

Szeged Megyei Jogú Város
Önkormányzata

**Szeged Integrált
Városfejlesztési
Stratégiájának (IVS)
aktualizáló felülvizsgálata**

Jelentés

2009. szeptember

Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata

**Szeged Integrált
Városfejlesztési
Stratégiájának (IVS)
aktualizáló felülvizsgálata**

Jelentés

2009. szeptember

Projektkód: SIV651
Jelentés száma: 1.0
Változat: Egyeztetési
Változat dátuma: 2009-09-014

Készítette: VIN
Ellenőrizte: BEN
Jóváhagyta: VIN

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés	3
2	Az egyes fejezetek áttekintése	5
2.1	Az I. fejezet: A város szerepének meghatározása a településhálózatban	5
2.2	A II. fejezet: A város egészére vonatkozó helyzetértékelés	6
2.3	A III. fejezet: Városrészek területi megközelítésű elemzése	8
2.4	A IV.: Stratégiai fejezet	9
2.5	Az V. fejezet: A 2007-2013 évek során fejleszteni kívánt akcióterületek kijelölése	13
2.6	A VI. fejezet: A stratégia megvalósíthatósága	13
3	Az új fejezetek	15
3.1	A VII. fejezet: Partnerség	15
3.2	A VIII. fejezet: A fenntartható fejlődés programja	15

1 Bevezetés

Előzmények

Az Integrált Városfejlesztési Stratégiát (IVS) 2008 júniusában fogadta el Szeged MJV Közgyűlése. Az IVS egy középtávot átfogó településfejlesztési dokumentum, egyes részei mégis rendszeres aktualizálást igényelhetnek (pl. akcióterületek meghatározása). Időközben megújították, véglegesítették az IVS tartalmi és módszertani követelményrendszerét meghatározó Városfejlesztési kézikönyvet is. (A kézikönyvet korábban az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség közösen adta ki, a szakterület azóta a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztériumhoz került.) A kézikönyv szerint is szükséges az IVS évenkénti „aktualizáló áttekintése”, jelentősebb korrekciókra 3-5 évenként lehet szükség – írják.

Az aktualizálás tartalma

A fentiek miatt szükségessé vált felülvizsgálat a következőkre terjed ki:

- A Városfejlesztési kézikönyv 2009. januári, új kiadásának megfelelő kiegészítés egy, a fenntartható fejlődésről szóló fejezettel;
- A módosított kézikönyvnek való megfelelés áttekintése, belső koherencia ellenőrzése, szükség szerinti kisebb átszerkesztés;
- Az akcióterületek meghatározásának aktualizálása;
- A partnerség elvének megfelelően a felülvizsgálat keretében társadalmi véleményezésre, vitára is teret kell adni, az észrevételeket fel kell dolgozni, az elfogadott javaslatok beépítendők.

A munka eredménye

Az elfogadott IVS mindenfajta módosítását Szeged MJV Közgyűlése hagyhatja jóvá, a Közgyűlés dönt az egyes javaslatok beépítéséről. A felülvizsgálat keretében beépült korrekciókkal egységes szerkezetbe foglalt, aktualizált Integrált Városfejlesztési Stratégiát a jelenlegihez hasonló formátumban újra ki kell adni.

A felülvizsgálatnak nem feladata az IVS megvalósításának értékelése, hiszen az IVS saját monitoring-rendszerrel bír, konkrét indikátorokkal, jelentési, beszámolási kötelezettségekkel. A Közgyűlés a polgármester éves beszámolójából követheti nyomon a Stratégia megvalósulását.

Módszertan

Az aktualizáló felülvizsgálat során az egész anyagot áttekintettük, összevetettük a kézikönyv előírásaival. A kézikönyv kevésbé mereven szabja meg az IVS

szerkezetét, mint korábban – ezzel a szabadsággal élve a korábbi előírásnak megfelelő fejezetek közül a tartalmilag egymást átfedőket összevontuk, egymástól jobban elkülönítettük, tematikusan egységesebb fejezetekre tördeltük az anyagot. Komolyabb belső ellentmondásokat a közlekedés témakörében találtunk, ezek feloldására javaslatokat tettünk. A hivatkozott jogszabályok hatályosságát ellenőriztük, szükség szerint frissítettük. A statisztikai adatok legnagyobb része a 2001-es népszámlálásból származik, hasonló mélységű felmérés azóta nem készült, így ezeken általában nem változtattunk. Ahol erre szükség volt, az ábrákat nagyítottuk. A tartalmi jellegű észrevételeket fejezetenként tárgyalva mutatjuk be, az esetleges nyomdahibákat automatikusan javítottuk.

A külső partnerek javaslatai

A felülvizsgálathoz kapcsolódóan ismét felkértünk minden érintett hatóságot, közszolgáltatót és civil szervezetet, hogy véleményükkel, javaslataikkal járuljanak hozzá a Stratégia kialakításához. Számos hasznos észrevételt kaptunk, amelyeket igyekeztünk alaposan feldolgozni – többségüket itt is a közlekedés témakörében. A javaslattevőknek egy „második körben” is lehetőségük volt a kapott válaszokra reagálni, elfogadni vagy elutasítani. A javaslatok szerkesztett változatai és a válasz-lépések a 7. fejezetben olvashatóak.

Ezúton **szeretnénk köszönetet mondani az IVS elkészítőinek**, Takács Máténak és munkatársainak: alapos, tartalmas, koherens munkájuk után könnyebb dolga volt az aktualizálónak.

2 Az egyes fejezetek áttekintése

2.1 Az I. fejezet: A város szerepének meghatározása a településhálózatban

A fejezet általában

A kézikönyv korábbi változatában foglalt elvárásoknak megfelelően a térségi, településhálózati összefüggések két helyen, az I. és a VI. fejezet elején is bemutatásra kerültek – bár egy kissé eltérő szempontból. Emiatt a két rész tartalmilag átfed, ami nem szerencsés. A kézikönyv új változata feloldotta ezt az elvárást, az I. fejezettől várja a város településhálózatban betöltött funkcionális szerepének a bemutatását. Ezért a fejezetet az eredeti szöveg megtartásával, a VI. fejezetben ezzel átfedő szövegrészek beépítésével kissé átstrukturáltuk, egyúttal a részletes adatokat tartalmazó táblázatokat a fejezet végére, külön alfejezetbe csoportosítottuk, hogy a tömörebb leírást ne törjék szét.

Részletes észrevételek

A történeti áttekintésben nem szerepelt a rendszerváltás utáni időszak, pótoltuk (12. o.). Ugyanott a szerkezeti fejlesztés lényeges elveként szerepel a folyó menti terjeszkedés – helyette találóbbr lenne az intenzív városfejlesztés.

Régióink déli szomszédját 2006. júniusa óta Szerbiának hívják – Montenegro törlendő az állam nevéből (13. o.). A nemzetiségi kultúrák hatása helyett inkább a szomszéd népekkel való egymás mellett élésre helyeznénk a hangsúlyt.

A településhierarchiában betöltött szerephez beszúrtuk a VI. fejezetből idevágó szövegrészt és ábrát, emiatt az ugyanerre vonatkozó mondatot a következő bekezdésből töröltük. (13-14. o.) A kézikönyvben szereplő sorrendnek megfelelően régió – megye – kistérség megközelítésre tértünk át, előbbiekhöz is átvéve egy-egy bekezdést a VI. fejezetből. A régió területfejlesztési célkitűzéseihöz beemeltük a DAOP egyik kulcsmondatát. (18. o.)

A kistérség településeinél a népesség „nemzetiségi hovatartozása” címén csak a cigányok és nem cigányok között tesz az anyag különbséget. Javasoljuk árnyaltabban megbontani, feltüntetni további, a térségben jelentősebb nemzetiségeket (szerb, német), illetve a kevésbé jelentőseket együtt (egyéb). Fontosnak tartjuk megemlíteni az adatok forrását, mely jelzi aktualitásukat is. (23. o.) Az összesítő táblázatból Üllést töröltük, mivel nem a szegedi kistérséghez tartozik, hanem a mórakalmihoz (46. o.).

Az eredeti 1.4. fejezet (táblázat) inkább a helyzetelemzéshez (II.) illik, sőt, ott a 2.2. alfejezetben megismétlődik, ezért innen törölni javasoljuk, a helyzetértékelő bekezdések 2.2-be helyezésével.

2.2 A II. fejezet: A város egészére vonatkozó helyzetértékelés

A fejezet általában

A kézikönyv szerint: „A helyzetértékelés a város jelenlegi helyzetét vázolja fel. Az értékelés alapja a város valós helyzete, a tényszerű adatokra épülő elemzés, viszonyítási alapja pedig a város jövőképében meghatározott hosszú távú célok, szándékok, értékek.” A helyzetértékelés tehát egy áttekintő állapotleírás, a problémák, feszültségek feltárásával – ezzel alapozza meg a stratégiai célkitűzéseket. Nem ide való a programalkotás, a fejlesztési célok megfogalmazása – ezek helye a stratégiai fejezet. Fontos az egyes ágazatok összefüggéseinek, a városrészek közötti különbségeknek, netán feszültségeknek feltárása, de nem feladat egyes közműhálózatok műszaki infrastruktúrájának teljes részletességű bemutatása – amely egyébként a szakterületek arányait, összevethetőségét is felborítja.

Ezért a fejezet egyes részeit alaposan „mehúzni” javasoljuk. Kerülni javasoljuk azonos adatsorok többszöri közlését is. Ugyanakkor átemeltük más fejezetekből a helyzetleíró jellegű részeket.

Ellenőriztük a hivatkozott jogszabályokat, illetve ahol rendelkezésre állt újabb adatsor, frissítettük a közölt adatokat is.

Részletes észrevételek

A gazdaságtörténeti részből a MOL-ra vonatkozó mondatot – kérésére – töröltük.

A Dél-Alföldi Régió üdülőkörzeteként említett szolnoki Tisza-szakasz az Észak-Alföldi Régióhoz tartozik, törlendő (7. o.). A 2000. évi ciánszennyezés nem a Maroson, hanem a Szamoson érte el a Tiszát, javítandó (9. o.).

A gazdasági részt kibővítettük a IV. fejezetből átvett trend-elemzéssel.

A demográfiai fejezet kibővült az I. illetve a IV. fejezetből átemelt elemzésekkel.

A 2.3. alfejezet címéből a „kommunális ellátás” törlendő, arról a következő rész szól. A kultúra itteni elhelyezését a szakiroda zavarónak találta, ezzel egyetértve átkerült a Humán infrastruktúra c. fejezetbe. A szakaszt ennek megfelelően átstrukturáltuk.

Tarján városrehabilitációs projekt elkészült, átvezettük (24. o.). Az energetikai felújítások adatait aktualizáltuk. Az úszótelkek társasházi tulajdonba adásáról jelenleg nincs szó, ez a program-mondat amúgy sem illik a fejezetbe, törölni javasoljuk. A családi házas részre vonatkozó mondatok összefüggését jobban kiemeltük. A lakásfelújításokat foltszerűen ábrázoló térkép nem releváns, nehe-

zen értelmezhető, törölni javasoljuk. A lakótelepek értéknövelő felújításához készítendő terv elnevezése helyesen rehabilitációs terv.

Az ivóvíz minőségére vonatkozó értékelést finomítani javasoljuk. A hivatkozott vízvédelmi rendelet időközben hatályát veszítette, helyette új rendelet lépett életbe, a hivatkozást javítottuk.

A levegővédelemnél megismételt talajtani jellemzést törölni javasoljuk. A levegőminőséghez tévedésből bekerült félmondatot kivettük. Ugyanitt a zónák kétféle értelemben használt fogalmát pontosítottuk. A MOL légszennyezése a gépjárművekéhez képest nem számottevő, javítottuk. A Magyar Közút NZRt. megnevezését javítottuk, a „tömegközlekedés” kifejezést az egész anyagban „közösségi közlekedésre” cseréltük (szintén az ő javaslatukra). Az intézkedések programját áthelyeztük a VIII. fejezetbe. A közölt ábra hibás, nem informatív, törölni javasoljuk.

A 2.4. szakasz végén közölt közlekedési adatok bár a Statisztikai Hivataltól származnak, nemcsak hiányosak, hanem tévesek is. Ezek forrása a jegy- és bérlet-eladási darabszám szorozva a Volán Egyesülés által kidolgozott napi átlagos utazásszámmal, amely egy vitatható, nem kellő megalapozottsággal képzett szám. Az adatok által mutatott növekedés téves: mindannyian tapasztaltuk, hogy az elmúlt évtizedekben a motorizáció növekedésével a közösségi közlekedés fokozatosan piacot veszített. Ezt mutatják az utasszámlálási adatok is – amelyekre (megbízhatóbbak lévén) kicserélni javasoljuk a közölt adatokat. A közlekedési adatsort kiegészítettük a személygépkocsi-ellátottsággal, valamint a napi utazások közlekedési módok szerinti megoszlásával.

A Szegedi Vízmű ZRt. által szolgáltatott, rendkívül részletes adatokat a stratégia szintjének megfelelő mértékig rövidíteni javasoljuk. Az ivóvízkezelés megoldásának rendeletben megszabott határidejét módosítani fogják, aktualizáltuk. A volt Hafner fatelep vízvezetési elképzeléseiről szóló mondat ugyancsak aktualizálásra szorult.

Gázzolgáltatás: A Móravárosi bevásárlóközpontokhoz a gázvezeték már elkészült, aktualizáltuk.

Közlekedés: az uniós csatlakozásról szóló mondatot aktualizáltuk. Ebben a részben számos olyan programadó szakasz található, amely nem való egy helyzetértékelésbe – ezeket áthelyezni javasoljuk a VIII. fejezetbe. (Tartalmi észrevételezésünkkel is ott foglalkozunk.) Az inkább városrészeket, mint létesítményeket mutató térkép nem szerencsés, a korábbi ágazati térképek áttekinthetőbbek, ezért ezt elhagytuk. Megismétlődnek a rossz utasszámok, töröltük. A közösségi közlekedést bemutató ábrák elé rövid szöveget is illesztettünk a témáról. Az ellátatlanság problémája túldimenzionált, az említett területek jó része ellátott, illetve kiskert. Az elektromos közösségi közlekedésfejlesztési projekt ábráját jobbra cseréltük, magyarázó felirattal. A parkolás helyzetéről szóló szöveg ellentmond a fenntartható közlekedés célkitűzésének, túlhaladott nézeteket rögzít, korszerűsítettük. A hidak kerékpározhatóságára vonatkozó megállapításokat pontosítottuk. A kerékpározás utóbbi években tapasztalható fejlődéséről, a városi infrastruktúra-fejlesztés korszerű irányairól is beszúrtunk néhány mon-

datot. A kerékpárút-hálózat fejlesztési terve nem a helyzetértékelésbe való, nélkülözi a megalapozottságot, töröltük.

Hulladékkezelés: Kiegészítettük a lerakóhely kapacitásával és a hulladékudvarok aktuális adatsorával.

Az összefoglaló szakaszban is javítottuk a hibás közösségi közlekedési adatokat. Nem a lefedettség, hanem a szolgáltatás-minőség folyamatos javítása a fontosabb.

Az oktatásról szóló részt a szakiroda friss adataival és elemzésével egészítette ki. A kulturális fejezet is ide került, kissé bővített tartalommal (szintén az iroda kérésére).

A korábbi 2.6. fejezet a 2.4. elejének „másodközlése”, ezért töröltük.

Válságtérsegek: a Belváros forgalmára vonatkozó megállapítás nem felel meg a valóságnak, a helyszín pontatlan, ezért törölni javasoljuk. Az M43 átadásáig nem kapacitásbővítésre van szükség, hanem mérséklő hatását kihasználva a közösségi közlekedés előnyben részesítésére, forgalomcsillapításra. A térképtől és a más fejezetekben található feldolgozásoktól eltérően hiányzik Odessza leírása, pótoltuk.

2.3 A III. fejezet: Városrészek területi megközelítésű elemzése

A fejezet általában

A fejezet szerkezete, tartalma a kézikönyv elvárásait követi, lényeges módosításra nincs szükség.

Részletes észrevételek

A Belváros tervezett bővülete, a Biopolisz-terület megemlézése mellett javasoljuk megemléteni a bal parton tervezett új városrész-központot is. (7. o.)

A Belváros erősségei és gyengeségei között ismétlődések is előfordulnak, melyeket összevonni javasolunk. (14. o.) Ugyanott a Belvárosi híd nem elsősorban a gyalogos-kerékpáros közlekedés számára szűk, hanem általában mindenfajta közlekedés számára – illetve a további hidak hiánya miatt. A következő oldalon szorgalmazott parkolóházak eredendően nem csökkentik a környezetszennyezést, hiszen további forgalmat vonzanak, tesznek lehetővé. Viszont létesítésükkel visszanyerhetők a felszíni parkolóterületek más funkciók számára (sétatér, kerékpársáv, zöldterület, vendéglátás stb.). Ezt a rendeltetésüket hiba lenne szem elől téveszteni. A Déli Tisza-híd és a forgalomkorlátozás elodázásának kockázata nem „közlekedési katasztrófa” lenne, hanem romló belvárosi életminőség.

Alsóváros lehetőségei közé: Az Alsónyomás sor kiépítése gyűjtőútként lehetőséget teremtene a Sárkány utca – Földmíves utca forgalomcsillapítására – amint azt a Rendezési terv (Építési Szabályzat) illetve a Közlekedésfejlesztési koncepció tartalmazza. (25. o.)

Rókus és lakótelepek: A tömbön belüli utcalezárások megszűntek, az erre vonatkozó mondatot törölni javasoljuk. (39. o.) A gyengések között kiemelt alacsony munkahely-szám nem a gépkocsi-használatot, hanem a mobilitási igényt indokolja. (44. o.) A következő oldalon az elsőként említett kockázatot átfogalmaztuk. (A Csongrádi sugárút 2x2 sávra átépítése még a '70-es években megtörtént, itt feltehetően a Sándorfalvi út kiszélesítésére gondoltak az M43-ig, ami forgalmi igényekkel nem indokolt. A káosz szó kozmikus rendezetlenséget jelent, nem ide illő.)

Felsőváros és lakótelepek: Az 54. oldal a városrész műemlékeként említi a Szent György teret, amelyet viszont a Belvároshoz sorol. Helyette a Kis-Tisza utca érdemel említést. Tarján közterületi rehabilitációja időközben elkészült, a szöveget aktualizáltuk. (55. o.)

Újszeged – Szőreg kertváros: a városrész alegységeinél rendre ugyanazokat a mondatokat olvashatjuk a vasúti közlekedés múltjáról és jövőjéről – az ismétléseket törölni javasoljuk, az elővárosi vasút fogalmát pontosítottuk. (61. o.) A hidak forgalmának jellemzésére a „katasztrófa-közeli” kifejezés helyett a „torlódásost” javasoljuk – mivel szerencsére statikailag jó állapotban vannak. (66. o.)

A Tisza-Maros hullámtere: a rakparti út meghosszabbításának terve a Bertalan hídig illetve a Máglya sorig **ellentétes** a hatályos Rendezési tervvel és a Közlekedésfejlesztési koncepcióval, a fenntartható fejlődés jegyében a folyópartnak szánt városi rekreációs és turisztikai szerepkörrel, ezért törölni javasoljuk. (100. o.)

2.4 A IV.: Stratégiai fejezet

A fejezet általában

A fejezet tömör és jól strukturált jövőképet, fejlesztési irányokat fogalmaz meg.

Ebbe a stratégiai program-alkotó fejezetbe is belekeveredett számos, a helyzet-elemzéshez tartozó rész („Tendenciák ...” kezdetű alfejezetek). Holott a helyzetelemzés és stratégiai programalkotás egymástól világosan elkülönítendő, egymásra szervesen építő munkarészek, amelyek egymásnak egyértelműen megfeleltethetők kell, hogy legyenek. A kézikönyv szerint „Fontos, hogy a városrészi célok a városrészi szintű helyzetértékelésből, a tematikus célok pedig a városi szintű helyzetértékelésből tisztán levezethetők legyenek. Általános esetben a célok a helyzetértékelés során azonosított problémák (vagy „gyengeségek”) leküzdésére, főlészámolására vagy az azonosított lehetőségek kihasználására vonatkoznak, az „erősségekre”, mint erőforrásokra építve.” A kézikönyv elvárása szerint a helyzetértékelés „problémafája” összhangban áll a stratégia „célfájával”. A helyzetértékelő szakaszokat áthelyeztük a II. fejezetbe, a térszerkezeti tendenciákról szólót a VIII. fejezetbe, a településközi összefogásról szólót a VI. fejezetbe.

Az általános fejlesztési célok részletes lebontását a városrészenkénti célkitűzések tartalmazzák. Másfelől szükség van a fejlesztési célok ágazati, program-

szerű kibontására is – ez az új, Fenntarthatósági fejezetben (VIII.) kapott helyet. Ide került a térszerkezeti tendenciákról szóló rész is.

Részletes észrevételek

Tematikus célok:

1.2. A turizmusfejlesztés, aktív turizmus témakörben javasoljuk megemlíteni az öko-turizmust is. (9. o.)

1.3. Az üzleti szolgáltatások körében úgy véljük, nem elég új irodaházakat építeni a belvárosban, hanem a meglévők modernizálását is elő kell segíteni. (9. o.)

1.4. A külső elérhetőség témakörében az autóbusz-közlekedés sűrítése mellett fontos az Európa-szerte bevált ütemes menetrend elérése is. Ugyanitt az új busz-port említése fölösleges, hiszen erről szól a 2.4. témakör egyik prioritása. Ugyanitt a Medencés kikötőhöz vezető út kiépítése kétszer is szerepel (eltérő sürgősséggel), az egyiket javasoljuk kivenni. A Logisztikai központ infrastruktúrája időközben lényegében kiépült, az erre vonatkozó mondat fölösleges.

1.5. Ipar: a barnamezős területek előnye épp a meglévő infrastruktúra – betelepülésüket támogatni kell még a zöldmezős beruházásokkal szemben is.

2.1. Az árvízvédelem kapcsán a „katasztrófa helyzet” helyett a „veszélyforrás” megfelelőbb kifejezés egy publikus koncepcióban.

2.2. – 2.3. A lakótelepek energetikai felújítása mindkét pontban szerepel, az előbbiből töröltük.

2.4. A „belső elérhetőség javítása” célkitűzés félreérthető, mivel nem tesz különbséget az egyéni motorizáció illetve a fenntartható közlekedési módok fejlesztése között. (Pl. nehezen érthető, hogyan illeszkedik a „belső elérhetőség javításába” valamely forgalomkorlátozás, gyalogos utca.) Ezért szükség van a célkitűzés pontosítására, javasoljuk kiegészíteni a „közlekedésminőség” fogalmával. (A változást a teljes szövegben átvezettük.)

A kötötpályás közlekedés és az alföldi terepviszonyok között semmilyen okozati összefüggés nincs, az erre vonatkozó mondatot cserélni javasoljuk a fejlesztés céljára: a közösségi közlekedés versenyképességének javítására.

A parkolóházak építése nem feltétele a Belváros autómentesítésének – bár ennek során kezelni kell majd a gépjármű-elhelyezési problémákat.

A kerékpáros közlekedésnél két jelző beszúrásával jeleznénk, hogy nemcsak a kedvező terepviszonyok miatt támogatandó.

2.5. A természeti környezet védelmét kiegészíteni javasoljuk a város körüli véderdőről szóló ponttal.

A Tisza és Maros rehabilitációja kapcsán esetlegesnek tűnik a Maros-torok ki-szemelése, a turisztikai fejlesztést kiterjesztettük a városi folyószakaszra.

A tematikus céloknál szükségesnek éreztük egy áttekintő táblázat beiktatását (melyhez hasonló található a 4.7. fejezetben is).

Városrészek

A városrészek célmeghatározásánál a kézikönyv által meghatározott szempontok közül relevánsnak ítélt 8 kérdés vonul végig minden városrészen. Ezek közül a c)-d)-e) kérdések ill. az ezekre adott válaszok lényegében egybehangzóak, nem relevánsak, ezért azokat törölni javasoljuk.

Belváros: a kereskedelmi funkcióknak megítélésünk szerint helyük van a Belvárosban – éppen az autós bevásárlóközpontok építése fenyegeti kiürüléssel a Belváros kereskedelmét, holott az a városközpont egyik fontos, vitalizáló funkciója.

A közlekedésminőség javítása szempontjából téves a parkolási lehetőségekre koncentrálni, mert a gépjárműforgalom csökkentése, a közösségi és kerékpáros közlekedésre terelése, a felületek újraosztása a cél.

A bővítendő közösségi területek közé felvettük a Dugonics teret (vö.: 1. akcióterület).

A 3. projektből (Várkert, partfal) nem maradhat ki a rakpart átalakítása sem.

Alsóváros: A célok közé fölvenni javasoljuk az Alsónyomás sor kiépítését gyűjtőútként, amely lehetőséget teremtene a Sárkány utca – Földmíves utca forgalomcsillapítására – amint azt a Rendezési terv (Építési Szabályzat) illetve a Közlekedésfejlesztési koncepció tartalmazza.

Belterületen a kerékpáros közlekedés fejlesztésének csak kivételes esetben megfelelő eszköze a kerékpárút; a terminológiát javítottuk.

Móráváros: A Kálvária sugárúton tervezett szélesítés csak a Vásárhelyi Pál utcán kívüli szakaszra vonatkozik, ezt egyértelműen jelezni kell.

Rókus: A Csongrádi sgt. ma is 4 nyomú, itt a külső rövid szakasz és a Sándorfalvi út szélesítéséről van szó. Ez középtávon nem indokolt, de hosszú távon a terület-biztosítás szükséges.

A városrész kerékpáros hálózata teljes: forgalomcsillapított övezetekből és a főutak, gyűjtőutak mentén kerékpárutakból áll. Viszont a kerékpárutak kialakítása, minősége miatt kerékpározásra kevésbé alkalmasak. A célkitűzést ennek megfelelően módosítani javasoljuk.

Felsőváros: A közösségi közlekedés volumenbővítésre nem szorul, csak minőségfejlesztésre.

A kerékpáros terminológiát javítottuk.

A József Attila sgt. bevezető szakaszán, az Algyői úton a négynyomásítás csak hosszabb távon indokolt.

Újszeged: A közösségi közlekedést kertvárosban gazdaságosan és minőségileg fejleszteni csak az igényvezérelt közlekedés (DRT) bevezetésével lehet.

A lakóterület-fejlesztéseknél integrálni kell a Közlekedésfejlesztési koncepció azon célkitűzését, hogy közösségi közlekedéssel elérhető legyen.

A Fő fasori kerékpárút elkészült, aktualizáltuk.

Nem világos, miért került az anyagba a megfelelő állapotú, állami tulajdonú főút felújítása – törölni javasoljuk.

A lakóterület bővülésével (volt lőtér környezete) a 70-es busz meghosszabbítását javasoljuk.

Déli kertváros: A városnak számos szintbeli vasúti átkelőhelye van – ezek közül a Tompai kapunál lévő hosszú zárvatartása zavarja leginkább az elérhetőséget, ezért erre érdemes koncentrálni, a második prioritás a Szabadkai út. Kecskés és Klebelsberg-telep közvetlen összeköttetésének nincs rendezési tervben rögzített útvonala, ilyen kijelölni csak lakóutcákon lehet, holott gyűjtőúti rendeltetése lenne – bár az összekötés forgalmi igényekkel sem indokolható. Készül az elkerülő út IV. üteme, amely szintén közúti kapcsolatot teremt. Ezért a célt elhagyni javasoljuk.

Északi kertváros és Tápé: A kerékpáros terminológiát javítottuk. Kerékpárútra a Budai Nagy Antal utca mentén több okból sincs szükség:

- közlekedésbiztonságilag a kerékpársáv megfelelőbb (erre már készült is terv),
- a kerékpáros illetve gépjármű-forgalom nagysága ezt nem indokolja, a kerékpársáv bevezetése az út relatív szélesítését jelentené, ami a sebesség növekedéséhez vezetne, a biztonságot inkább rontaná;
- a legtöbb kerékpáros ma is a szabadabb párhuzamos mellékutcákat, töltést választja. A kritikus szakasz a Körtöltésen átvezető rész, ami már kiépült. Hiányzik viszont a hasonló átvezetés a kritikus Lugas utcában (Csillag tér – Göndör sor között), valamint az Algyői úton (Ladvánszky u. – villamos végállomás között).

A közösségi közlekedési ellátottság a laksűrűségnek megfelelő, sűrítése nem indokolt. Ugyanakkor – más külső városrészekhez hasonlóan – sok bosszúságot, idővesztést okoz a rossz átszállás, amin a csatlakozások biztosításával kellene segíteni.

Az Algyői út négy nyomúsítását hosszabb távra „ütemeztük”.

Tápé, Tisza-part rendezése a táblázatból kimaradt, pótoltuk – a rajzon is.

Az Északi Városkapu bevásárlóközpont építése a városnak nem érdeke, nincsenek körülötte kereskedelmi szempontból kevésbé ellátott területek, sőt, a hivatkozott koncepcionális szempontok: a szétterülés megakadályozása, intenzív városfejlesztés, külterületi autós bevásárlóközpontok forgalomvonzása stb. miatt meggátolandó.

Iparváros – Kiskundorozsma: A Bordányi út – Zsombói út összekötést forgalmi igények nem támasztják alá, megjelenítését indokolatlannak tartjuk.

Tisza-Maros hullámtér: A közlekedési szerepkör erősítése **ellentétes** a Rendezési tervben, a Közlekedésfejlesztési koncepcióban foglaltakkal, valamint jelen dokumentum idevágó tematikus célkitűzéseivel, törölni javasoljuk.

Horizontális összhang (záró szakaszok)

A koncepcionális összhangról szóló részbe beépítettük a Közlekedésfejlesztési koncepcióval való összhangot is, hiszen a felülvizsgálat során az azzal szembeni „disszonanciákat” feloldottuk.

Az Északi városkapu bevásárlóközpont törlésével a szabályozási tervmódosítás is fölöslegessé válik.

A városrészi fejlesztések más városrészekre gyakorolt hatásait néhány mondattal bővítettük, így megemlítettük a Dél-Újszegedre tervezett bevásárlóközpont pozitív hatását a balpart kereskedelmi ellátására, az autós bevásárlóforgalom csökkentésére. A rakparti út meghosszabbításáról szóló mondatot – a projekt elvetése miatt – töröltük.

A környezeti hatásokról szóló részben kompenzációt csak ott értelmes szerepeltetni, ahol van negatív hatás. A városrészeknél írt módosításokat itt is átvezettük (illetve a belső koherenciát helyreállítottuk). Kiegészítések:

- Honvéd téri parkolóház negatív hatása a forgalomvonzás, amelyet a környező utcák felszíni parkolóinak csökkentése, kerékpársávok kijelölése kompenzál.
- Móravárosi bevásárlóközpont negatív hatása a forgalomvonzás, amit a közösségi közlekedési kapcsolatok kialakításával törekszünk kompenzálni.
- Autóbuszpályaudvar: egyes helyközi irányokból romlik a kiszolgálás, továbbá forgalomvonzás, fontos a közösségi közlekedés fejlesztése.
- Vásárhelyi Pál u: ipari környezet, kerékpáros közlekedés biztosítása.
- Több városrész, lakóterületek kijelölése: a forgalomnövekedést a közösségi közlekedési kapcsolat kialakításával kell mérsékelni.
- Zöldmezős iparfejlesztés: negatívum a szétterülés, extenzív forgalomvonzás. A betelepülést csak a barna mezős területeket meghaladó, különleges igények, munkahely-teremtés esetén szabad támogatni.

Az agglomerációs együttműködésről szóló szakasz tartalmilag átfed az I. és VI. fejezetekkel. Az első fele ismétlés, törlendő, a második felét áthelyztük a VI. fejezetbe.

A Stratégia többször hivatkozik a Közlekedésfejlesztési koncepcióra, amely a városfejlesztés egyik fontos stratégiai dokumentuma. Az IVS egyik rendeltetése, hogy a különböző ágazati koncepciókat integrálja. Ezért célszerűnek tűnik a koncepció táblázatban összefoglalt célrendszerének beemelése.

2.5 Az V. fejezet: A 2007-2013 évek során fejleszteni kívánt akcióterületek kijelölése

A fejezet általában A fejezet szerkezete, tartalma a kézikönyv elvárásait követi, lényeges módosításra nincs szükség.

Részletes észrevételek A 2. akcióterület (Biopolisz Park) kibővült.

2.6 A VI. fejezet: A stratégia megvalósíthatósága

A fejezet tartalma a kézikönyv korábbi változatának megfelelő – azonban ennek egy része tematikusan nem ide illeszkedik. Az első alfejezet jelentős része leíró, helyzetelemző jellegű, tartalmilag átfed az I. fejezettel. Ezeket a részeket ezért áthelyztük az I. fejezetbe, illetve az ismétlődéseket törölni javasoljuk. Ide helyeztük viszont át a IV. fejezetről az agglomerációs fejlesztési terv készítéséről szóló részt.

Indikátorként valóban képezhető, ellenőrizhető, a célkitűzéssel tényleges összefüggésben lévő mutatókat célszerű meghatározni. A fejezetben szereplő számos indikátor közül néhány nem ilyen. Ezek módosítására javaslatot teszünk.

A kézikönyv új kiadásának megfelelő tagolásban, önálló fejezetbe emeltük ki a partnerségről szóló részt (VII. fejezet).

Részletes észrevételek

Egy stratégiai anyagban nem helyénvaló a politikai vezetés méltatása, ezt kivenni javasoljuk. (15. o.)

Monitoring: A Stratégia előírja az éves beszámolási kötelezettséget a végrehajtásáról (összhangban a kézikönyvvel). Javasoljuk a beszámolót fölvenni a Közgylés éves munkatervébe.

Az **indikátorok** rendszerében a következő módosításokat javasoljuk:

Átfogó cél: Az elégedettségre, a város megtartó képességére, vonzerejére, életminőségére közvetlenül utal a lakónépesség változása, ami egyszerűen mérhető, javasoljuk fölvenni. Képzésekor korrigálni kell a város előző évi lakónépességét az országos fogyás vagy növekedés arányszámával, és ehhez képest kell számítani a tényleges változást.

1.1. A tudásintenzív iparhoz nem köthető a felsőfokú végzettségű munkavállalók aránya, törölni javasoljuk.

1.2. A turizmus számos objektív indikátora mellől törölni javasoljuk a „turisztikai célú létesítmények területét”, mert nem objektív, nincs szoros összefüggésben, nehezen mérhető.

1.4. Külső elérhetőség: a közutak felújítása nem szerepel a célkitűzések között, helyette a helyközi autóbusz-kapcsolatok javítása volt a cél. Az autópályák km-hossza Szeged szempontjából nem értelmezhető, helyette a gyorsforgalmi úton kiinduló útirányok számát javasoljuk (jelenleg 2 irány, nemsokára 3 irány stb.). A „felújított” vasúti pálya nem objektív kategória, és nem utal a szolgáltatás minőségére (volt példa megyénkben 30 km/h-s pálya felújítására 40 km/h-ra). Ezért a vasúti kapcsolatok számát, és azok jellemző pályasebességét javasoljuk összevetni. A repülőforgalom adatait is javasoljuk szerepeltetni.

1.5. Az ipari parkok betelepítésénél nemcsak a vállalkozások számát, hanem a park kihasználtságát is érdemes követni.

2.2. A műemlékek számának 500 db-os növekedése túlzottnak tűnik. A panelfelújítás a 2.3-hoz került (ott is szerepelt).

2.4. A célok között nem szerepel a városi úthálózat felújítása, sem a lakótelepek parkolóellátása, ezért ezeket az indikátorokat törölni javasoljuk. Szerepel viszont a gépjárműforgalom korlátozása, gyalogoszónák bővítése, ezért erre vonatkozó indikátort javasoltunk. A kerékpározás mérőszáma nem a kerékpárutak, hanem a kerékpárosok mennyisége.

2.5. A célrendszerbe fölvevett véderdők követését is javasoljuk.

Horizontális célok: A fajlagos energiafelhasználás kétszer ne szerepeljen. A hulladék-mennyiség csökkentése a cél a szelektív gyűjtés növekvő aránya révén. Felvenni javasoljuk a levegőtisztaságot a környezettudatos településfejlesztés indikátorául. (Számos, egyéb célhoz kapcsolódó indikátor is mutat a fenntarthatóság irányába – hiszen ezért horizontális a célkitűzés.)

A Fejlesztési társaság szerepkörébe bekerültek olyan, stratégiai koordinatív feladatok, amelyek a Fejlesztési iroda szerepkörébe tartoznak. A Fejlesztési társaság nem stratégiai, hanem operatív koordinációt végez. A megfelelő szövegrészek javítandók (49-50. o.).

Fontosnak tartjuk, hogy legyen megkövetelhető az Integrált Városfejlesztési Stratégia, illetve az általa összefogott ágazati stratégiák és az egyes, aktuális fejlesztési tevékenységek összhangja. Ezért javasoljuk felhívni a figyelmet a

városfejlesztés rendszeréről szóló részben, hogy **az összhangért a rendszer valamennyi szereplője szakmai és politikai felelősséggel tartozik.**

3 Az új fejezetek

3.1 A VII. fejezet: Partnerség

A fejezet általában

A fejezet első része az IVS korábbi változatában 6.5. részként szerepelt. Ezt egészítettük ki a jelen felülvizsgálat során folytatott partnerségi egyeztetés leírásával, illetve a folyamatos távlatú együttműködéssel.

A beérkezett számos javaslatot, véleményt részletesen feldolgoztuk táblázatos formában. A feldolgozás mélységére vonatkozóan több pozitív visszajelzést is kaptunk.

3.2 A VIII. fejezet: A fenntartható fejlődés programja

A fejezet általában

A Kézikönyv átdolgozott kiadása előírja az IVS kiegészítését egy fenntarthatósági szempontú fejezettel – bár a fenntarthatóság elve az egész anyagon végig kell, hogy húzódjon. A fejezet a kézikönyvben meghatározott tartalommal készült, jórészt a többi fejezetből átemelt, inkább ideillő szakaszok összedolgozásával.