módosított) városrendezési terv, azt javasolta, hogy az egykori halmaztelepülés emlékéit hordozó értékes városalaprajz, valamint a különböző stílusjegyeket mutató polgári lakóházak és a szép utcaképek kapjanak védelmet. Városi Tanács 1981. IV. 8. 7/1981. sz. határozata.

volt a közművesítettség foka, az infrastruktúra követő jelleget mutatott (ami elmaradt a gazdasági és társadalmi igényektől, különösen a víz- és csatornaellátottság, illetve szennyvízkezelés területén), s hiányoztak a városból a zöldfelületek és parkok.

Nem szabad azonban elfeledkeznünk arról sem, hogy a kultúra, az oktatás, az egészségügy és a lakosság ellátását szolgáló kereskedelem és az infrastrukturális ellátottság területén óriási hátrányokat kellett ledolgoznia Kecskemétnek a többi megyeszékhellyel szemben. Számos területen komoly előrelépéseket sikerült elérni (gazdaságfejlesztés, oktatási hálózat kiépülése, egészségügyi ellátórendszer fejlesztése, kereskedelmi ellátottság javulása, kulturális és tudományos intézmények letelepítése), míg más területeken a hátrányok ledolgozása a későbbi évtizedekre maradt.

A rendszerváltás utáni évek folyamatai, új városfejlesztési kérdések

A rendszerváltás szinte teljes politikai, gazdasági, tulajdoni, szervezeti és társadalmi átalakulása nagyrészt felszínre hozta a város korábbi fejlődésbeli és működési ellentmondásait. Kecskemétnek olyan változásokkal, kihívásokkal kellett szembenéznie, melyek egyrésztől az örökölt – és részben a mezővárosias múltból következő – hiányok (pl. infrastrukturális, kulturális, ellátási, innovációs) felszámolásának igényéből, másrészt a jelentős gazdasági és – ezzel összefüggésben – társadalmi átalakulásából, harmadrészt pedig a folyamatosan változó külső (politikai, közigazgatási, gazdasági, tervezési) környezetből adódott.

A XX. század utolsó évtizedében a gazdaság termelőszektora átalakult, létrejött az új önkormányzatiság, újraformálódott a város gazdasága és kialakult egy új vállalkozói réteg (melynek egy részét már a külföldi befektetők adták), stabilizálódott a várost ellátó intézményrendszer, valamint több száz szakmai, civil és egyházi szervezet alakult újjá.

Az 1990-es években végbemenő gazdasági, szerkezeti és tulajdoni változások, a fokozatosan javuló jövedelemtermelő képesség, az élénk vállalkozói szellem és az innovatív fejlődőképesség ellenére időbe telt a város gazdasági talpra állása. A kilencvenes évek elejét jellemző gyárbezárások nyomán kialakult „ipari-termelési vákuumot” hamarosan a külföldi működő tőke „óvatos” beruházásai kezdték betölteni. A kilencvenes évek elején olyan neves cégek jelentek meg a városban, mint a Knorr-Bremse, a Phoenix Mecano és a Thyssen, majd az évtized második felében folytatódott a külföldi vállalatok betelepülése, illetve új hazai cégek alapítása (pl. Digital Disc Drivers Kft., Thomas and Betts Kft., CabTec Kft., Fornetti Kft.). A rendszerváltást követő évtizedben a gazdasági ágazatok tekintetében Kecskeméten egy viszonylag arányos struktúra formálódott, melyben a meghatározó szerepet a gép- és elektronikai ipar játszotta, de Kecskemétnek sikerült – ha kisebb súllyal is – megőriznie a hagyományos élelmiszeripari szerepét is. Itt kell megemlíteni, hogy a város évszázadokon keresztül tradicionálisan fontos gazdasági ágazatának, a mezőgazdaságnak – részben az élelmiszer-feldolgozó kapacitások válsága, illetve a külpiaci viszo-

nyok romlása miatt – a pozíciója jelentősen romlott. Átalakult a birtokstruktúra és az üzemi szerkezet is.

Kecskemét térbeli szervező, ellátó funkciói eközben tovább bővültek, közlekedési helyzete is javult, 1988-ban elérte a város északi határát az M5-ös autópálya (2 sávon), amelynek 4 sávra bővítése és a város déli részéig történő kialakítása 1996-ra, majd továbbvezetése Kiskunfélegyháza felé 1998-ra következett be. Kecskeméten több funkció (pl. nagykereskedelem, ipar, logisztika, felsőoktatás, egészségügy) esetében is olyan erősödést figyelhettünk meg, melyek hatással voltak településhálózati szerepkörére.

A helyi társadalom jövedelemviszonyai alapvetően megváltoztak, s e folyamattal párhuzamosan mind az egyének szintjén, mind pedig az egyes városrészek közötti ellátottsági, lakókörnyezeti, infrastrukturális és életminőségbeli különbségek fokozódtak. A város átépülése erőteljes volt, folyamatosan növekedett az építési kedv, de a kilencvenes és kétezres évek folyamán egyre növekvő társadalmi igények gyakran feszegették nemcsak az önkormányzat pénzügyi lehetőségeit, hanem a megőrzendő s értékeket hordozó hagyományos térbeli kereteket is.

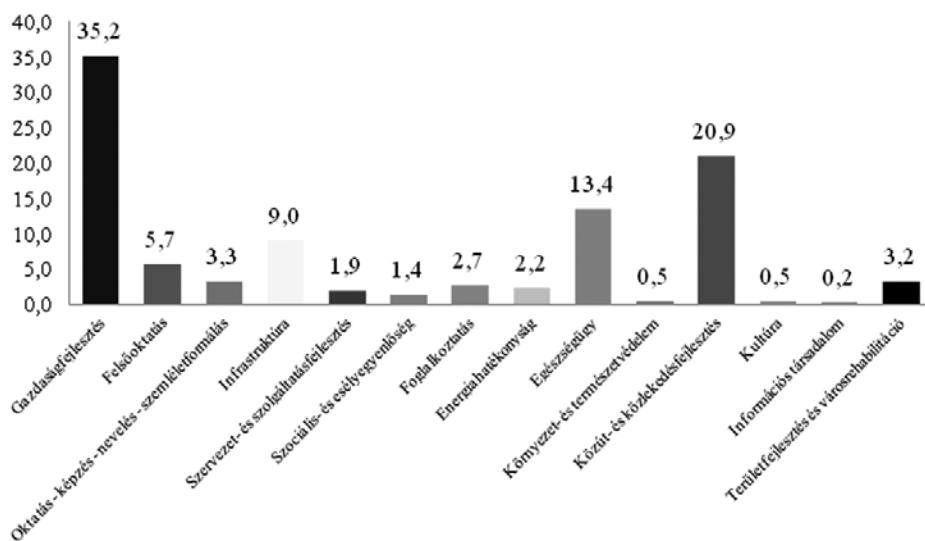
Új igények fogalmazódtak meg a társadalom részéről a várostest további jelentős növelésére, ami szemben állt a belterület minőségi fejlesztésének szükségességével (városi alközpontok kiépítése, a belváros fejlesztése, a lakóövezetek modernizálása), valamint csatolt településrészek (pl. Katonatelep, Hetényegyháza, Kadafalva) kielégítő színvonalú lakóövezeti infrastrukturális fejlesztésével. Hasonlóan nagy kihívásként jelentkezett a volt laktanyák hasznosítása, hisz kiürülésükkel, romló műszaki állapotukkal, kiterjedésükkel és városon belüli elhelyezkedésükkel egyrészt állandó problémahalmazt, másrészt óriási fejlesztési potenciált jelentettek.

Kecskemét sajátos településszerkezetéből adódóan a megfelelő funkcionális szerepkör meghatározása, a szabályozottság biztosítása, a különböző szolgáltatások minőségének garantálása és a városüzemeltetés egyre növekvő költségei miatt külön figyelmet kellett fordítani a város zártkerti és tanyás övezeteire, ahol jelentős számú lakosság (1990-ben 12 038 fő, 2001-ben 13 974 fő, 2011-ben 17 279 fő) élt. A város zártkerti és tanyás területei a rendszerváltás után mind tulajdonosi szerkezetükben, mind hasznosításukban, mind szabályozási minőségükben, mind az e területeket érintő lakossági igényeket illetően alapvetően megváltoztak. A zártkertekben – településfejlesztési értelemben – jelentős konfliktusok voltak tapasztalhatók (melyek napjainkra sem oldódtak meg teljesskörűen). Ezek egy része a funkcionális jelleg megváltozásából adódott, hiszen az elmúlt évtizedekben – a mezőgazdasági művelés mellett, illetve helyett – jelentősen erősödött a kertészek lakójellege, amely a gazdálkodók és az újonnan érkezők között okozott feszültséget.²⁵ A problémák másik forrása a telekméretből, illetve a közterületek kiszabályozásának hiányából, valamint a lakhatáshoz szükséges elégtelen infrastrukturális feltételekből s a számottevő környezeti terhelésből adódott.

²⁵ Kecskemét Városfejlesztési Konceptiójának módosítása 2007. Kecskemét. 52. p.

A rendszerváltás óta eltelt időszak központi kérdése nem csak a „hogyan tovább?“, hanem a „milyen minőségben?“ volt. Kecskemétnek szembesülnie kellett a befektetőkért és fejlesztési forrásokért egyre erőteljesebben kibontakozó városversennyel. Kecskemétnek elemi érdeke volt, hogy megfelelően tudja pozicionálni a települést és térségét, s megszerezze azokat a regionális irányító és fejlesztési pozíciókat, melyek képesek lehetnek új dinamikát biztosítani a város további fejlődéséhez.²⁶ Elsősorban az oktatás (felsőoktatási szerepkör bővítése), a szakképzés, a kereskedelem, a gazdaságfejlesztés, az egészségügyi ellátás, valamint a logisztika terén mutatkoztak új lehetőségek, ahol Kecskemét jelentős eredményeket könyvelhetett el.

Időközben Magyarország az Európai Unió tagországává vált, amely – a rendelkezésre álló fejlesztési forrásoknak köszönhetően – új kapukat nyitott meg a település további fejlődése előtt. Az önkormányzat, valamint a város intézményei, szervezetei és vállalkozásai jól éltek a lehetőséggel, hiszen a 2004-es uniós csatlakozás és 2015. április vége között 1649 db uniós finanszírozású pályázatot nyertek el, mintegy 120 milliárd forint értékben, melynek felhasználásával közel 178 milliárd forintnyi beruházást valósítottak meg a projektgazdák a legkülönbébb fejlesztési területeken (6. ábra).²⁷



6. ábra: Az uniós támogatások tevékenységi területek közötti megoszlása (2004–2015)
(Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Gazdasági Programja 2015–2020)

A beruházásoknak köszönhetően olyan ágazatokban és tevékenységi területeken (pl. infrastruktúra-fejlesztés, közút- és közlekedésfejlesztés, felsőoktatás, egészségügy, területfejlesztés és városrehabilitáció) is sikerült látványos eredményeket elérni, ahol a városnak komoly lemaradása volt települési vetélytársaival szemben.

²⁶ Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Gazdasági Programja 2015–2020. 222. p.

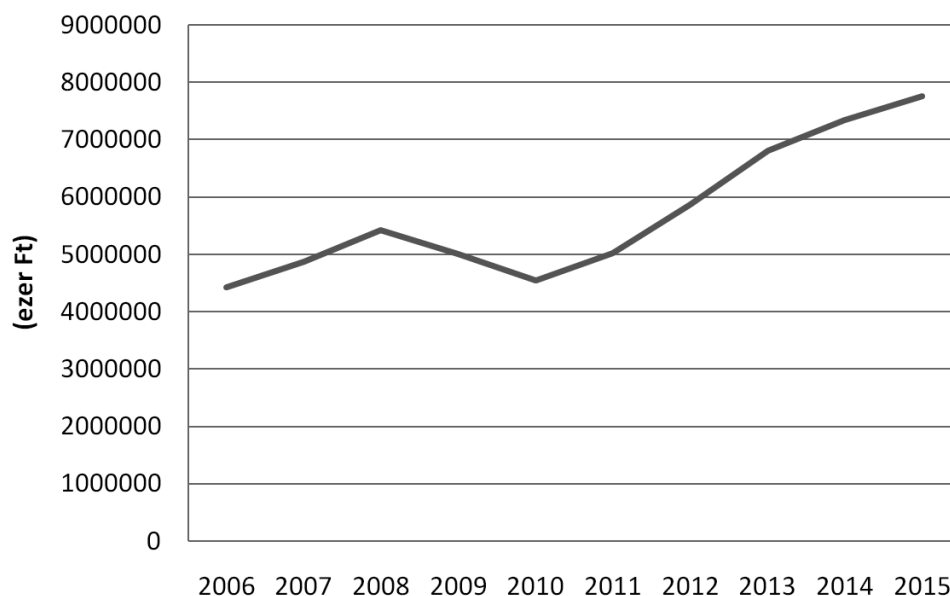
²⁷ Ua.

Kecskemét versenyképességének további növelése érdekében döntött úgy a város vezetése, hogy a 2007-ben még 2%-os helyi iparüzési adó szintjét – előre meghatározott módon – 2008 és 2011 között évente 0,1 százalékponttal csökkenti 1,6%-os szintre. A döntés helyesnek bizonyult, hiszen mind a gazdasági szervezetek száma (2007-ben 16 647 db, 2009-ben 18 795 db, míg 2014-ben), mind pedig a helyi iparüzési adóbevételei növekedtek (7. ábra), amit még a 2009-től egyre mélyülő gazdasági válság sem tudott meghatározó módon befolyásolni. Ebben bizonyára komoly szerepet játszott a Daimler-Benz csoport 2008-as gyárépítési bejelentése, melynek jelentősége Kecskemét fejlődését alapjaiban előmozdító eseményekkel (pl. a szőlő- és gyümölcsstelepítések, a város megyeszékhellyé válása) mérhető csak össze. A gyárépítés és a termelés beindulását követően új beszállítók és magas szintű technológia jelent meg a városban, az áruszállítás volumene soha nem látott szintekre emelkedett, növekedett a népesség, s jelentős előrelépések történtek az oktatási-képzési, kutatás-fejlesztési, innovációs, foglalkoztatási, logisztikai, közútfejlesztési, közlekedési, egészségügyi, energiahatékonysági, városüzemeltetési és városrendezési területeken.

Helyi iparüzési adó bevételei

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Adóbevétel (ezer Ft)	4 418 780	4 858 760	5 411 469	5 002 962	4 537 322	5 008 170	5 870 027	6 809 429	7 345 988	7 759 126

Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Zárszámításai 2006–2015



7. ábra: Helyi iparüzési adó bevételeinek alakulása Kecskeméten
(Forrás: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Zárszámításai 2006–2015)

A gazdasági fejlődés nyomot hagyott a település képén is. Megszépült a belváros, számos városrészben (Alsószéktó, Felsőszéktó, Petőfiváros, Széchenyiváros, Homokbánya stb.) új lakásépítések és felújítások indultak meg. A város több pontján útfelújítások valósultak meg, csomópontok és kerékpárutak épültek, de találhatóunk szállodai, felsőoktatási és kutatás-fejlesztési beruházásokat is. Készülőben van az új Egyetemi Campus, s fejlesztések előtt állnak a volt laktanyai területek (Rudolf- és Erzsébet-laktanya, Homokbánya). Mégis a legjelentősebb változások az ipari övezetekben érhetőek tetten, ahol gombamód szaporodnak az óriási gyárak, új üzemek és logisztikai központok, melyek alapjaiban formálják át az egykori mezőváros arculatát.

A közeljövő városfejlesztési feladatai, tünődés a város előtt álló kihívásokon

Kecskemét napjainkban zajló dinamikus növekedése, gazdasági előretörése kapcsán megállapítható, hogy a város – nagy valószínűséggel – történelmi fejlődésének egyik, ha nem a legpezsgőbb időszakát éli. Újabb és újabb ipari beruházások valósulnak meg (a minap hallhattuk a Mercedes-gyár bejelentését egy új 185 milliárd forintos fejlesztési programról), épülőben van az új „Egyetemi Campus” (2016. július 1-jétől Kecskemét hivatalosan is egyetemvárossá válik), készülnek a tervek a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) keretében a 2014–2020-as uniós költségvetési ciklus forrásainak (23,1 milliárd forint) lehívására. Kecskemét elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégiájából, Gazdasági Programjából és a Modern Városok Programja keretében elhangzott miniszterelnöki bejelentésekből értesülhettünk a város fejlesztési elképzeléseiről.

Ezen a ponton mégis érdemes egy pillanatra megállnunk és elgondolkoznunk azon, hogy az előttünk álló lehetőségek milyen feladatok ellátását feltételezik, milyen kérdéseket és problémákat vetnek fel, illetve milyen kihívások elé állítják a várost, s annak irányítóit. Bár a rendelkezésre álló források igen nagynek tűnnek, sohasem szabad elfeledkezni arról, hogy a település egy összetett rendszer a maga gazdasági, műszaki-infrastrukturális, társadalmi és környezeti szférájával, melynek hatékony működtetése komplex feladat. Ahhoz, hogy a város kiegyensúlyozottan tudjon fejlődni, minden szférát megfelelően kell fejleszteni, hiszen hiába vannak nagy beruházások, ha nem tudjuk biztosítani hozzá a megfelelő minőségű munkaerőt, vagy egy olyan közlekedési rendszert, amely a lakosság és a vállalkozások mindennapos igényeit magas színvonalon képes kiszolgálni. Ugyanilyen fontos, hogy az emberek a biztos megélhetés mellett Kecskemétről úgy vélekedjenek, hogy ez egy kellemes, biztonságos és befogadó város, ahol széles körű és magas szintű közigazgatási, egészségügyi, oktatási, szociális és kulturális szolgáltatások vehetők igénybe, ahol jó élni. A város versenyképességének megőrzése nagyrészt társadalmának szorgalmán, innovativitásán és vállalkozó kedvén múlik, de ugyanilyen fontos a fiatal lakosságának megtartása, illetve a fiatal családok városba vonzása.

Fontos lesz foglalkozni a globalizáció minden területet érintő hatásaival. Éppen ezért a város versenyképességének erősítése és gazdasági háttérfeltételeinek (pl. infrastruktúra-fejlesztés, az oktatás feltételeinek javítása, a szükséges munkaerő

és megfelelő üzleti klíma biztosítása) megerősítése mellett kiemelt figyelmet kell fordítani azoknak az ágazatoknak (pl. mezőgazdaság és élelmiszeripar, környezetipar, elektronikai ipar, turizmus) a fejlesztésére is, melyek komplementer szerepüknel fogva még inkább elő tudják segíteni Kecskemét több lábón állását, gazdasági szerkezetének diverzifikálását.

El kell gondolkodni azon, hogy Kecskemét a jövőben miképpen tudja összehangolni a gazdasági növekedés és foglalkoztatás bővítése kapcsán megfogalmazott kormányzati és társadalmi igényeket azzal a ténnyel, hogy a város környezetileg érzékeny, a klímaváltozás által leginkább érintett területen helyezkedik el. A városnak a gazdaságfejlesztése során meg kell találnia az egyensúlyt az ipari fejlesztések léptéke és ágazati szerkezete (elsősorban a környezetbarát, magas technológiai színvonalat képviselő, valamint agrár-élelmiszeripari ágazatok fejlesztése lenne kívánatos), valamint a természet teherbíró képessége között. Ezért Kecskemétnek a jövőbeli gazdasági eredményeit kívánatos lenne a környezet megóvásával, az innovációs teljesítményének fokozásával, az energia- és erőforrás-hatékonyság javításával, továbbá a megújuló energiahordozók szerepének bővítésével elérnie.

A város működőképességének és fenntartható működtetésének, valamint a jövőbeli fejlesztési lehetőségeinek biztosítása érdekében folytatnia kell infrastrukturális hálózatainak (pl. közúti, közlekedési, energetikai, távhő, informatikai) modernizációját, ahol pedig szükséges, új elemekkel való bővítését. Ezeket a hálózatokat olyan mértékben kell kiépíteni, melyek kielégíthetik a mindenkori társadalmi és gazdasági szükségleteket, ugyanakkor nem veszélyeztetik a város természeti környezetének teherbíró képességét, valamint a város hosszú távú élhetőségének biztosítását.

A városnak kiemelt figyelmet kellene fordítani a környezetvédelem és klímaváltozás kérdéseire. Meghatározó szerepet játszhat a város fejlődésében a település és térségének természetföldrajzi és környezeti adottsága (térsgünk környezetileg érzékeny, szárazodásra hajlamos területen helyezkedik el), amely Kecskemétet és környékét nemcsak a fenntartható tájgazdálkodásra, de ökoturisztikai, zöldenergia-előállítási és környezetipari tevékenységek ösztönzésére is sarkallja. Figyelnie kell arra, hogy a Kárpát-medencén belül az éghajlati változásoknak leginkább kitett terület a Homokhátság, a változó körülmények (pl. szárazodás, süllyedő talajvízszint, időjárási szélsőségek, korlátozottan rendelkezésre álló öntözővíz) pedig befolyásolhatják a területhasználatot, a gazdálkodást, valamint a városfejlesztés lehetőségeit, s ezen keresztül a város élhetőségét.

A város belső adottságai közül – az elkövetkező évtizedben is – várhatóan az egyik legnagyobb városfejlesztési potenciált a város kedvező közlekedéscsoporthalmi elhelyezkedése fogja jelenteni, különösen abban az esetben, ha – a közlekedésfejlesztési stratégiában tervezetteknek megfelelően – megépül az M44-es autópályát és az M8-as kelet-nyugati transzverzális közlekedési út. A város logisztikai potenciálja kiemelkedő, ha figyelembe vesszük az észak-dél (M5) és kelet-nyugat irányú (M8-M4-M44) közlekedési hálózatok metszéspontjából adódó csomóponti szerepkört a kiegészülő vasúti kapacitásokkal (140-es és 145-ös vonalak, esetlegesen Budapest–Belgrád gyorsvasút) és a kecskeméti repülőtér polgári hasznosításával. Ezek azonban csak az elmúlt években elindított, s a város térségi elérhetőségét

szolgáló közútfejlesztési programok, az elővárosi közlekedés bővítését célzó tervek, valamint a városon belül tervezett komplex beavatkozások (a közösségi közlekedés fejlesztése, a kerékpáros és gyalogos közlekedés előterébe helyezése, a parkolási rendszer újragondolása, az intermodalitás erősítése, a forgalomirányítási rendszer kialakítása) megvalósításával együtt érhetik el a kívánt hatást.

Úgy véljük, hogy a magas szintű közigazgatási, egészségügyi, oktatási, szociális és kulturális szolgáltatások – az ismert nehézségek ellenére – jelentős városfejlesztési erőt képviselnek városunkban. Ezen területek minőségi fejlesztése nemcsak a helyi lakosság életkörülményeit és a város élhetőségét javíthatják számottevően, de a különböző intézmények minősége, a szolgáltatások sokszínűsége Kecskemét térségi szerepkörét is erőteljesen befolyásolhatja.

Fontos feladat a város előtt a társadalmi polarizáció csökkentése, a szegénység mérséklése és a társadalmi szegregáció megállítása, ugyanúgy, mint egy befogadó, kulturálisan nyitott és innovatív városi társadalom kialakítására való törekvés.