

10. Kecskemét

Kanalas Imre

10.1. Bevezetés

Kecskemét a történelmi fejlődése során számos alkalommal került *választút* elé. A kezdeti évszázadokban a település pusztája léte volt a tét, amikor egy-egy adott kihívás (például éghajlati viszonyok változása, háborús pusztítások, járványok, királyi kiváltságok elvesztése, hódoltság) következtében kellett döntéseket hozni, például a termelési mód váltásáról, a gazdálkodás módjáról, a város védelméről, kényszerített vagy előnyös megállapodásokról, partneri, szövetségi kapcsolatok kiépítéséről. Más időszakokban a fejlődés ütemét vagy éppen a város térségi szerepkörének, befolyásának növekedését határozták meg a jó vagy rossz vezetői, illetve kollektív döntések.

Az elmúlt hetven évben is számos olyan *döntési pontot azonosíthattunk*, amelyek során már nem csak a helyi akaraton múlt Kecskemét további sorsának alakulása. Ugyanakkor a város jövőképeinek vizionálása, a fejlesztések irányainak meghatározása, a mindennapok feladatainak ellátása és a finom részletek csiszolása ekkor is a helyi közösség és a városi vezetők felelősségi körébe tartozott.

Valljuk meg, napjaink kutatói sokkal könnyebb helyzetben vannak a történelmi korok vagy éppen a közelmúlt településfejlesztési döntéseinek megítélésekor, hiszen megfelelő rálátásuk van egy vizsgált időszakra, annak meghatározó történéseire, illetve a korszakot jellemző fejlődés fő áramlataira, mozgatórugóira. Teljesen más a helyzet, ha az adott kor jelenében kell átlátni egy település valós helyzetét, adottságait, valamint meghatározni a legfőbb kihívásokat. Ilyenkor a döntéshez vezető út sokkal rögzesebb, hiszen nem elég csak a szakmai felkészültség, a település valós helyzetének ismerete, a problémákkal történő őszinte szembenézés, illetve a megfelelő megoldási javaslatok kidolgozása. Jól kell felmérni a *külső befolyásoló tényezőket* (például megszálló hatalmak akarata, környezeti befolyásoltság, centralizált irányítás, befektetői döntések, jogszabályi kötöttségek, pénzügyi támogatás), valamint a *belső körülményeket is* (például eltérő társadalmi érdekek, politikai, hitéleti hovatartozás, megfelelő lakossági támogatottság és konszenzus, a fejlesztésekhez szükséges helyi források rendelkezésre állása), amelyek befolyásolhatják az adott döntés helyességét.

Kecskemét fejlődése során a település előtt álló *kihívások kezelésében több tényező* külön-külön és együttesen is hathatott. Néha csak a pusztája szerencse (ennek jelentőségét sokszor alábecsüljük), vagy a konok kitartás, máskor a bölcs városvezetői előrelátás, de volt, hogy az ügyes diplomácia és a megfelelő érdekérvényesítés, más esetekben pedig a széles

körü helyi, illetve térségi összefogás vagy éppen egy-egy befektető segítette az előremutató megoldások megvalósulását.

A város történelmének kihívásokkal teli korszakai és az ezekhez az időszakokhoz kapcsolódó adott döntések, előremutató megoldások tanulsággal, illetve mintával tudtak szolgálni a következő korok társadalmának.

10.2. A múlt

Érdekes már magának a *megtelepedés helyének* kiválasztása, aminek háttérében a gazdálkodási módhoz (nomád pásztorkodás) leginkább illeszkedő földrajzi adottságok (például megfelelő itatóhelyek, nagy, legeltetésre alkalmas puszták, téli szálláshelynek alkalmas vidék) játszhattak leginkább szerepet. Az egyéb helyi telepítési tényezők (építőanyagok és nyersanyagok jelenléte, eltérő adottságú tájegységek találkozása, jól védhető helyek, folyók átkelőhelyei stb.) nem indokolhatták ezen a tájon állandó település létrehozását. A megtelepedést – az alkalmas állathajtó útvonalak mellett – leginkább a terület *királyi, majd királynői javadalmi birtok* jellege határozta meg, ami számos privilégium (például vásártartás, árumegállító jog, vendégjog, birtokjog) meglétével támogatta a korai Kecskemét gyarapodását. Egyetérthetünk BARTKE István megállapításával, aki – a települések létrejöttének korai időszakában – a kialakulás legfőbb okainak vizsgálata kapcsán megállapítja, hogy „elsődleges érdek fűződhet a hatalmi bázis kiépítéséhez, a védelemhez, a szervezéshez, az ideológiai irányításhoz: a gazdasági funkció ebben a közelítésben másodlagos, mivel a település nem gazdasági céllal jött létre” (BARTKE 2007, 730.).

Bár jelentős védelmi funkcióról Kecskemét esetében nem beszélhetünk a 13. század környékén, mégis a tatárjárást és az azt követő éhínséget követően, a település fennmaradásában meghatározó szerepet *tulajdoníthatunk IV. Béla király lakossági betelepítéseinek*, amelyek részben a jelentős népességvesztés, a parlagon maradt földek megművelése érdekében, másrészt a királyi jövedelem növelése, hatalmának biztosítása miatt történhetek. Valószínűleg a jobbágyok által – a tatárjárást követően – kiharcolt szabad költözködés joga is sokat segíthetett a *királyi birtokokon létrejött szabadalmas város megerősödésében*, mint ahogyan a közigazgatás újraszervezése is. Kecskemét ugyanis a kun területekből alakított új megye (*Kecskemegye*) székhelyévé vált (HORNYIK 1860). Az ezt követő időben is a település lehetőségeit alapvetően királyi birtok jellege, valamint előnyös elhelyezkedése (a Budapestről Szeged fele vezető országút egyik „fokhelye”) határozta meg, ahol a király, illetve királyné részére útvámot szedtek.

Kecskemét történelme folyamán mindig kereste települési környezetével a kapcsolatokat, s törekedett a *jószomszédi viszony* kialakítására. Erről számol be a város első írott oklevele (1368) is: a Kappanhalmától délre fekvő tölgyerdőt „Chegled, Keurus et Kechkemeth” közösen használja (IVÁNYOSI SZABÓ 2018). A három város (Cegléd, Nagykőrös és Kecskemét) sorsa a későbbi korokban is összekapcsolódott. Volt, hogy összefogva, sérelmeik kivizsgálása érdekében III. Mohamed szultánhoz írtak *panaszos folyamodványt*, de volt, hogy a török hódoltság időszakában, amikor az 1597. évi háború után már nem voltak Kecskeméten török tisztviselők, Cegléddel és Nagykőrössel együtt intézte bel- és külügyeit, sőt vitás ügyekben közösen ítéleztek (*három város törvényszéke*).

Kecskemét a 15. század első harmadát követően, különösen az *1439-ben történt földesúri elzálogosítását* követően a város vezetői mind erőteljesebben álltak ki szerzett jogaik megvédése, illetve gyarapítása érdekében, ami a szabadalmas város térségi szerepkörének, jelentőségének fenntartása miatt volt meghatározó.

Kecskemétet újabb kihívás elé állította a *török hódoltság kora*, amikor nemcsak a háborúk, a fosztogatások és kegyetlenkedések sújtották a települést és térségét (ebben az időben sok település pusztult el a Duna–Tisza közén, és jelentős népességvesztés is bekövetkezett), hanem az *éghajlatban bekövetkező változások* (kis jégkorszak lehülései, kedvezőtlené váló termelési körülmények), valamint a pusztítások és éhínségek nyomában megjelenő járványok (például pestis 1585, 1677–1678) is. Ezekben az időszakokban a város népességszámát – s ezen keresztül gazdasági erejét – ügyes diplomáciával, térségi összefogással (három város szövetsége, *parasztvármegye*), belső összetartással, valamint a település nyitott, befogadó jellegével lehetett fenntartani, amiben kiemelt státuszának (*khászváros*) meghatározó szerepe volt.

A 17. század első harmadától a város vezetése megfelelően ismerte fel a műveletlen, elvadult *pusztákban* rejlő lehetőségeket. Kecskemét *pusztabérletek* kötésével folyamatosan növelte legeltetésre alkalmas területeinek kiterjedését (1624-ben 4 pusztát, 1642-ben 6-ot, 1683-ban 17-et, míg 1701-ben 23 kunsági és 11 megyei pusztát bérelt, és 450 000 kat. holdon gazdálkodott), ami a város bevételeinek legfontosabb forrásává vált. A török hódoltság utáni korban is számos nehézséggel kellett szembenéznie a városnak. A *török kiűzéséért* folytatott háborúk (1683–1699), a Rákóczi-szabadságharc (1703–1711), az erősödő földesúri önkény, a bécsi udvar könyörtelen adói ismét döntés elé állították Kecskemétet. A vezetők felismerték, hogy a település további fejlődése nem képzelhető el a földesúri terhektől való megszabadulás nélkül, így a legfontosabb feladat a *megváltkozás* és a *szabad királyi város* címének megszerzése lett. A *megváltkozás* folyamata 1724-ben, a kisebb földbirtokosok kivásárlásával megkezdődött. A városi tanács időt és költséget nem kímélve *1848-ra érte el célját*. A jelzett több mint egy évszázad alatt azonban sok megrázkódtatás érte Kecskemétet. Nemcsak az újabb pestisjárványok (1709 és 1739–1740) nehezítették a fejlődést, de Mária Terézia 1745-ös *redemptioja* – amely lehetőséget biztosított a jászoknak és a kunoknak az önmegváltásra – az olcsó pusztabérletek elvesztését jelentette, ami veszélyeztette a város gazdasági alapját.

Az időszak jelentős felismerése volt, hogy Kecskemétnek át kell térnie a *külterjes legeltető állattartásról* (a legelőterületek csökkenése és a túllegeltetés miatt) a *belterjesebb növénytermesztésre és az istállózó állattartásra*. Bár a bécsi udvar gabonára kivetett magas (30%-os) védővámjai nem segítették ezt a folyamatot, de az egyre nagyobb arányokat öltő túllegeltetés, a mezőgazdasági termékek iránti növekvő hazai piaci kereslet, a növekvő lakosságszám, továbbá a szántóföldi kultúrák, valamint a szőlő- és gyümölcsstermesztés jövedelmezőségének javulása miatt jelentős fordulat állt be a város gazdasági alapjaiban. A *futóhomok megkötése* érdekében a városi magisztrátus saját területeinek el- és bérbeadásával segítette a szőlőterületek és a munkaigényes mezőgazdasági kultúrák elterjedését. Ennek következtében a 18. század második felétől megindult a *tanyákra történő kiáramlás*, ami akkor kapott nagyobb lendületet, amikor a futóhomok terjedésének (1810-ben mintegy 60 000 kat. hold területet borít) meggátlására a távoli területeken is *szőlő- és gyümölcskertek létesültek* (EPERJESSY 1971). A folyamattal párhuzamosan a növekvő lakosságszám szétfeszítette a város középkori kereteit, így a városi magisztrátusnak döntést kellett hoznia

a középkori eredetű településtartestnek a város kapuin túli növeléséről, valamint – a gyakori tűzesetek miatt – az építési mód és építőanyag-használat szabályairól. Ez az időszak tekinthető *a tudatos városfejlesztési tevékenység kezdetének* Kecskeméten. Az általános rendezési elgondolások megalapozása érdekében megkezdődött *a város feltérképezése* (1820, 1832). Csányi János szenátor 1840-ben javaslatot tett a városrendezés elveinek – mindenki által előre látható – rögzítésére (JUHÁSZ 1998). A város megújítását az egyre növekvő népességszám (1787-ben 22 626 fő, 1850-ben 36 136 fő), az új lakóházak és közintézmények építésének igénye, valamint az igényesebb települési arculat is sürgette. 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 közvetlenek, porosak, sárosak, gondozatlanok voltak. Szabálytalan alakú főterén elhelyezkedő, igénytelen külsejű városházája szinte jellemzője volt a város fejlettségének (IVÁNYOSI SZABÓ 1991). A városi vezetők tisztában voltak azzal, hogy az építkezésekhez időtálló építőanyagokra van szükség, így biztosítani kellett azok megfelelő mennyiségben történő rendelkezésre állását. A magisztrátus ezért megengedte a magánosok téglaegetését, s emellett a megfelelő *minőségű építőanyag* biztosítása érdekében új téglagyárak (Matkói út, Szent László krt., Városvölgy, Göztéglagyár, Máriahegy Tégl- és Cserépgyár) is létesültek a városban.

A 19. század közepéig a város *közlekedési hálózata* nem tette lehetővé Kecskemét nagyobb arányú részvételét az egyre erősödő kereskedelmi áruforgalomban. Ennek legfőbb oka a burkolt közúthálózat és a vasút hiánya volt. A városi vezetők, felismerve az értékesítési lehetőségek legfőbb korlátját, kiemelt figyelmet fordítottak Kecskemét közlekedési feltételeinek javítására. A városi tanács ennek érdekében több döntést is hozott a Tisza szabályozása (1846), a Duna–Tisza-csatorna létrehozása (1834 és 1845), a közutak állapotának javítása és burkolása, valamint a várost érintő vasútvonalak fejlesztésének elősegítése kapcsán (1845–1847). Ezt követően pedig jelentős *anyagi áldozatokat* (kölcsönök felvétele 1846-tól) is hozott az építkezések elindítása (1851) érdekében. Az *első vasútvonalat* (Cegléd–Kecskemét–Szeged) 1853-ban adták át, de nagyon fontos volt a Kecskemét környéki vasúti szárnyvonalak kiépítése is. Az érintett vasútvonalak átadása (Kecskemét–Fülöpszállás 1895; Kecskemét–Tiszaug 1896; Szolnok–Kiskunfélegyháza 1897; Lajosmizse–Kecskemét 1905; Kisnyír–Kerekegyháza 1905; Kecskemét–Majsa 1928) nemcsak a térség áruforgalmának fel-futását, a kereskedelmi és értékesítési viszonyok jelentős javítását eredményezte, de a közlekedési fejlesztések Kecskemét *központi szerepkörének* megerősödéséhez is hozzájárultak.

Az 1848–1849-es szabadságharcot követő időszak ismét választót elé állította Kecskemétet. Egyik oldalról a *közigazgatási és politikai változások* (szabad királyi városi rang, 1857; kiegyezés, 1867; Kecskemét törvényhatósági jogú városi rangra emelkedése, 1870) óriási lehetőségeket nyitottak a város előtt, másrésztől azonban *a település eladósodott*, anyagi kondíciói (többek között a rossz közlekedési rendszerből adódó értékesítési nehézségek miatt) gyengék voltak.

Ezt a helyzetet felismerve *Lestár Péter* (polgármester 1880–1896 között), a 19. század végének nagy hatású városi vezetője először a város pénzügyeit igyekezett rendbe tenni. Szorgalmazta a város közbevételeinek növelését, ennek érdekében az alacsony jövedelmet hajtó, sokszor műveletlen városi birtokokat részben lakossági (6000 kat. hold), részben állami és befektetői (több mint 2000 kat. hold) körben értékesítették *szőlő- és gyümölcs-telepítési* célokra. Ő volt, aki felismerte, hogy a dombsági szőlőterületeken (1875 óta) pusztító filoxéra óriási lehetőségeket rejt a *homoki szőlőtermesztés* felfuttatására. Ezzel

indulhatott el Kecskemét első aranykora. Lestár mint a Takarékpénztár Egyesület, majd a Gazdasági Gözmalom Rt. igazgatósági elnöke tisztában volt a *helyi hitelezés* beindításának fontosságával, hiszen a vállalkozások elindításához, illetve a tanács nagyszabású gazdaság- és városfejlesztési terveihez fejlesztési forrásokra volt szükség. Kezdeményezte a térség piacépes termékei (szőlő, gyümölcs, zöldség, gabona, bor és kisállatok) értékesítési lehetőségeinek bővítését. Ennek érdekében támogatta a *kecskeméti vasúti szárnyvonalak* (és helyi érdekű vasutak) megépítését (lásd feljebb), valamint a város főterén új piacterületek (Kossuth és Széchenyi tér) kialakítását. Fontosnak tartotta a helyi termékek ipari feldolgozását és az ipartelepítést. Tisztában volt a lakosságra nehezedő anyagi terhekkkel, ezért kezdeményezte *laktanyák* (közte a Rudolf laktanya) kialakítását, amivel a katonai elszállásolás terhét vette le a városi lakosságról. Emellett felismerte, hogy a *lakosság iskolázottságának* javítása nélkül nem lehet tartós növekedést biztosítani a városban. Lestár jelentős *építkezésekbe kezdett*, aminek köszönhetően nemcsak iskolaépületek létesültek (Hosszú utcai, Czollner téri iskola, alsófokú ipar- és kereskedelmi iskola, zeneiskola), hanem elkészült az új városháza és a színház épülete is.

Lestár Péter gazdaság- és városfejlesztési munkáját *Kada Elek* folytatta (polgármester 1897–1913 között), aki a tartós városi növekedés zálogát a *munkáskéz* gyarapításában látta, ezért megszervezte a munkástelepítéseket. A munkások városba csábítása érdekében városi területeket értékesített kedvező kamatfeltételekkel és az építkezésekhez szükséges építőanyagokkal. Folytatódott a *homokterületek el-, illetve haszonbérletbe adása*, aminek bevételeiből új szőlőültetvények és gyümölcsösök telepítésére, illetve *új ipari vállalatok* megjelenésének támogatására áldozott. Szakmai elkötelezettségét és tenni akarását mutatja, hogy tevékeny részt vállalt az *Első Kecskeméti Szőlő- és Gyümölcstermelő Szövetkezet*, a *Kecskeméti Gazdasági Egyesület* megalapításában, illetve munkájában. Emellett a kisipar védelmében elveket fogalmazott meg, valamint *gyáripari vállalatok* támogatására *irányelveket* fogadtatott el a közgyűléssel (a gyárak létesítéséhez ingyen engedték át a szükséges területet, emellett 5–15 éves adómentességet biztosítottak részükre, különösen olyan vállalatok esetében, amelyek Kecskemét környékén előállított nyersanyagok feldolgozását célozták). A gyáripar telepítését szolgálta *felirata* is, amelyet a kereskedelemügyi miniszter részére fogalmazott. Ebben a gyáralapítók ipartelepeinek Kecskeméten történő létesítése érdekében kért támogatást (BKML IV. 1903/a közgyűlési jegyzőkönyv, 1908. február 27. 36/1908. kg. sz.). A polgármester következetesen végigvitt *gazdaságfejlesztési elképzelése* sikeresnek bizonyult, hiszen számos gyár létesült polgármestersége idején (például konzervgyár, ricinusolajgyár, műjéggyár, gépgyár és vasöntőde, ecsetgyár, gyufagyár, kenyérgyár, cipőgyár).

A békeidőknek és a város gazdasági gyarapodásának köszönhetően *jelentős városépítészeti beavatkozások* is történtek meghatározó funkciók telepítésével (például banképületek, oktatási intézmények, bírósági épület, iparosotthon, úri kaszinó, városi mozi, laktanyák). Sajnos az 1911-es év újabb kihívás elé állította a várost, hiszen a település történelmének *legpusztítóbb földrengése* rázta meg Kecskemétet. A település 10 000 háza közül 4040 városi és 3000 tanyai ingatlan károsodott (KEMÉNY 2013), emellett a város közintézményeiben, malmaiban és gyáraiban is komoly károk keletkeztek. Az elkövetkező évek (Kada 1913-ban bekövetkezett haláláig) a város történelmében a helyreállításhoz szükséges források megszerzéséről és az újjáépítésről szóltak.

A két világháború közötti időszak legnagyobb kihívása a *városiasodáshoz szükséges gazdasági és intézményi háttér* biztosítása volt. A helyzetet nehezítette, hogy a város

lakosságának 51,4%-a külterületi lakos volt, ami jelentős erőforrásokat vont el a város dinamikusabb fejlődése elől.

A második világháborút követően gyökeres változások érték a települést, hiszen a mintegy 600 éves *szerves mezővárosi fejlődés* – a földosztással, a kollektivizálással és az államosítással – *megszakadt*. A város sorsának irányítása már nem a helyi polgárok és a tanács kezében volt. A fejlesztésekről szóló döntéseket nagyjából Budapestről irányították. A hagyományos termelési módok változtak, szakszövetkezetek jöttek létre, a mezőgazdaságban sokan elvesztették munkájukat, s miután a város ipara egészen az 1960-as évekig nem tudta felszívni – az 1950 és 1960 között – a mezőgazdaságból felszabaduló több mint 6000 embert, sokan el is hagyták a települést. Az 1960-as évek elejétől a város fejlődési íve teljesen más irányt vett. A *vidéki ipartelepítés* részeként számos gyár és ipari telephely létesítése történt meg Kecskeméten (például BRG, reszelőgyár, szerszám- és gépelemgyár, „fém munkás” vállalat, szék- és kárpitosipari vállalat, habselyem- és kötöttárugyár). Ezek a részlegiparosítás keretében a városba települt üzemek – a település sajátos iparstruktúrája miatt – nem, vagy csak részben tudtak a helyi üzemekkel termelési kooperációkat kialakítani. A letelepített üzemek ágazatilag heterogének voltak (az 1970-es évek elején a 24 db ötven főnél több dolgozót foglalkoztató kecskeméti üzem 19 ágazatcsoportba tartozott), így a betelepített üzemek még egymással sem tudtak együttműködni. Problémát jelentett, hogy a vállalatok tevékenységével, termékportfóliójával és értékesítési lehetőségeivel kapcsolatos *döntések* nem a városban, hanem az *anyagcégek távoli központjaiban történtek*. Így a helyi integráció is gyenge volt, amely sajátosság a rendszerváltás környékén komoly fennmaradási problémákat eredményezett.

Az új gazdasági struktúra munkáskezek tömegeit követelte, így a város népességszáma 1960 és 1980 között 66 842 főről 92 047 főre növekedett. Az erőltetett iparosítás és a növekvő népességszám az 1960-as, 1970-es évekre nyomasztóvá tette a lakáshiányt (1960-ban 1 lakásra 3,55 fő jutott, ez a szám 1970-ben 3,26 fő, 1980-ban 3,05 fő volt, napjainkban pedig 2,18 fő). Emellett az ipari tevékenységgel együtt erősödő szolgáltatási ágazat munkaerő-igénye eltért a helyi lakosság végzettségi szintjétől és képzettségétől, ami az oktatási-képzési szegmens erőteljes fejlesztését igényelte.

Kecskemétnek a változások következtében új szerepkörökbe is bele kellett tanulnia. Kedvező folyamatként értékelhető, hogy az 1950-ben bekövetkező megyeszékhellyé válás, a közigazgatás, az egészségügy, az oktatás és a kultúra területén új minőséget jelentett meg a városban. Az 1960-as évek elejétől a gazdasági fellendülés biztosítani tudta Kecskemét egyre színesebbé és gazdagabbá váló *kulturális intézményrendszerének háttérét* (RIGÓ 2016). A mintegy 20 kulturális, művészeti és oktatási intézmény telepítése (például rajzfilmstúdió, Kodály Intézet, Nemzetközi Kerámiastúdió, planetárium, Szókraténusz Játékmúzeum, kertészeti főiskolai kar, tanítóképző főiskola) pedig hozzájárult az értelmiségi réteg nagyarányú megjelenéséhez a városban. Az 1970-es évek elejétől az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióban foglaltaknak megfelelően a *felsőfokú központként besorolás* szükségessé tette újabb közigazgatási, oktatási, szociális, egészségügyi, kulturális intézmények és kereskedelmi egységek megjelenését, ami jelentős városi arculatváltást eredményezett.

Ugyan a város funkcionális egységeinek telepítése általános városrendezési tervek alapján történt [Bács-Kiskun Megyei Tanács 1959. XII. 21. 691/1959. sz. határozata; Bács-Kiskun Megyei Tanács 1967. IX. 27. 27/1967. (IX. 27.) sz. határozata; Kecskemét Városi Tanács 1981. IV. 8. 7/1981. sz. határozata], s az abban szereplő ajánlásoknak megfelelően

kezdődött el a város *funkcionális övezeteinek* kialakítása (ipartelek, lakóövezetek, parkok, sporttelepek, egészségügyi intézmények, temetők, szeméttelep stb.), a beavatkozások dinamikája azonban szétfeszítette a korábbi mezővárosi települési kereteket. Az 1970-es évek közepére kiépült az akkori motorizációs igénynek megfelelő *közüti hálózat*, amely 70-80 ezer ember mindennapos közlekedésére volt méretezve (ez a szűk hálózati kapacitás a későbbiekben számos probléma forrásává vált). Kialakultak továbbá az *új lakótelepek és belvárosi tömbházak*, amelyek nem mindig vették/vehették figyelembe az értékmentés lehetőségét, szükségességét, az épített környezet történelmi hagyatékait vagy éppen az egy-egy városarculat kialakítását szem előtt tartó kívánalmakat (KANALAS 2016).

Az 1980-as évek végére a jelentkező gazdasági problémákkal párhuzamosan a *fejlesztések dinamikája is kifulladt*, az infrastrukturális beruházások leálltak, s számos közmű kiépítése terén (csapadékvíz- és szennyvízhálózat, közút, közvilágítás stb.) nem fejeződtek be a nagyszabású fejlesztési elképzelések.

Az 1980-as, 1990-es évek fordulóján a rendszerváltozáshoz kötődő politikai, gazdasági, tulajdoni, szervezeti és társadalmi átalakulás felszínre hozta a város korábbi szerkezeti, fejlesztési és működési ellentmondásait. Gazdasági téren a *vidéki iparosítás* keretében a városba települt üzemek egy része nem tudott alkalmazkodni a piacgazdaság új körülményeihez, ennek következtében gyárbezárások és tömeges leépítések kezdődtek meg. A gazdasági és transzformációs válság léptékére jellemző volt, hogy 1990 és 1992 között megtízszereződött a *munkanélküliek száma* (1992 végén 12 868 fő). Másrésről *új hazai és külföldi gazdasági szereplők* jelentek meg Kecskeméten (Knorr Bremse, Phoenix Mecano, Nissin Foods, HILTI, MAG Hungary Kft.), akik számára vonzó volt a meglévő termelési tapasztalat, az olcsó munkaerő és a kedvező közlekedési elérhetőség. Ez utóbbi kapcsán ki kell emelni az *M5-ös autópálya kiépülését*, amely (1988-ban érte el a város északi határát) fontos telepítőtényezőnek mutatkozott az 1990-es évek elején.

10.3. A folyamatok a rendszerváltozás után

Az 1990-es évek gazdasági és társadalmi átalakulása a térszerkezetben is változásokat eredményezett. Az időszak az egyes *városrészek* közötti ellátottsági, lakókörnyezeti, infrastrukturális és életminőség-különbségek fokozódását hozta. A kárpótlási jegyekhez kötődő földszerzések érdekes folyamatokat indítottak el a város külső területein. Új társadalmi igények jelentek a város testének további bővítése tekintetében (a külsőbb területeken olcsóbb telek- és ingatlanárak voltak jellemzők), ami szemben állt a település belterületeinek, illetve az egyéb belterületi egységek (például Kadafalva, Hetényegyháza, Katonatelepek) lakóövezeti és alközponti megújításával. Ennek ellenére a népszámlálási adatok azt mutatták, hogy a város külterületeinek népszerősége mit sem csökken, hiszen *1990 óta folyamatosan növekszik a külterületi lakosok száma* (1990-ben 12 038 fő; 2001-ben 13 974 fő; 2011-ben 17 279 fő). A zártkertekben és külterületeken a rendszerváltás óta lezajlott folyamatok azonban konfliktuszónák kialakulását eredményezték. Ezeken a területeken ugyanis jelentős változásokat figyelhettünk meg nemcsak a társadalmi összetétel átalakulásában (a gazdagok és a legszegényebb rétegek is megjelentek a zártkertes, illetve tanyás területeken), hanem a *területhasználatban* (a korábbi gazdálkodási övezet egy része lakófunkciójú területté alakult), a *lakossági igények változásában* (a gazdálkodók

és az újonnan érkezők között viták alakultak ki) és a *közterületek rendezésében*. Az 1990-es évek elejétől növekedett a barnamezős, alulhasznosított területek kiterjedése, ezen belül különleges helyet foglaltak el a *laktanyák* (Erzsébet laktanya, Rudolf laktanya, Ferenc József laktanya, Homokbánya), amelyek a Homokbánya kivételével a város központi területein helyezkednek el. További érdekes folyamatként figyelhettük meg a város déli ipari övezetének kiépülését, ahol jellemzően zöldmezős ipari beruházások valósultak meg. Ezzel a folyamattal azonban a városon belül az ipari és a lakófunkciók térben eltávolodtak egymástól, ami nemcsak a közúti forgalom nagyságában, de a *városüzemeltetési költségek* folyamatos emelkedésében is megmutatkozott.

A térszerkezeti változások mellett meghatározó volt a város gazdasági szerkezetének és üzleti környezetének átalakulása is, ami sikeresnek tekinthető. A 2000-es évek közepére egy arányos belső gazdasági struktúra alakult ki Kecskeméten (a munkavállalók közel 67%-a a szolgáltatások, 24%-a a feldolgozóipar, 6%-a az építőipar s közel 3%-a a mezőgazdaság ágazatában dolgozott). Az új befektetőknek és az uniós forrásoknak is köszönhetően 2007–2008-ra Kecskemét mind meghatározóbb foglalkoztatási, kereskedelmi, közigazgatási, oktatási, egészségügyi és kulturális központtá vált a vonzáskörzetén belül.

A városi stratégiai dokumentumok elemzései azonban rávilágítottak arra, hogy a *fejlődés dinamikája, a város érdekérvényesítő képessége és gazdasági ereje elmarad a hasonló rangú hazai települési versenytársaihoz képest*, így szükség mutatkozott Kecskemét újrapozicionálására, új fejlődési lehetőségeinek feltárására. Kedvezőtlen képet mutatott a helyi iparüzésiadó-bevétel belső szerkezete is, hiszen a hazai tulajdonú helyi kis- és középvállalkozások aránya a jövedelem-előállító képesség tekintetében egyre csökkent, ami cselekvésre késztette a városi döntéshozókat. A jelentkező kihívások kezelése érdekében 2006-ban elkészült a *város új gazdasági programja*, majd egy évvel később integrált városfejlesztési stratégiája, s meghirdették a helyi iparüzési adó csökkentésének programját (2007), ami 2008 és 2011 között az adószint 2%-ról 1,6%-ra történő mérséklését (évente 0,1%-os csökkentés) tűzte ki célul, ami meg is valósult. A tervezett programok végrehajtása érdekében jelentős szervezeti megújulást is elhatározott az önkormányzat, ami már az új uniós ciklus hatékonyabb forráslehívását is célozta.

A 2008-as év meghatározó fordulópontot jelentett a város életében, s jelentős kihívások elé állította a szakembereket és döntéshozókat. A *Daimler AG. új Mercedes-gyára létrehozásának bejelentése*, majd a gyár építése és termelésének beindulása meghozta azt a várt fejlesztési dinamikát, amelyet közel másfél évtizeden keresztül keresett a város vezetése. Átalakult a város térstruktúrája, a korábban jellemző kelet–nyugati irányú belső forgalmi áramlatok kiegészültek egy erős észak–déli irányú viszonylattal. A *déli ipari területek* benépesültek a Mercedes-gyárnak, a beszállítóinak, illetve a városban kedvező üzleti lehetőségeket látó befektetőknek köszönhetően. A város *gazdasági területei iránti érdeklődés növekedett*, az elmúlt évtizedben beépített gazdasági területek nagysága meghaladja a 200 ha-t, az összes gazdasági terület kiterjedése pedig a 87 km²-t (a közigazgatási terület több mint 27%-a). A kedvező gazdasági folyamatoknak köszönhetően a regisztrált vállalkozások száma 2009 óta 7%-kal növekedett (20 115 db), míg az 500 főnél többet foglalkoztató vállalkozások száma 6-ról 13-ra emelkedett, a helyi iparüzési adóból származó bevétel pedig 80%-kal bővült (2017-ben 9 milliárd Ft).

A bekövetkezett változások érzékeltetése végett íme, még néhány jellemző adat. Bár *jelentős gazdasági növekedés tapasztalható* Kecskeméten, a hivatalos KSH-adatok

a népességszám tekintetében 2013 óta folyamatos csökkenést mutatnak (2013-ban 112 071 fő, 2015-ben 111 724 fő, 2017-ben 110 638 fő). Ez részben magyarázható azzal is, hogy az újonnan érkezettek nem jelentkeztek át Kecskemétre, így az állandó lakóhelyük alapján részesülhetnek munkáltatói utazási támogatásban. Másokat a magas ingatlanárak ijeszthettek el, ezért a vonzáskörzetben kerestek maguknak olcsóbb lakhatást. Erre utalhat, hogy a környező településeken (például Ballószögön, Helvéciaiban, Kerekegyházaán, Lajosmizsén) növekedett a lakosságszám. Érdekes módon a csökkenő lakosságszám ellenére 2009 óta 8,8%-kal *növekedett a lakásállomány*, 20%-kal a *regisztrált gépjárművek száma*, 12,5%-kal bővült az *önkormányzati kiépített utak hossza* (az állami utak kapcsán ugyanez a szám 6,1%). A villamosenergia-fogyasztás a vetítési időszakhoz képest 51,5%-kal növekedett, de hasonló dinamikát láthatunk a *városüzemeltetési és kommunális feladatokra fordított önkormányzati költségvetési* forrásoknál is (47%).

Látható, hogy a város önmagához képest jelentős növekedést mutatott, ugyanakkor, ha a megyei jogú városokhoz képest nézzük a fejlődést, a hagyományos fejlettségi mutatók tekintetében még a lakosságszámahoz illeszkedő rangsorhelyezést sem tudja elérni Kecskemét. Ez is jól mutatja, hogy a városnak jelentős öröklött fejlettségbeli lemaradást kellett behoznia a rendszerváltozás óta.

10.4. Trendek és irányok

A Daimler AG. 2008-as beruházását követő időszak rávilágított arra, hogy Kecskemétnek jelentős *infrastrukturális, iskolázottsági és általános fejlettségi hátrányt* kell ledolgoznia. Előre kellett lépni az infrastrukturális ellátottság, ezen belül is az energiaellátás és -biztonság, a közlekedési hálózatok, valamint az oktatás (például a piaci igényekhez történő alkalmazkodás, duális képzés, egyetemi szintű képzés) minőségi fejlesztése területén. Bővült a város intézményhálózata, és gyarapodtak a funkciói, különösen a közigazgatási, egészségügyi, oktatási-nevelési, kulturális, sport- és rekreációs funkciók, valamint az üzleti és logisztikai szolgáltatások esetében történtek látványos fejlesztések. Ugyanakkor hatalmas előrelépés következett be az elmúlt tíz évben a *tudásalapú társadalomban* meghatározóbb mutatók tekintetében is (például kéttannyelvű oktatás, duális közép- [2011] és felsőfokú [2012] szakképzés, egyetemmé válás [2016], erősödött a város K+F+I tevékenysége, bővültek a beszállítói kapcsolatok, új szervezeti innovációk, Kecskemét 4.0 program [2017] beindulása). A dinamikus változások nemcsak a város gyarapodását, foglalkoztatási és ellátási szerepkörének és ismertségének növelését, de számos megoldandó problémát és kihívást is (például emelkedő ingatlanárak, munkaerőhiány, bérverseny, növekvő gépjárműforgalom, forgalmi dugók, romló levegőminőség, változó területhasználat, csökkenő zöldfelületek, növekvő városüzemeltetési költségek) eredményeztek.

Kecskemét jövőbeli fejlődési lehetőségeit alapvetően meg fogja határozni, hogy ezeket az *új kihívásokat* miképpen tudja majd kezelni. Ez annál is inkább feszítő kérdés, mert az elmúlt időszakban újabb beruházásokat valósítottak meg (például 2016-ban új üzemszarnokokat hozott létre a Bosal, a Freudenberg Sealing Technologies, az Antolin és a Ritz Mérőtranszformátor-gyár; majd 2017-ben és 2018-ban új gyártóegységeket helyezett üzembe az ElringKlinger, az Univer, a KÉSZ Ipari Kft., az SMP, a Knorr-Bremse, majd megtörtént a Mercedes új karosszéria-csarnokának beüzemelése és a gyár technológiai fejlesztése,

valamint az új Mercedes képzési központ átadása), illetve 2018-ban elindult a Mercedes új, 1 milliárd euró összegből megvalósítandó gyárának építése.

Az elmúlt évek folyamatai rávilágítottak arra, hogy Kecskemét fejlődési pályájának alakulása egyrészt a városban előállított jövedelem tartós növekedése mellett a település hosszú távú működtethetőségének, élhetőségének lesz leginkább függvénye. Ezen belül is az egyik legfontosabb kérdés a *munkaerő megfelelő minőségben és mennyiségben* történő biztosítása. Figyelembe véve a város jelenlegi demográfiai helyzetét (csökkenő népesség és munkaképes korú lakosság [2014-ben 78 433 fő, 2018-ban 75 399 fő], idősödő társadalom), a városverseny fokozódását és a fizetésekben meglévő regionális különbségeket (lásd a budapesti és a nyugat-dunántúli, illetve a nyugat-európai átlagbéreket), ezek a tényezők a munkaerőpiacon már rövid távon is gondokat okozhatnak. A munkaerőhiány *bérversenyt* indíthat el a vállalkozások között, aminek következményei a helyi kkv-k körében súlyosak is lehetnek. A város bevételei szempontjából éppen ezért az sem közömbös, hogy miképpen alakul a *helyi vállalkozások versenyképessége és innovációs hajlandósága*. A beszállítótá válast segítő programok sikerét nagyban elősegíthetnék a kiszámítható olcsó banki hitelek és a kormányzati támogatási programok.

A *népesség megtartásában, illetve növelésében* azonban más tényezők is szerepet játszhatnak, mint például Budapest közelsége (előnyeinek kiaknázása), a város letelepedést ösztönző programjai, a szükséges városfejlesztési források rendelkezésre állása vagy éppen a minőségi munkahelyek mind nagyobb számban történő létrehozásának ösztönzése. Ebből a szempontból is kiemelkedő szerepe lehet a *Neumann János Egyetem* fejlődésének, a városi szintű együttműködési hálózatok erősödésének, vagy éppen a Kecskemét 4.0 program munkaszervezetei hatékony működésének, ami megfelelő keretet biztosíthat a vállalkozások, az egyetem, a kutatóintézetek és a különböző szakmai szervezetek és a civilek együttműködési elképzeléseihez.

Kecskemét népességszámának növelését jelentős mértékben nehezíti a kecskeméti *ingatlanárak* elszabadulása, amely 2012-höz képest mintegy 55-60%-os emelkedést mutat (új lakások esetében nem ritka az 500-550 ezer Ft-os négyzetméterár), ezzel a növekedéssel Kecskemét a megyei jogú városok körében a 3–4. helyen áll. Az ingatlanárak szabályozásában a jövőben nagy szerepet játszhat az *önkormányzati tulajdonú bérlakások* számának növelése, ami fontos lehet az újabb befektetési hullám előtt. Megfigyelhető, hogy a kecskeméti cégekhez érkező új munkavállalók az olcsóbb telkeket és ingatlanokat biztosító környező településekre költöznek, ami nemcsak Kecskemét csökkenő lakosságszáma miatt kedvezőtlen, hanem az – egyre nagyobb forgalmat gerjesztő – ingázók számának növekedése miatt is. Forgalomszámlálási adatok alapján 2011 és 2016 között éves szinten átlagosan majdnem 4%-kal növekedett a *közúti forgalom* Kecskeméten.⁵⁸ A város legnagyobb munkaadói körében elvégzett önkormányzati adatfelmérések alapján⁵⁹ a helyi üzemekben a kecskeméti munkavállalók aránya nem éri el a 40%-ot. Figyelembe véve, hogy 2011 óta mintegy 8000 új munkahely jött létre Kecskeméten, a napi szinten – munkavállalási célból – *ingázók száma* 19–20 ezer fő között alakulhat napjainkban. Az ingázók mellett a Kecskeméten regisztrált

⁵⁸ A jelzett időpontokban (2011 és 2016) elvégzett városi szintű forgalomszámlálás ugyanazzal a módszerrel 150 mérőponton történt.

⁵⁹ A felmérésbe a 40 főnél többet foglalkoztató helyi vállalkozásokat vonták be, ezek közül 58 cég válaszolt, ahol a munkavállalók száma 14 689 fő volt, közülük 9544 fő a közigazgatási határon túlról érkezett a kecskeméti munkahelyére.

gépjárművek száma is – a polgármesteri hivatal adóosztályának adatai alapján – hatalmas növekedést mutatott (2011-ben 48 644 db, 2018-ban 60 934 db) az elmúlt években.

A növekvő motorizáció és a jelentős mértékben bővülő forgalom egyre nagyobb *torlódásokat okoz a város közútjain*. Kecskemét úthálózatának fejlesztése – az önkormányzat jelentős anyagi áldozatait és az uniós források felhasználása ellenére – nem tud lépést tartani a növekvő igényekkel. A meglévő kecskeméti *közúthálózati problémák* (28. ábra) kezelése messze meghaladja az önkormányzat anyagi lehetőségeit.



28. ábra

Kecskemét közúthálózatának problématérképe

Forrás: Főmterv 2011

Bár az állam jelentős forrásokat biztosított az északi elkerülő (a 44. sz. főúttól az M5 autópályáig tartó szakasz) kiépítésére, valamint az 54. sz. főútnak – az M5 és 5. sz. főút közötti – 2×2 sávós bővítésére, az előbbi beruházás a tranzitforgalom levezetését, míg utóbbi elsősorban a *déli iparterület* logisztikai anyagáramát igyekszik biztosítani. A város térségi elérhetőségének és elővárosi forgalmának biztosítását szolgáló 44-es, 441-es, 5-ös, 52-es, 541-es országos közutak kapacitásbővítő felújításai azonban elmaradtak, bár ezek indokoltak lennének nemcsak az utak rossz állapota és a közúti balesetek növekvő száma, hanem a kapacitáskihasználtság telítődése miatt is. Megoldást jelenthetne a város számára a *kötőpályás közlekedés vagy a városon belüli közösségi közlekedés fejlesztése* is, de a rendelkezésre álló közúti keresztmetszetek szűkek, a szóba jöhető városi és elővárosi

kötőtpályás közlekedési megoldások pedig költségigényesek, így állami segítség nélkül megvalósíthatatlanok.

A dinamikusan növekvő forgalomnak köszönhetően romlott a város *levegőminősége*, ezzel párhuzamosan az ipartelepítések, a lakóövezeti kiépítések, parkolók és közlekedőfelületek növekedése hatására csökkent a városi zöldfelület kiterjedése. A zöldfelület nemcsak a városi közérzet és a városklíma alakításában, de a szálló por megkötésében is jelentős szerepet játszik. Ennek kapcsán a városi döntéshozóknak figyelembe kell venniük, hogy Kecskemét a környezetileg érzékeny, a klímaváltozás hatásai által leginkább veszélyeztetett *Duna–Tisza közí Homokhátságon* helyezkedik el. Éppen ezért kiemelt kérdésként vetődik fel, hogy miképpen lehet megteremteni az egyensúlyt a *gazdasági növekedés és a terület környezeti teherbíró képessége* között.

Az *erősödő városverseny* ma már nemcsak a befektetőkért, a fejlesztési forrásokért, hanem a munkaerőért és a diákokért (középiskolások és egyetemisták) is zajlik. Emiatt is fontos, hogy Kecskemét a változatos programok, széles körű szolgáltatások és rekreációs lehetőségek mellett vonzó és egészséges környezetet tudjon biztosítani lakosainak. Ezért a jövőben a *fiatalokra koncentráló programok* és szolgáltatások bővítése mellett a városnak kiemelt figyelmet kell fordítania a természeti és épített környezetének megóvására, fejlesztésére, zöldfelületi rendszerének bővítésére, vízgazdálkodási stratégiájának átgondolására.

Az ipari forradalom 4. fázisában érdemes azon is elgondolkodni, hogy az új folyamatok miképpen lesznek hatással a településekre, s a jelentkező új kihívásokra milyen válaszokat kell adnia a városnak. Az *elektromobilitás*, a *digitalizáció*, az online kereskedelem vagy az *okosvárosi alkalmazások* bevezetése (intelligens közlekedés, parkolás, forgalomirányítás és közvilágítás, városi szintű energiamenedzsment-rendszer, optimalizált hulladékgyűjtés és -feldolgozás, létesítménygazdálkodás, közösségi hibabejelentő rendszer, e-ügyintézés) nagymértékben segítheti a város *üzemeltetésének optimalizálását*, ezen keresztül pedig – az évről évre jelentősen növekvő – városüzemeltetési költségek csökkentését. Ez utóbbit segíthetné a kompakt város kialakításának ideája is, hiszen a település indokolatlan bővítése nemcsak szükségtelenül nagy forrásokat igényel, de a terjeszkedés és a megfelelő szabályozás hiányosságai és anomáliái konfliktusterületek kialakulását (külterületek és zártkertek területhasználati problematikái, ipari és lakóterületek összenövése, barnamezős területek város testén belüli jelentkezése) idézheti elő.

Kecskemét jövőbeli fejlődési lehetőségeit alapvetően befolyásolja, hogy miképpen tudja kezelni a múltból örökölt hiányosságok pótlását, napjaink társadalmi, gazdasági és környezeti szükségleteinek harmonikus kielégítését, valamint a jövőbe mutató innovatív megoldások gyors alkalmazását.