

**HÓDMEZŐVÁSÁRHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS ÉS TÉRSÉGÉBEN
117 KM HOSSZÚSÁGBAN MEGÉPÍTÉSRE KERÜLŐ
KÜLTERÜLETI KERÉKPÁRÚT
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA**



ELJR. 37. § szerinti
előzetes tájékoztatási anyag

SZEGED, 2022. ÁPRILIS HÓ

Bevezetés, a rendezés alá vont terület bemutatása:

Hódmezővásárhely Csongrád-Csanád megye második legnagyobb népességű városa, egyben Magyarország második legnagyobb közigazgatási területű települése. Évszázadok óta a dél-alföldi régió egyik jelentős oktatási, gazdasági, kulturális és művészeti centruma. Földrajzilag nézve az Alföld délkeleti részén, a Tiszántúlon, a Maros–Körös közén fekszik.

A város a 14. század folyamán a Hód, Vásárhely, Ábrány és Tarján községek összeolvadásából jött létre, melyek nevét az egyes városrészek még ma is őrzik. Közigazgatási területének több mint 95 százalékát külterületek és zártkertek teszik ki. A település jellegzetes nagyhatarú alföldi város, mely a mezőgazdasági munkák elvégzéséhez illeszkedő városszerkezetet őriz. Népessége megközelítőleg 43.000 fő.

Hódmezővásárhelyen a megújult városközpont, számos építészeti emlék, múzeumok, pihenőparkok és a strand mellett több mint 60 kilométer hosszú kerékpárút várja a kikapcsolódni vágyókat, illetve szolgálja a helyi lakosokat. Sajnálatos módon a kiépített belterületi bicikliutak és a látványosságok, célállomások között külterületen a kerékpárosoknak jellemzően a közúti forgalommal együtt az autópályán kell haladni, illetve azt keresztezni, mely komoly veszélyforrást jelent, így a városvezetésnek régóta terve a külterületi kerékpárút hálózat fejlesztése, kiépítése.

A fentieknek megfelelően a fejlesztési lehetőségek feltérképezésre, illetve kidolgozásra kerültek a közelmúltban, melyek alapján megállapítható, hogy mely helyeken, szakaszokon milyen beavatkozás, esetleges kisajátítás szükséges, valamint ez hol teszi szükségessé a szabályozási terv módosítását.

Előzmények:

A témában készült „Hódmezővásárhely térségének turisztikai tanulmánya” című értekezésben (továbbiakban: Tanulmány) nem csak Hódmezővásárhely, hanem további hat környező település is elemzésre került, földrajzi közelségük, illetve turisztikai szempontból tematikus kapcsolódásuk révén. A települések egyik legfőbb összekapcsolója a már részben kiépült kerékpáros úthálózat, mely a térség aktív turizmusának alapvető pillére.

A megye az elmúlt évtizedben egyre növekvő utazási aktivitással rendelkezik, melyben markáns visszaesés egyedül a 2011-es évben volt tapasztalható. Ennek háttérében az állhat, hogy a 2008-as gazdasági válság úgynevezett „W-alakú” lefutású volt Magyarországon, mely kettős válságmélypontot jelent, tehát a válság begyűrűzése bizonyos ágazatokban csak egy második hullámban történt meg.

Napjainkban a belföldi utazási trendek azt mutatják, hogy a megyében élők előnyben részesítik a rövid, 1-3 éjszakai utakat. Ez a térség ökoturisztikai- és kerékpáros fejlesztése szempontjából kiaknázzható lehetőség, hiszen egyik legfőbb célcsoportja lehet a beruházásnak a helyi utazóközönség, akik rövidtávra, akár csak egy éjszakára a térségbe látogatnak aktív kikapcsolódás céljából. A beruházás előnye továbbá, hogy a fejlesztési térség a megyén belül könnyen elérhető, közlekedés szempontjából jól bekapcsolt, így a megyei és a régiós rövidtávú turizmusnak, az ad hoc jellegű rövid utaknak és családi kirándulásoknak is kiváló színhelye lehet, hiszen az utazásra fordított idő és forrás mértéke csekély.

A kerékpározás szempontjából azonban a fejlesztési térség elérhetősége kevésbé kedvező, hiszen a külterületi szakaszokon a mellékutak állapota felújításra szorul, a burkolatok széle töredezett, a felület kátyús. A burkolatok rossz állapota kerékpározás szempontjából problémát jelent, mert a forgalmi adatok alapján sok mellékút alkalmas lenne kerékpáros közlekedésre kerékpársáv, vagy önálló kerékpárút létesítése nélkül. Hódmezővásárhelyen és a vizsgálatba bevont településeken jelenleg összesen több mint 110 km hosszúságban van kiépített kerékpárút.

Mivel a járás, illetve a vizsgálatba bevont települések legnagyobb része munkaerőpiaci szempontból erősen kötődik Hódmezővásárhelyhez, így a kiépített kerékpárút-hálózat kettős szerepet lát el. Egyrészt az ingaforgalom lebonyolítását szolgálja, másrészt a térség turisztikai szuprastruktúrájának meghatározó részét alkotja. A kerékpárutak esetlegesen egy harmadlagos funkciót is felvehetnek, mely időszakosan a hatósági vagy mezőgazdasági járművek közlekedését is szolgálhatja.

Bár a térség tájéskészítési értékek szempontjából kevésbé dinamikus, mint egy hegységi vagy dombvidéki terület, azonban a térségben számos természeti és kulturális érték található, melyek aktív kikapcsolódást nyújtó turisztikai szolgáltatásokkal és termékekkel a jelenleginél sokkal jobban kihasználhatók.

Székkutas esetében a természetes gyepok és természetközeli rétek turisztikai hasznosítása rejt lehetőségeket magában. A Mártély tájvédelmi körzet erdői már jelenleg is kedvelt látogatóhelyek, de a derekegyházi vagy algyői erdők is hasonló „erdőtúrák” színhelyei lehetnek, melyek megközelítéséhez szintén szükséges a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.

A fejlesztési térségben csak elvétve találunk szőlőterületet, holott korábban a Csongrád-Csanád megyei borok hagyományosnak számítottak. A különböző szőlővesszék, illetve a nagyüzemi szőlőtermesztés miatt a hagyományos családi termelés szinte teljesen eltűnt. Azon területeken azonban, ahol található egy-egy szőlőültetvény, érdemes lehet tematikus túraútvonalat kialakítani.

A térség legjelentősebb túraútvonala, a kelet-nyugati irányú Alföldi Kéktúra a fejlesztési terület északi részén halad át, illetve a Tisza mentén halad el észak-dél irányban a Piros túra, ami a korábbi ártér ökológiai rendszerét mutatja be. Mindezekre rácsatlakoztatható számos helyi túraútvonal, bekapcsolva ezzel a szuprastruktúra meglévő elemeit, illetve felfűzve a területre jellemző érdekességeket, látványosságokat. A Kardoskút és Hódmezővásárhely közigazgatási határában fekvő terület a valamikori Vásárhelyi-puszták természetközeli állapotban fennmaradt központi részét, közte a Dél-Alföld legjelentősebb szikes tavát, a már 1966-ban védetté nyilvánított kardoskúti Fehér-tavat foglalja magába.

A táj jellemzője még a tanyarendszere, mely a települések külterületén lévő mezőgazdasági termelés, a növénytermesztés, az állattartás- és helyszíne, illetve a tájházak. A térségben számos templom, illetve kőkereszt található, mely lehetőséget teremt a vallási indíttatású zárandoklathoz hasonló túrák megszervezésére.

A térségben már jelenleg is működik lovasturizmus, mely az elmúlt időszakban egyre népszerűbb kikapcsolódási forma, a térségben erdei utakon fogatozási, fogathajtási és lovaglási lehetőségek is elérhető.

Hódmezővásárhely és környéke tehát nem tekinthető országos jelentőségű idegenforgalmi központnak, mégis számos turistacsalogató látványosságot és kulturális emléket felvonultat. A város adottságainak megfelelően elsősorban a kultúra/kulturális turizmus, egészség-, illetve az ökoturizmus területén lehetnek a legnagyobb kiaknázható potenciálok.

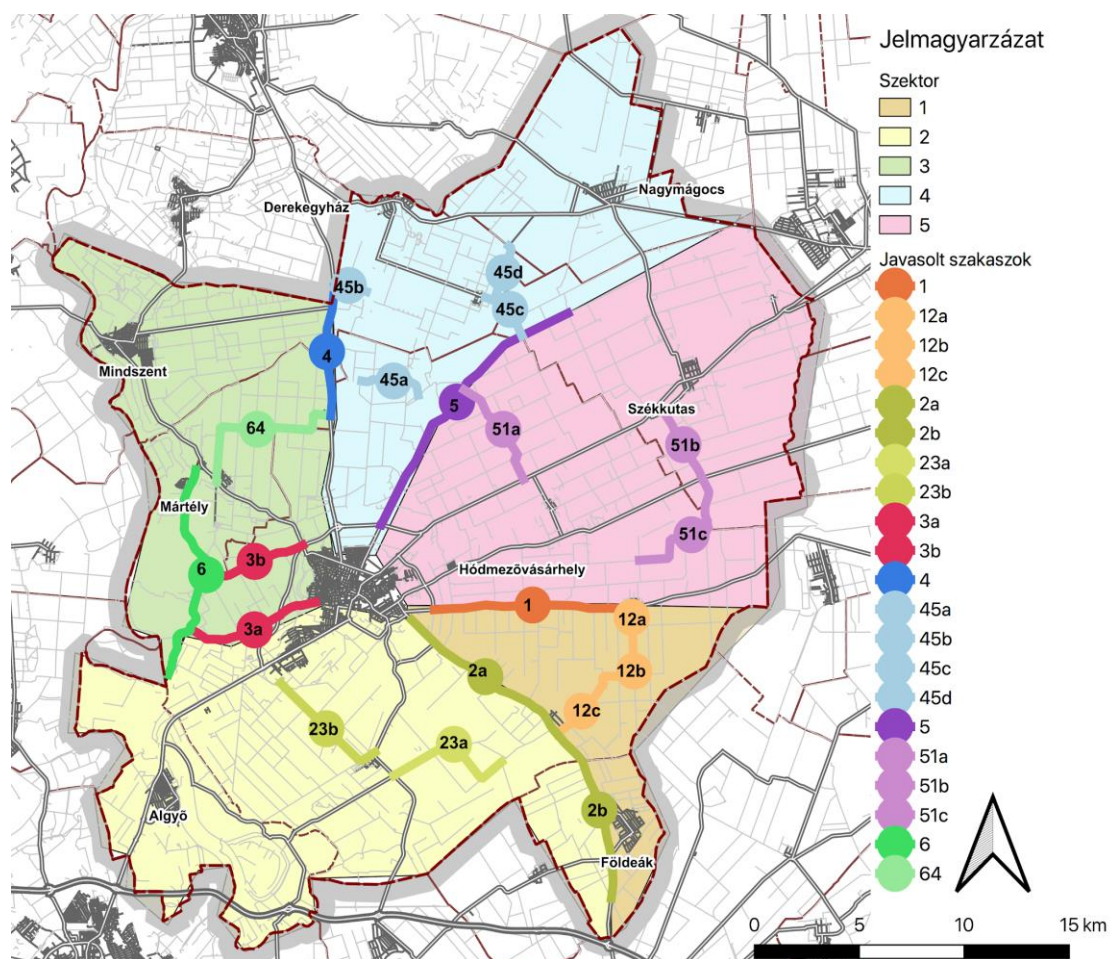
Érintett helyszínek megjelölése, lehatárolása:

A meglévő belterületi nyomvonalakhoz kapcsolódóan tehát a város külterületén tervezett nagyszabású kerékpárút fejlesztéssel, módosítással az alábbi részterületek érintettek, melyek kidolgozásra kerültek:

1. rész: Hódmezővásárhely – Erzsébet közötti út (szakasz száma: 1)
2. rész: Kishomok – Batida közötti összekötő út (szakasz száma: 23b)
3. rész: 4521 j. út-Tiszai út között vegyes forgalmú út (szakasz száma: 3b)
4. rész: 45. sz. főút Hódmezővásárhely – Derekegyház nyomvonal (szakasz száma: 4)
5. rész: 47. sz. főút Hódmezővásárhely – Székkutas nyomvonal (szakasz száma: 5)

A tervezett fejlesztések több módon tervezettek, helyenként a meglévő gerinc útvonalak mentén új kerékpárutak létesítésével, helyenként a már meglévő külterületi utak burkolatának felújításával, illetve a kerékpáros és a külterületi gazdasági forgalom számára egyaránt hasznos új vegyes felhasználású utak építésével az alábbi ábrán kijelölt nyomvonalakon.

A tervezett hosszú távú infrastruktúra hálózat fejlesztés:



1-es rész: - Hódmezővásárhely – Erzsébet közötti út (szakasz száma: 1):

A 4421-es út mentén önálló kerékpárút kialakítása tervezett, mely Erzsébet bekapcsolását tenné lehetővé. A településrész helyzetbe hozásával biztosítható a turisztikai látnivalók bekötése is, mind Erzsébet, mind pedig a tőle északra elhelyezkedő Csomorkány turisztikai szempontból értékes látnivalókat rejt. A szektor fejlesztésében jelentős szerepe van a későbbi szakaszban tervezett észak-déli irányú csatlakozó (12a, 12b és 12c) utak kialakításának, melyek Szikáncs településrész felé közvetlen, Földeák felé pedig közvetve teremtik meg a kapcsolatot. Gorzsa irányába a 4415-ös útszakasz felé pedig szintén visszakanyarodhatunk Hódmezővásárhely felé, zárhatjuk a körtúrát.

A kiváló termőhelyi adottságú szántóknak köszönhetően a mezőgazdasági tevékenység a térségben elsődleges, tehát a mezőgazdasági közlekedés szempontjából is hasznos lehet az említett oldal irányú összekötő utak kialakítása. Ez jelentősen növelhetné a térség kerékpáros forgalmát, illetve csökkenthetné a 4421-es út mezőgazdasági járműterhelését, ezért is szükséges a kerékpárút fejlesztés vegyes használatú útfejlesztésként történő kezelése.

2. rész - Kishomok – Batida közötti összekötő út (szakasz száma: 23b):

A megjelölt útszakasz Batida településrészt kötné össze a 47-es főúttal.

Ennek későbbi folytatása lehet a 4414 sz. útszakaszra való rácsatlakozással a 23a szakasz, mely egyrészt a 44122 sz. út, illetve a 4454 sz. út összekötését, meghosszabbítását is jelentené.

A szektorban természeti és kulturális látványosságok is fellelhetők. A területen számos kunhalom és gémeskút van, amelyek felfűzhetők tematikus túrára.

Batida a lovas turizmus szempontjából kiemelt jelentőséggel bír, így érdemes bekapcsolni a kerékpáros közlekedésbe. A laterális vonalak (23a és 23b) ráhordó jellegűek, míg a 2a és 2b szakaszok a sugárirányú összeköttetést biztosítják Földeák (esetlegesen Makó) és Hódmezővásárhely közt.

3. rész - 4521 j. út-Tiszai út között vegyes forgalmú út (szakasz száma: 3b):

Az érintett nyomvonal Kincses-teleptől (Kincses temetőtől) a Körtvélyesi holtáig halad.

A nyugati szektor kiemelt jelentőséggel bír. Egyrészt a térségben egyedülálló erdei-vízi ökoszisztémáját rejt, a Tisza folyót és jelenlegi illetve egykori árterét, holtágait de számos kulturális értéke is van. A szektorban sugárirányú, Hódmezővásárhelyről kiinduló fejlesztési vonalak a 6-os jelű laterális vonalba kapcsolódnak be. Hódmezővásárhely Mártély irányába már rendelkezik kapcsolattal (4521 sz út), ráadásul kerékpárúttal is rendelkezik.

4. rész – 45. sz. főút Hódmezővásárhely – Derekegyház nyomvonal (szakasz száma: 4):

Az északi szektor a 45. számú főút és a Hódmezővásárhely felől Tompahát felé vezető Rárósi út közötti részt öleli fel. A szektor jellegzetes fejlesztési sugara a 4-es jelű, mely a 45. számú főutat jelenti. A Derekegyház bekötését szolgáló 4-es nyomvonal fejlesztése igen előnyös lenne, hiszen ingaforgalom kiszolgálására is alkalmas lenne.

A kapcsolódó oldalági vonalak mezőgazdasági valamint sajátos erdei és vízi ökoszisztémákat kapcsolnak be, amelyek tekintetében a horgász- és vadászturizmus is kiemelkedő fontosságú.

5. rész: 47. sz. főút Hódmezővásárhely – Székkutas nyomvonal (szakasz száma: 5):

Az északkeleti szektor a 47. sz. főút (5-ös jelű fejlesztési nyomvonal) és a 4421. sz út (1-es nyomvonal) között helyezkedik el. Három laterális fejlesztési vonalat tartalmaz. Az első, az 51a, ami Kútvölgy felől köti össze a 47-es utat a Rárósi úttal, majd tovább haladva a 45a nyomvonalra csatlakozva Barattyos irányába jelent összeköttetést. az 51b és 51c útvonalak a kardoskúti Fehér-tó turisztikai vonzaskörzetében haladnak, előbbi a 4419 sz. úton haladva köti össze a 47-es utat és a 4418-as utat, utóbbi pedig a 4418-as utat Csomorkány felé haladva köti össze Erzsébet településrészsel. A kardoskúti térség a Körös-Maros Nemzeti Park fokozottan védett természetvédelmi területe igen gazdag madárvilággal, míg Erzsébet és Csomorkány, valamint Székkutas helyi kulturális örökség őrzője.

Az 5-ös Rárósi nyomvonal jelenleg is a mezőgazdasági termelésben gyakran használt útszakasz, meghatározó közlekedésföldrajzi térszerkezeti elem.

Jelenlegi szabályozás:

A tervezett új, külterületi kerékpárút nyomvonalak a meglévő autóutak mentén, azokkal párhuzamosan, azok szabályozási szélességén belül tervezettek, amelyek már korábban kijelölésre és kisajátításra kerültek, tehát közlekedési célú közterületek, erre a funkcióra korábban leválasztásra kerültek.

Néhány helyen azonban a nyomvonal kismértékű szélesítésére, igazítására van szükség, kisajátításra, telekhatár rendezésre, melyek feltüntetésre kell kerüljenek a szabályozási terven is.

A fentieknek megfelelően a településrendezési eszközök felülvizsgálata, esetleges módosítása válik szükségessé.

Várható hatások:

Összességében elmondható, hogy a tervezett beruházások elérhetőség növekedést főleg Derekegyház és Nagymágocs tekintetében, valamint a térség keleti részében eredményeznének. Ezen térségeket jobban összekötné a potenciális vízi turizmussal rendelkező településekkel (Algyő, Mártély, Mindszent), így erősítve a térségi komplex kerékpáros programkínálat lehetőségét. Mindemelllett Hódmezővásárhely forgalmi terheltségét sok esetben csökkentené a megvalósuló útburkolat-javítás és vegyes forgalmú mezőgazdasági út létesítése, mivel nem kellene egymáshoz közeli települések elérését a járásközponton keresztül megoldani, így enyhülne a Hódmezővásárhelyen átmenő forgalom. Így a fejlesztési program az elérési idők rövidülésével hozzájárul a légszennyezettség csökkentéséhez is.

A termelési láncokat illetően könnyebbé válik a mezőgazdasági termények szállítása, a földek megművelése. A gyorsabb közlekedési időnek, rövidebb útvonalaknak köszönhetően a termelés is költséghatékonyabb lesz a hódmezővásárhelyi „mezőgazdasági gyűrű” mentén. Ez egyúttal azt is eredményezi, hogy javul a tanyavilágban élők szolgáltatásokhoz való hozzájutása, biztonsága és így életminősége is.

Az árvízvédelmi töltésen létesítendő 11 kilométeres kerékpározásra is használható üzemi út a térség nyugati részének észak-dél irányú összekapcsoltságát segítené elő.

Az idegenforgalmi adó az 1990-es évek óta a települések számára biztosított helyi adók között megtalálható bevételi forrás. A fejlesztési terület jelenleg országos viszonylatban kevésbé ismert és kevésbé látogatott turisztikai desztináció, amelynek oka, hogy jelenleg a turisztikai infrastruktúra szervezettsége alacsony fokú, illetve a térségben nagyobb ismertséggel rendelkező célterületek találhatóak.

A fejlesztés hozzájárul a helyi életminőség javításához, illetve a megnövekedett biztonságérzet következtében még tovább növelheti a kerékpáros közlekedés helyi népszerűségét. A kerékpáros, gyalogos és autós közlekedés kerékpársávok, külön kerékpárutak révén megvalósuló elkülönítése csökkenti a három közlekedési mód közötti konfliktusokat is.

A fejlesztésekhez kapcsolódó építési munkálatok sok esetben nem, vagy csak kis mértékben érintik a lakóterületeket, így az ezekhez kapcsolódó konfliktusok száma és súlyossága sem jelent tartós problémát – ugyanakkor az átmenti nehézségekről (pl. por- és zajterhelés, közlekedési fennakadások) és a fejlesztések céljáról megfelelően kell tájékoztatni a helyi lakosságot.

A kerékpárparkolási lehetőségek megteremtése, javítása nem csak a biciklizők számára hasznos; csökkentheti a kerékpárok elhelyezésével kapcsolatos konfliktusokat, valamint hozzájárul a rendezettebb településképhez is – ez pedig a települések imázsát is javítja.

Ezen várható eredmények, együttesen az elérhetőség javulásával a kerékpáros közlekedést egyre vonzóbb alternatívává teszik mind a munkába és iskolába járás, mind pedig a szabadidő aktív eltöltése során. Ebből a szempontból kiemelkedően nagy szerepe van a megfelelő helyeken kialakított kerékpártárolóknak, parkolási lehetőségeknek; ezek ugyanis kulcsfontosságúak a különböző közlekedési eszközök közötti váltáshoz, így például a „parkolj és kerékpározz” kezdeményezések sikeréhez. A tárolók kialakítása a kerékpárlopások visszaszorulásához is hozzájárul.

A kerékpáros közlekedés terjedése, ezáltal az aktívabb életmód erősödése hozzájárul a lakosság egészségi állapotának javulásához, ezáltal az egészségügyi kiadások csökkentéséhez. A kutatások szerint a kerékpározás segíti az elhízás elleni küzdelmet, hozzájárul a szív- és érrendszeri megbetegedések, a cukorbetegség vagy a rákos megbetegedések gyakoriságának csökkentésében is.

A koncepcióban megfogalmazott javaslatok hozzájárulhatnak a társadalmi kohézió és a helyi identitás erősödéséhez is. A javasolt útvonal a térség múltjának és természeti értékeinek olyan elemeit köti össze, amelyek részei a helyi örökségnek, ezért megismerésük kulcsfontosságú. Az ezekhez az örökségelemekhez kapcsolódó, javasolt rendezvények lehetőséget teremtenek a közösségépítésre és erősítésre is, a kapcsolatteremtés, a közös cselekvés révén. A különböző háttérű emberek találkozásai, interakciói nélkülözhetetlen alapját képezik a társadalmi kohézió erősödésének.

A megfogalmazott célrendszer megvalósulása szempontjából kiemelkedő szerepe van a lakosság, a gazdasági szereplők és az önkormányzati szféra szemléletének, hozzáállásának. A javasolt fejlesztések e tekintetben is előrelépést ígérnek. Az együttesen megvalósítandó fejlesztések során kialakuló partnerség a helyi önkormányzatok, a civil és szakmai szervezetek, vállalkozások között számos későbbi fejlesztés alapját jelenthetik. Ezekon túl a létrejövő együttműködések hatékony monitoring és értékelési tevékenységet tesznek lehetővé a gyors információáramlás révén. Mindez a fejlesztési hatások elemzésének és az esetleges későbbi beavatkozásoknak egyaránt alapja lehet.

Összefoglalás:

Hódmezővásárhely mezőváros jellege, alföldi, sík domborzata és kontinentális éghajlata a magas napsütéses órák számával kiválóan alkalmas a kerékpáros közlekedésre. A tömegközlekedési hálózat nem túl sűrű, így a gépjárművel nem rendelkezők számára ideális alternatíva, sokan választják ezt a közlekedési módot a településen élők és az ide látogató turisták közül egyaránt.

Ennek megfelelően a város egyik elsődleges célja hosszú évek óta a biztonságos kerékpáros közlekedés lehetőségének megteremtése, a megfelelő kerékpárutak kialakítása, folyamatos fejlesztése, korszerűsítése. A város területén egyaránt található jelenleg is kerékpársávok, önálló kerékpárutak, illetve elválasztás nélküli, valamint elválasztott gyalog- és kerékpárutak.

Belterületen tehát a hálózat jellemzően kiépült, azonban ennek további fejlesztése, folytatása vált indokolttá külterületen is, melynek kiépítéséhez kisajátításokra lehet szükség. A megvalósítás előrehaladott állapotban van, az úttervek elkészültek a burkolt felületekkel, vízelvezető árkokkal, becsatlakozásokkal, így elkövetkezett a szükséges helyeken szabályozási terven való feltüntetés, melyhez a településrendezési eszközök felülvizsgálata, módosítása vált szükségessé.

Összességében megállapítható, hogy a javasolt fejlesztések számos, egymással is összefüggő pozitív társadalmi hatással járnak, amelyek javítják a helyiek életminőségét, erősítik a társadalmi kohéziót és a környezeti gondolkodást.

Szeged, 2022. 04. 12.

Novák Péter sk.

település tervező

okl. építészmérnök TT 06-0088