

Hódmezővásárhely kerékpárforgalmi hálózati terve

2024

Készítette:
EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft.

Dr. Mérei András	Projektmenedzser, terület- és településfejlesztő geográfus
Vida Zoltán Ákos	Közlekedéstervező Tkö 05-1619
Felker Domonkos	Környezetmérnök

Megbízó:

Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város
Önkormányzata

Cím: 6800 Hódmezővásárhely, Kossuth tér 1.

Tel.: +36 (62) 530-100

Fax: +36 (62) 530-192

E-mail: info@hodmezovasarhely.hu

Honlap: <https://hodmezovasarhely.hu>



A tanulmány a TOP_PLUSZ-1.3.1-21-CS1-2022-00004 azonosítójú projekt keretében valósult meg.

Dátum: 2024. február

www.exante.hu



TARTALOM

ÁBRAJEGYZÉK	5
TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE	7
VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	8
BEVEZETÉS.....	11
1 HELYZETÉRTÉKELÉS	12
1.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	12
1.1.1 Országos fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030).....	12
1.1.2 Országos Területrendezési Terv (OTrT)	13
1.1.3 Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv	14
1.1.4 Csongrád-Csanád Vármegye Területfejlesztési Koncepciója és Programja	14
1.1.5 Csongrád Vármegye Területrendezési Terve	15
1.1.6 Csongrád-Csanád megyei kerékpáros stratégia – Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv	16
1.1.7 Hódmezővásárhely Integrált Településfejlesztési Stratégiája	16
1.1.8 Hódmezővásárhely Településszerkezeti Terve	16
1.2 A vizsgált terület bemutatása	17
1.2.1 A terület lehatárolása	17
1.2.2 Forgalomvonzó létesítmények	18
1.2.3 A kerékpáros közlekedés szerepe	22
1.3 A kerékpáros közlekedés helyzete	27
1.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága	27
1.3.2 Szervezeti-működési háttér	37
1.3.3 Értékelés és problématerkép.....	38
1.3.4 A fejlesztési terület kijelölése	42
1.3.5 A fejlesztési terület forgalmi adatai	42
1.4 Meglévő kerékpáros létesítmények	51
1.4.1 A meglévő hálózati elemek.....	51
1.4.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése	54
2 A FEJLESZTETT LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE	57
2.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	57
2.2 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	58
2.2.1 A kerékpárforgalmi létesítmények.....	58
3 MEGVALÓSÍTÁS: A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA	72
3.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	72
3.2 Közbringa	74
3.3 Szervezeti-működési háttér	74

3.4	Kerékpáros adatgyűjtés	75
3.5	Kísérő intézkedések	75
4	MEGVALÓSÍTÁS	77
4.1	A hálózatfejlesztés ütemezése	77
4.2	Az egyes beruházási elemek műszaki tartalmának ismertetése	78
4.2.1	Első ütem: rövidtávon megvalósítandó beruházások	78
4.2.2	Második ütem: középtávon megvalósítandó beruházások	79
4.2.3	Harmadik ütem: hosszabbtávon megvalósítandó beruházások	79
4.3	Költségbecslés	81
5	MELLÉKLETEK	83

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Magyarország városhálózata (külső és belső városi gyűrű)	12
2. ábra: Hódmezővásárhely térsége az országos szerkezeti tervben	14
3. ábra: EuroVelo útvonalak a vármegye területén	15
4. ábra: Országos és térségi kerékpárútvonalak a régióban.....	16
5. ábra: A városközpont Hódmezővásárhely szerkezeti tervében.....	17
6. ábra: Hódmezővásárhely meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata	18
7. ábra: A rendszeresen kerékpározók aránya az Európai Unió tagországaiban (2014).....	23
8. ábra: A magyar lakosság kerékpározási szokásai	24
9. ábra: ezer főre jutó személygépkocsi-állomány összehasonlítása 2017-2022	25
10. ábra: Hódmezővásárhely közúthálózatának forgalomnagysági adatai.....	30
11. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen	31
12. ábra: Hódmezővásárhely kerékpáros baleseti térképe (2012-2017.10).	32
13. ábra: Hódmezővásárhely balesetsűrűsödési pontjai (2012-2017.10)	32
14. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 (1 pont = 1 baleset).....	33
15. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 évszakos megoszlásban (felső sor: tavasz, nyár; alsó sor: ősz, tél)	34
16. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 napszakos megoszlásban (felső sor: reggel, délelőtt; alsó sor: délután, este)	35
17. ábra: Sebességkorlátozású útszakaszok és zónák	36
18. ábra: Hódmezővásárhely kerékpáros közlekedés szempontjából problémás területei	38
19. ábra: A beavatkozási terület lehatárolása.....	42
20. ábra: A Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálási adatai Hódmezővásárhely útszakaszain (2022) kerékpáros forgalom.....	43
21. ábra: Csomóponti és keresztmetszeti számlálások helyszínei.....	44
22. ábra: Éves átlagos napi forgalmak (ÉÁNF) a forgalomszámlálások alapján	45
23. ábra: Célforgalmi számlálási helyszínek	46
24. ábra: A rendszámos számlálás eredménye	47
25. ábra: Személygépkocsi forgalom megoszlása az egyes utakról.....	47
26. ábra: Tehergépkocsi forgalom megoszlása az egyes utakról	48
27. ábra: Forgalomszámlálási helyszínek, 2023. 11. 28 -30.	49
28. ábra: Nehézgépjármű forgalom és kerékpárforgalom a teljes forgalom arányában, 2023. 11. 28 -30....	50
29. ábra: A megújult arculatú kerékpáros útbaigazító táblarendszer elemei.....	61
30. ábra: Közterületi kerékpárparkolási zónák Hódmezővásárhelyen.	64
31. ábra: Új kerékpártárolásra kialakítható helyszínek a Kossuth téren	65

32. ábra: Különböző kialakítású kerékpártárolók a Belvárosban, amelyeket javasolt egységes típusúra cserélni	66
33. ábra: Közterületi kerékpártárolók a hódmezővásárhelyi intézmények előtt.....	69
34. ábra: U és P alakú, a váz rögzítésére is alkalmas kerékpártámaszok.....	70

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1.	táblázat: Forgalmvonzó létesítmények besorolása	19
2.	táblázat: Főbb forgalmvonzó és potenciálisan forgalmvonzó létesítmények Hódmezővásárhelyen	22
3.	táblázat: A Hódmezővásárhelyről ingázók összetétele.....	26
4.	táblázat: A hálózati terv által érintett közúti szakaszok forgalmi adatai (2022).	29
5.	táblázat: Kerékpározással összefüggő balesetek Hódmezővásárhelyen	31
6.	táblázat: Forgalomszámlálási adatok Hódmezővásárhelyen (2023. 11. 28 – 30.)	50
7.	táblázat: A tervezett beavatkozások ütemezése	78

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Városi kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítésének célja a megyei kerékpárosbarát infrastruktúra és kerékpáros turizmus fejlesztésének támogatása, mely tervezési feladat közlekedési célú, szabadidős és turisztikai kerékpározással egyaránt foglalkozik.

Jelen kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje Hódmezővásárhely és környezete kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

A kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés célja, hogy a város kerékpáros infrastruktúráját továbbfejlessze, a hálózatban rejlő hiányosságokat mérsékelje, és ezáltal biztonságos, kényelmes és közvetlen eljutást lehetővé tevő kerékpáros közlekedési hálózatot hozzon létre. Ennek megalapozása érdekében kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) készült.

Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz Fenntartható városfejlesztés Hódmezővásárhelyen” elnevezésű, TOP_PLUSZ-1.3.1-21-CS1-2022-00004 kódszámú projektből finanszírozza 100 %-os támogatási intenzitással jelen kerékpárforgalmi hálózati tervet.

A terv megvalósítása során az alábbi célokat kívánja a város elérni:

- Vasút- és tram-train állomások, valamint a buszpályaudvar könnyebb kerékpáros elérhetősége
- Meglévő kerékpáros infrastruktúra csatlakoztatása a szomszédos települések infrastruktúrájához
- Hivatáscélú kerékpáros forgalom növelése
- Vasúttal, busszal és tram-train-nel történő ingázási arány növelése

Az átfogó városi kerékpárforgalmi hálózati terv összhangban az országos és megyei fejlesztési tervekkel elősegíti, hogy az egyéb fenntartható közlekedési módok (pl. közösségi közlekedés) versenyképesebb és felhasználó-barátabb legyen.

A figyelembe veendő országos, megyei és helyi szintű fejlesztési koncepciók, tervek előírányozzák a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését a városban és térségében, melyek meghatározó elemei a várost érintő országos kerékpárút-törzshálózati elem:

- Debrecen - Létavértes - Biharkeresztes - Sarkad - Gyula - Lőkősháza - Battonya - Mezőhegyes - Tótkomlós - Orosháza - **Hódmezővásárhely** – Szeged – Mórahalom - Tompa - Bácsalmás - Nagybaracska - Mohács

A város integrált településfejlesztési stratégiája, valamint a rendezési terv külterületi kerékpáros infrastruktúra létesítést is céloz, továbbá a város szerkezetét is érintő közlekedéshálózat-fejlesztést irányoz elő, melynek a kerékpáros közlekedésre is hatása lesz.

Hódmezővásárhely dél-alföldi település, minimális szintkülönbségekkel és kerékpározás szempontjából ideális éghajlattal. A várost – mezővárosi jellegéből fakadóan – a városközpont kivételével nem jellemzik keresztmetszeti problémák, ugyanakkor az egyes városrészek között viszonylag nagy a távolság, melynek áthidalására a kerékpározás megfelelő eszköz, hasonlóan a városközponttól távolabb található településrészek megközelítésére.

A forgalomvonzó létesítmények többsége a Belvárosban és a kapcsolódó városrészekben találhatóak. A lakóterületeket magába foglaló településrészekben az alapvető lakossági szolgáltatások kerékpáros elérése szintén kedvezőnek mondható. Az új kerékpáros útvonalak a potenciállal rendelkező forgalomvonzó funkciók elérését hivatottak javítani.

Közbringa-rendszer kialakítását a kialakult és elterjedt kerékpáros használati szokások miatt egyelőre a város nem tervezi. A későbbiekben a kedvező turisztikai kereslet-kínálat alakulása esetén a rendszer bevezethető.

Fenntartás vonatkozásában az önálló kerékpárforgalmi létesítményként kiépített kerékpárutak üzemeltetésére vonatkozó 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet értelmében az országos kerékpárút-törzshálózat főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli elemei, az önkormányzatok által kialakított önálló kerékpárutak, illetve közös vagy elválasztott gyalog- és kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszainak kezelését átveszi a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az önálló kerékpárforgalmi létesítmények belterületi szakaszai, valamint az országos törzshálózat lakott területen belüli szakaszai viszont továbbra is a helyi önkormányzat kezelésében maradnak. A megvalósítandó infrastrukturális fejlesztéseket az önkormányzat által koordinált, a helyi lakosság és civil szervezetek részvételével megvalósítandó szemléletformáló tevékenységek kell kísérjék.

Az egyes prioritásokhoz illeszkedően háromütemű intézkedési terv készült:

Ütem	Beavatkozás	Hossz (m)	Becsült nettó költség (HUF)
1.	<p>Kerékpárforgalmi létesítménnyel érintett útszakaszok:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca – északi oldalon kialakítandó kerékpárút létesítése (~290 m) Teleki utca – önálló kerékpárút létesítése vagy kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása (560 m) Lázár utca – Dr. Rapcsák András úttól nyugatra a Vajda utcáig tartó szakaszon – kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása a meglévő burkolatszélesség újra osztásával (~360 m) Szabadság tér – Rárósi utca kerékpárút a Vöröskereszt utca - Jókai utca közötti szakaszon (~860 m) 	2070 m	~235.000.000 Ft
2.a	<ul style="list-style-type: none"> Németh László utca – kerékpáros nyom létesítése (~442 m) Visszhang u. – kerékpáros nyom létesítése (~750 m) Tisza István u. kerékpársáv kialakítása (~540 m) Csomorkányi utca – kerékpáros nyom/sáv kialakítása (~950 m) Petőfi út – fejlesztési lehetőségek vizsgálata (~450 m) 	3132 m	~25.000.000 Ft
2.b	<ul style="list-style-type: none"> Tóth Malom utca - A tervezendő kerékpárforgalmi létesítmény a Tóth malom utcában csatlakozik a Fánecs utca felől meglévő önálló vonalvezetésű kerékpárúthoz. A végjelvény a 472 jelű 	1847 m	~375.000.000 Ft

	<p>Hódmezővásárhely déli elkerülő út 199+507 km szelvényben lévő körforgalom meglévő kerékpárútja. (~1170 m)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kokron József utca – kerékpárút a Makói országúttól a Fazekas utcáig (~505 m) • Fazekas utca – kerékpárút létesítése (~172 m) 		
3.	<ul style="list-style-type: none"> • Keleti elkerülő út mentén, a Kutasi út körforgalomtól délre az Erzsébet útig kerékpárút kialakítása (~3140 m) • Erzsébet út – keleti körforgalomtól kerékpárút kialakítása meglévő kerékpárútig (~590 m) • 472-es körforgalom összekötése a Maroslelei úttal (~2440 m) 	6170 m	~1.500.000.0000 Ft
4.	<ul style="list-style-type: none"> • A korábbi Modern Városok Program keretében tervezésre került kerékpározásra alkalmas útszakaszok (vegyes forgalmú mezőgazdasági útszakaszok) és kerékpárút szakaszok megvalósítása • 45. sz. főút – Rárósi út közötti szakasz • Barattyos és Ördögös közötti kerékpárút • Bodzási tanya • Csomorkányi út • Erzsébet és Szikáncs közötti szakasz • Hódmezővásárhely – Erzsébet kerékpárút • Hódmezővásárhely – Földeák kerékpárút • Kishomok szakasz • Mártély üdülőterület – Barattyos kerékpárút • Ördögös – Derekegyház szakasz • Rárósi út - 47. sz. főút közötti szakasz • Rárósi út • Szikáncs – Batida közötti szakasz • Tisza-töltés • Tiszai út • <i>Tompahát (Derekegyház és Székkutas közigazgatási területén)</i> 	~14390 m + 117000 m	

BEVEZETÉS

Hódmezővásárhely mezővárosi jellegű síkvidéki középváros, kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros közlekedésre, melyet a lakosság ki is használ. Az új európai uniós tervezési időszakra Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz „Fenntartható városfejlesztés Hódmezővásárhelyen” elnevezésű, TOP_PLUSZ-1.3.1-21-CS1-2022-00004 kódszámú projekt forráskeretéből készíti el a kerékpárforgalmi hálózati tervet. A megvalósítandó kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés célja, hogy a jelenlegi kerékpárút hálózat továbbfejlesztése, bővítése, kijelölése a város központi területére koncentrálva megtörténjen.

A KHT célja, hogy a városra és térségére vonatkozóan olyan kerékpáros infrastruktúra-hálózati javaslatot vázoljon fel, melynek megvalósításával:

- biztonságos – összhangban a vonatkozó, (e-UT 03.04.13:2019)

„Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. útügyi műszaki előírással (ÚME);

- kényelmes – megfelelő burkolaton, minimális létesítményváltással, minimális szintkülönbséggel, forgalmi előnyben részesítéssel; valamint
- közvetlen – a célállomások között a gépjármű-közlekedéssel azonos vagy hatékonyabb nyomvonalon

eljutást lehetővé tevő kerékpáros közlekedési hálózat jön létre.

A terv feladata, hogy feltárja a kerékpáros közlekedés akadályozó tényezőit, meghatározza a szükséges beavatkozásokat és iránymutatást adjon azok végrehajtásához. Ezek alapján segíti a vezetői döntéshozatalt későbbi beruházások esetén, illetve iránymutatást ad a leendő létesítmények tervezőinek.

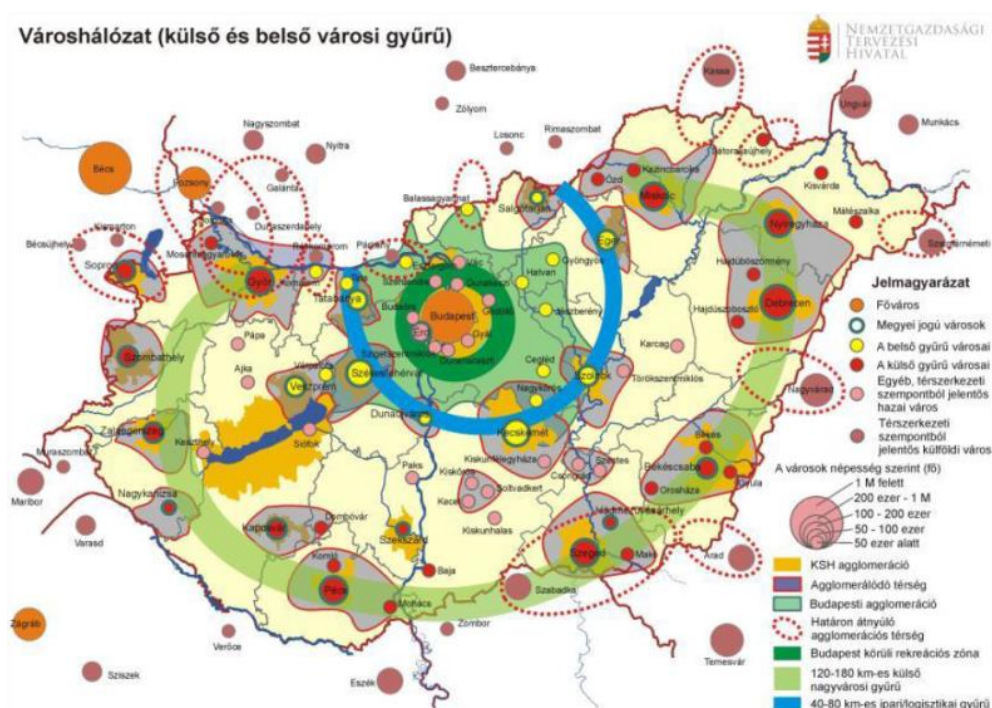
A KHT készítése során több körben kerül sor egyeztetésre a tervezők és az önkormányzat között, valamint bevonásra került a Magyar Kerékpárosklub szegedi területi szervezete a véleményezésbe. A KHT készítésének utolsó fázisában a Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztály által összehívott tervzsúri elé is kerül a dokumentum, mely által megfogalmazott észrevételek beépítését követően kerül véglegesítésre.

1 HELYZETÉRTÉKELÉS

1.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

1.1.1 Országos fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030)

A 2014-2020 közötti európai uniós fejlesztési időszakra való felkészülés idején hazánkban alapvetően megváltoztak a terület- és településfejlesztés törvényi és szervezeti keretei. Az Országgyűlés 2014. január 3-án elfogadva a Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló határozatot, új irányt szabott az ország, a térségek és a települések fejlesztéséhez.



1. ábra: Magyarország városhálózata (külső és belső városi gyűrű)

Forrás: OFTK

Az országos városhálózatot bemutató ábrán Hódmezővásárhely a 120-180 km-es külső nagyvárosi gyűrűben, egy határon átnyúló agglomerációs térségben (Szeged-Szabadka-Makó-Hódmezővásárhely) helyezkedik el.

Csongrád-Csanád vármegye pozicionálása a Nemzeti Fejlesztés 2030 dokumentumban:

A dél-alföldi régióban elhelyezkedő, hármas határzónával rendelkező vármegye az ország „délkeleti kapuja” a Balkán-félsziget országai és a közel-keleti térség felé. Határmentiségéből kifolyólag azonban viseli a perifériára szorultság hátrányait is. A vármegye gazdasági és társadalmi szempontból kettészakadt. Szeged nagyváros-térség növekvő népességével, gazdasági teljesítményével szemben a vármegye többi részét drámai mértékű népességcsökkenés, alacsony képzettségi és foglalkoztatási szint, igen gyenge gazdasági teljesítmény, jelentéktelen turisztikai ipar jellemzi. Térszerkezetét az egymástól távol fekvő települések, tanyás térségek jelentős aránya és magas szintű városodottság jellemzi. A folyók (Tisza, Körös, Maros) a

vármegye átjárhatóságát és szomszédos térségekkel való kapcsolatát erőteljesen akadályozzák, egykori gazdasági jelentőségüket viszont teljesen elvesztették. A vármegye egyszerre kitett az árvíznek, a belvíznek, az aszálynak és a talajvízszint-süllyedés következményeinek. Az országban itt a legmagasabb a napsütéses órák száma, a vármegye területén található termálkincs jelentős megújuló energiapotenciált hordoz, az utóbbi a mezőgazdaságban és a turizmusban már jelenleg is nagymértékben hasznosul. Jelentős az egyetemi potenciál, kimagasló a K+F aránya, amely azonban szinte csak Szegedre koncentrálódik. Az ipar térszerkezete szintén erősen koncentrált, a jelentős ipari vállalkozások lényegében csak a vármegyeszékhelyen és a nagyobb városokban vannak jelen. A kertészet, az állattartás és az élelmiszeripar komoly termelési hagyományokkal rendelkezik. (Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2030)

A fejlesztési koncepció és a kerékpározás kapcsolata:

Az ország általános földrajzi adottságai kedvezőek a kerékpározás és a kerékpáros turizmus fejlesztése szempontjából, amely egyúttal környezetbarát, alternatív közlekedési módot jelent. A városok fejlesztése során kiemelt fontosságú a kerékpáros elérhetőségi viszonyok javítása. Az ilyen intézkedések szükségesek a Magyarországra jellemző kompakt városszerkezet megőrzése és a kerékpáros közlekedés hangsúlyozott támogatása érdekében. A koncepcióban megfogalmazott célkitűzés a kerékpáros közlekedés részarányának növelése a nagyvárosokban 10%-ra, a kis- és közepes településeken pedig 30%-ra; mintegy 2000 km kerékpárút megépítésével, valamint a kerékpározás népszerűsítésével és az úthálózat kerékpáros-barát fejlesztésével. Mindezek célja, hogy hosszú távon csökkentsék a légszennyezést és a közúti forgalom okozta terhelést, valamint segítsék a fenntartható fejlődést. A kerékpáros közlekedés fejlesztése tehát nem csak egészségesebb és környezetbarát, de hozzájárul az ország hosszú távú fenntarthatóságához és versenyképességéhez is.

1.1.2 Országos Területrendezési Terv (OTrT)

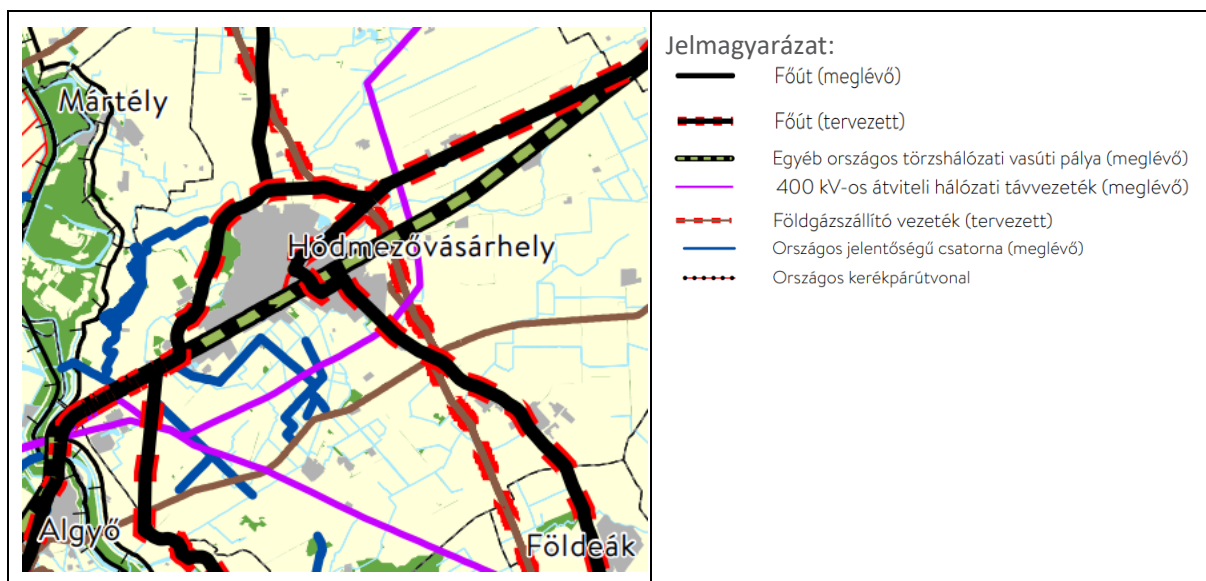
2018. december 12-én az Országgyűlés jóváhagyta Magyarország és kijelölt kiemelt térségeinek területrendezési tervét, melyet a 2018. évi CXXXIX. törvény tartalmaz. Ennek eredményeként azon tervrészletek, amelyek a területrendezést érintik, 2019. március 15-től váltak hatályossá.

Országos Területrendezési Terv 2. sz. melléklete tartalmazza az országos szerkezeti tervet, melynek értelmében Hódmezővásárhely közigazgatási területén országos kerékpárút-törzshálózati elem halad keresztül.

Ennek értelmében Hódmezővásárhely a dél-alföldi határmentén kerékpárút része. A kerékpárút által érintett települések:

- Debrecen - Léta - Biharkeresztes - Sarkad - Gyula - Lőkösháza - Battonya - Mezőhegyes - Tótkomlós - Orosháza - **Hódmezővásárhely** – Szeged – Mórahalom - Tompa - Bácsalmás - Nagybaracska - Mohács

Az országos területrendezési terv térképi melléklete, szerkezeti terve Hódmezővásárhelyre vonatkozóan:



2. ábra: Hódmezővásárhely térsége az országos szerkezeti tervben

Forrás: OTrT

Az **OTrT szerkezeti tervlapja** szerint Hódmezővásárhely területét érintő szerkezeti elemei a következők:

- A közlekedéshálózat elemei: 45, 47, 430 és 452 sz. főutak
- A környéki közúti kapcsolatot a 4418, a 4421, a 4414, a 4521 és a 44116 jelű országos mellékutak biztosítják.
- a városon a MÁV 130 (Tiszatenyő-Hódmezővásárhelyi Népkert) és 135 (Szeged-Békéscsaba) számú vasútvonala halad keresztül

Energetikai hálózatok:

- 750 kV-os átviteli hálózati távvezeték (Szeged-Békéscsaba)
- Meglévő földgázszállító vezeték (Szeged-Algyő-Békéscsaba-Méhkerék)
- Tervezett földgázszállító vezeték (Rajka-Nagylak)

1.1.3 Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv

Az Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati terv a Nemzetközi Közlekedési Stratégia (NKS) különálló részeként került elkészítésre. Legfőbb célja, hogy kidolgozzon hosszú távú, átfogó és következetes irányelveket a kerékpáros közlekedés számára, amelyek lehetővé teszik a jövőbeli fejlesztések szinergiájának megfelelő alapokon való létrejöttét és elősegítik a kerékpározás népszerűsítését közlekedési és szabadidős eszközként egyaránt.

A kerékpáros közlekedést kulcsfontosságúnak kell tekinteni, és olyan módon integrálni a teljes közlekedési rendszerbe, hogy biztonságos, kényelmes és akadálymentes legyen. A koncepció hosszú távú célja ezen feltételek megteremtéséhez szükséges intézkedések és az azokhoz kapcsolódó jogi háttér kidolgozása.

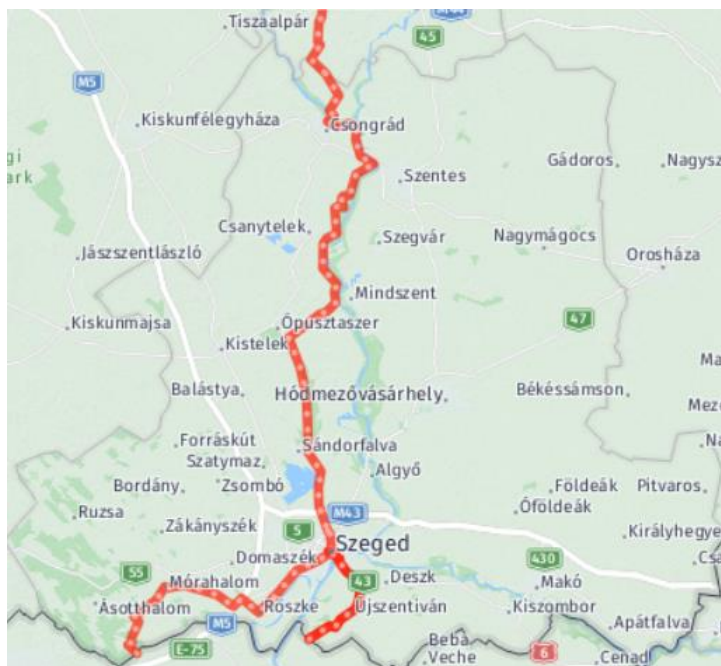
1.1.4 Csongrád-Csanád Vármegye Területfejlesztési Konceptiója és Programja

A 2021-2027-es Európai Unió fejlesztési ciklusra való felkészülés keretében Csongrád-Csanád Vármegyei Önkormányzat elkészítette a 2021-2027-es ciklus megyei fejlesztési dokumentumait, köztük Csongrád-Csanád Vármegye Területfejlesztési Koncepcióját és Programját.

A koncepció alapján az országos kerékpárút törzshálózatba tartozó útvonalak közül a vármegyét érinti a **Tisza-mente kerékpárútvonal** (11-es jelű EuroVelo: Borsod-Abaúj-Zemplénből Röszkéig), a **dél-alföldi határmente kerékpárútvonal** (Debrecen–Hódmezővásárhely–Szeged–Mohács), **Körös-völgyi kerékpárútvonal** (Gyula– Csongrád–Bugacpusztaháza), Csongrádi kerékpárútvonal (Nagylak–Makó–Szeged–Kiskunmajsa–Bugac).

Az adottságokat tekintve Csongrád-Csanád megye rendkívül kedvező lehetőségekkel rendelkezik az egyre népszerűbb aktív turizmus területén, különösen a kerékpáros turizmusban. Ebből adódóan a térség kiemelt feladata, hogy kiaknázza a kerékpározásban rejlő potenciált. Ennek alátámasztásául szolgál, hogy a megyét két nemzetközi kerékpáros útvonal, az EuroVelo 11 és az EuroVelo 13 is érinti. A vármegyének minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a megyén belüli és a megyehatáron átnyúló legfontosabb kerékpárút-szakaszok elkészüljenek, vonzóbbá téve a térséget a kerékpáros turizmus szempontjából.

A koncepcióban és a programban megfogalmazott átfogó célként hangsúlyt kell fektetni a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére, új kerékpárutak kialakítására, a meglévők karbantartására, és a megfelelő tájékoztató jelzések kihelyezésére.



3. ábra: EuroVelo útvonalak a vármegye területén

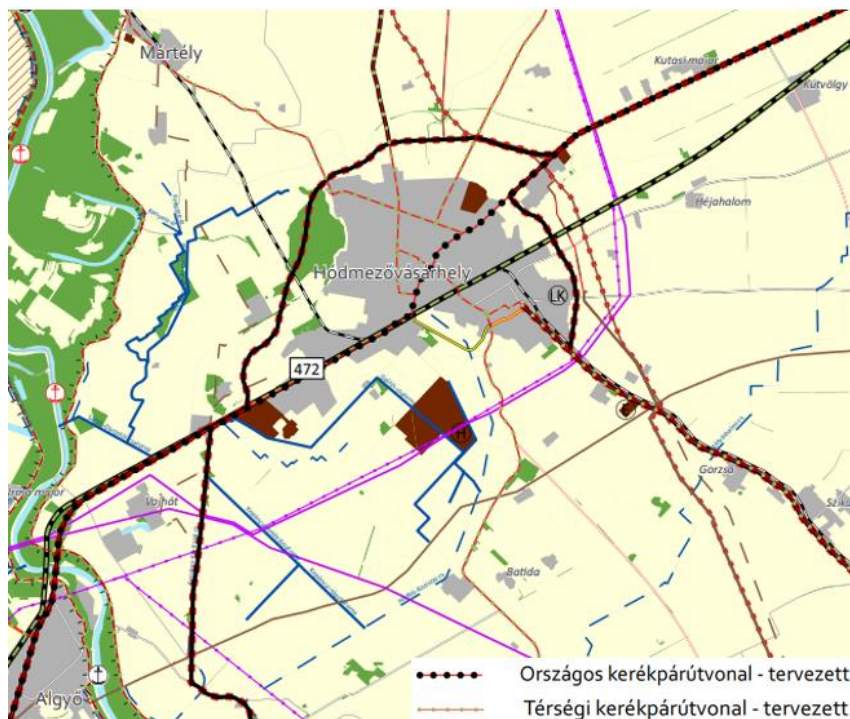
Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>

1.1.5 Csongrád Vármegye Területrendezési Terve

Csongrád Vármegye Területrendezési Tervének 1. sz. melléklete tartalmazza Csongrád Vármegye szerkezeti tervét. A megyei szerkezeti terv megkülönböztet az országos szerkezeti tervvel összhangban lévő országos kerékpárútvonalakat, illetve regionális szinten jelentős térségi kerékpárútvonalakat. Jelentősebb térségi kerékpárútvonalak:

- Hódmezővásárhely – Mártély – Mindszent
- Hódmezővásárhely – Batida – Maroslele
- Hódmezővásárhely – Szentés

- Hódmezővásárhely – Újtelep – Nagymágocs
- Hódmezővásárhely – Gorzsa – Szikáncs – Földeák



4. ábra: Országos és térségi kerékpárútvonalak a régióban

Forrás: Csongrád Vármegye területrendezési terve (2020)

1.1.6 Csongrád-Csanád megyei kerékpáros stratégia – Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv

A 2021-ben készült és elfogadott dokumentum a stratégiai és vármegyei léptékű, és a közlekedési, célú, valamint a szabadidős és turisztikai kerékpározással foglalkozik, azonban konkrét projektek kidolgozására nem terjed ki.

1.1.7 Hódmezővásárhely Integrált Településfejlesztési Stratégiája

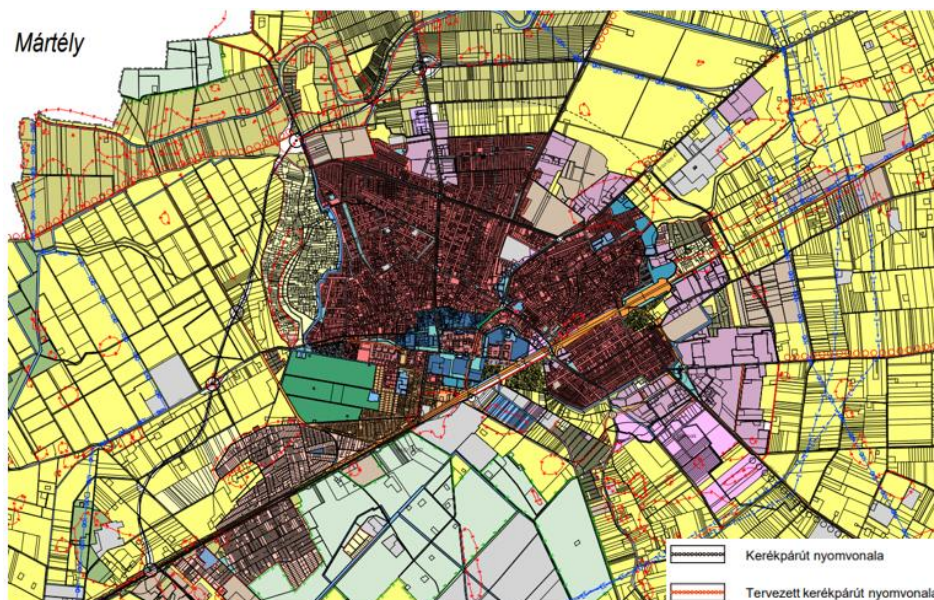
A hatályos 2022-ben elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálatában foglaltak szerint Hódmezővásárhely jelentősen kiépített kerékpárhálózattal rendelkezik. Amíg a 2010-es adatok szerint az önkormányzati kerékpárutak és a gyalogosokkal közös kerékpárutak 29 km hosszúságúak voltak, 2019-re ez az érték elérte a 98 km-t. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése mindenképpen prioritást jelent a városnak, hiszen az itt lakók mintegy harmada rendszeresen használja ezt a közlekedési eszközt.

Az ITS-ben több, a kerékpáros közlekedés fejlesztését szolgáló projektem is található: Teleki utcai kerékpárút kiépítése, Tóth Malom utca kerékpárút kiépítése, Kerékpáros hálózat költséghatékony fejlesztése. A stratégiához szorosan igazodva, az érintett projektek jelen dokumentumba is beépítésre kerülnek.

1.1.8 Hódmezővásárhely Településszerkezeti Terve

Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Közgyűlésének 14/2020. (III.20.) önkormányzati rendeletéhez tartozó Településszerkezeti terv alapján a város része az országos kerékpárút-törzshálózatnak, azon belül is a dél-alföldi határmenté kerékpárútnak, amely Székkutas irányából, a 47-es út mentén érkezik be a városba,

majd a központot K-Ny irányban átszelve halad tovább Algyő irányába. A településszerkezeti tervben feltüntetett tervezett kerékpárutak közül az elmúlt időszakban több kiépítésre került, többek között a 45-ös út mentén kialakított kerékpársáv Szentes felé, illetve a Mártély felé vezető 4521-es út mellett kiépített kerékpárút is. Az országos, és térségi jelentőségű kerékpárutak mellett Hódmezővásárhely területén helyi jelentőségű kerékpárutak is megtalálhatóak, amelyek legfőképp a centrumban, illetve az Újváros városrészben koncentrálnak.



5. ábra: A városközpont Hódmezővásárhely szerkezeti tervében

Forrás: Hódmezővásárhely Településszerkezeti terv

1.2 A vizsgált terület bemutatása

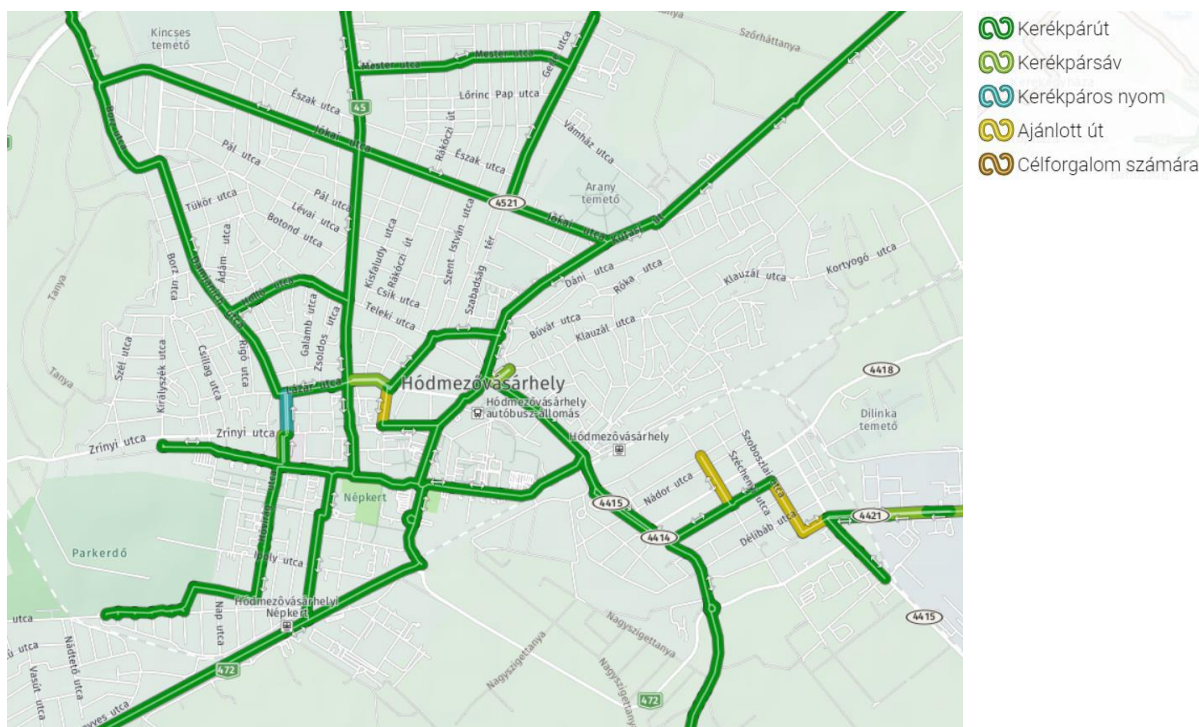
1.2.1 A terület lehatárolása

A vizsgált terület Magyarország tájféldrajzi besorolásában az Alföld nagytáj (makrorégió) Körös-Maros köze középtája (mezorégió), ezen belül a Békés-Csongrádi-síkság kistájcsoporthoz (szubrégió) Csongrádi-sík kistájhoz (mikrorégió) tartozik, melynek nyugati határterületén helyezkedik el. A kistáj enyhén a Tisza-völgy irányába lejtő tökéletes síkság, 79,5 és 107,6 m közötti tengerszint feletti magassággal. Hódmezővásárhely az ország második legnagyobb közigazgatási területével büszkélkedhet Budapest után, a város területe megközelítőleg 488 km², népessége a 2022-es népszámlálás adatai alapján 41 634 fő, 1991-óta megyei jogú városi ranggal rendelkezik, emellett a dél-alföldi régió kiemelkedő oktatási, gazdasági, kulturális és művészeti központja.

Hódmezővásárhely és szűkebb várostérsége Magyarország térszerkezetében a déli periferián helyezkedik el; a sugárirányú főúthálózat és a nagy európai korridorok közötti területen. Ezt a félperiferikus hatást mérsékli a Szeged-Hódmezővásárhely várospár viszony (a végig kiépített 2x2 sávú kvázi autóúttal). A szomszédos dél-alföldi mezővárosokkal (Orosháza, Makó, Szentes) való kapcsolat relatíve gyenge, amelynek egyik oka és egyben okozata a kevésbé korszerű közlekedési hálózat. A város járása településeinek hagyományokon alapulóan erős a kötődése Hódmezővásárhelyhez, de még a hivatalosan Makóhoz, Szenteshez tartozó szomszédos kistelepüléseknek is. (FVS 2021-2030)

A közlekedési infrastruktúrát vizsgálva, a közúti közlekedés viszonylatában a város jól kapcsolódik a közúti hálózathoz. A városban kialakított úthálózat lehetővé teszi a könnyű és hatékony közlekedést az egész

városban. A főutak és mellékutak segítségével könnyen elérhetőek a város fontosabb területei és intézményei. A városban a tömegközlekedés főleg autóbuszokon alapul. A helyi autóbuszjáratok biztosítják a városrészek közötti összeköttetést, valamint kapcsolatot tartanak fenn a környező településekkel és a közeli városokkal is. Hódmezővásárhely kerékpározás szempontjából is barátságos város. A meglévő kerékpárutak hálózata lehetővé teszi a kerékpározást a városrészek között, és a környező települések településrészek (Algyő, Batida) kerékpárral való elérését egyaránt. A vasúti hálózat elmaradottságát a több mint egy évtizede megálmodott Tram Train 2021 őszi átadásával igyekezett a város kompenzálni. Hódmezővásárhely közlekedési struktúrája a város méretére és elhelyezkedésére tekintettel kifejezetten jól kialakított, ami lehetővé teszi a városban élők és látogatók számára a könnyű és hatékony közlekedést.



6. ábra: Hódmezővásárhely meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata

Forrás: <https://kenyi.kozut.hu>

1.2.2 Forgalmvonzó létesítmények

A forgalmvonzó létesítmények olyan épületek vagy területi egységek, amelyek vonzzák és ösztönzik az emberek csoportjait hogy idelátogassanak. Ezek a létesítmények általában jelentős forgalmat bonyolítanak le, mivel különböző szolgáltatásokat, termékeket vagy élményeket nyújtanak.

Legjelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények Hódmezővásárhelyen:

- Oktatási intézmények,
- Egészségügyi és közintézmények,
- Kereskedelmi egységek,
- Közösségi közlekedési csomópontok,
- Sportpályák, játszótérek.
- Turisztikai célpontok.

A legjelentősebb helyi forgalomvonzó létesítmények esetén kivételesen szükséges, hogy az intézkedések hatására a meglévő kerékpáros közlekedés biztonsága javuljon, illetve, hogy ezen desztinációk megközelítéséhez egyre többen válasszák személygépkocsi helyett a kerékpáros megközelítést.

		Kerékpáros közlekedés várható növekedése	
		Kevésbé jelentős	Jelentős
Forgalomvonzó funkció	Jelentős	<ul style="list-style-type: none"> Kisebb alapterületű kiskereskedelmi egységek: bankfiókok, szaküzletek 	<ul style="list-style-type: none"> Közösségi közlekedési csomópontok (pl. tram-train állomások, autóbusz állomás) Egészségügyi és közintézmények Oktatási intézmények Sportpályák, játszóterek Kereskedelmi egységek (bevásárló központ, szupermarket) Fürdők, uszodák Irodák Gyárak, üzemek Közösségi terek (parkok, piacok)
	Kevésbé jelentős	<ul style="list-style-type: none"> Éttermek, sörözők Hotelek, vendégházak 	<ul style="list-style-type: none"> Ipari parki és ipari területek munkahelyeinek megközelítése Kulturális intézményhálózat

1. táblázat: Forgalomvonzó létesítmények besorolása

Forrás: saját szerkesztés

Városrész	Jelentős forgalomvonzó létesítmény	Potenciálisan forgalomvonzó létesítmény
Belváros	Polgármesteri Hivatal	Bessenyei Ferenc Művelődési Központ
	Hódmezővásárhelyi Szakképzési Centrum Eötvös József Szakgimnáziuma és Szakközépiskolája	Alföldi Galéria
	Szónyi Benjamin Református Általános Iskola	Bessenyei Ferenc Művelődési Központ
	Bethlen Gábor Református Gimnázium	Tornyai János Múzeum, Népművészeti ház
	Hódmezővásárhelyi Szakképzési Centrum Corvin Mátyás	Hódmezővásárhely-Makó Egészségügyi Ellátó Központ

	Szakközépiskola és Szakgimnáziuma	
	Budapesti Metropolitan Egyetem – Hódmezővásárhelyi Regionális Tudásközpont	Hősök tere
	Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar	Mária Valéria Keresztény Óvoda
	Hódmezővásárhelyi Péczely Attila Alapfokú Művészeti Iskola	Oldalkosár Utcai Brunszvik Teréz Óvoda
	Alföldi ASzC Gregus Máté Mezőgazdasági Technikum és Szakképző Iskola	Oldalkosár Utcai Óvoda
	Balogh Imsi Sportközpont	
	élelmiszerüzletek	
	lakossági szolgáltatások (bankok, posta, gyógyszertárak stb.)	
	kisebb kereskedelmi egységek	
	tram-train végállomás	
Kertváros	Szent József Kertvárosi Katolikus Általános Iskola	Vendéglátóhelyek
	Török Sándor Strandfürdő és Gyarmati Dezső Sportuszoda	Kertvárosi Katolikus Óvoda
	Népkert, futópálya, játszótér	Lurkó-Kuckó Magánóvoda
	Élelmiszerüzletek	
	Kormányablak	
Csúcs	Városi stadion	Szent István Utcai Óvoda
	Piac	
	Hódmezővásárhelyi Liszt Ferenc Ének-Zenei Általános Iskola	
	Hódmezővásárhelyi Szent István Általános Iskola	

	lakossági szolgáltatások (gyógyszertár, bank, posta stb.)	
	élelmiszerüzletek	
Béke telep	gazdasági területek - munkahelyek	Magvető Óvoda
	Hódmezővásárhelyi Járási Hivatal	Észak Utcai Óvoda
	élelmiszerüzletek	
	kisebb kereskedelmi egységek	
Tabán	Aranyossy Ágoston Református Óvoda és Általános Iskola	Pál Utcai Hermann Alice Óvoda
	Játszótér	Pálffy Utcai Óvoda
	élelmiszerüzletek	
	kisebb kereskedelmi egységek	
	vendéglátóhelyek	
	Kincses temető	
Tarján	Hódmezővásárhelyi Varga Tamás Általános Iskola	Malom Utcai Óvoda
	Játszótér	Szabadság Téri Óvoda
	élelmiszerüzletek	Hódmezővásárhelyi Égbőlpottyant Evangélikus Óvoda
	kisebb kereskedelmi egységek	
	vendéglátóhelyek	
Kása erdő	-	Parkerdő
Kishomok	Közösségi ház	Kishomok vasútállomás
	Focipálya	
Öreghomok	-	Kishomok vasútállomás
Hódtó	Németh László Gimnázium, Általános Iskola	autóbusz állomás
	nagy élelmiszerüzletek	
	Hódtói park	
	sportlétesítmények	
	kisebb kereskedelmi egységek	
	posta	

Susán	Hódmezővásárhelyi Klauzál Gábor Általános Iskola Hódmezővásárhelyi Nyár Utcai Általános Iskola Hódmezővásárhelyi Szakképzési Centrum Kalmár Zsigmond Szakgimnáziuma és Szakközépiskolája Szathmáry Kollégium élelmiszerüzletek kisebb kereskedelmi egységek gyógyszertár posta	vasútállomás vendéglátóhelyek Kankalin közösségi ház Kozmutza Flóra EGYMI Tornyai Utcai Óvoda Klauzál Utcai Óvoda Szeremlei Sámuel Református Óvoda
Iparterület - Temető	Arany temető	betelepült vállalkozások - munkahelyek
Újváros	Hódmezővásárhelyi Klauzál Gábor Általános Iskola Nádor Utcai Tagintézmény játszóterek élelmiszerüzletek gyógyszertár	vendéglátóhelyek temető Nádor Utcai Exner Leó Óvoda
Iparterület	-	betelepült vállalkozások - munkahelyek
Ipari park	-	betelepült vállalkozások - munkahelyek
Mártély	szabadstrand, vendéglők	tanösvény
Kútvölgy	-	élelmiszerbolt, tetoválószalon
Erzsébet	-	trafik
Szikáncs	-	mezőgazdasági telephelyek
Batida	-	batidai vegyesbolt

2. táblázat: Főbb forgalomvonzó és potenciálisan forgalomvonzó létesítmények Hódmezővásárhelyen

Forrás: saját szerkesztés

1.2.3 A kerékpáros közlekedés szerepe

Mind lokális, mind globális szinten elmondható, hogy a kerékpározás reneszánszát éli, hiszen egyre többen választják ezt a közlekedési módot, amely amellet, hogy olcsó, környezetbarát és egészséges megoldás, a nagyvárosi környezetben sokszor a legpraktikusabb és leggyorsabb megoldást jelenti.

Az Eurobarometer közvélemény-kutatás adatai alapján Magyarország az európai országok között a harmadik helyen áll a rendszeres kerékpárhasználat tekintetében. A megkérdezettek 22 százaléka válaszolta, hogy a kerékpár a leggyakrabban használt közlekedési eszköze. Az első két helyet Hollandia foglalja el, ahol a válaszadók 36 százaléka rendszeresen használja a kerékpárt, és Dánia, ahol ez az arány 23 százalék. Magyarország tehát szoroson követi az éllovasokat, és a kerékpárhasználat terén előkelő pozíciót foglal el Európában. A vonatkozó statisztika egy 2014-es felmérés eredményeit mutatja, azóta nem készült új közvélemény-kutatás, azonban a tendenciák ma is hitelesnek mondhatók. Ebből arra következtethetünk, hogy Magyarország jóval az európai átlag felett rendelkezik a „hétköznapiakban leginkább kerékpárral közlekedők” arányának tekintetében.



7. ábra: A rendszeresen kerékpározók aránya az Európai Unió tagországaiban (2014)

Forrás: europapont.blog.hu

Országos viszonylatban a főváros hivatalos mérései szerint a belvárosban biciklizők aránya több mint tízszeresére nőtt az elmúlt húsz évben, így akár 10 százalékát is kitehetik az aktuális összes forgalomnak, ami igen jelentősnek mondható.

A Magyar Kerékpárosklub 2018-as felméréseinek adataiból kiderül, hogy a felnőtt lakosság 70%-a szokott valamilyen gyakorisággal kerékpározni. 17%-nak ez az elsődleges közlekedési eszköze, 38%-a legalább hetente biciklire ül, míg budapestiek 16%-a hetente többször közlekedik kerékpárral. Az ország régióit tekintve a Dél-Alföldön a legelterjedtebb a rendszeres kerékpárhasználat.

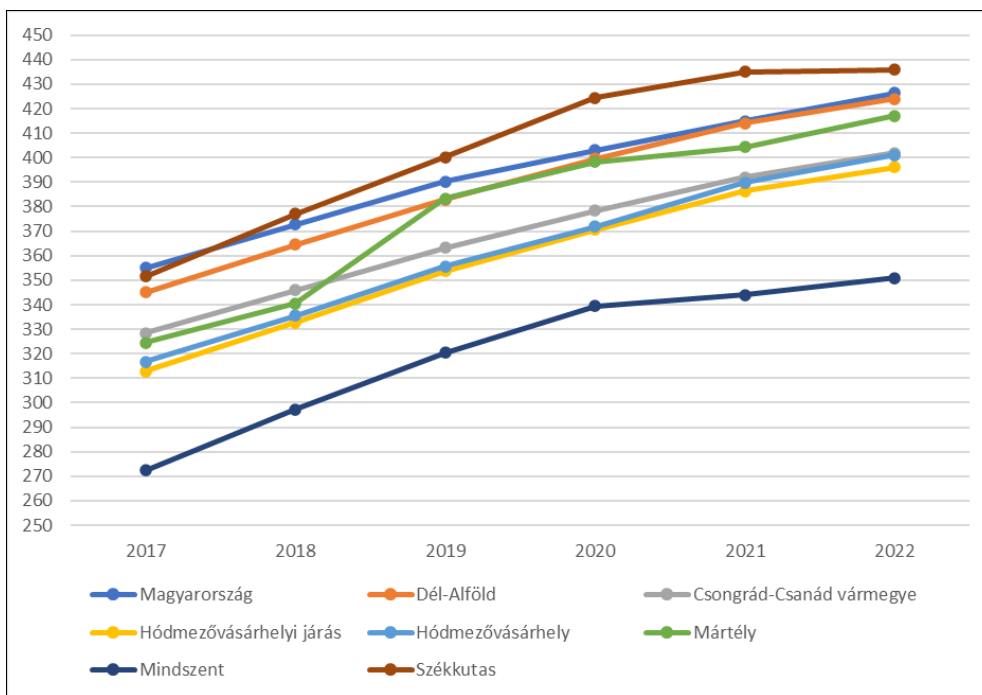


8. ábra: A magyar lakosság kerékpározási szokásai

Forrás: <https://kereparosklub.hu/>

A személygépkocsi-ellátottsági adatok elemzéséből következtetéseket vonhatunk le a város közlekedési tendenciáit illetően. Az ezer főre jutó személygépkocsi-állomány tekintetében 2017 óta folyamatos fejlődés jellemzi a várost, a térséget és az országot egyaránt. Egyedül a járásban található Székkutas esetén figyelhető meg stagnálás. A Hódmezővásárhelyi járás tekintetében meglehetősen eltérő adatokat kapunk a többi település adatainak vizsgálatával, azonban kijelenthető, hogy Hódmezővásárhely teljes mértékben reprezentálja a járás fejlődési tendenciáját ezt a mutatót illetően, a város értékei majdnem megegyeznek a járási átlag értékeivel, kis különbséggel, de felül is múlja azt. Az országos átlagtól ugyan elmarad a személygépkocsik aránya, 2022-re majdnem elérte a vármegyei átlagot, ami jelentős fejlődésnek mondható az azt megelőző évekhez képest.

Az országos szinthez képest alacsony személygépkocsi-állomány arányából arra következtethetünk, hogy a városban élők jelentős része használja rendszeresen a kerékpárt, mint közlekedési eszközt.

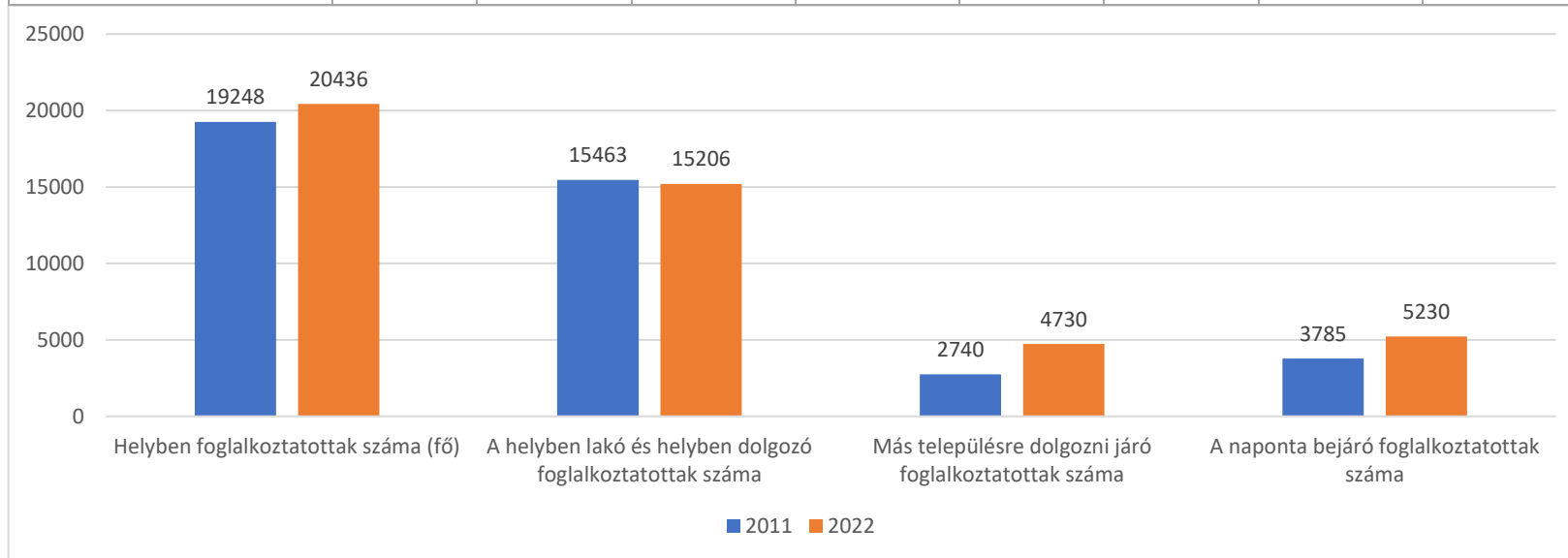


9. ábra: ezer főre jutó személygépkocsi-állomány összehasonlítása 2017-2022

Forrás: TEIR alapján saját szerkesztés

A 2011-es, valamint a legfrissebb 2022-es népszámlálás során felvett ingázási adatokat mutatja a 3. táblázat.

Népszámlálás éve	Helyben foglalkoztatottak száma (fő)		A helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatottak száma		Más településre járó foglalkoztatottak száma		A naponta bejáró foglalkoztatottak száma	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022	2011	2022
	19.248	20.436.	15.463	15.206	2.740	4.730	3.785	5.230



3. táblázat: A Hódmezővásárhelyről ingázók összetétele
 Forrás: KSH, népszámlálás 2022. alapján saját szerkesztés

1.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

1.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Hódmezővásárhely útjain a kerékpáros közlekedés mindenhol engedélyezett, kivéve egyes egyirányú útszakaszokon, valamint azokon az útszakaszokon, ahol az autóforgalomtól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény került kiépítésre kétirányú kerékpárút formájában.

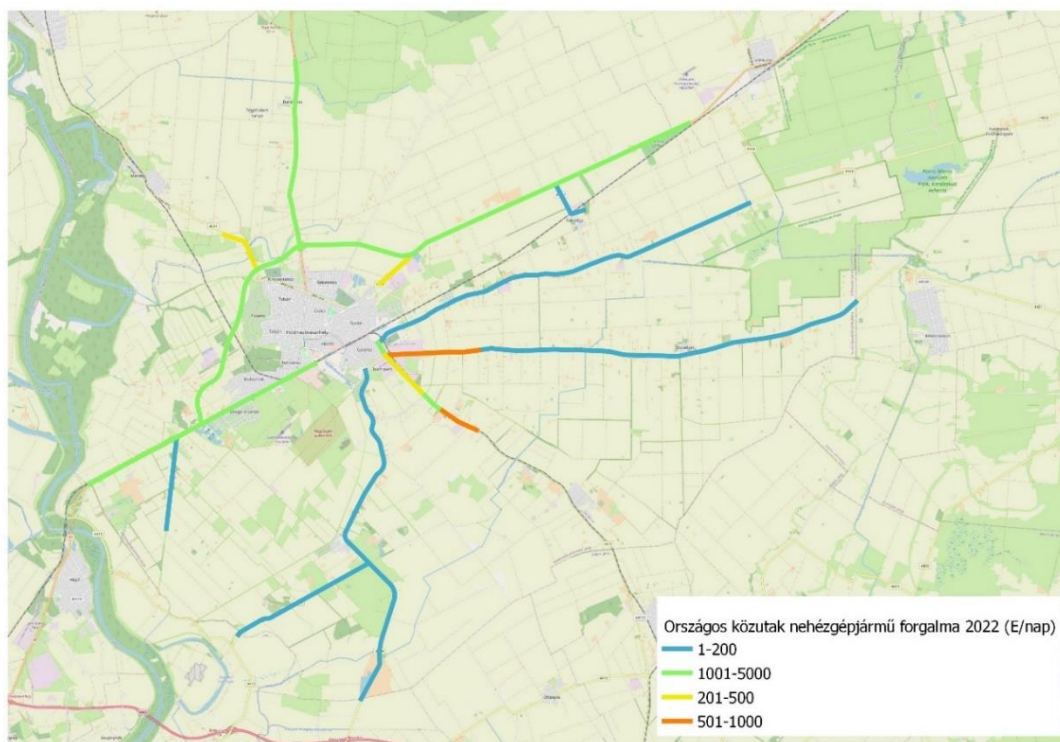
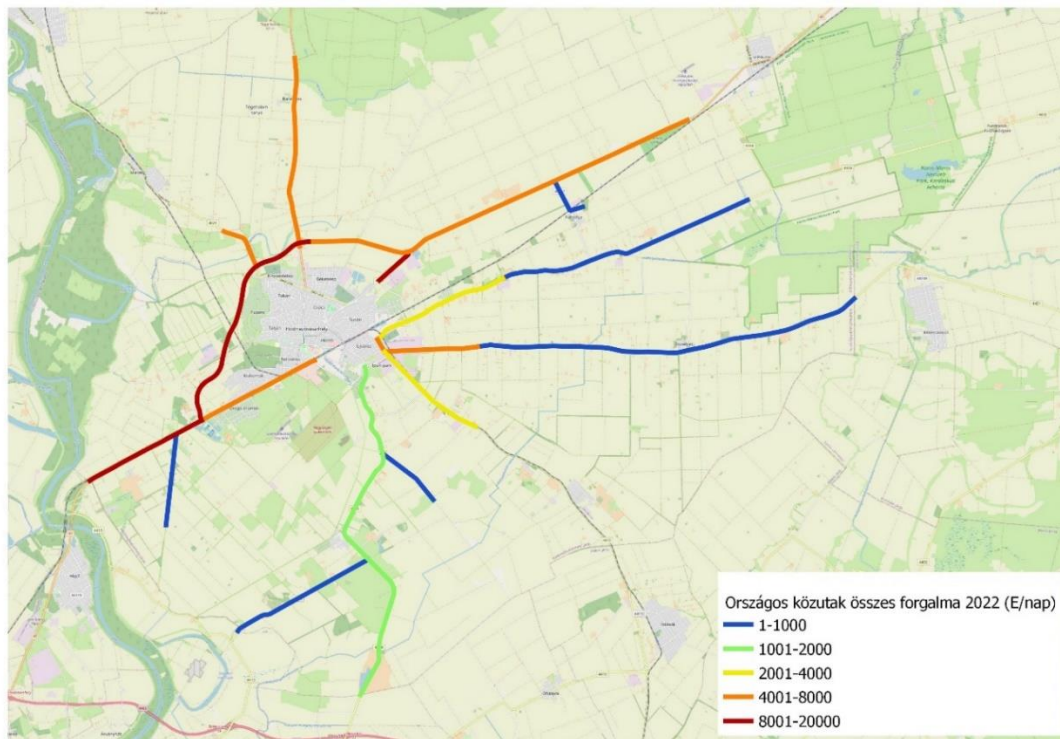
Hódmezővásárhely közlekedés szempontjából csomóponti település: a város úthálózatának gerince egyúttal a környező településekre vezető közutak bevezető szakasza, amelyekre vonatkozóan a Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalmi adatokat tesz közzé. Az egyes szakaszokra vonatkozó adatokat mutatja a 6. táblázat.

Út száma	Leírás	Érvényességi szakasz	Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom			Kerékpár	
			j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	arány	j/nap	arány
45	Hódmezővásárhely – Kunszentmárton főút (Szántó Kovács János utca)	31 + 696 - 48 + 1006	4958	6060	609	1523	12,3%	0	0%
47	Szeged-Debrecen főút hódmezővásárhelyi elkerülő szakasza	181 + 703 - 193 + 916	6553	7673	596	1490	9,1%	0	0%
		193 + 916 - 197 + 675	5238	6388	669	1673	12,8%	18	0,3%
		197 + 675 - 199 + 950	7017	8151	646	1615	9,2%	25	0,4%
		199 + 950 - 205 + 126	8913	10032	631	1578	7,1%	34	0,4%
		205 + 127 - 211 + 831	15834	17470	863	2158	5,5%	59	0,4%
472	A korábbi 47-es főút hódmezővásárhelyi belterületi szakasza	199 + 486 - 200 + 493	6834	7426	618	1280	9,0%	214	3,1%
		200 + 493 - 204 + 890	3248	4102	632	1433	19,5%	14	0,4%
430	Makói Országút (Hódmezővásárhely – Makó főút)	0 + 000 - 3 + 193	5544	6255	406	1015	7,3%	26	0,5%
		3 + 193 - 4 + 988	1980	2296	184	460	9,3%	0	0%
		4 + 988 - 6 + 068	2921	3741	503	1258	17,2%	7	0,2%
		6 + 068 - 7 + 626	2241	2779	240	600	10,7%	0	0%
4414	Hódmezővásárhely – Maroslele – Makó főút (Maroslelei út)	0 + 679 - 15 + 943	1170	1170	10	25	0,9%	52	4,4%
4421	Hódmezővásárhely – Tótkomlós főút	12+ 683 - 26 + 1032	790	882	49	123	6,2%	7	0,9%

	(Erzsébeti út)	26 + 1032 - 30 + 419	4026	4337	253	532	6,3%	0	0%
4418	Hódmezővásárhely – Kardoskút főút (Csomorkányi utca)	8 + 270 - 23 + 398	106	124	6	15	5,7%	1	0,9%
		23 + 398 - 28 + 276	2027	1833	46	91	4,5%	409	20,2%
4521	Hódmezővásárhely – Mindszent főút (Jókai utca)	24 + 271 - 30 + 614	4110	4329	119	298	2,9%	0	0%
4454	4413 és 4414 főutak között (Batida)	0 + 000 - 6 + 020	610	765	61	153	10%	0	0%
4459	Kutasi út	193 + 934 - 195 + 501	10073	11022	477	1193	4,7%	9	0,09%
44117	Bekötőút Kútvolgy településrészhez	0 + 000 - 1 + 742	481	809	175	438	36,4%	3	0,6%
44121	Bekötőút Kopáncs településrészhez	0 + 000 - 3 + 399	230	266	20	50	8,7%	2	0,9%
44122	Bekötő út (Tízöles út)	0 + 000 - 2 + 517	70	88	0	0	0%	11	15,7%

4. táblázat: A hálózati terv által érintett közúti szakaszok forgalmi adatai (2022).

Forrás: Magyar Közút (2022).



10. ábra: Hódmezővásárhely közúthálózatának forgalomnagysági adatai

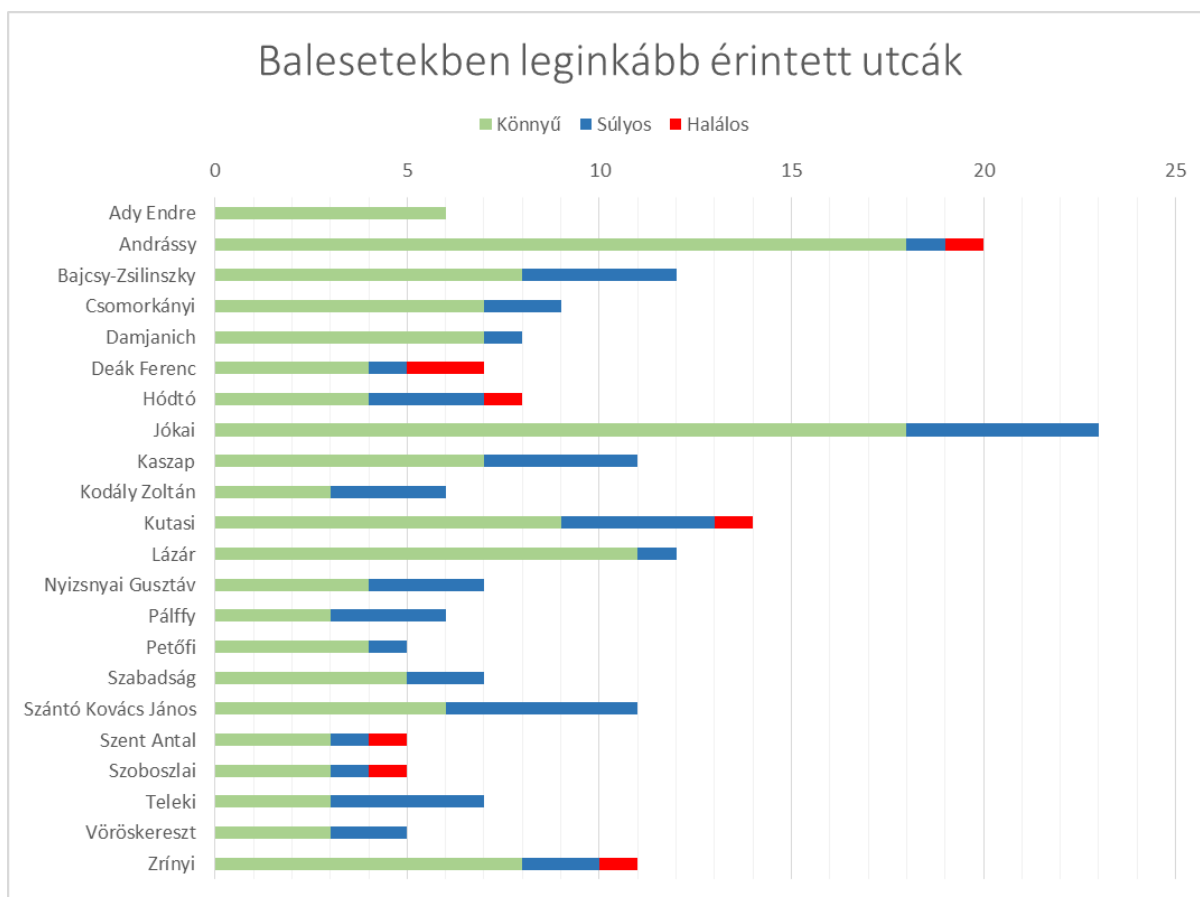
Forrás: Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma, Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2023. június alapján saját szerkesztés

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ittas kerékpár- és segédmotorkerékpár-vezető által okozott közlekedési baleset [db]	8	6	4	-	5	4	3
Kerékpár által okozott balesetek száma [eset]	19	23	18	17	8	4	8

5. táblázat: Kerékpározással összefüggő balesetek Hódmezővásárhelyen

Forrás: KSH

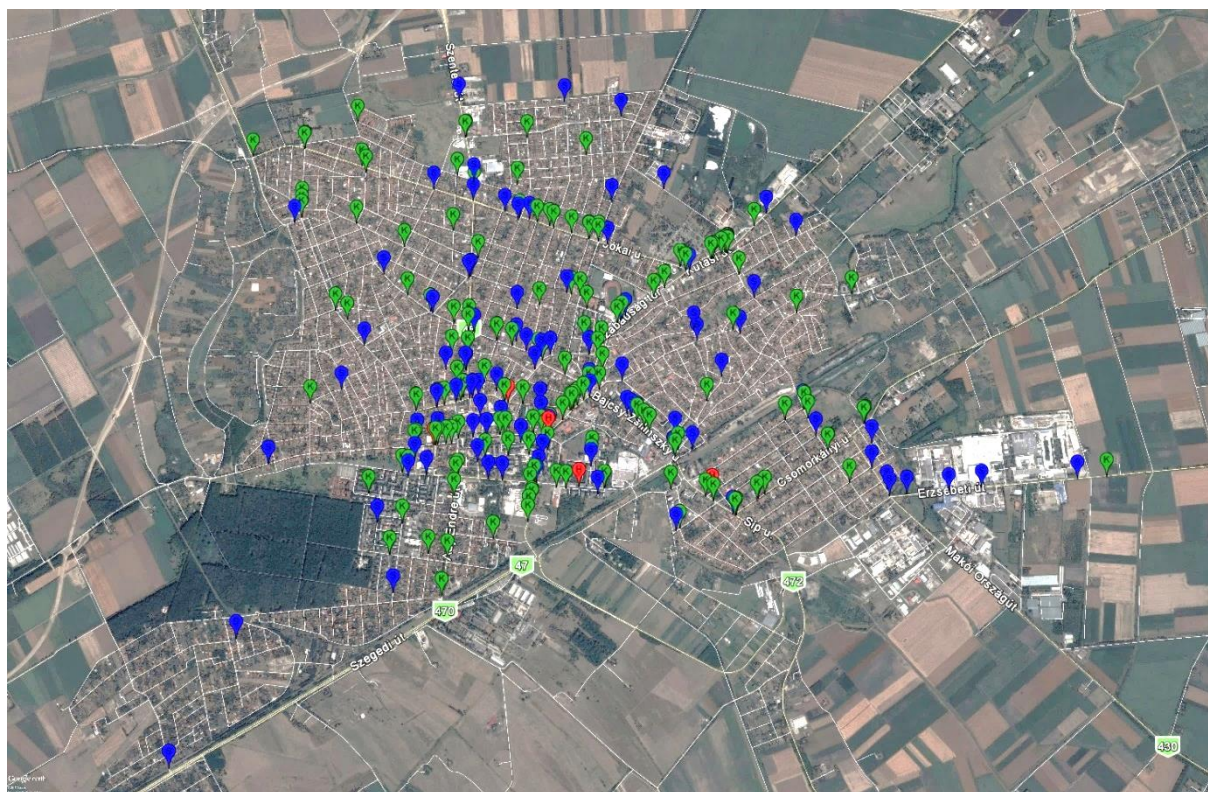
A KSH statisztikai adatai között nem szerepelnek azok a balesetek, ahol a kerékpárosok részesek voltak, ezért a 2017 októberében készült részletes baleseti statisztika az adatait mutatjuk be.



11. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen

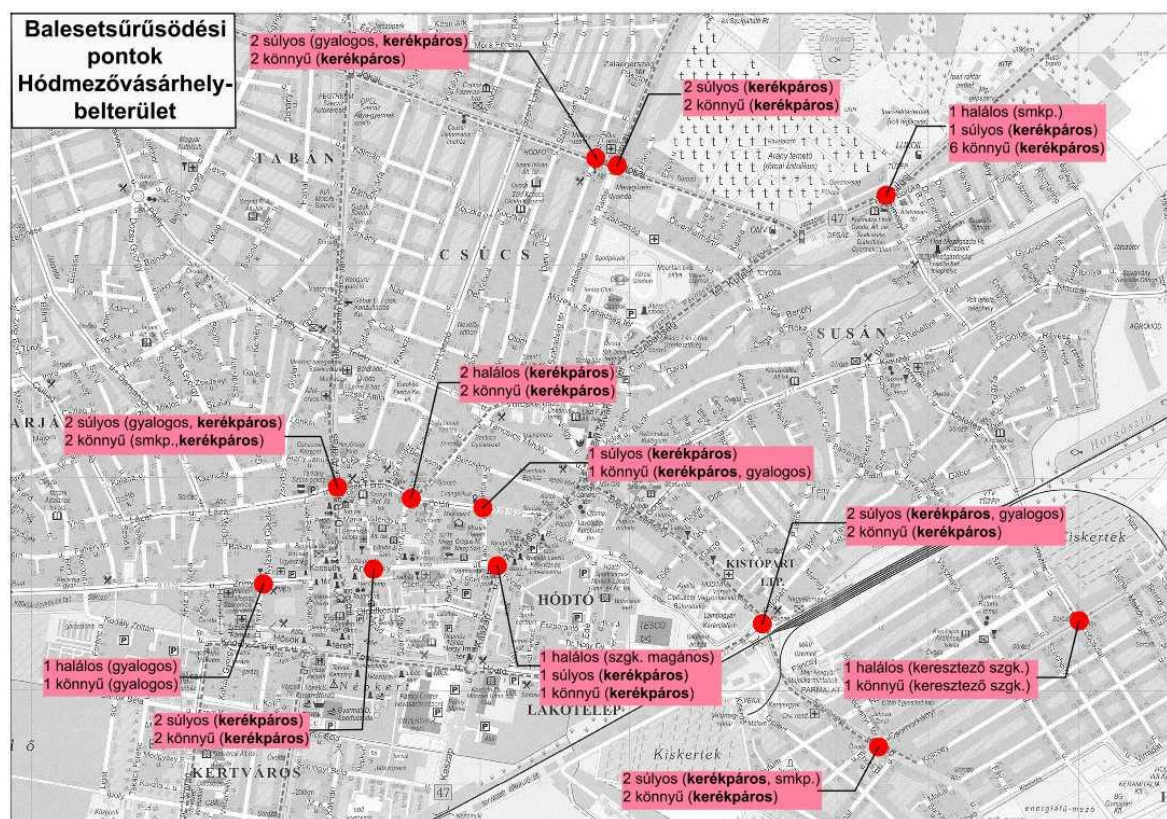
Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

A hódmezővásárhelyi belterületi helyszínekre vonatkozóan 2017 októberében készült részletes baleseti statisztika az alábbi területi eloszlást mutatja.



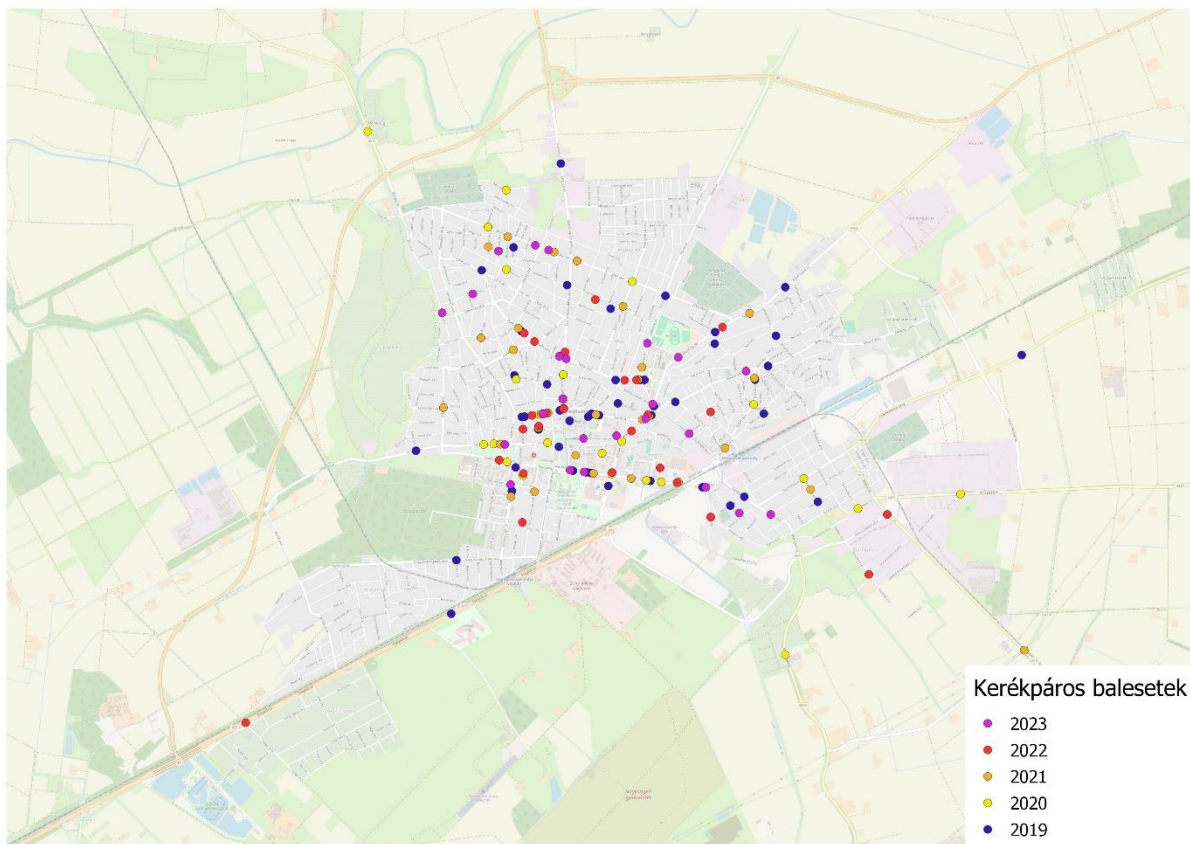
12. ábra: Hódmezővásárhely kerékpáros baleseti térképe (2012-2017.10).

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés



13. ábra: Hódmezővásárhely balesetsűrűsödési pontjai (2012-2017.10)

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés



14. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 (1 pont = 1 baleset)

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés

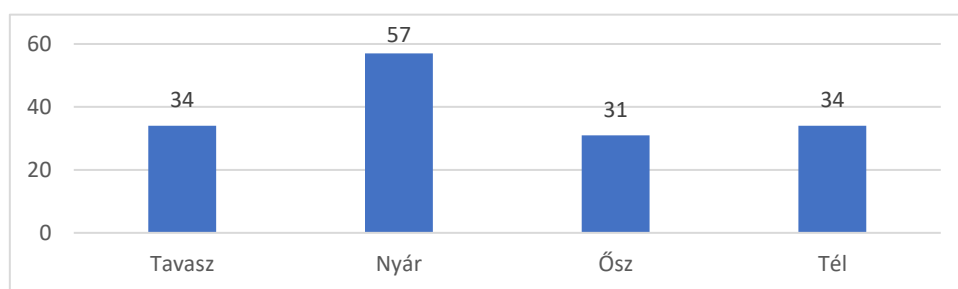
Jelentősebb baleseti gócpontok:

- Ady Endre utca teljes hosszában
- Andrásy út
 - Andrásy út – Szent Antal utcai csomópont
 - Kaszap utcai csomópont
- Bajcsy-Zsilinszky utca teljes hosszában
 - Hódtó - Kistópart – Nagyállomás csomópont
- Csomorkányi út
 - Síp utca csomópont
 - Szoboszlai út csomópont
- Deák Ferenc utca
 - Szent Antal u. – Kinizsi u. csomópont
 - Dr. Rapcsák András út – Deák Ferenc utca csomópont
- Jókai utca

Kiemelten veszélyes közlekedési csomópontok

- Jókai utca - Károlyi utca csomópont

- Jókai utca - Rárósi utca csomópont
- Kutasi út - Simonyi utca csomópont
- Lázár utca – (Nyizsnyai Gusztáv utca, Hódi Pál utca, Dr. Rapcsák András út keresztezések)
- Petőfi út – Márton utca – Lánc utca
- Szabadság tér – Mózes utca
- Zrínyi utca – Dr. Imre József utca
- Agyag utca – Észak utca



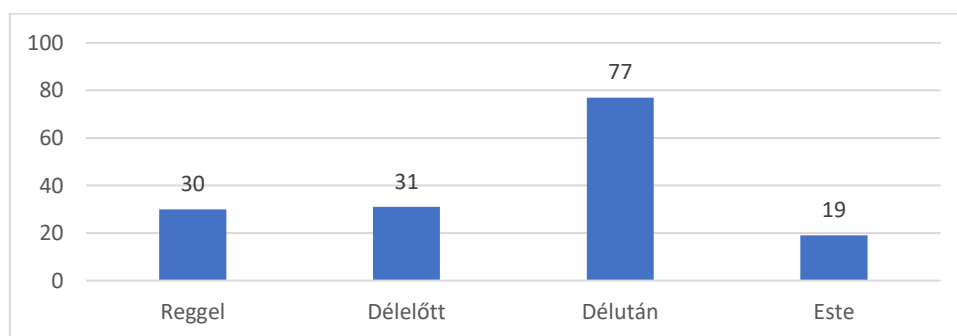
15. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 évszakos megoszlásban (felső sor: tavasz, nyár; alsó sor: ősz, tél)

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés

A kerékpáros balesetek évszakos eloszlásában a nyári hónapok tekinthetők a leginkább frekvenciát mutató időszakoknak. Területi eloszlásban a Belváros, Tarján, Tabán, Csúcs, Susán és Újváros városrészekben történt 2019-2023 nyári hónapjaiban a legtöbb baleset. A többi évszak balesetszáma igen hasonló, az elmúlt 5 év

területi eloszlásában tavasszal a Belváros és Tarján városrészekben, ősszel Tarján, Tabán, télen a Belváros, Tarján, Tabán és Újváros városrészekben volt a legtöbb baleset.

Hódmezővásárhely belterületi útjai közül 2019-2023 között kerékpáros baleseti esetszámokat tekintve az alábbi utak a legveszélyesebbek: Lázár utca 9 baleset, Zrínyi utca: 7 baleset, Hódtó utca: 7 baleset, Tóalj utca: 6 baleset, Jókai utca: 5 baleset, Vöröskereszt utca: 5 baleset, Kutasi út – Szabadság tér: 5 baleset, Dr. Rapcsák András utca: 5 baleset, Pálffy utca: 4 baleset, Andrassy út: 4 baleset, Kaszap utca: 4 baleset, Deák Ferenc utca: 3 baleset, Visszhang utca: 3 baleset, Hóvirág utca: 3 baleset, Berkenye utca: 3 baleset.



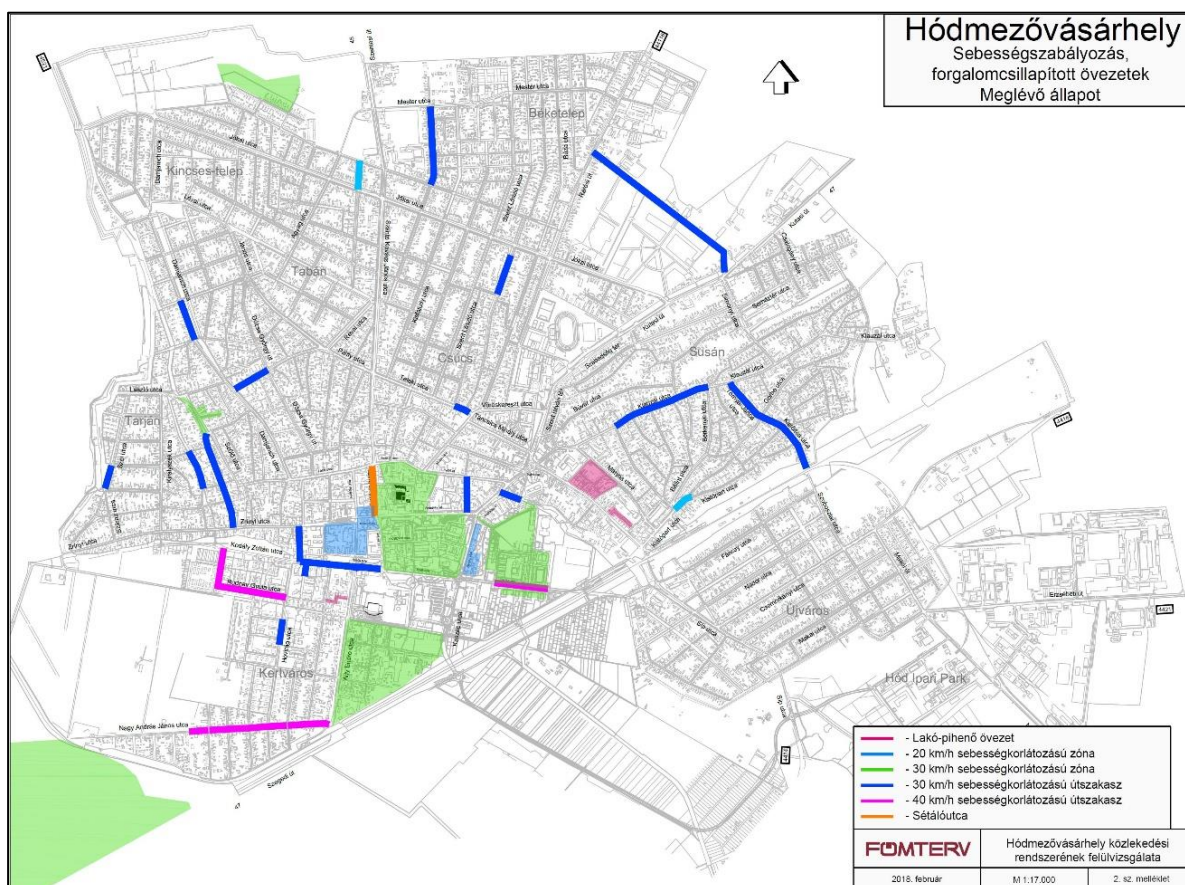
16. ábra: Kerékpáros balesetek Hódmezővásárhelyen 2019-2023 napszakos megoszlásban (felső sor: reggel, délelőtt; alsó sor: délután, este)

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerkesztés

2019-2023 között a legtöbb baleset a délutáni órákban történt, a reggeli és a délelőtti esetszámok hasonlóak. Az esti balesetek esetszámai és helyszínei nem mutatnak jelentős eltérést a nappal történt balesetekkel, azok feltehetően nem a közvilágítás hiányosságaira vezethetők vissza.

Forgalomcsillapítás

A kerékpáros közlekedés fejlesztésének egy lehetséges módja az épített beavatkozások helyett a forgalomtechnikai eszközökkel való szabályozás. Ez történhet vonali szabályozással (1-1 útszakasz sebességkorlátozása), vagy sebességszabályozott zónák, illetve lakó-pihenő övezetek kijelölésével. Ennek a megoldásnak az alkalmazása a városmagban, valamint a külső, alacsony forgalmú lakó övezetekben célravezető. A kerékpárosbarát szakaszok, zónák kijelölésével a kerékpárosok számára vonzó, akadálymentes, biztonságos eljutást lehet biztosítani.



17. ábra: Sebességkorlátozású útszakaszok és zónák

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

Sebességkorlátozott zónák az alábbi városrészekben találhatóak:

- Belváros
- Kertváros
- Hódtó
- Susán

- Tarján

1.3.2 Szervezeti-működési háttér

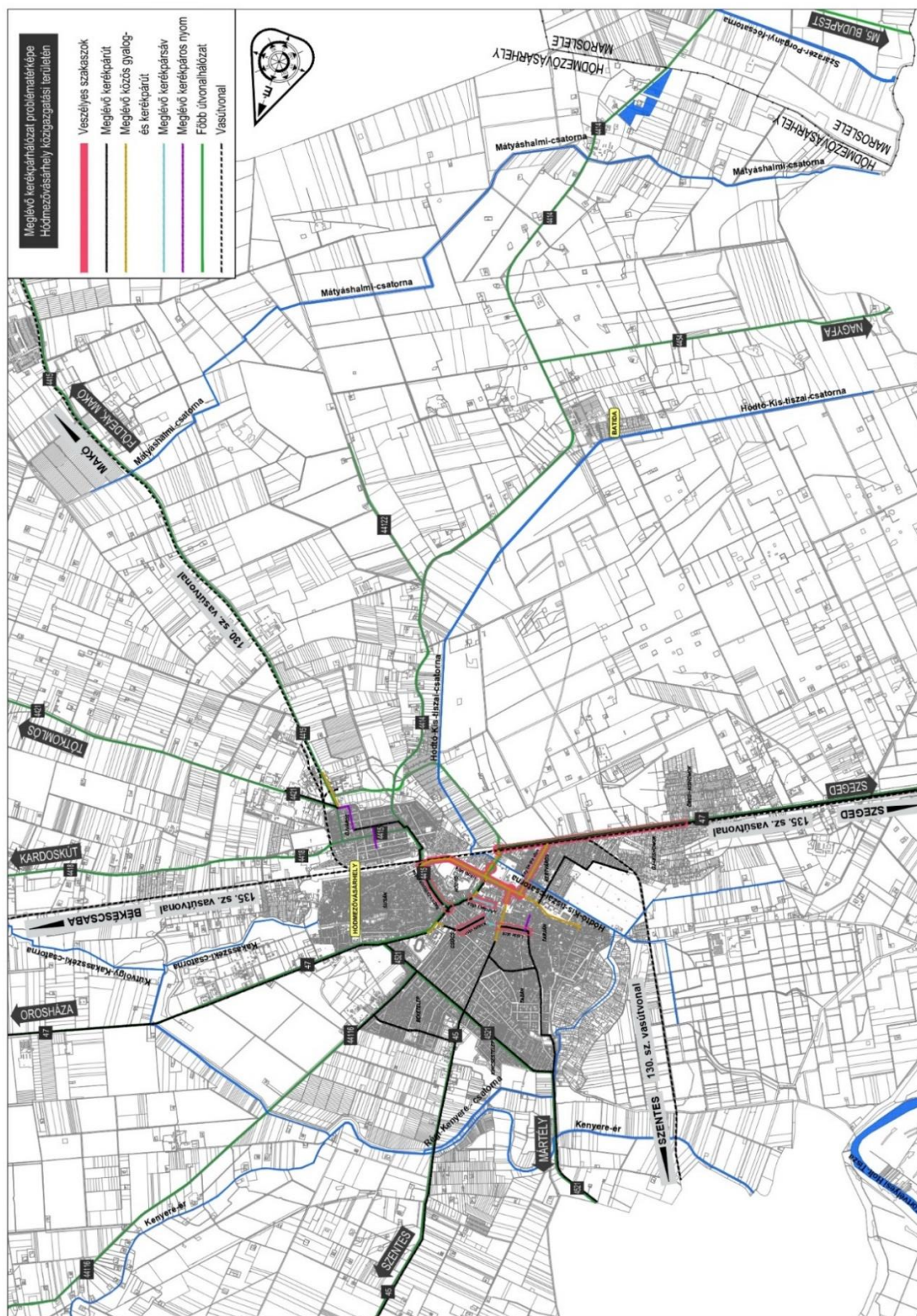
Hódmezővásárhely jelenleg kerékpáros közlekedésre használt közúthálózati szakaszait fenntartás szempontjából az alábbiak szerint lehet besorolni:

- Másodrendű főútvonalak (45, 47),– III. szolgáltatási szint, őrjáratos téli üzemeltetés;
- Negyedrendű járási utak külterületi szakaszai – IV. és V. szolgáltatási szint, rajonos téli üzemeltetés;
- A város nem közúti besorolású belterületi útjai, utcái az önkormányzat saját fenntartásában;
- Kerékpáros nyomvonal: az önkormányzat saját fenntartásában;
- Egyirányú kerékpárút: az önkormányzat saját fenntartásában;
- Ónálló kerékpárút: az önkormányzat saját fenntartásában.

A közúti szakaszok esetében a fenntartást a Magyar Közút Nonprofit Zrt. végzi. A fentiekén túli egyéb útfelületek, utcák kezelője a megyei jogú városi önkormányzat.

A jelenleg városi kezelésű önálló kerékpárforgalmi létesítmények fenntartására az önkormányzatok költségvetési támogatást kapnak, mely a fenntartott létesítmények hosszával arányos.

1.3.3 Értékelés és problématerkép



18. ábra: Hódmezővásárhely kerékpáros közlekedés szempontjából problémás területei

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás

Jelentősebb baleseti gócpontok:

- Ady Endre utca teljes hosszában: 1 kerékpáros baleset a Kisállomás sori csomópontban, 1 gyalogos baleset nem csomópontban, 2 egyéb baleset nem csomópontban, utolérési és segédmotorkerékpáros baleset a Hősök tere – Tóalj utca csomópontban (körforgalom).
- Andrássy út
 - Andrássy út – Szent Antal utcai csomópont
 - (2 súlyos, 2 könnyű). Külön kerékpáros forgalomtechnikai létesítmény nem található itt. A Hódi Pál úton található kerékpársáv váratlanul megszűnik ezután a kerékpárosforgalom átmenet nélkül vegyül az autósforgalommal.
 - Kaszap utcai csomópont
 - 1 halálos – gépjármű pályaelhagyás, 1 súlyos – kerékpáros, 1 könnyű – kerékpáros. a csomópont jelzőlámpás kialakítású.
- Bajcsy-Zsilinszky utca teljes hosszában
 - Hódtó - Kistópart – Nagyállomás csomópont
 - Két súlyos (gyalogos, kerékpáros), és két könnyű sérüléssel (kerékpáros) baleset. Eltolt csomópont nehéz forgalmi átláthatósága
- Csomorkányi út
 - Síp utca csomópont
 - Két súlyos (kerékpár, segédmotorkerékpár), két könnyű (kerékpáros) baleset. Kanyarodó főút jelentős teherforgalommal. A biztonságos sebesség helytelen megválasztása és az elsőbbségi viszonyok helyes felismerésének elmulasztására visszavezethető balesetek.
 - Szoboszlai út csomópont
 - 1 halálos és egy könnyű (keresztelő gépjárművek balesete). Elsőbbségadás elmulasztására visszavezethető balesetek
- Deák Ferenc utca
 - Szent Antal u. – Kinizsi u. csomópont
 - 2 halálos és 2 könnyű kimenetelű kerékpáros baleset. Eltolt csomópont nehéz forgalmi átláthatósága. A kerékpáros átvezetés és a kerékpárút kialakítása a Kinizsi utcán nem egyértelmű, nehezen áttekinthető. A Kinizsi utcáról jobbra a Deák Ferenc utcára, majd onnan közvetlenül balra, a Szent Antal utcába kanyarodást kerékpáros infrastruktúra nem segíti. A Deák Ferenc utcáról a Kinizsi utca felé szintén hiányos a kerékpáros infrastruktúra.
 - Dr. Rapcsák András út – Deák Ferenc utca csomópont
 - 2 súlyos 1 könnyű sérüléssel kerékpáros, 1 könnyű segédmotorkerékpáros baleset. Az épületek nehezítik a beláthatóságot.
- Jókai utca

A keresztelő utak csomópontjaiban történtek súlyos és könnyű sérüléssel balesetek.

- Damjanich u.: 2 könnyű
- Agyag u.: 2 súlyos
- Nyárfá u.: 2 súlyos
- Károlyi u.: 2 könnyű
- Rárósi út: 4 súlyos, 2 könnyű sérüléssel baleset

Kiemelten veszélyes közlekedési csomópontok

- Jókai utca - Károlyi utca csomópont

- Két súlyos (gyalogos, segédmotorkerékpár), két könnyű (kerékpár). A csomópont a tereptárgyak miatt nehezen belátható.
- Jókai utca - Rárósi utca csomópont
 - Két súlyos és két könnyű sérüléssel kerékpáros baleset. A csomópont a tereptárgyak miatt nehezen belátható.
- Kutasi út - Simonyi utca csomópont
 - 6 könnyű és 1 súlyos kerékpáros és egy halálos segédmotorkerékpáros baleset. A Gyalogátkelőhelynél található magas keresztmetszvény (nehéz beláthatóság), a Vámház út egyfajta elkerülő útként funkcionál, lényegesen nagyobb forgalommal az elvárhatónál. Az eltolt csomópont nehéz forgalmi átláthatósága, a kerékpárforgalom figyelmen kívül hagyása.
- Lázár utca – (Nyizsnai Gusztáv utca, Hódi Pál utca, Dr. Rapcsák András út keresztezések)
 - 12-ből 11 kerékpáros baleset (3 súlyos, 2 könnyű). A kerékpársáv autósok számára nehezen értelmezhető kialakítása. Egy oldalon vezetett kétirányú kerékpársáv zavaró a személygépjárművezetők részére, csak egyirányú kerékpáros közlekedésre számítanak.
- Petőfi út – Márton utca – Lánc utca
 - 1 súlyos 1 könnyű sérüléssel kerékpáros, 1 könnyű gyalogos baleset. Az eltolt csomópont nehéz forgalmi átláthatósága.
- Szabadság tér – Mózes utca
 - A piac mentén, a gyalogátkelőhely vonzásában 1 gyalogos súlyos, 2 könnyű kerékpáros és egy súlyos utoléréssel baleset történt a kijelölt gyalogátkelőhely használatának figyelmen kívül hagyásából.
- Zrínyi utca – Dr. Imre József utca
 - 1 halálos és 1 könnyű sérüléssel gyalogos baleset. Hiányzik a balesetek több mint 100 méteres körzetében gyalogátkelőhely, az út keresztezésekor nincs elsőbbségük.
- Agyag utca – Észak utca: 2 könnyű sérüléssel baleset. Elsőbbségadás elmulasztására visszavezethető balesetek

Utcaszinten vizsgálva a baleseteket az alábbi esetszámok történtek 2019-2023 között:

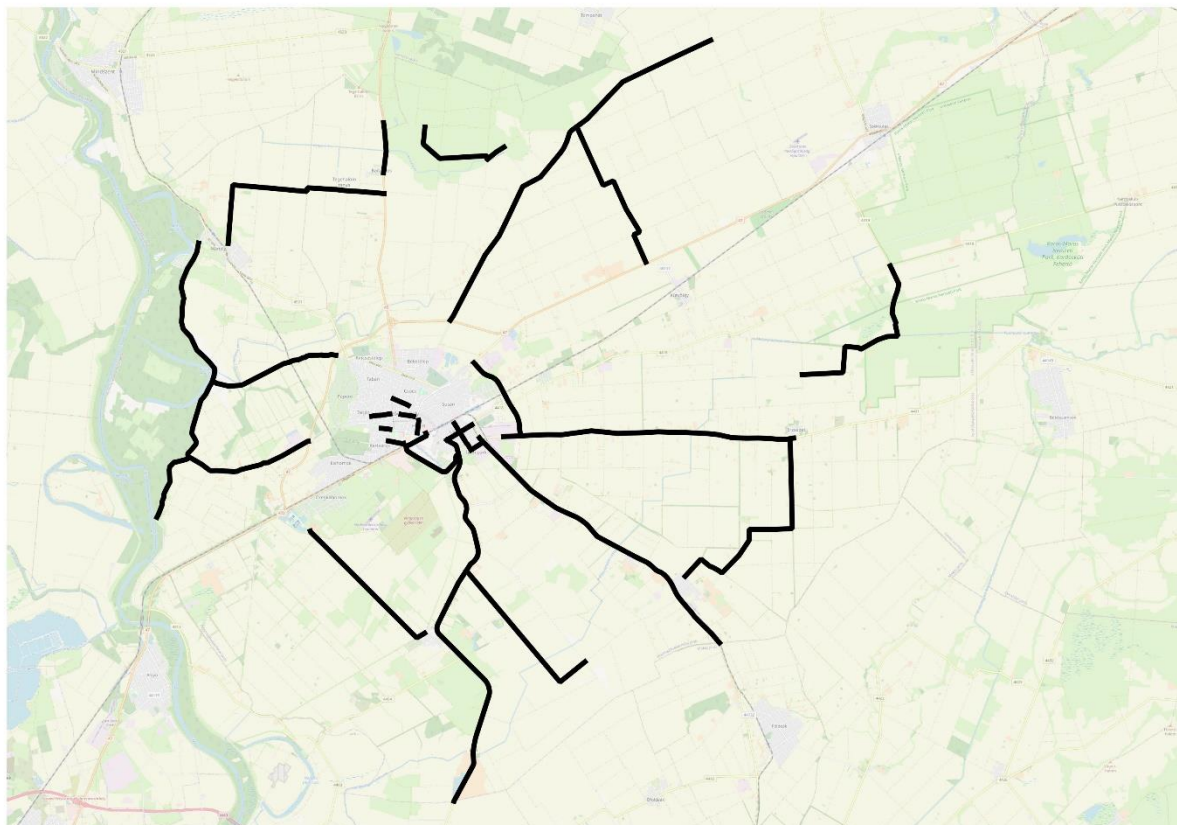
- Lázár utca: 9 baleset
- Zrínyi utca: 7 baleset
- Hódtó utca: 7 baleset
- Tóalj utca: 6 baleset
- Jókai utca: 5 baleset
- Vöröskereszt utca: 5 baleset
- Kutasi út – Szabadság tér: 5 baleset
- Dr. Rapcsák András utca: 5 baleset
- Pálffy utca: 4 baleset
- Andrássy út: 4 baleset
- Kaszap utca: 4 baleset
- Deák Ferenc utca: 3 baleset
- Visszhang utca: 3 baleset
- Hóvirág utca: 3 baleset
- Berkenye utca: 3 baleset

A Webbal 2.1 Magyar közút által javított adatbázisban kiolvasható, hogy a város területén 108 db olyan baleset történt, amely egyik résztvevője kerékpáros. A sérültek száma 115, ebből 34-en súlyos és 81-en könnyen sérültek meg. A sérültek száma Mindez a nagy szám indokolja a kerékpáros infrastruktúra további fejlesztését a városban.

A Lázár utca kialakítása különösen balesetveszélyes, ennek elhárítása alacsony költséggel már rövidtávon kezelhető lehet, melyre az 1.4.2. pontban kerül megfogalmazásra javaslat.

1.3.4 A fejlesztési terület kijelölése

Figyelembe véve a forgalmi adatokat, a forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedését, a problémás területeket és baleseti gócpontokat, az ingázók adatait, illetve a projekt keretében megvalósuló fejlesztéseket, a beavatkozási terület a következő:



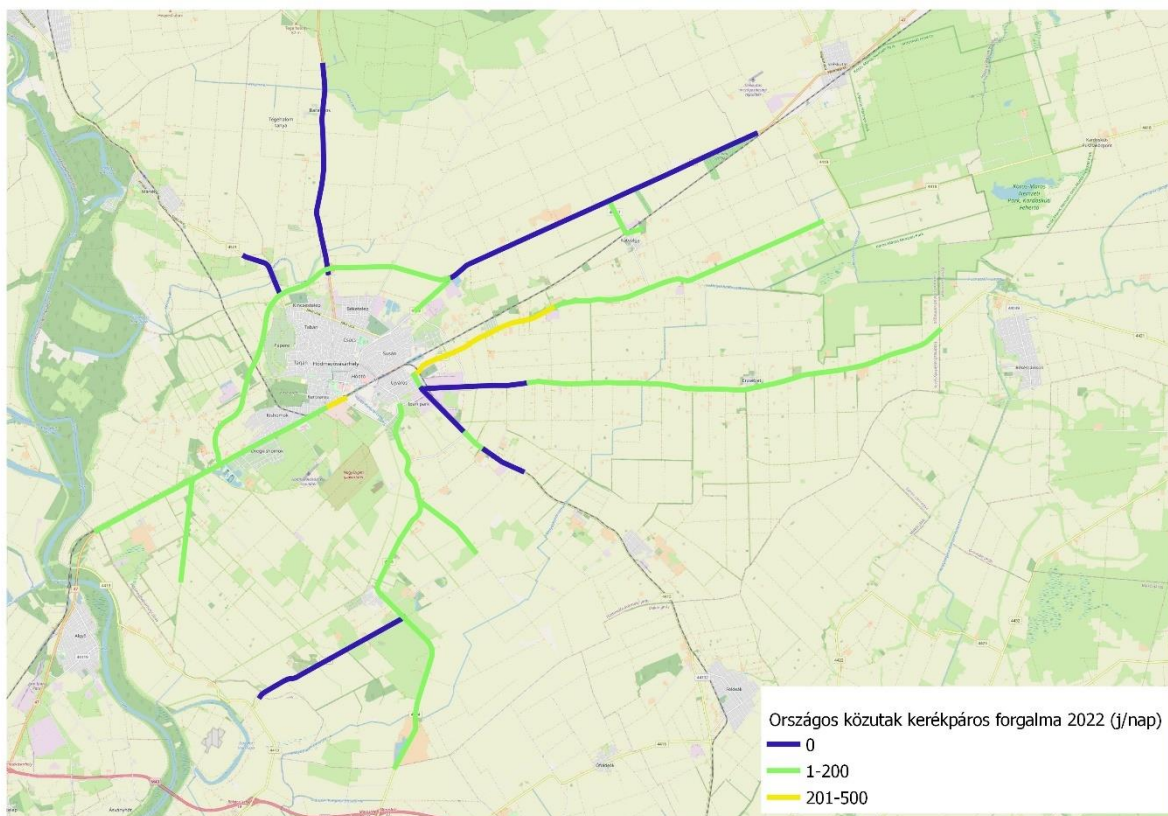
19. ábra: A beavatkozási terület lehatárolása.

Forrás: *openstreetmap.org* alapján saját szerkesztés.

A beavatkozási terület lefedi a város területének jelentős részét, beleértve a forgalomvonzó létesítmények többségét. A beavatkozási terület önmagában is komplex egységet alkot, magában foglalja a városközpontot és a forgalmi és baleseti szempontból kritikus bevezető útszakaszokat. Továbbá a beavatkozási területhez tartoznak a városközpontot a külső városrészekkel összekötő főközlekedési utak mentén kialakításra kerülő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztési területei.

1.3.5 A fejlesztési terület forgalmi adatai

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által 2023 júniusában kiadott, Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma című kiadvány alapján az alábbi ábrákon mutatjuk be a Hódmezővásárhely közigazgatási területén mutatkozó összes forgalmat, nehézgépjármű forgalmat és kerékpáros forgalmat.

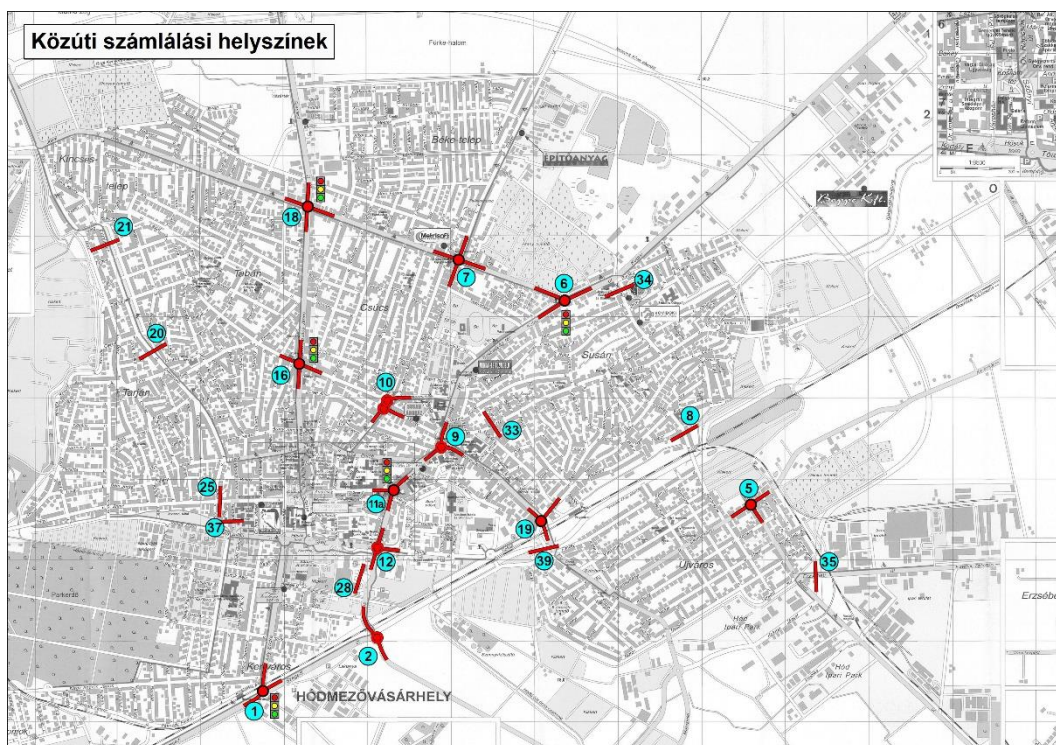


20. ábra: A Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálási adatai Hódmezővásárhely útszakaszain (2022) kerékpáros forgalom

Forrás: Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma, Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2023. június alapján saját szerkesztés

A város belterületi útjaira vonatkozóan 2017-ben és 2023-ban készült csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálás.

A forgalomfelvételek során elsőként a közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálásokra került sor. A csomóponti számlálások 12 helyszínen, a keresztmetszeti számlálások 10 helyszínen történtek.



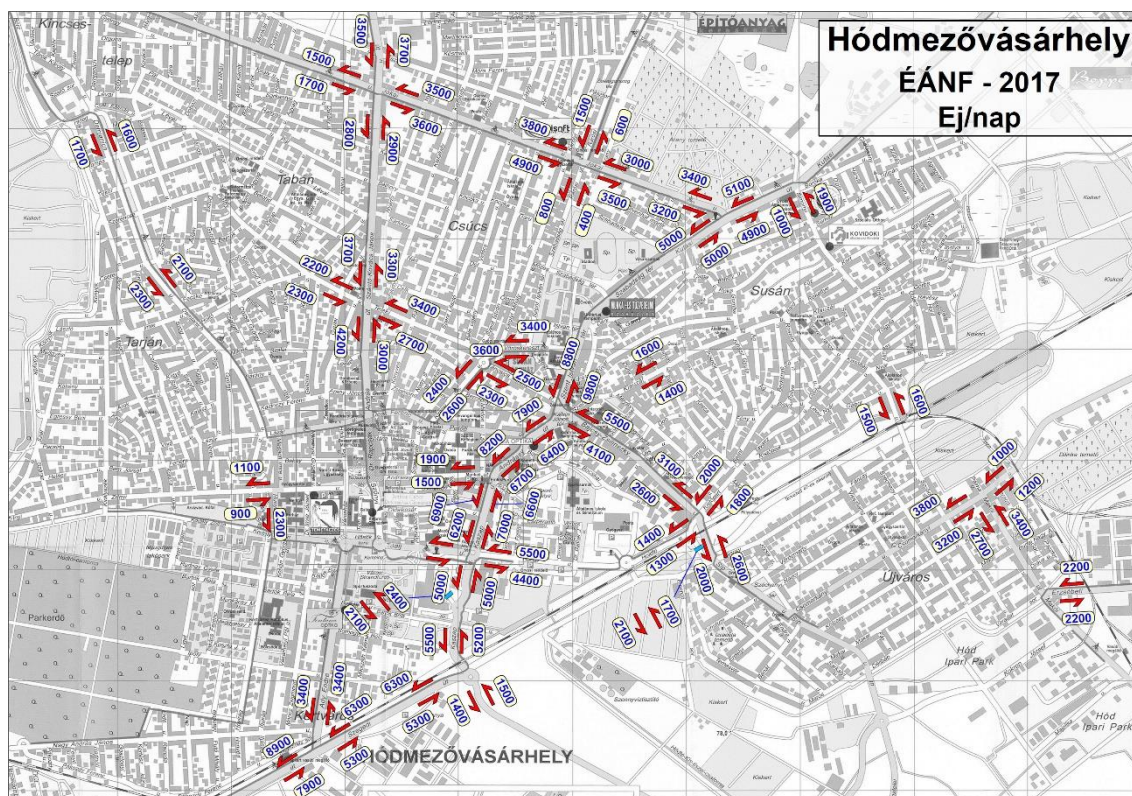
21. ábra: Csomóponti és keresztmetszeti számlálások helyszínei

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata 2017-ben és 2023-ban végzett forgalomszámlálást a beavatkozási területen. A számlálások időpontjai:

- 2017. december 12-13. hétköznap, délelőtt 07:00 és 09:00 óra között, és délután 15:30 és 17:30 között.
- 2023. november 28-30. hétköznap, délelőtt 07:00 és 09:00 óra között, és délután 15:30 és 17:30 között.

A csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások eredményeit térképen ábrázoltuk, ezeket a 18. ábra mutatja be.



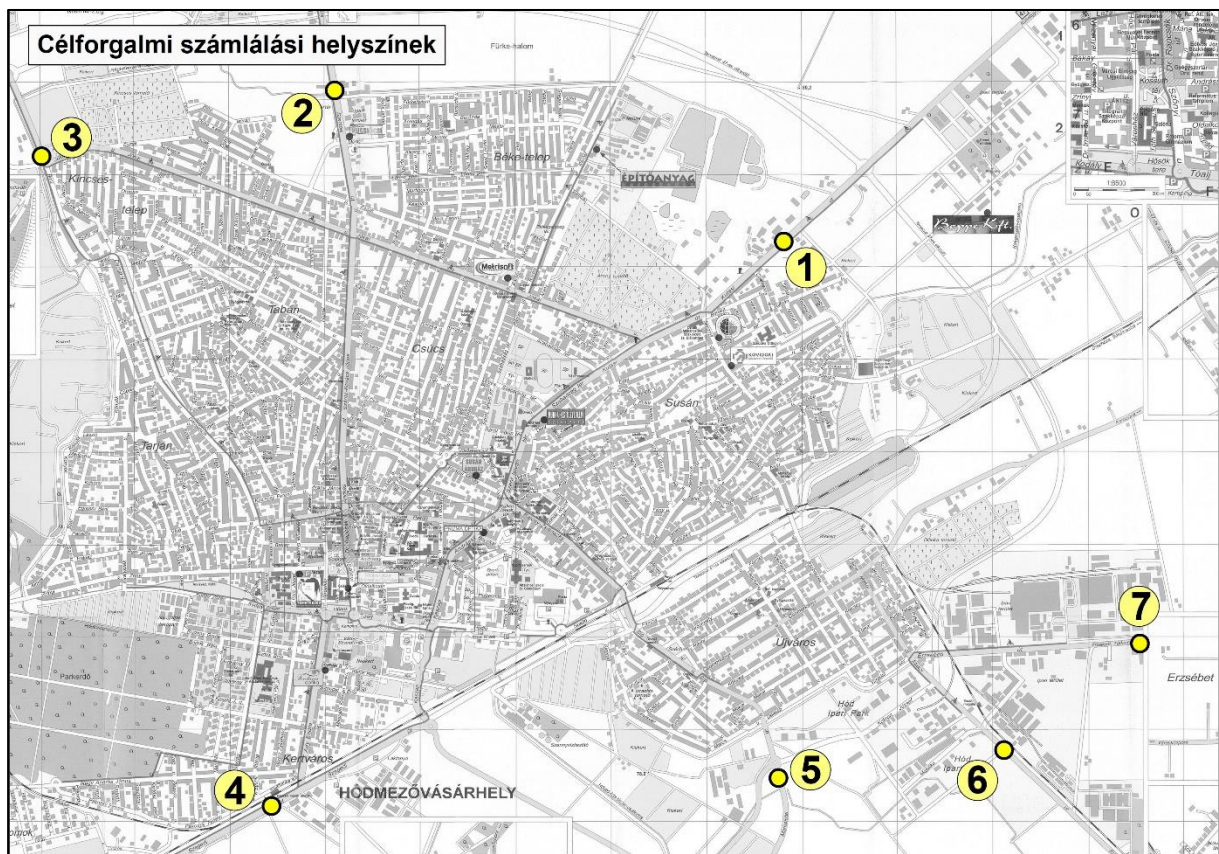
22. ábra: Éves átlagos napi forgalmak (ÉÁNF) a forgalomszámlálások alapján

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

A közúti célforgalmi felvételekre 2017. december 7-én került sor.

Hat helyszínen, két irányban, délelőtt 07:00-től 09:00 óráig, délután pedig 14:00-től 16:00-ig végeztünk mérést – figyelembe véve a napfelkelte és a napnyugta időpontokat.

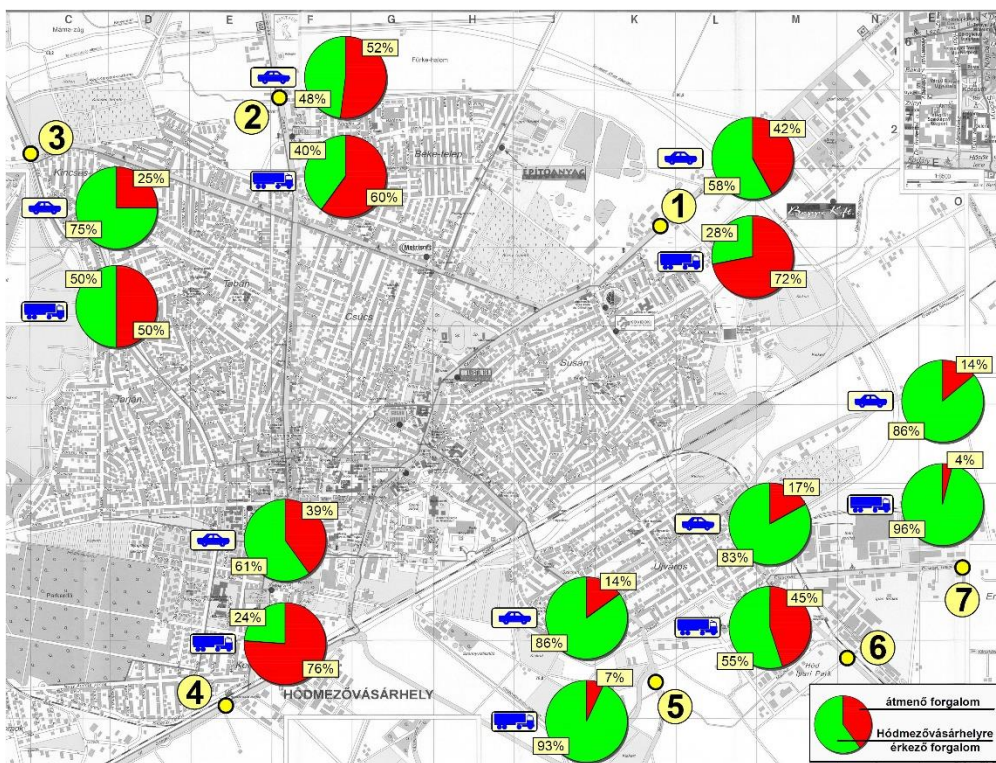
A felvétel célja, hogy Hódmezővásárhelyen megismerhessük az átmenő forgalom eloszlását, valamint átfogó képet kapjunk a város átmenő forgalmának irányairól. A cél eléréséhez rendszám felírással úgynevezett célforgalmi mérés készült, amelynek során Hódmezővásárhely egyes útszakaszain kordonpontokat alakítottunk ki, és ott az elhaladó járművek rendszámát rögzítettük. A kordonpontokat, kordonszámlálási helyszíneket a **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** mutatja be.



23. ábra: Célforgalmi számlálási helyszínek

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

Az alábbi ábrán a célforgalmi számlálás eredményei láthatók. Pirossal azokat a járműveket jelöltük, amiknek a teljes vizsgált rendszerben található párja. Az ábra alapján egyértelműen kirajzolódik a 47-es és a 45-ös számú főút jelentősége és az, hogy a tehergépjárművek esetében igen magas 75%-os átmenő forgalomról beszélhetünk (47. sz. főút).



24. ábra: A rendszámok számlálás eredménye

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

	1	2	3	4	5	6	7	Hódmezővásárhelyre
	47-es főút Orosháza	45-ös főút	4521. j. út	47-es főút Szeged felé	4414. j. út	4415. j. út	4421. j. út	
1	47-es főút Orosháza	0%	0%	38%	1%	2%	1%	58%
2	45-ös főút	0%	0%	47%	1%	4%	0%	48%
3	4521. j. út	0%	0%	24%	0%	1%	0%	75%
4	47-es főút Szeged felé	20%	14%	5%	0%	1%	0%	61%
5	4414. j. út	8%	2%	0%	0%	1%	2%	86%
6	4415. j. út	4%	5%	1%	4%	1%	2%	83%
7	4421. j. út	5%	0%	0%	2%	3%	3%	86%

25. ábra: Személygépkocsi forgalom megoszlása az egyes utakról

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

	1	2	3	4	5	6	7	
	47-es főút Orosháza	45-ös főút	4521. j. út	47-es főút Szeged felé	4414. j. út	4415. j. út	4421. j. út	Hódmezővásárhelyre
1	47-es főút Orosháza	0%	4%	69%	1%	0%	0%	26%
2	45-ös főút	0%	0%	40%	0%	20%	0%	40%
3	4521. j. út	21%	0%	29%	0%	0%	0%	50%
4	47-es főút Szeged felé	57%	14%	5%	0%	0%	0%	24%
5	4414. j. út	5%	1%	0%	0%	1%	0%	93%
6	4415. j. út	1%	42%	0%	0%	1%	2%	55%
7	4421. j. út	1%	0%	0%	0%	1%	2%	96%

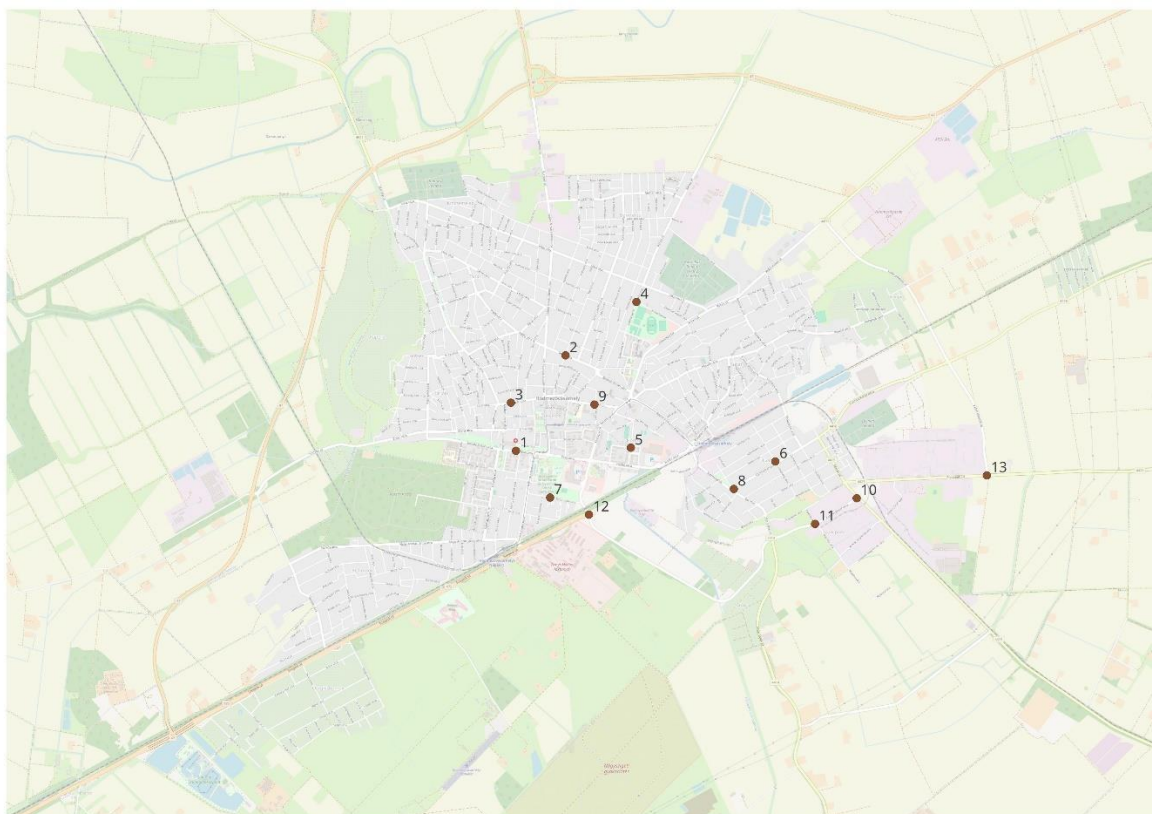
26. ábra: Tehergépkocsi forgalom megoszlása az egyes utakról

Forrás: Hódmezővásárhely közlekedési rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó koncepció, helyzetértékelés

A forgalomszámlálásból kiolvasható trendek:

- a belvárosban és nagy általánosságban forgalomművekedés következett be
 - ennek elsődleges oka a motorizáció emelkedése megfigyelhető, hogy 2011 óta folyamatos és a magyarországi átlagot meghaladó a növekedés,
 - másodlagos oka, hogy új munkahelyek, bevásárlóközpontok, ipari létesítmények jöttek létre a térségben, amelyek plusz forgalmat vonzanak,
- a Rárósi út és környékén kismértékű forgalomcsökkenés következett be
 - valószínűleg a helyi forgalom útvonalválasztása miatt.

A kerékpárforgalmi hálózati terv fejlesztési ütemezésének kidolgozásához a 2017-es forgalomszámlálási adatokból kiindulva 2023. 11. 28 – 11. 30-án több helyszínen újabb forgalomszámlálás készült, az alábbi összesített eredménnyel.



27. ábra: Forgalomszámlálási helyszínek, 2023. 11. 28 -30.

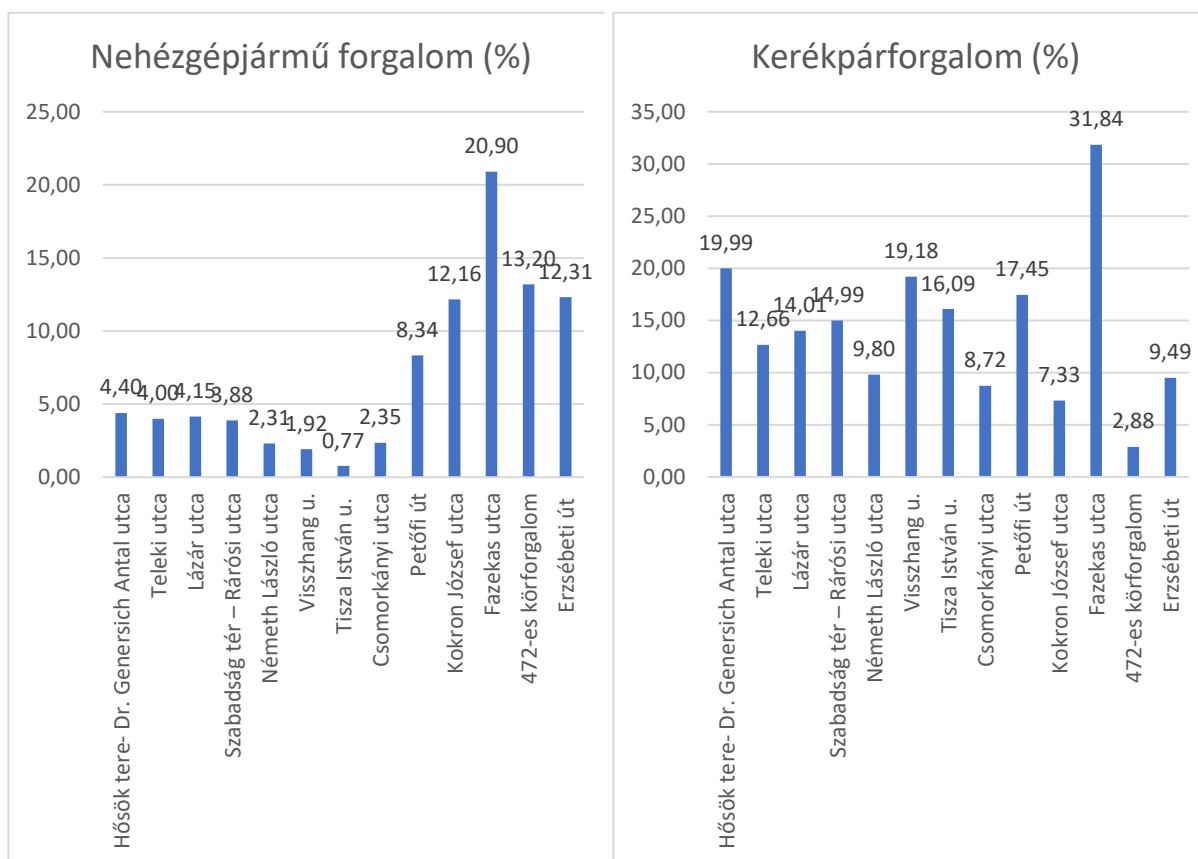
Forrás: saját szerkesztés

Sorszám	Helyszín	Forgalom (E/nap)	Nehézgépjármű forgalom (E/nap)	Kerékpárforgalom (E/nap)
1.	Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca	12.418	546	2.482
2.	Teleki utca	6.683	267	846
3.	Lázár utca	10.177	422	1.426
4.	Szabadság tér – Rárósi utca	2.835	110	425
5.	Németh László utca	1.082	25	106
6.	Visszhang u.	834	16	160
7.	Tisza István u.	522	4	84
8.	Csomorkányi utca	8.140	191	710
9.	Petőfi út	6.477	540	1.130

10.	Kokron József utca	6.136	746	450
11.	Fazekas utca	402	84	128
12.	472-es körforgalom	7.426	980	214
13.	Erzsébeti út	4.320	532	410

6. táblázat: Forgalomszámlálási adatok Hódmezővásárhelyen (2023. 11. 28 – 30.)

Forrás: Forgalomszámlálási adatok alapján saját szerkesztés



28. ábra: Nehézgépjármű forgalom és kerékpárforgalom a teljes forgalom arányában, 2023. 11. 28 -30.

Forrás: saját szerkesztés

A fejlesztési területen elvégzett forgalomszámlálási adatokból látható, hogy a forgalom a város gyűjtőútjain 10.000 E/nap érték feletti értéket is meghaladja, és általánosan is elmondható, hogy eléri az 5.000 E/nap értéket. A tanulmányban kiemelt egyéb kiszolgáló utak forgalma is jelentősnek mondható. Továbbá általánosan jellemző a kerékpáros forgalom jelentősen magas aránya, valamint egyes szakaszokon a nehézgépjármű forgalom számottevő jelenléte. A város forgalmának jellegzetessége a kerékpáros közlekedés, ezért a védtelenebb közlekedőknek számító kerékpáros forgalom feltételeinek javítása, biztonságosabbá tétele önálló kerékpáros infrastruktúra kialakításával és a meglévő hálózat fejlesztésével kezelendő. A meglévő hálózat korszerűbbé tétele a fejlesztési javaslatok között is szerepel.

1.4 Meglévő kerékpáros létesítmények

1.4.1 A meglévő hálózati elemek

Hódmezővásárhelyen a kerékpáros közlekedésnek komoly hagyományai vannak.

A meglévő hálózati elemek a leginkább sugár irányú főútvonalak mentén épültek ki, amelyek kiegészültek a haránt irányú körútszakasz összeköttetésekkel. A város kerékpáros közlekedés szempontjából a legjobban ellátott területe a belvárosi terület. A kiépített kerékpárutak város lakóövezeteinek gyűjtő jellegű útjaiként szolgálhatnak, azonban a lakóövezetek kerékpáros feltárási útjai még hiányosak. Leginkább a város dél - keleti részei ellátatlanok kerékpárút szempontjából.

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a kerékpárút-hálózat nem egyenlő a település kerékpáros útjainak összességével, hiszen a hálózat magába foglalja mindazokat a kerékpározásra alkalmas utakat, ahol külön jelzéssel (pl. kerékpáros nyom, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, egyirányú forgalmú út), vagy anélkül (pl. kerékpározásra alkalmas utak) megengedett, és biztonságos a kerékpárral történő közlekedés.

Kerékpáros létesítményeknek tekintjük a következőket (Mobile2020 Handbook alapján):

I. Önálló kerékpárforgalmi létesítmények:

- Kerékpársáv
- Kétirányú kerékpárút
- Út melletti kétoldali egyirányú kerékpárút
- Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút
- Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények:
 - Kerékpáros nyom
 - Nyitott kerékpársáv

II. Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető minden olyan közút, amelyen a kerékpározás nem tilos. Ezek közül külön említést érdemelnek azok a vegyes forgalmú felületek, amelyek különösen kerékpárosbaráttnak tekinthetők:

- Széles külső forgalmi sáv
- Autóbusz-és kerékpársáv
- Csillapított forgalmú terület
- Kerékpáros forgalom számára két irányban megnyitott egyirányú forgalmú utca
- Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
- Kisforgalmú utca
- Párhuzamos szervízút
- Árvédelmi töltés
- Erdészeti üzemi út
- Mezőgazdasági út

Ennek fényében megállapítható, hogy Hódmezővásárhelyen a kerékpározásra alkalmas hálózat lényegesen kiterjedtebb, mint a kerékpárút hálózat. Megállapítható továbbá, hogy Hódmezővásárhely kerékpározásra alkalmas hálózati kapcsolatai viszonylag kis anyagi ráfordítással, akár már rövidtávon is javíthatók lennének, áthidalva azt az időszakot, amely a kerékpárút hálózat teljes körű kiépítéséhez szükséges.

Természetesen szükség mutatkozik arra, hogy a legfontosabb forgalmi irányokban önálló kerékpárforgalmi létesítmények álljanak rendelkezésre.

A kerékpáros forgalom döntő hányada a külső lakóterületek és a belváros között bonyolódik, tehát a sugár irányú közlekedés jelentős, a forgalom mértéke a centrumba vezető utakon a legszámottevőbb.

Élénk forgalmat figyelhetünk meg a közlekedési csomópontok, az oktatási intézmények, a szabadidőközpontok és sportlétesítmények, a bevásárlóközpontok, valamint a nagyobb ipari parkok/gazdasági területek környékén.

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények:

Állami közúti területen:

4414 j. Hódmezővásárhely-Maroslele-Makó összekötő út – Maroslelei út - Síp utca melletti nyomvonal:

Kétirányú kerékpárút, mely az az országos közút szelvényezés szerinti jobb oldala mellett halad. A nyomvonal kerékpáros kapcsolatot biztosít Hódmezővásárhely-Batida településrész és az út menti tanyavilág és a városközpont között. A belterület felé kapcsolódik a Síp u. melletti elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárúthoz.

472 sz. Hódmezővásárhely déli elkerülő út II. r. főút. melletti nyomvonal:

Elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút, mely az országos közút szelvényezés szerinti jobb oldala mellett, majd aluljárón átvezetve a bal oldalán halad kijelölt kiserőútú úton, majd elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárútként, és a közigazgatási határ előtt, ismét ajánlott úton Algyő felé. A belterület felé kapcsolódik a Kaszap u. melletti elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárúthoz.

4521 j. Szentés-Mindszent-Hódmezővásárhely összekötő út - melletti nyomvonal (belterületi határig):

Kétirányú kerékpárút, mely az országos közút szelvényezés szerinti jobb oldala mellett halad a 47 sz. (elkerülő) útig, majd a Mártélyi út mentén a belterületi határig. A belterület felé kapcsolódik a Jókai u. melletti kerékpárúthoz.

45 sz. Kunszentmárton-Szentés-Hódmezővásárhely II. r. főút. melletti nyomvonal:

Kétirányú kerékpárút, mely az országos közút szelvényezés szerinti jobb oldala mellett halad Hódmezővásárhely-Barattyostól a 47 sz. (elkerülő) útig, majd a Szentési út mentén becsatlakozik az útburkolatból new jersey típusú közúti biztonsági beton korlátelemekekkel leválasztott egyoldali kétirányú kerékpárútként folytatódik a belterületi határig. A belterület felé kapcsolódik a Szántó Kovács János utca mentén folytatódó gyalogos kerékpárúthoz.

47 sz. Debrecen-Szeged II. r. főút. – 4459 j. Hódmezővásárhely ök. út- Kutasi út melletti nyomvonal:

Kétirányú kerékpárút, mely az útszakaszok mellett az országos közutak szelvényezés szerinti bal oldalán halad a 47 sz. (elkerülő) útig, majd a 4459 j. úttól elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárútként halad tovább a belterületi határig. A belterület felé kapcsolódik a Kutasi u. melletti elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárúthoz.

4415 j. Hódmezővásárhely-Földeák-Makó összekötő út (Makói országút) - Virradat sor - Kalmár Zsigmond u. közötti szakasz melletti nyomvonal:

Kétirányú kerékpárút, mely az országos közút szelvényezés szerinti jobb oldalán halad a Virradat sor - Kalmár Zsigmond u. között. A belterület felé kapcsolódik a Virradat soron kijelölt kerékpározható úthoz, valamint az Erzsébeti úton (4421 j. út) kétoldali irányhelyes elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárúthoz.

4421 j. Tótkomlós-Hódmezővásárhely összekötő út – Makói országút – 1. Porta közötti szakasz melletti nyomvonal:

Kétoldali irányhelyes elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárútként indul a Makói országúttól, mely a vasúton történő átvezetést követően irányhelyes kerékpársávként kerül felvezetésre a forgalmi sávok mellé. Az irányhelyes kerékpársávok a Villeroy & Boch telephely 1. portáig kerültek kialakításra.

Önkormányzati területen:

Kerékpársáv:

Deák Ferenc utca: Kinizsi és Szegfű utca között

Szeremlei utca

Hódi Pál u.

Hunyadi u.

Hősök tere: Városház u. – Dr. Imre József u. között

Szent Antal u.

Kétirányú kerékpárút:

Kölcsey u.: Szoboszlai u. – Síp u. között

Síp u.: Kölcsey u. – Síp u. között

Kutasi út: Simonyi u.- Szabadság tér között

Szabadság tér

Szent István tér

Kinizsi u.

Jókai u.

Rárósi u.: Jókai u.- belterületi határ között

Mester u.

Borz utca: Jókai u. – Hideg utca között

Damjanich utca: Hideg u. – Lázár u. között

Holló u.

Pálffy u.

Szántó Kovács János u.

Dr. Rapcsák András út: Pálffy u. - Lenkei u. között

Hóvirág u.

Parkerdő kerékpárút a Nagy András János utca felé

Lázár u.: Hódi Pál u. – Vajda utca között

Hősök tere

Dr. Genersich Antal u.

Elválasztott gyalogos és kerékpárút:

Bajcsy-Zsilinszky utca

Andrássy út

Tóalj utca: Szőnyi u. – Kaszap utca között

Szőnyi u.

Dr. Rapcsák András út: Lázár u. - Lenkei u. között

Kodály Zoltán utca

Elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút:

Síp u.: Makai u. – Széchenyi tér között

Széchenyi tér mindkét oldalán

Kutasi út: 47-es főút – Simonyi u. között

Kaszap utca

Holdtó utca

Tóalj utca: Kaszap utca – Szőnyi u. között

Ady Endre út

Parkerdő felé vezető köz: Hóvirág utca – Erdő u.

Lázár u.: Hódi Pál u. – Kinizsi u. között

Tóalj utca: Szőnyi u. – Ady Endre út között

Kerékpáros nyom

Madách Imre u.

Zrínyi u.: Kossuth tér – Dr. Imre József u. között

Belterületi kerékpározásra kijelölt (ajánlott) út:

Virradat sor: Makói országút – Szoboszlai u. között

Szoboszlai u.: Virradat sor – Kölcsey u. között

Visszhang u.: Kölcsey u. – Vörösmarty u. között

Szent Antal utca

1.4.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése

A városban belül a csomópontokon hiányzik a kerékpáros forgalom előnyben részesítése.

Az egyirányú utakon általában véve már lehetővé van téve a kétirányú kerékpározás, van azonban néhány utca, ahol még alkalmazható lenne ez a megoldás. A nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy ezen intézkedés széles körű alkalmazásával a kerékpáros közlekedés versenyképessége jelentősen javítható.

Nincs egységes és korszerű, a kerékpárforgalmi hálózatot lefedő útirányjelző táblarendszer.

A városban nem működik összefüggő Községi Kerékpáros Közlekedési Rendszer.

A jelzőlámpás csomópontok többségében hiányzik a környezetbarát közlekedési eszközök (községi közlekedés, kerékpáros közlekedés) előnyben részesítése.

A meglévő kerékpárutak infrastruktúrája elavult, útburkolata több helyen rossz minőségű, töredezett (ld. Borz u., Hideg u.), kialakításukból adódóan gyalogos, kerékpáros és közúti konfliktuspontokkal egyaránt terhelt. A felfestések több helyen kopottak, rosszul láthatóak.

A kerékpárutak átvezetése a csomópontokon általában nem megoldott Hódmezővásárhelyen, hiányoznak a kerékpárosok számára a burkolati átvezetések. Jellemzően a csomópontok vagy kereszteződések előtt, kerékpárút vége táblát, a csomópont vagy kereszteződés után pedig kerékpárút táblát helyeztek ki, így oldották meg az átvezetést. A balesetek és a különböző konfliktushelyzetek csökkentése érdekében fontos, hogy a különböző jelzések egyértelműek és egymással összhangban legyenek. Jellemző, hogy az elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút és kerékpárút tábla azonos szakaszon van kihelyezve. Ellentmondás tapasztalható ott is a helyszíneken, ahol a táblázás szerint elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút van kijelölve, azonban kerékpársávok vannak felfestve.

Létesítményekre vonatkozó értékelés:

4414 j. Hódmezővásárhely-Maroslele-Makó összekötő út – Maroslelei út - Síp utca melletti nyomvonal:

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. A külterületi részeken az úton történő átvezetéseknel (napelemes) megvilágítás kialakítása javasolt.

472 sz. Hódmezővásárhely déli elkerülő út II. r. főút. melletti nyomvonal:

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. Az Algyő felé vezető kerékpározásra alkalmas kiserőmű külterületi útra történő rávezetés az önálló kerékpárútról megoldatlan.

4521 j. Szentés-Mindszent-Hódmezővásárhely összekötő út - melletti nyomvonal (belterületi határig)::

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. A nyomvonalon található táblák egy része megfakult tönkrement, cseréjük javasolt. A burkolaton és korlátokon, fenntartási jellegű beavatkozások szükségesek, burkolatjelek lekoptak, festés szükséges.

45 sz. Kunszentmárton-Szentés-Hódmezővásárhely II. r. főút. melletti nyomvonal:

A Szentési út mentén az útburkolatból new jersey típusú közúti biztonsági beton korlátelemekekkel leválasztott egyoldali kétirányú kerékpárút ideiglenes kialakítás nem megfelelő. A hatályos műszaki előírásoknak történő kerékpárút kialakítása javasolt.

47 sz. Debrecen-Szeged II. r. főút. – 4459 j. Hódmezővásárhely ök. út- Kutasi út melletti nyomvonal:

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. A nyomvonalon található táblák egy része megfakult tönkrement, cseréjük javasolt.

4415 j. Hódmezővásárhely-Földeák-Makó összekötő út (Makói országút) - Virradat sor - Kalmár Zsigmond u. közötti szakasz melletti nyomvonal:

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. A burkolaton fenntartási jellegű beavatkozások szükségesek, burkolatjelek lekoptak, a felfestés pótlása szükséges különösen az úton történő átvezetéseknel.

4421 j. Tótkomlós-Hódmezővásárhely összekötő út – Makói országút – 1. Porta közötti szakasz melletti nyomvonal:

A kialakítás paraméterei az igényeknek megfelelőek. A kerékpársáv – kerékpárút átvezetés forgalomtechnikai kialakítása hiányos, a vonatkozó UME szerint felülvizsgálandó. A kerékpársávok forgalomtechnikai kialakítása szintén hiányos az útcsatlakozás átvezetéseiben. A szakasz 1. porta előtti végén a külterület felől érkezők számára nincs megfelelő tájékoztató és jelzésrendszer kialakítva a megfelelő útvonal használatához.

Belterületen:Elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárutak:

A Széchenyi tér nyugati oldalán nem egyértelmű, hogy az önálló kerékpárút vagy elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút van kialakítva, ugyanis mindkét jelzés ki van helyezve a szakaszon.

A Kutasi úton keverednek a kerékpárút és az elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút jelzések. (táblázás és felfestés)

Szent István téren keverednek a kerékpárút és az elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút jelzések a tűzoltóság és körforgalom közötti szakaszon.

A Kaszap utcán keverednek a kerékpárút és az elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút jelzések.

Az Ady Endre úton keverednek a kerékpárút és az elválasztás nélküli gyalogos és kerékpárút jelzések, a Bartók Béla u.-i átvezetés nem megfelelően kitáblázott (kijelölt).

Kerékpárutak:

A Borz utca nem megfelelő paraméterekkel és jelzésrendszerrel van kialakítva. Teljes felülvizsgálat javasolt.

A Hideg utca nem megfelelő paraméterekkel és jelzésrendszerrel van kialakítva. Teljes felülvizsgálat javasolt.

A Szántó Kovács János u. Észak utcától városból kivezető szakaszán new jersey beton elemekkel útburkolattól leválasztott burkolatterületen van kerékpárút kijelölve. Ez a kialakítás felülvizsgálandó kapcsolódva bevezető szakaszhoz.

A Lázár utcában a burkolatból kijelölt egyoldali kétirányú kerékpárút nagyon balesetveszélyes kialakítású. A lehető legkorábban beavatkozást igényel! Javasolt az irányhelyes kerékpársávok kialakítása.

Kerékpársáv:

A Szeremlei utcában a ferde parkolás iránya az UME ajánlásával ellentétes beállítású.

2 A FEJLESZTETT LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

2.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A Kárpát-medence déli részén, az Alföldön fekvő Csongrád-Csanád megye domborzati viszonyait tekintve az ország legalacsonyabb területe, teljes egészében síkság. A területi változásokat leginkább a talajtípusok változása, illetve a vízrajzi viszonyok adják.

A területet földrajzi és ezáltal közlekedési szempontból is elsősorban a Tisza tagolja, mely a területen észak-déli irányban majdnem 100 km hosszon folyik át. A megye teljes területe az egykori Tisza-ártér területén fekszik, ahol a folyó vándorló medre alakította a tájat, a domborzatot. A folyószabályozások erőteljesen átalakították a folyómedret, a tájat és a tájképi jelleget, mely azonban a vízrendezést követően is mélyfekvésű vizes élőhelyek természetes és mesterséges területe.

A megye területét meleg, száraz időjárás jellemzi, 2000 óra fölötti napfénytartammal, a napsütéses órák száma országos viszonylatban itt a legmagasabb. A leggyakoribb szélirány sorrendben az É-i, ÉNy-i és DK-i. Éghajlata a hőigényes, kis vízigényű szántóföldi és kertészeti kultúráknak megfelelő.

A megye területén a legnagyobb kiterjedésben homokos-, illetve humuszos homoktalaj található. Keleti harmadán többnyire kiváló és jó termőképességű, a Tisza árteréhez kapcsolódó középső területen savanyú réti és öntéstalajok jellemzőek.

A megye területe a Tisza határvonalával a Kiskunsági Nemzeti Park és a Körös-Maros Nemzeti Park két igazgatósága alá tartozik. A területen az országban kiemelkedő 244 db kunhalom (kultúrtörténeti, kulturális örökségi, tájképi, illetve élővilág védelmi szempontból jelentős domború földmű, amely kimagasodó jellegével meghatározó eleme lehet a tájnak) található, melyek törvényi védettség alatt állnak. A Körösök Völgye Natúrparc és a Felső-Bácska Homokhát Natúrparc is érinti a területet.

A megye jelentős részét érintik bányászat által okozott tájsebek, főképpen a megye délnyugati részén és Hódmezővásárhely térségében. Az elmúlt időszakban újabb szénhidrogén- és homok-/agyagbányák létesültek (pl. Hódmezővásárhely, Kiszombor, Makó, Mindszent, Mórahalom, Röske, Szeged, Zákányszék településeken), illetve egyes felhagyott bányaterületek esetében megkezdődött az újrahásznosítás (pl. Hódmezővásárhely, egyes horgásztavak stb.)

A települések elhelyezkedését, formáját is nagyban befolyásolják a természeti adottságok. A megyében más megyékhez képest jellemzően kevesebb (60), de nagyobb kiterjedésű település található. Hódmezővásárhely megyei jogú város. A kerékpározást nehezítő szintemelkedés nem jellemző a településen. A településeken belüli önkormányzati közúthálózatát az egyre növekvő gépjárműforgalom következtében a biztonságos kerékpározás közlekedés számára fejleszteni szükséges. A városban az állami főutak és a belváros területét kivéve szinte kizárólag a nyílt árkos vízvezetés a jellemző. A kerékpáros közlekedést az épített kiemelt szegélyek és az árokrendszerek akadályozhatják.

Távlatban a kerékpáros közlekedés nagyságát befolyásoló főbb tényezők:

Kerékpáros infrastruktúra minősége, biztonság- és komfortérzet

Helyközi buszjáratok menetrendjének változása

Térségben élők jövedelmi viszonyai

Nagyobb munkáltatók megjelenése és a telephelyek elhelyezkedése

Ki lehet jelenteni ezen tényezőkkel összefüggésben, hogy sem rövid, sem középtávon nem kell számolni azzal, hogy:

- a települések lakosság száma jelentősen növekedne vagy csökkenne,
- a települések közigazgatási struktúrája, ellátottsága, amely befolyásolhatná a kerékpáros közlekedést, jelentősen megváltozna,
- a települések településszerkezete jelentősen megváltozna, így nem kell új, jelentős létszámú lakóövezetek megjelenésével vagy jelentős kiterjedésével számolni, és nem várható tömeges betelepülés, vagy elvándorlás.
- a településeken áthaladó országos közutak forgalma szignifikánsan változna.

Klímvédelmi okból, valamint a komfortérzet növelése érdekében is fontos az árnyékoltság, mely fásítással jól növelhető. Ahol lehetséges, a kerékpárforgalmi létesítmények mellett törekedni kell a fátelépítésre.

A burkolatok megválasztása is fontos. Tapasztalatok szerint a térkő felületek felmelegedése jóval kisebb, mint az aszfalt burkolatoké. Célszerű a korszerűsítéseknél a kerékpáros és gyalogos forgalom elválasztása úgy, hogy a gyalogjárda térkő burkolattal kerüljön kialakításra. Azokon a helyeken, ahol a kerékpársávok kialakítása az útpályán, a jelenlegi parkolók helyén célszerű, ott a parkolók esetleges más helyen való pótlását is térkő burkolattal javasolt kialakítani.

2.2 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztésekor nemcsak a hálózati elemekkel kell foglalkozni, hanem a mozgást lehetővé tevő eszközök rohamos fejlődésével, újabb ágazataik megjelenésével is. A fejlettebb kerékpáros kultúrákban egyre nagyobb részarányt képviselnek az elektromos rásegítésű kerékpárok, amelyek fejlődése, térhódítása nálunk is várható, ha a töltésükhöz kapcsolódó infrastruktúra is elterjedtebb lenne. Ez az újabb közlekedési lehetőség tovább bővíthetné a kerékpározás előnyeit, miközben csökkentené esetleges hátrányait (pl. a munkába nem izzadtan érkezne a munkavállaló, a nagyobb emelkedők is legyőzhetővé válnának, stb.).

A technikai fejlődést a jogi környezet nem tudja megfelelő sebességgel lekövetni, ezért a jelenlegi szabályozás (nincs megfelelő jogi és műszaki háttér) nem teszi lehetővé a kerékpárutak elektromos járművekkel történő használatát, a jelenlegi hálózat ezt a feladatot nem tudja ellátni. A kerékpárutak átépítésére lesz szükség, hogy a biztonság fokozható legyen. Fontos lesz majd meghatározni a tisztán elektromos meghajtású járművek és az elektromos rásegítésű kerékpárok közötti különbségeket. Fontos lesz figyelembe venni továbbá a gyerekszállító és cargo kerékpárok elterjedését is.

2.2.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

2.2.1.1 Meglévő kerékpárforgalmi hálózat jellemzése

A városban jelenleg is már jelentős az épített és kijelölt kerékpáros útvonalhálózat található, azonban ezeknek összefüggő, ún. szakadásmentes kapcsolatát célszerű és szükségszerű kialakítani. Jelen hálózati tervben ennek ütemezett javaslatát foglalmaztuk meg. Az így megvalósítható hálózat figyelembe veszi a

város történelmi városszerkezeti kialakulását. A meglévő és tervezett elemek összekapcsolásával kialakul egy összefüggő városközpont kiinduló sugárirányú és a sugárirányú útvonalakat gyűrűként összekötő kerékpáros útvonalhálózat.

2.2.1.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei

A jelen dokumentációban változtatásra nem javasolt meglévő hálózati elemek a jelenlegi kerékpárforgalmi igényeket kiszolgálják ugyan, azonban a folyamatosan fejlődő műszaki irányelveknek megfelelően időszakos felülvizsgálatuk szükséges, amely kiterjed a vonalvezetés és a keresztmetszet műszaki megfelelőségére és a szükséges igénybevételhez történő megfelelés vizsgálatára. A meglévő létesítmények üzemeltetési feladatai során ügyelni kell a burkolatok megfelelő zökkenésmentes használhatóságára.

2.2.1.3 Új létesítmények típusának kötöttségei

Az újonnan kialakítandó létesítmények összhangban kell legyenek a vonatkozó e-UT 03.04.13:2019 „Kerékpározható közutak tervezése” c. útügyi műszaki előírással, valamint a pályázati kiírásban meghatározott szakirodalommal. Ennek értelmében a következő létesítmények kialakítása lehetséges:

Önálló kerékpárforgalmi létesítmények – amennyiben a gépkocsi- és a kerékpáros forgalom szétválasztása indokolt (2000 EJ/nap átlagos napi forgalom felett, 50 km/h sebességkorlátozás mellett):

- Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kialakított egyirányú forgalmi sáv, ami kizárólag kerékpáros közlekedésre használható. Ennek egyik alfaja a megemelt („koppenhágai típusú”) kerékpársáv, mely a kerékpárosok biztonságát hangsúlyosabban védi.
- Közút melletti kétirányú kerékpárút: a közúttal párhuzamosan kialakított kizárólag kerékpáros (korlátozottan, 20 km/h sebesség alatt segédmotoros kerékpárok is használhatják a kerékpárút lakott területen kívüli szakaszát, ahol tábla nem tiltja - KRESZ 13. § (1) e) és i)) közlekedésre kialakított útfelület, ahol különálló kerékpárút kialakítása csak az út egyik oldalán megoldható helyhiány vagy egyéb ok miatt.
- Közút melletti kétoldali egyirányú kerékpárút: a közúti forgalommal egyirányú kerékpárút a közút két oldalán, eltérő szinten kialakítva.
- Elválasztott gyalog- és kerékpárút: a gyalogos és kerékpáros közlekedésre a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út, melyet csak gyalogosok és kerékpárosok (illetve a fentiekben részletezett módon segédmotoros kerékpárok) használhatnak. A két felületet egymástól el kell választani fizikailag vagy optikailag. Abban az esetben alkalmazható, amennyiben sem a kerékpáros, sem a gyalogos forgalom nem haladja meg a 420 j/óra értéket a két irányban összesen.
- Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút: az előző létesítményhez hasonló, annyi különbséggel, hogy a gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztás vagy jelölés nélküli felületen halad. Abban az esetben alkalmazható, amennyiben a kerékpáros és a gyalogos közlekedés közül csak az egyik haladja meg a 60 j/óra értéket, de nem haladja meg a 420 j/óra értéket a két irányban összesen.

Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények – alkalmazható 10 000 EJ átlagos napi forgalomig, amennyiben önálló kerékpárforgalmi létesítmény kiépítésére nincs lehetőség:

- Kerékpáros nyom: ahol a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól való elválasztása nem feltétlenül szükséges vagy a szabályozási szélességen belül valamilyen okból nem lehetséges. Fontos funkciója a kerékpáros forgalom hangsúlyozása, illetve a hálózati elemek folyamatosságának biztosítása.

- Nyitott kerékpársáv: kerékpárosok számára létesített, a gépkocsiforgalomtól szaggatott vonallal elválasztott felület, melyet gépjárművek is átléphetnek. Jellemzően olyan helyeken alkalmazzák, ahol kerékpársáv alkalmazására lenne szükség, azonban fokozott a parkolási igény és az átmenő forgalom.

Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú területek:

- Széles forgalmi sáv: a kerékpáros haladás biztonságos a közúti forgalom zavarása nélkül. Alkalmazható 10 000 EJ napi átlagos forgalomig.
- Autóbusz-forgalmi sáv: az autóbusz-sáv igénybe vehető kerékpáros közlekedés céljára bizonyos feltételekkel. Autóbusz-sáv kialakítására Hódmezővásárhelyen nem került sor, az autóbusz-forgalom mértéke ezt jelenleg sehol nem indokolja.
- Csillapított forgalmi övezet: lakott területen, gyűjtő utakkal lehatárolt, jelzőtáblákkal megkülönböztetett területegységek, ahol a gyalogosok és a kerékpárosok biztonságosan közlekednek. Jellemzően forgalomcsillapított, korlátozott sebesség övezetek.
- Egyirányú forgalmi utca: egyirányú utca megnyitható a gépkocsi-forgalommal szembeni irányban, amennyiben táblával jelzett. Hódmezővásárhelyen a nagy forgalmú szakaszok nem egyirányúak, kisebb forgalmú, de hálózati szempontból fontos egyirányú utcák megnyithatók.
- Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka: amennyiben az útpadka erre alkalmas, a kerékpárosnak ott kell közlekednie, amit burkolati jellel kell jelölni. Akkor lehet alkalmazni, amikor a kerékpáros és közúti forgalom elválasztása indokolt lenne (2000 és 10 000 EJ/nap forgalom között), de az nem lehetséges.
- Kisforgalmú utca: a kerékpáros a közúti forgalommal azonos felületen halad, a teherforgalom és/vagy sebesség jellemzően korlátozott. Hódmezővásárhely utcahálózatának többsége ebbe a kategóriába tartozik
- Párhuzamos szervízút: nagyforgalmú szakaszokkal párhuzamosan kialakított, jellemzően alacsony sebességű és forgalmú, többször parkolófunkcióval rendelkező útfelület.
- Árvízvédelmi töltés: védművön kialakított aszfalt- vagy zúzottköves burkolattal ellátott útszakasz, mely megnyitható kerékpáros közlekedés számára, jellemzően szabadidős/turisztikai célra alkalmazott. A KHT által vizsgált területen alkalmas töltés a Tisza töltése.
- Erdészeti üzemi út: az erdészeti járművel közlekedése mellett megnyitható kerékpáros forgalom számára, jellemzően szabadidős/turisztikai célra. A KHT által vizsgált területen alkalmas erdészeti út nem található.
- Mezőgazdasági út: amennyiben közterület, útburkolattól függetlenül kerékpáros közlekedésre használható, illetve magánút is megnyitható. A KHT által vizsgált területen földút nem található.

A 2019. május 15-én hatályba lépett Útügyi Műszaki Előírás (Kerékpározható közutak tervezése, e-UT 03.04.13:2019) keretében a kerékpáros létesítmények táblázására vonatkozóan új arculati kézikönyv készült. (Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés)

A kerékpáros útbaigazító táblák rendszere az alábbi négy elemből áll:

1. Kerékpáros útirányjelző tábla:

Célja, hogy segítse a kerékpározókat az adott útvonal követésében és a tájékozódásban. Jellemzően csomópontokban jelzi, hogy milyen irányban és milyen távolságra érhető el az útvonalon a következő település, településrész, vagy egyéb fontos célpont. Amennyiben az útvonalnak száma vagy jele is van, úgy azt is jelöli.

Az útirányjelző tábla mérete: 250x700; 250x1000; 250x1100 mm a feltüntetett szöveg hosszához illeszkedően.

2. Kerékpáros útvonalat megerősítő tábla:

Célja kizárólag az adott útvonal követésének biztosítása, ennek megfelelően kerékpáros piktogramot és irányjelzést, illetve amennyiben van, az útvonal számát vagy jelét is tartalmazza.

A kerékpáros útvonalat megerősítő tábla mérete: 250x310 mm, jobbra és balra mutató tábla esetében fekvő, egyenesen mutatónál álló elhelyezésben.

3. Egyéb információt adó tábla:

Azon egyéb lehetséges úti célok (nevezetességek stb.) piktogramos jelölésére szolgál, amelyek az útirányjelző táblán nem kerülnek jelölésre. Javasolt, hogy így csak olyan úti célok kerüljenek jelölésre, amelyek nem közvetlenül a táblázott útvonal mentén helyezkednek el. Ebben az esetben egyértelműen (külön táblán) jelölni kell a táblázott útvonalat is.

Az egyéb információt adó tábla mérete: 250x310 mm jobbra és balra mutató tábla esetében fekvő, egyenesen mutatónál álló elhelyezésben.

4. Terelőtábla:

A fenti rendszerhez illeszkedően - például útlezárások esetén - a kerékpárforgalom elterelését, illetve biztonságos és lehetőség szerint akadálytalan továbbvezetését biztosító útvonalat jelző táblák. Az útirányjelző és megerősítő tábláktól színükben különböznek. Háttérszíne sárga, kerete és karakterei feketék, az útszámot jelölő „pajzs” színe változatlanul sötétzöld, az útszám fehér.

A terelőtábla mérete: 250x310; 250x700; 250x1000; 250x1100 mm tartalomtól függően.



Útirányjelző tábla



Kerékpáros útvonalat megerősítő tábla



Egyéb információt adó tábla



Terelőtábla

29. ábra: A megújult arculatú kerékpáros útbaigazító táblarendszer elemei

Forrás: Útmutató a Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés (kézikönyv) használatához

Az útirányjelző táblák szöveges részének megtervezése során az alábbi alapelveket kell követni:

- A felirat legfeljebb két soros lehet és a felső sorban lévő célpont a távolabbi.
- A szöveges részek egy soron belüli sorrendje az útirányjelző táblán:
 - jobbra és egyenesen mutató tábla: település (cél megnevezése) – távolságjelzés – útszám(ok)/út jele.

- balra mutató tábla: útszám(ok)/út jele - település (cél megnevezése) – távolságjelzés.
Az út száma/jele tehát mindig a táblaszéli kerékpáros piktogram mellé kerül.
- A távolságot a kerekítés szabályainak megfelelően, 10 km-nél nagyobb távolság esetében egészre, 10 km alatti távolság esetében 0,5 km-re kerekítve kell kilométer mértékegységben megadni. Az 1 km alatti távolságokat 50 m-re kerekítve, a 100 m alatti távolságokat 10 m-re kerekítve, méter mértékegységben kell jelölni.
- Amennyiben az útvonal (kerékpáros) útszámmal is rendelkezik, úgy azt a táblán fel kell tüntetni. Fonódó szakaszok esetén az útszámokat növekvő sorrendben kell elhelyezni, azzal a kitételrel, hogy a nemzetközi (EuroVelo) számjelzés minden esetben a hozzá tartozó magyar útszám után következik (1: EV14; 2: EV6; 3: EV11; 4: EV13). Kisebb jelentőségű útvonalak útszám helyett egyedi piktogramot kaphatnak, ezek mérete és alakja az útszám „pajzsával” azonos. Javasolt ilyen esetben a piktogramot fehér háttérrel, színes mintával megtervezni, hogy az egyéb információt adó táblán lévő piktogramoktól egyértelműen megkülönböztethető legyen. Ugyanezen okból a sötétzöld háttér nem megengedett.
- A táblán szereplő két célpont általában egy útvonalon helyezkedik el, ezért ugyanaz a számjel tartozik hozzájuk, így annak (azoknak) csak egyszer kell szerepelniük a táblán, függőlegesen középre rendezve. Ha a két célponthoz különböző útszám tartozik, akkor javasolt mindegyik után csak a „saját” útszámot szerepeltetni. (Tekintve, hogy egy tábla csak egy irányba mutathat, nem okozhat eltévedést a feltüntetett számok sorrendje, de célszerű egységes logikát alkalmazni.)
- Az Európai Kerékpárút Hálózat (EuroVelo) útszáma szöveges felirat nélkül kerül feltüntetésre, alapja négyzet, igazodva a nemzetközi arculathoz.
- Határt átlépő útvonal esetén javasolt az ország magyar nevének feltüntetése mellett a nemzetközi gépkocsijelzést is szerepeltetni. (Ausztria (A), Szlovákia (SK), Ukrajna (UA), Románia (RO), Szerbia (SRB), Horvátország (HR), Szlovénia (SLO)). Településnevet, vagy egyéb célpontot is fel lehet tüntetni (magyarul vagy mindkét nyelven), amennyiben azt mindkét ország lakosai nagy valószínűséggel ismerik, így tájékozódásra alkalmas. (A távolságjelzés elhagyható, hiszen a külföldi nyomvonal nem feltétlenül ismerhető.)
- Amennyiben egy célpont az adott pontból több útvonalon is elérhető, úgy - kizárólag indokolt esetben - az egyes alternatív útszakaszokra vonatkozóan tájékoztató jelzés is alkalmazható, amely mutatja, ha a jelölt útvonalon rossz útviszony, meredek emelkedő vagy nagy gépjárműforgalom várható. A jelzéseket az útirányjelző táblán a település neve után kell feltüntetni.
- Azok a kerékpáros turistajelzéssel (fehér alapon kék/piros/zöld/sárga kerékpárjel) kijelölt útvonalak, amelyek az útbaigazító táblákkal jelezett útvonalakhoz csatlakoznak, jelölhetőek a csatlakozási pontokban elhelyezett útirányjelző táblákkal. Az ilyen táblákon a távolságjelzés mellett, 80mm-es szélességben, az útszám jelzés helyére kerül a kerékpáros turistajelzés.
- Településen belül, annak központja felé mutató útirányjelző tábla esetében szükség esetén a centrum jelzés a szöveg mellett, fehér színnel, háttér nélkül alkalmazható.

A táblák megtervezése, kihelyezése során az alábbi alapelveket kell követni:

- Törekedni kell a megfelelő tájékoztatáshoz szükséges legkevesebb útbaigazító tábla alkalmazására, ugyanakkor legfeljebb 3 km hosszú lehet az a szakasz, amelyen a kerékpáros nem kap újabb információt, megerősítést, illetve maximum 10 km hosszú az, amelyen nem kap távolságjelzést.
- Különösen fontos a kerékpáros útvonalak elején és végén, illetve települések központjában és a fontos becsatlakozási lehetőségeknél a továbbhaladási irány(ok) jelzése útirányjelző táblával.
- A táblákat a becsatlakozó utaknál, úgy kell elhelyezni, hogy a becsatlakozó kerékpárosok is rálássanak.
- A táblákat a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni, úgy, hogy azok megfelelő időben és távolságról felismerhetők legyenek. Bal oldalra csak indokolt esetben kerülhet tábla.

- A táblákat úgy kell elhelyezni - a Közúti jelzőtáblák (T) című (e-UT 04.02.11) útügyi műszaki előírás 1. ábrája szerint előírt úrszelvények betartása mellett - hogy a legalsó tábla alsó éle 2,00m magasan legyen, belső (útpályához közelebbi) éle pedig közvetlenül az úrszelvény mellett. Amennyiben a táblák valamilyen okból csak magasabbra helyezhetők, a legalsó tábla alsó éle úgy sem kerülhet 2,50m-nél magasabbra. Amennyiben több tábla is egy oszlopra kerül, úgy azoknak a szomszédos táblákkal érintkezniük kell. A táblá(ka)t tartó oszlop nem lehet hosszabb annál, mint amit a táblák szabályszerű kihelyezése szükségessé tesz.
- Abban az esetben, ha a rendelkezésre álló hely megkívánja, a tábla az oszlophoz viszonyítva – az úrszelvényekre vonatkozó szabályok betartása mellett – aszimmetrikusan is elhelyezhető.
- A táblatartó oszlopokat úgy kell kihelyezni, hogy azok stabilak és kézzel nem elforgathatóak legyenek, szükség esetén beton alaptest alkalmazásával. Az elhelyezett táblák egyéb közúti jelzőtáblát, jelzést nem takarhatnak, azok elé nem kerülhetnek.
- Amennyiben a jelzésrendszer kifejezetten MTB (terep) kerékpárral használható útvonalak kijelöléséhez tartozik, úgy az annak megfelelő színkombináció és kerékpáros piktogram alkalmazandó.

A táblák kialakítására vonatkozó előírások:

- A táblák alaplemeze mérete 250x310mm, 250x700 mm, 250x1000 mm és 250x1100 mm lehet.
- A csavarfejek nem akadályozhatják a táblán lévő szöveg olvashatóságát.
- A táblák éleit le kell kerekíteni.

A táblák kialakítására vonatkozó javaslatok:

- A tábla alaplemeze horganyzott acél, amit hegesztett tőcsavarokkal kell a szabványos (METZ) unitartóhoz rögzíteni (60mm-es oszlopra). A 250x310 mm-es táblák egy bilinccsel, a 250x700-asok, a 250x1000-esek és 250x1100-asok két-két bilinccsel rögzítendőek.
- A hátlapot nem kell porszórással bevédeni.
- A táblákat nem fényvisszavető fóliával kell készíteni.

2.2.1.4 Behajtási, kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei

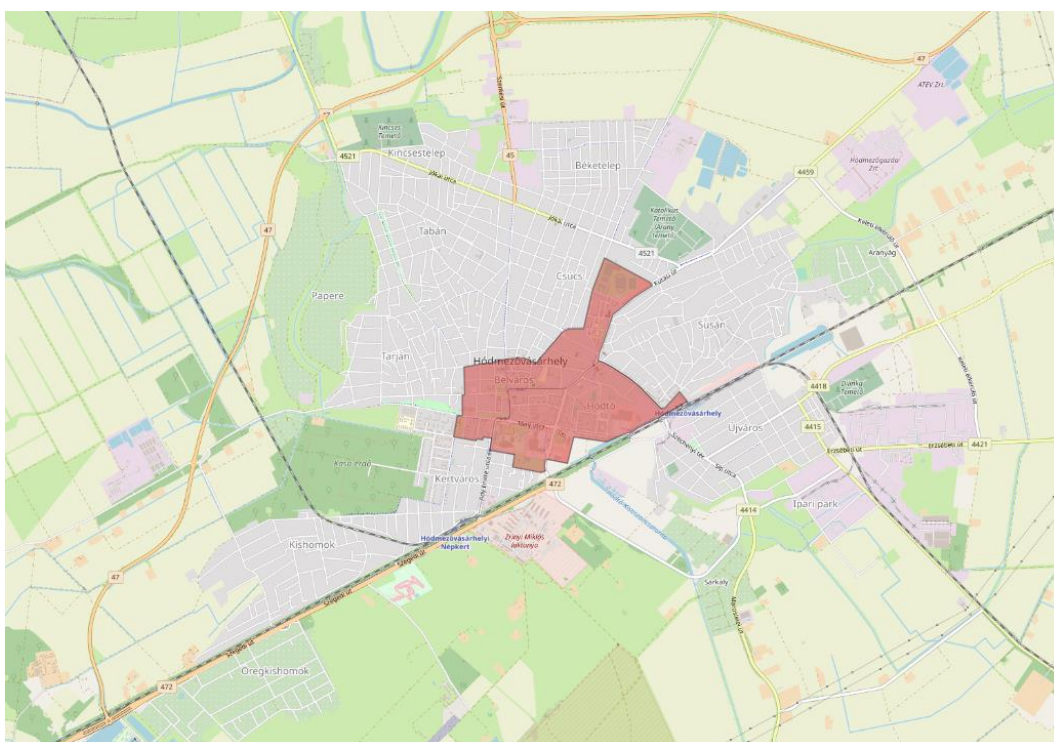
A meglévő úthálózat egyirányú szakaszainak felmérése, ezekre gépjárművel történő rákanyarodási tilalmának felmérése, vizsgálata, majd ezeket követően forgalomtechnikai beavatkozásokkal kerékpározhatóvá tétele. Az úthálózat felméréseivel új egyirányú utcák is kijelölhetők, és rendezésre kerülhet a parkolás is az adott területen.

2.2.1.5 Kerékpárparkolás

Hódmezővásárhelyen, különösen a széles értelemben vett belváros területén a közterületi kerékpártárolás feltételei adottak. A belvárosban található forgalomvonzó létesítmények mindegyikének közelében található kerékpártároló, melyek kapacitása megfelelő, állapotuk azonban erősen változó. Jól megkülönböztethetőek a különböző felújítási ütemekben elhelyezett közterületi kerékpártárolók, amelyek jövőbeli egységesítése, egységes színvonala emelése szükséges. Kerékpártárolásra leginkább használt területek a városban:

- Belváros
 - Kossuth tér
 - Dr. Rapcsák András út
 - Zrínyi u.

- Andrássy út
- Dr. Imre József u.
- Hősök tere
- Lázár u.
- Deák F. u.
- Csúcs
 - Városi stadion
 - Piac
- Hódtó
 - Élelmiszerüzletek
 - Autóbuszállomás
- Kertváros
 - Népkert, Török Sándor Strandfürdő és Gyarmati Dezső Sportuszoda
- Susán
 - Vasútállomás (tram-train végállomás)



30. ábra: Közterületi kerékpárparkolási zónák Hódmezővásárhelyen.

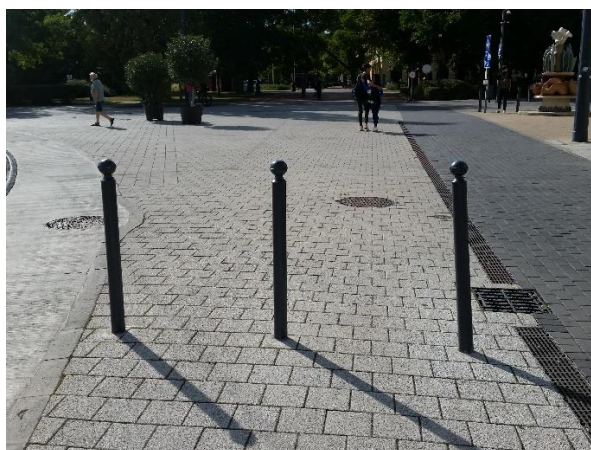
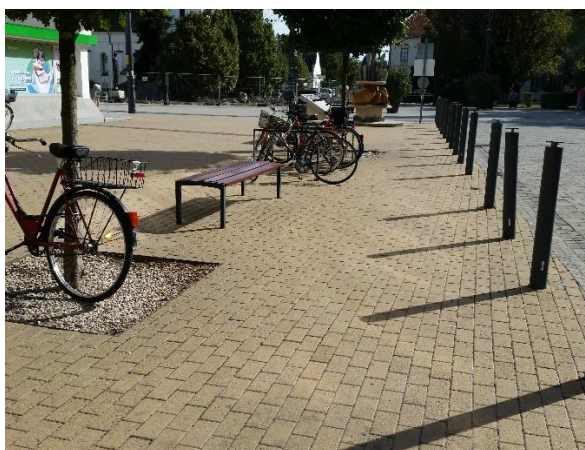
Forrás: openstreetmap.org alapján saját szerkesztés.

Kerékpártárolás vonatkozásában összességében a feltételek kedvezőek Hódmezővásárhelyen, a kerékpártároló infrastruktúra mennyisége és sűrűsége többnyire megfelelő. Az elavult támaszok cseréjével, biztonságosabbá tételével a kerékpárt használók száma tovább növelhető. Különösen a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények környékén érdemes az elavult tárolókat masszívabb, a váz rögzítésére is alkalmas tárolókra cserélni, törekedve az utcabútorok és a meglévő, korszerű kerékpártámaszokhoz való arculati illeszkedésre.

A multimodalitás fejlesztése érdekében a közösségi közlekedési csomópontok (kiemelten a tram-train végállomása és megállója, a vasút- és az autóbusz-állomás) felszerelése tartós kerékpártárolást lehetővé tevő, váz rögzítésére is alkalmas, legalább félig fedett kerékpártárolókkal. Az autóbuszpályaudvar esetében

az ehhez szükséges terület rendelkezésre áll a Bocskai utcában. A vasútállomás (Nagyállomás) egyben a tram-train végállomása is, melynek köszönhetően megnövekedett utasforgalma, ami magával vonta a kerékpárosforgalom növekedését is. A még a tram-train indulása előtt létesült fedett kerékpártároló kapacitásának bővítése ezért indokoltá vált.

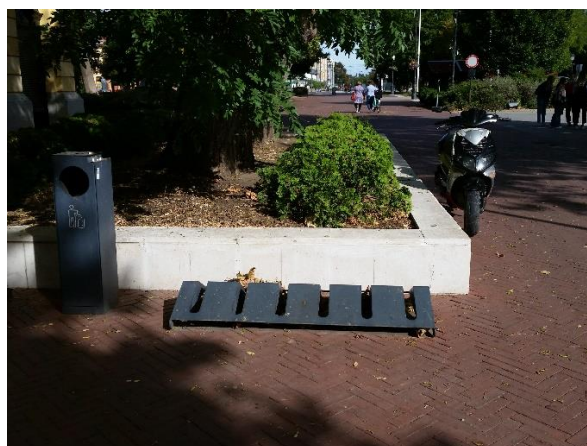
A tram-train városi megállóhelyei közül a Kossuth tér, Hódmezővásárhely főterének megállója és környékének megnövekedett forgalma új, kerékpártárolásra alkalmas helyek kijelölését igényli.



31. ábra: Új kerékpártárolásra kialakítható helyszínek a Kossuth téren

Forrás: saját fényképek

A Kossuth téren javasolt a kerékpártárolók cseréje és a tárolókapacitások bővítése a Kossuth tér északi oldalán kijelölt kerékpárút mentén is a Dr. Rapcsák András út és a Zrínyi utca között.

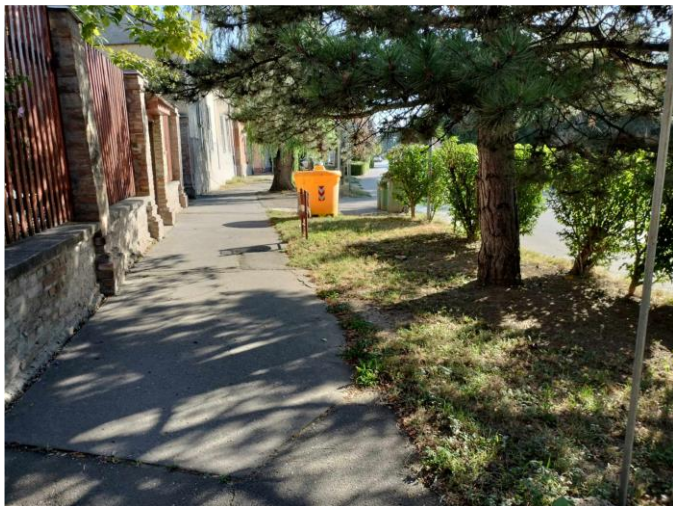


32. ábra: Különböző kialakítású kerékpártárolók a Belvárosban, amelyeket javasolt egységes típusúra cserélni

Forrás: saját fényképek

Az önkormányzati felmérésben részt vett intézmények (óvodák) kerékpártárolási kapacitása és fejlesztési igényei

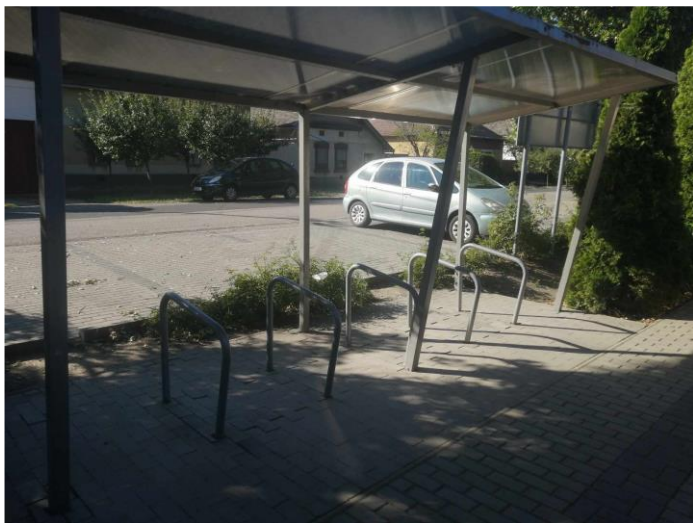
Hódmezővásárhelyi Egyesített Óvoda Nádor utcai tagintézmény Klauzál utcai telephely (6800 Hódmezővásárhely, Klauzál u. 33.)



Nincs kialakított, kerékpár tárolására alkalmas tároló.

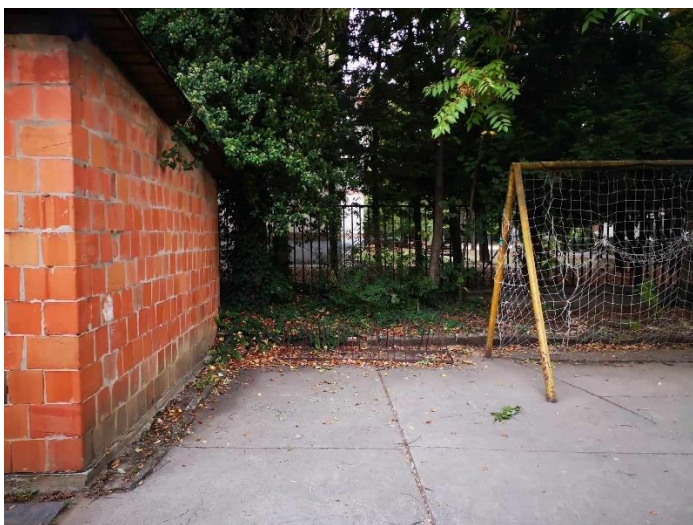


Az intézmény igényei között szerepel legalább 10 db kerékpár tárolására alkalmas nyitott tároló felszerelése.

Hódmezővásárhelyi Egyesített Óvoda Nádor utcai tagintézmény (6800 Hódmezővásárhely, Nádor u. 23.)

Az intézmény előtt 10 db kerékpár tárolására alkalmas fedett tároló található.

Fejlesztési igény nincs.

Hódmezővásárhelyi Egyesített Óvoda Szabadság téri Tagintézmény (6800 Hódmezővásárhely, Szabadság tér 93.)

Az intézmény előtt nyitott, 7 db kerékpár tárolására alkalmas tároló található.

Az elavult tároló helyett az intézmény egy korszerű fedett, hasonló kapacitású tároló kialakítását tervezi.

Hódmezővásárhelyi Egyesített Óvoda Oldalkosár utcai Tagintézmény (6800 Hódmezővásárhely, Oldalkosár u. 4.)



Az intézmény előtt jelenleg egy korszerűtlen, 12-13 kerékpár tárolására alkalmas fedett tároló található.

Az intézmény fejlesztési tervei között szerepel a kiváltása egy korszerűbb, hasonló kapacitású fedett tárolóra.

Hódmezővásárhelyi Egyesített Óvoda Magvető utcai Tagintézmény (6800 Hódmezővásárhely, Magvető u. 2.)



Az intézmény előtt két fedett, korszerű kerékpártároló található.

További fejlesztés nem szükséges.

33. ábra: Közterületi kerékpártárolók a hódmezővásárhelyi intézmények előtt

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás

A Belvárosban a Dr. Rapcsák András út és az Andrassy út kereszteződésének környékén jó minőségű, U-alakú kerékpártámaszok találhatóak, amelyek alkalmasak a kerékpár vázának rögzítésére. Hasonló U és P alakú kerékpártámaszok kialakítására (34. ábra) lenne szükség a jövőben, a meglévő létesítmények folyamatos cseréjével.



34. ábra: U és P alakú, a váz rögzítésére is alkalmas kerékpártámaszok

Forrás: <https://kereparosklub.hu/szakmanak/parkolas/kereparparkolokhoz-muszaki-ajanlas>
(2024.01.31.)

A felmérésben részt vett intézmények (óvodák) körében mért felmérés kimutatta, hogy valamennyi rendelkezik kerékpártámasszal, több intézmény fedett kerékpártárolót is kialakított vagy tervezi a kialakítását.

2.2.1.6 Az intermodalitás fejlesztésének lehetőségei

Az intermodalitás keretében a közösségi közlekedés minden megállója lehetséges átszállási pontnak tekinthető, a közösségi közlekedés és a kerékpározás közlekedési hálózatai között. Ezekon az átszállási pontokon a kerékpárok hosszú idejű tárolását javasolt megvalósítani.

A kutatások szerint az egyes állomások vonzáskörzete 2 km²-ről 28-30 km²-re nő, (vagyis a vonzáskörzet sugara 800 m-ről több, mint 3 km-re nő) ha oda biztonságos kerékpártárolókat építenek. Ezzel a közösségi közlekedés kihasználtsága nő, ami üzemeltetési és környezetvédelmi szempontból is kedvező.

A kerékpártárolók elhelyezésének főbb szempontjai:

a felszállás helyéhez a lehető legközelebb, legfeljebb 50 m távolságban legyen (az ingázóknál reggelente minden perc számít),

- jól látható helyen legyen,
- a hosszú idejű kerékpártárolások lehetőleg térfigyelő rendszerrel párosuljanak,
- lehetőleg fedett legyen,
- ne akadályozza a gyalogosforgalmat,
- védve legyen a ráparkolástól,
- bővíthető legyen.

Az elhelyezendő kerékpárok száma (férőhely):

- közösségi helyközi közlekedési végállomás: a tervezett vagy mért napi utasszám 5 %-val azonos számú férőhely,
- közösségi helyközi közlekedési megállóhely: megállóhelyenként legalább 5 férőhely.

2.2.1.7 Kerékpáros adatgyűjtés

Kihelyezett kerékpáros forgalomszámláló berendezés jelenleg nem található Hódmezővásárhely területén. Az egyetlen számláló berendezés a város centrumában található Hősök terén került kihelyezésre, azonban az csak forgalomszámláló funkciót lát el, a járművek megkülönböztetésére nem alkalmas. A kerékpáros forgalom számlálására a Magyar Közút által végzett forgalomszámlálások alkalmával kerül sor. A kerékpáros létesítmények számának növelése által generált megnövekedett kerékpáros forgalomból eredően a jövőben alkalmi forgalomszámlálás lehet szükséges. Az alkalmi forgalomszámlálás megfelelő automatikus forgalomszámláló berendezés telepítésével kiváltható.

A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás történhet kézi úton, vagy automatikus számláló berendezéssel. Az automatikus számláló lehet fix telepítésű vagy változtatható helysínű.

A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése javítja a települési életminőséget. Ezért a térség számára fontos információ, hogy a kerékpározás részaránya, a kerékpáros forgalom milyen mértékben növekszik. A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás történhet kézi úton, vagy automatikus számláló berendezéssel. Az automatikus számláló lehet fix telepítésű vagy változtatható helysínű.

Javasolt változtatható helysínű forgalomszámláló berendezés beszerzése, amellyel egyrészt a tervezett beavatkozások hatása, másrészt új helysínnek igényei mérhetőek. Az eseti forgalomszámlálás ideiglenesen kihelyezhető forgalomszámláló berendezésekkel alacsony költség mellett megoldható. A munkáltatók/iskolák esetében az önkormányzattal való együttműködés adhatja meg a nyilvántartás és az adatgyűjtés lehetőségét. A kerékpáros forgalom számlálása javasolt közvetlenül a fejlesztés megvalósítását követően, majd javasolt azt 2 évente megismételni. A munkáltatóktól való adatgyűjtés a kerékpáros forgalomszámlálással egy időben történhet. A forgalom számlálásának módszertanára az "Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése" U'T 2-1.203 számú Útügyi Műszaki Előírás ad támpontot.

3 MEGVALÓSÍTÁS: A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

3.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kapcsán az alábbi prioritások felállítására került sor:

P1 A városi kerékpárút-hálózat hiányzó elemeinek kialakítása, a közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

A nagyforgalmú szakaszok esetében önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása szükséges. A városközpont elérhetőségének javításában kulcsszerepe lehet a kerékpárosbarát forgalomtechnikai megoldásként egyirányú utcák forgalommal szemben való megnyitásának a kerékpáros közlekedés számára.

- a jelenlegi kerékpárúthálózatban fellelhető, forgalom-technikailag indokolt hiányzó szakaszainak megvalósítása
 - Kerékpárút kialakítása
 - Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca – északi oldalon
 - Teleki utca – önálló kerékpárút létesítése vagy kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv
 - Szabadság tér – Rárósi utca kerékpárút a Vöröskereszt utca - Jókai utca közötti szakaszon
 - Tóth Malom utca - 472-es körforgalomtól a Fánecs utcáig
 - Kokron József utca –a Makói Országúttól a Fazekas utcáig
 - Fazekas utca
 - Nyitott kerékpársáv megvalósítása:
 - Lázár utca – Dr. Rapcsák András úttól utcától nyugatra a Vajda utcáig tartó szakaszon – kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása a meglévő burkolatszélesség újra osztásával
 - Teleki utca – önálló kerékpárút létesítése vagy kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv
 - Tisza István utca
 - Csomorkányi utca – kerékpáros nyom vagy sáv
 - Kerékpáros nyom kialakítása:
 - Németh László utca
 - Visszhang utca

Új forgalomcsillapított övezetek kijelölése

A TSZT és a város szabályozási terve szerinti belvárosi kiterjesztéseként a Településközpont vegyes terület és a Nagyvárosias lakóterület területfelhasználású területek sebességcsillapított, illetve forgalomcsillapított

övezetként való kijelölése javasolt, a kötöttpályás közlekedés és kerékpáros közlekedés elsődleges közlekedési mód lehetővé tételével és a terület fő közlekedési módjának fejlesztésével.

Ez elsősorban a Dr. Genersich Antal u. – Hősök tere – Tóalj u. – Kaszap u. – Andrássy u. – Petőfi út – Deák Ferenc u. – Lázár u. – Madách Imre u. – Hunyadi u. által határolt tömbbelsőit jelenti.

Forgalomcsillapított kifizorgalmú utcák találhatóak a Tóalj utcától délre a Tóalj u. – Ady Endre út – vasút – Kaszap u. által határolt tömbben, ahol szintén ún. „woonerf” típusú forgalomcsillapított közterületek kialakítása.

Forgalomtechnikai felülvizsgálat

Részletes felülvizsgálat szükséges az intézkedési terv javaslatain felül a meglévő kerékpáros átvezetések tekintetében. A kerékpárutak ún. „szakadásmentes” hálózatának biztosítása, lehetőség szerint a kerékpáros közlekedés elsőbbségének biztosítása az útkeresztezéseknél. (Ne kelljen leszállni a kerékpárról és gyalogként átkelni az úton.)

P2 A városrészek és a szomszédos települések kerékpárosbarát megközelíthetőségének fejlesztése, hivatáscélú kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása

A korábbi Modern Városok Program keretében tervezésre került kerékpározásra alkalmas útszakaszok (vegyes forgalmú mezőgazdasági útszakaszok) és kerékpárút szakaszok megvalósítása a Modern Városok Program leállítása ellenére továbbra is cél a város számára. Ezek a szakaszok:

- Kerékpárút létesítésben érintett szakaszok:
 - Barattyos és Ördögös közötti kerékpárút
 - Hódmezővásárhely – Erzsébet kerékpárút
 - Hódmezővásárhely – Földeák kerékpárút
- Vegyes forgalmú mezőgazdasági útszakaszok kerékpározásra történő kijelölése
 - 45. sz. főút – Rárósi út közötti szakasz
 - Bodzási tanya
 - Csomorkányi út
 - Erzsébet és Szikáncs közötti szakasz
 - Kishomok szakasz
 - Mártély üdülőterület – Barattyos kerékpárút
 - Ördögös – Derekegyház szakasz
 - Rárósi út - 47. sz. főút közötti szakasz
 - Rárósi út
 - Szikáncs – Batida közötti szakasz
 - Tisza-töltés
 - Tiszai út
 - *Tompahát (Derekegyház és Székkutas közigazgatási területén)*

Az egyes fejlesztések átnézeti térképi ábrázolását, a 4. fejezetben bemutatott szakaszolásnak megfelelően a 5. fejezet (Mellékletek) tartalmazza.

A fenti prioritások megvalósításával párhuzamosan az alábbi horizontális fejlesztésekre kerül sor.

H1 Kerékpárparkolás feltételeinek javítása

A városban a kerékpárparkolás feltételei jelenleg is kielégítőek, azonban a kerékpáros közlekedés részarányának tartós növelése érdekében az alábbi intézkedésekre van szükség:

- A közösségi közlekedési csomópontokban a tartós kerékpártárolás feltételeinek kialakítása: talajhoz rögzített, a kerékpárváz rögzítésére is alkalmas (U és P alakú), félig fedett kerékpártárolók elhelyezése.
- A forgalomvonzó létesítmények környezetében a meglévő elavult kerékpártárolók cseréje rögzített, U és P alakú, a kerékpárváz rögzítését lehetővé tevő kerékpártámaszok telepítése.

H2 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése

Hódmezővásárhely turizmusának fő tényezője a kulturális értékek, a termásvíz, és az erre épülő egészségturizmus, a sportturizmus és a szelíd turizmus, melynek egyre inkább elengedhetetlen elemévé válik a kerékpározás. A városba látogató turisták számára a tájékozódás megkönnyítése érdekében – a KRESZ-táblákon túl – szabványos kerékpáros táblarendszer kialakítására van szükség.

- Kerékpáros táblarendszer kialakítása a város fő tranzitútvonala mentén, feltüntetve a város turisztikai attrakcióit.
- Az országos kerékpárút-törzshálózati elemek mentén konzisztens, a nemzetközi hálózat elérését (EuroVelo 13) is szolgáló táblarendszer kialakítása.
- A város periferiáját, illetve a szomszédos településeket összekötő útvonalak ellátása útirányjelző táblarendszerrel.
- Javasolt táblarendszerrel tájékoztatni a kerékpárszervezetek és biztonságos kerékpártárolók helyét.

3.2 Közbringa

Közbringa rendszert alapesetben a helyi lakosság kiszolgálására érdemes fejleszteni és létrehozni. Mivel Hódmezővásárhely városában a kerékpározás jelenleg is jelentős részarányt képvisel, a lakosság jelentős része rendelkezik saját kerékpárral, hivatásforgalmi célú közbringa-rendszer kialakítása nem tervezett.

A jövőben vizsgálatra szorul a turisztikai kereslet-kínálat oldaláról a közbringa-rendszer bevezetésének lehetősége.

3.3 Szervezeti-működési háttér

A 1.3.2. alfejezetben leírtaknak megfelelően a városon áthaladó országos közúti elemek fenntartója a Magyar Közút Nonprofit Zrt., míg a kerékpározásra alkalmas városi kezelésű utak, utcák fenntartója Hódmezővásárhely Város Önkormányzata.

Az önálló kerékpárforgalmi létesítményként kiépített kerékpárutak üzemeltetésére vonatkozóan a dokumentum véglegesítésével párhuzamosan elfogadott 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet értelmében az

országos kerékpárút-törzshálózat főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli elemei, az önkormányzatok által kialakított önálló kerékpárutak, illetve közös vagy elválasztott gyalog- és kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszainak kezelését átveszi a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az önálló kerékpárforgalmi létesítmények belterületi szakaszai, valamint az országos törzshálózat lakott területen belüli szakaszai viszont továbbra is a helyi önkormányzat kezelésében maradnak.

Az önkormányzati kezelésű létesítmények fenntartására az önkormányzat költségvetési támogatást kap, mely a fenntartott létesítmények hosszával arányos.

3.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A leendő létesítmények forgalmára vonatkozó adatok gyűjtése a leendő kezelő Magyar Közút Zrt. feladata lesz, melyet a közutak forgalomszámlálásával együtt végez.

Az önkormányzat a saját létesítményein meghatározott alkalommal forgalomszámlálást fog végeztetni. Automatikus forgalomszámláló berendezés telepítése középtávon nem tervezett. Nagytávban, a kerékpáros turizmus fellendülése esetén ennek a technikai hátterét megteremteni szükséges.

3.5 Kísérő intézkedések

A hálózati terv keretében kidolgozott beavatkozások várhatóan tovább fogják növelni a kerékpárt használók arányát Hódmezővásárhelyen. Az infrastrukturális beavatkozások mellett szükség van a balesetek megelőzése és a közlekedési kultúra fejlesztése érdekében kísérő intézkedések kidolgozására és végrehajtására. A TOP Plusz pályázati kiírás meghatároz bizonyos feltételeket a szemléletformálás tevékenységekre vonatkozóan. Annak érdekében, hogy hatékonyan javuljon a közlekedési kultúra és nőjön a kerékpározás biztonsága, fontos, hogy ne csak egyszeri eseményekre összpontosítsunk, hanem rendszeresen ismétlődő, változatos programokat kidolgozására kerüljön sor. Ezeknek tartalmilag frisseknek és megújulónak kell lenniük, hogy érdeklődést keltsenek. Emellett a megfelelő promóciós tevékenységek elengedhetetlenek ahhoz, hogy minél többen részt vegyenek ezeken a programokon. Az intézkedések összessége segíthet abban, hogy Hódmezővásárhelyen egy biztonságosabb és kerékpározásbarát közlekedési környezet alakuljon ki.

Megvalósítható programötletek:

- Kulturális örökségek kerékpáros tematikus út kiépítése – „KulTúra” tematikus út: Hódmezővásárhely turisztikai attrakcióinak bővítése céljából javasolt egy olyan tematikus út kialakítása, amely felfűzi a Hódmezővásárhelyen és a környező településeken lévő kulturális örökségeket. Ezek a jellegzetes helyi értékek a Dél-Alföldre jellemző jegyeket hordozzák magukban, ráadásul a tematikus út minden megállója műemléki védelem alatt álló attrakció. A túra 52 kilométer hosszú, amely során Hódmezővásárhely keleti részén lehet kerékpározni. A kezdőpontja a Belvárosi Fazekasház a Lánc utcában, majd az Andrássy úton, a Bajcsy-Zsilinszky utcán, a Csomorkányi úton át az Erzsébeti útig kell haladni, egészen a második pontig, ami az Erzsébetnél található Papi-féle szélmalom. A szélmalom tematikus pont után pedig a felsorolt nyomvonal szakaszokon kell tovább haladni.
- Kerékpárkölcsonzó/közbringa rendszer kifejlesztése: Ugyan a helyi kerékpáros használati szokások nem indokolják, de kerékpárkölcsonzó/közbringa rendszer létrehozása több szempontból előnyös, hiszen vannak olyan turisták, akik nem tudnak kerékpárt hozni, vagy alapvetően nem kerékpározni jönnek, de szeretnék biciklivel bejárni Hódmezővásárhelyet vagy a térséget. Egy olyan rendszer

felépítése a cél, ami nagy kihasználtsággal tud működni, több megközelítésben is létrehozható, akár fix infrastruktúra kiépítése nélkül.

- Kerékpáros élmény termékcsomagok
 - Oktató, csapatépítő csomag: A csomag alaptémája a kerékpározás megismerése, a kerékpárosokra vonatkozó KRESZ megismertetése, a kerékpáros magabiztosságának, technikájának javítása, alapvető karbantartási, szerelési műveletek elsajátítása, a kerékpározás célközlekedési és szabadidős használatának népszerűsítése.
 - Túra csomag: A túra csomag a létrehozott kerékpárutak és kijelölt kerékpáros útvonalak mentén meghatározott tematikájú kulturális attrakciókat összekötve kerülne kialakításra.
- Komplex kerékpár szervízpont rendszer: A térség kerékpárszervíz-rendszerének kidolgozása egy nagyon praktikus és kézzelfogható fejlesztés, ami nem csak a turistáknak, hanem a helyi lakosságnak is hasznos. A vendégek számára egy biztonságot nyújtó szolgáltatás, a helyiek számára pedig a hétköznapi előforduló olyan kellemetlen pillanatokat segít gyorsan megoldani, amit például egy defekt vagy egy kilazult csavar jelent. A lakosok és turisták még alaposabb kiszolgálása érdekében egy komplex rendszer kidolgozása szükséges. A következő lépés online videótartalom kidolgozása lehet, ami alapvető szerelési útmutatót, vagy problémafeltáró tanácsokat nyújt a kevésbé tapasztalt túrázóknak vagy lakosoknak. A tartalom akár QR kóddal is elérhető lehetne a szerelőpontoknál vagy a térség számára kifejlesztett turisztikai applikáció részét is képezheti.
- Tájékoztató táblarendszer: A térségben a kerékpárszervízpontoknál speciális táblák helyezhetők el, amelyek segíthetnek a gyors javítások elvégzésében (online támogatóanyagok elérhetőségének feltüntetése is lehetséges rajtuk), illetve kerékpáros specifikus információkat közölnek. Ezekon konkrétan fel lehet tüntetni a kerékpáros technikai mentés szolgáltatásokat.
- Interaktív kerékpáros KRESZ-órák: balesetmegelőzési és közlekedési alapismeretek oktatása és bemutatók gyerekeknek, időseknek.
- „Bringa Suli”: iskolai kerékpáros oktatási program iskolákban, óvodákban.
- Kerékpárszerelés oktatása: ingyenes kerékpár ellenőrzési, javítási kampányok és akár kerékpár szerelési alapismeretek oktatása (pl. gumicsere).
- Kerékpáros térkép és információs felületek: javasolt ingyenes kerékpáros térkép megjelentetése a város jól kerékpározható útvonalairól és a környező túraútvonalokról, jelölve rajta a kerékpárszervizeket. A forgalmasabb csomópontoknál táblák kihelyezése kerékpárosok számára, amelyek feltüntetik a különböző városrészek, és környező települések kerékpárral való megközelíthetőségének módját.
- Kerékpár-regisztrációs rendszer: A helyi rendőrség és a helyi civilek összefogásával létrejött kezdeményezés keretében a helyi kerékpárszervizekben vagy kampányok alkalmával rendezvényeken lehetőséget biztosítanak a kerékpárok regisztrálására és megjelölésére. Ennek révén a kerékpárok lopás esetén könnyebben visszakövethetők lesznek, és megnehezül a lopott kerékpárok értékesítése.

4 MEGVALÓSÍTÁS

4.1 A hálózatfejlesztés ütemezése

A hálózat kialakítását az 4.2. alfejezetben meghatározott prioritások mentén három ütemben tervezzük, melyet a 9. táblázat tartalmaz.

Ütem	Prioritás	Út száma	Beavatkozás
1	1	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca: <ul style="list-style-type: none"> ○ északi oldalon kialakítandó kerékpárút vizsgálata ○ Hősök tere megálló feletti rész további beruházások helyszíne lesz ○ előzetes elgondolás: kőfal összekötése a megálló mögötti kialakítandó részekkel
	1	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Teleki utca: <ul style="list-style-type: none"> ○ szükséges forgalomnagyságot nem valószínű, hogy eléri, így különálló kerékpárút kialakítása pályázat előírásai szerint nem lehetséges ○ kerékpárhálózatba való beillesztése nyitott kerékpársáv kialakításával
	2	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Lázár utca: <ul style="list-style-type: none"> ○ Dr. Rapcsák András úttól nyugatra kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása javasolt ○ keletre a Deák Ferenc utcai kerékpárhálózatba bekötni
2	2	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Petőfi út <ul style="list-style-type: none"> ○ lehetőségek vizsgálata
2	2	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Visszhang u.
2	2	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • Csomorkányi utca <ul style="list-style-type: none"> • kerékpáros nyom/sáv • Állami közút, az úton kívüli terület van önkormányzati kézen (Síp utcától a Makói Országútig)
2	2	egyéb	Tóth Malom utca (472-es főúti körforgalomtól a Fánacsy úti meglévő kerékpárútig új kerékpárút kiépítése)
2	3	egyéb	Kokron József utca (a Makói Országúttól a Fazekas utcáig)

3	4	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • keleti elkerülő <ul style="list-style-type: none"> ○ korábbi projekt keretében tereprendezés megtörtént, de kerékpárút nem lett kiépítve ○ Kutasi út körforgalomtól délre az elkerülő út mentén kerékpárút kialakítása ○ cél: 47-es út összekötése az Erzsébet úttal
3	4	egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • 472-es körforgalom összekötése a Maroslelei úttal <ul style="list-style-type: none"> ○ veszélyes útszakasz ○ cél: déli ipari területek bekapcsolása
3	4	egyéb	Tisza István u.
3	4	egyéb	Erzsébet út
3	5	egyéb	<p>A korábbi Modern Városok Program keretében tervezésre került kerékpározásra alkalmas útszakaszok (vegyes forgalmú mezőgazdasági útszakaszok) és kerékpárút szakaszok megvalósítása</p> <ul style="list-style-type: none"> • 45. sz. főút – Rárósi út közötti szakasz • Barattyos és Ördögös közötti kerékpárút • Bodzási tanya • Csomorkányi út • Erzsébet és Szikáncs közötti szakasz • Hódmezővásárhely – Erzsébet kerékpárút • Hódmezővásárhely – Földeák kerékpárút • Kishomok szakasz • Mártély üdülőterület – Barattyos szakasz • Ördögös – Derekegyház szakasz • Rárósi út - 47. sz. főút közötti szakasz • Rárósi út • Szikáncs – Batida közötti szakasz • Tisza-töltés • Tiszai út • <i>Tompahát (Derekegyház és Székkutas közigazgatási területén)</i>

7. táblázat: A tervezett beavatkozások ütemezése

Forrás: saját szerkesztés

4.2 Az egyes beruházási elemek műszaki tartalmának ismertetése

4.2.1 Első ütem: rövidtávon megvalósítandó beruházások

- Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca:
 - északi oldalon kialakítandó kerékpárút vizsgálata
 - Hősök tere megálló feletti rész további beruházások helyszíne lesz
 - előzetes elgondolás: kőfal összekötése a megálló mögötti kialakítandó részekkel
- Teleki utca:
 - szükséges forgalomnagyságot nem valószínű, hogy eléri, így különálló kerékpárút kialakítása pályázat előírásai szerint nem lehetséges
 - kerékpárhálózatba való beillesztése nyitott kerékpársáv kialakításával a jelenlegi burkolat újraosztásával, esetleg szélesítésével
- Lázár utca:
 - Dr. Rapcsák András úttól nyugatra kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása javasolt
 - keletre a Deák Ferenc utcai kerékpárhálózatba bekötni
- Szabadság tér – Rárósi utca:
 - Az útszakasz keleti oldalán egyoldali kétirányú kerékpárút kialakításának vizsgálata

4.2.2 Második ütem: középtávon megvalósítandó beruházások

Kerékpár nyom/sáv kialakítása, előzetes műszaki felmérések

- Németh László utca
 - kerékpáros nyom
- Visszhang u.
 - kerékpáros nyom vagy nyitott kerékpársáv
- Tisza István u.
 - Állami közút, az úton kívüli terület van önkormányzati kézen (Síp utcától a Makói Országútig)
- Csomorkányi utca
 - kerékpáros nyom/sáv
 - Állami közút, az úton kívüli terület van önkormányzati kézen (Síp utcától a Makói Országútig)
- Petőfi út
 - lehetőségek vizsgálata

4.2.3 Harmadik ütem: hosszabttávon megvalósítandó beruházások

- keleti elkerülő
 - korábbi projekt keretében tereprendezés megtörtént, de kerékpárút nem lett kiépítve
 - Kutasi út körforgalomtól délre az elkerülő út mentén kerékpárút kialakítása
 - cél: 47-es út összekötése az Erzsébet úttal
- 472-es körforgalom összekötése a Maroslelei úttal
 - veszélyes útszakasz
 - cél: déli ipari területek bekapcsolása
- Tisza István u.

- kerékpáros nyom vagy nyitott kerékpársáv
- Erzsébet út
 - keleti körforgalomtól kerékpárút kialakítása meglévő kerékpárútig

Kerékpáros táblázás:

- városba érkező kerékpárosok számára tájékoztató tábla
- leginkább kivezető főutakra koncentrálni
- város központi helyein kihelyezni

kerékpártárolói ellátottság

- megfelelő: iskolák
- nem megfelelő: Kossuth tér, Kálvin tér (tram train+busz), Népkert, játszóterek
- további lehetőség: Nagyállomás vasútállomásnál B+R parkoló
- Korszerűtlen támaszok cseréje

Egyirányú utcák kialakításának lehetőségei

- Bercsényi u.
- Somogyi Béla u. (Tisza István u.)

Meglévő kerékpáros infrastruktúra elemek folyamatos karbantartása, bővítési lehetőségeinek vizsgálata

- Hódmezővásárhely kerékpárútjainak többsége 5 évnél korábban épült
- Megváltoztak a kerékpározási szokások és járművek, amelyek indokoltá teszik egyes szakaszok felülvizsgálatát
- A karbantartási munkákat célszerű ütemezetten tervezni, az ütemezésnél figyelembe venni akár adott szakaszon a közutak, a kerékpárutak és járdák egyidejű felújításának lehetőségét

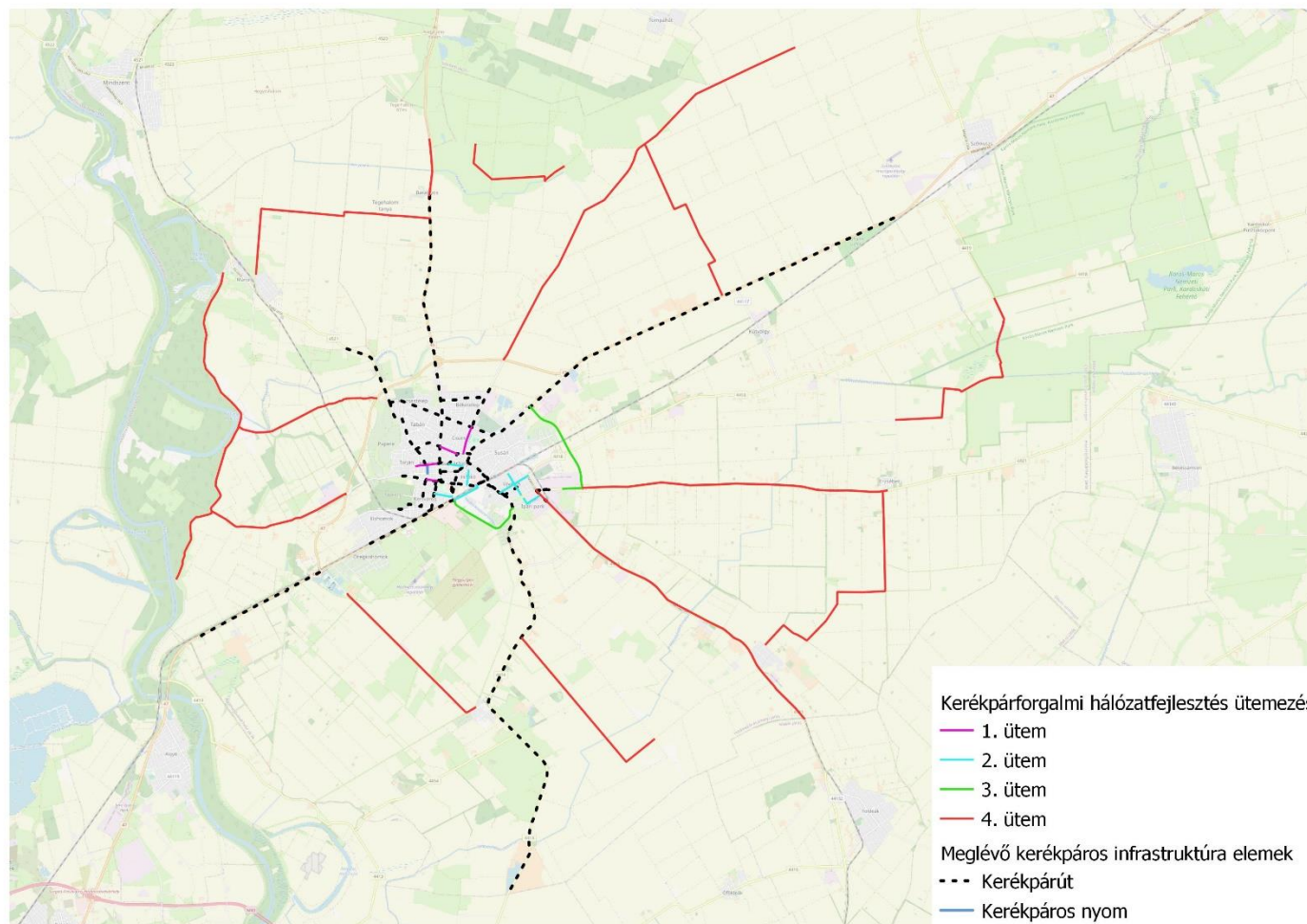
4.3 Költségbecslés

Ütem	Beavatkozás	Hossz (m)	Becsült nettó költség (HUF)
1.	<p>Kerékpárforgalmi létesítménnyel érintett útszakaszok:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hősök tere- Dr. Genersich Antal utca – északi oldalon kialakítandó kerékpárút létesítése (~290 m) Teleki utca – önálló kerékpárút létesítése vagy kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása (560 m) Lázár utca – Dr. Rapcsák András úttól nyugatra a Vajda utcáig tartó szakaszon – kétoldali irányhelyes nyitott kerékpársáv kialakítása a meglévő burkolatszélesség újra osztásával (~360 m) Szabadság tér – Rárósi utca kerékpárút a Vöröskereszt utca - Jókai utca közötti szakaszon (~860 m) 	2070 m	~235.000.000 Ft
2.a	<ul style="list-style-type: none"> Németh László utca – kerékpáros nyom létesítése (~442 m) Visszhang u. – kerékpáros nyom létesítése (~750 m) Tisza István u. kerékpársáv kialakítása (~540 m) Csomorkányi utca – kerékpáros nyom/sáv kialakítása (~950 m) Petőfi út – fejlesztési lehetőségek vizsgálata (~450 m) 	3132 m	~25.000.000 Ft
2.b	<ul style="list-style-type: none"> Tóth Malom utca - A tervezendő kerékpárforgalmi létesítmény a Tóth malom utcában csatlakozik a Fánicsy utca felől meglévő önálló vonalvezetésű kerékpárúthoz. A végszelvény a 472 jelű Hódmezővásárhely déli elkerülő út 199+507 km szelvényben lévő körforgalom meglévő kerékpárútja. (~1170 m) Kokron József utca – kerékpárút a Makói országúttól a Fazekas utcáig (~505 m) Fazekas utca – kerékpárút létesítése (~172 m) 	1847 m	~375.000.000 Ft
3.	<ul style="list-style-type: none"> Keleti elkerülő út mentén, a Kutasi út körforgalomtól délre az Erzsébet útig kerékpárút kialakítása (~3140 m) 	6170 m	~1.500.000.000 Ft

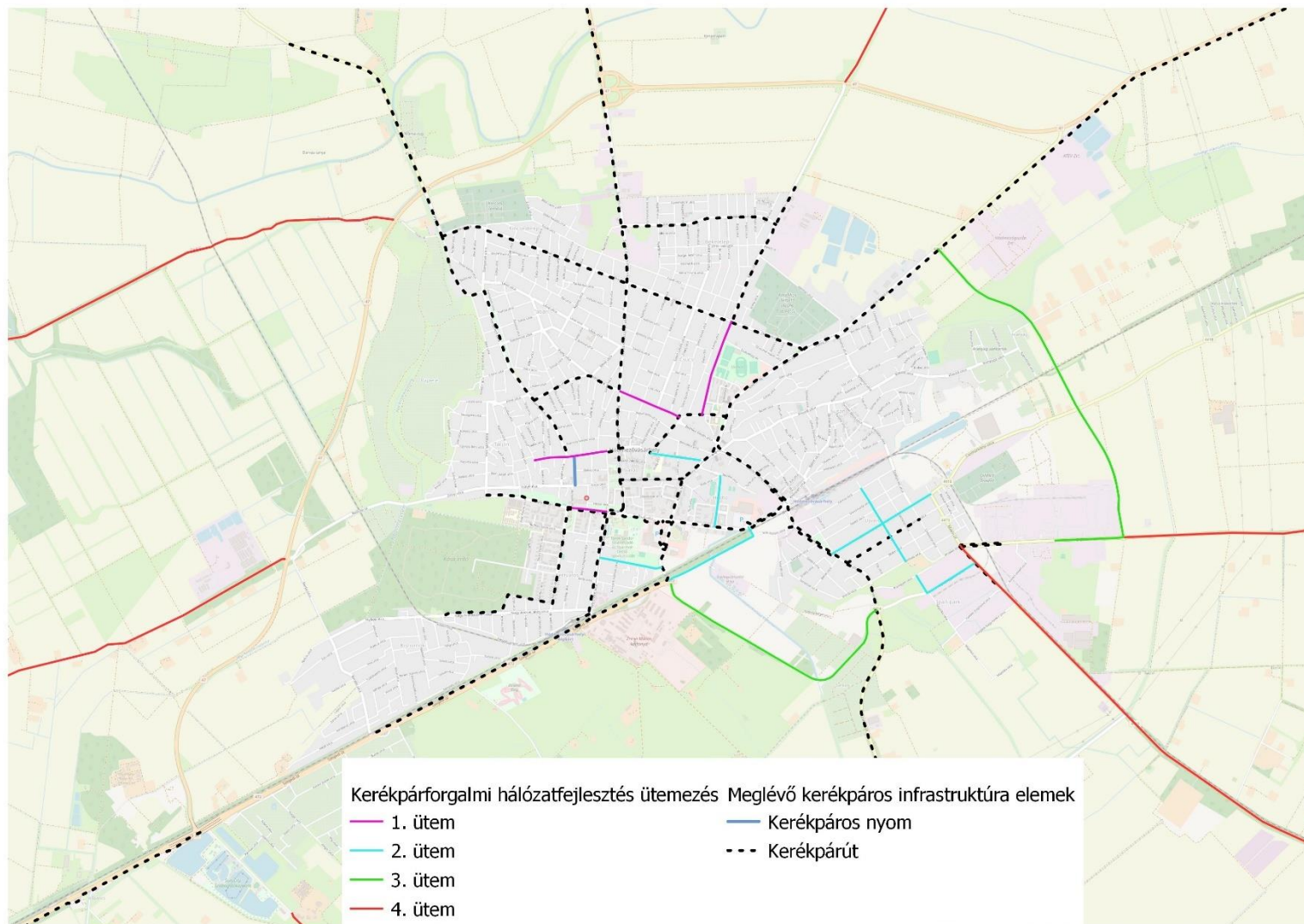
	<ul style="list-style-type: none"> • Erzsébet út – keleti körforgalomtól kerékpárút kialakítása meglévő kerékpárútig (~590 m) • 472-es körforgalom összekötése a Maroslelei úttal (~2440 m) 		
4.	<ul style="list-style-type: none"> • A korábbi Modern Városok Program keretében tervezésre került kerékpározásra alkalmas útszakaszok (vegyes forgalmú mezőgazdasági útszakaszok) és kerékpárút szakaszok megvalósítása • 45. sz. főút – Rárósi út közötti szakasz • Barattyos és Ördögös közötti kerékpárút • Bodzási tanya • Csomorkányi út • Erzsébet és Szikáncs közötti szakasz • Hódmezővásárhely – Erzsébet kerékpárút • Hódmezővásárhely – Földeák kerékpárút • Kishomok szakasz • Mártély üdülőterület – Barattyos szakasz • Ördögös – Derekegyház szakasz • Rárósi út - 47. sz. főút közötti szakasz • Rárósi út • Szikáncs – Batida közötti szakasz • Tisza-töltés • Tiszai út • <i>Tompahát (Derekegyház és Székkutas közigazgatási területén)</i> 	<p>~14390 m + 117000 m</p>	~28 Mrd

5 MELLÉKLETEK

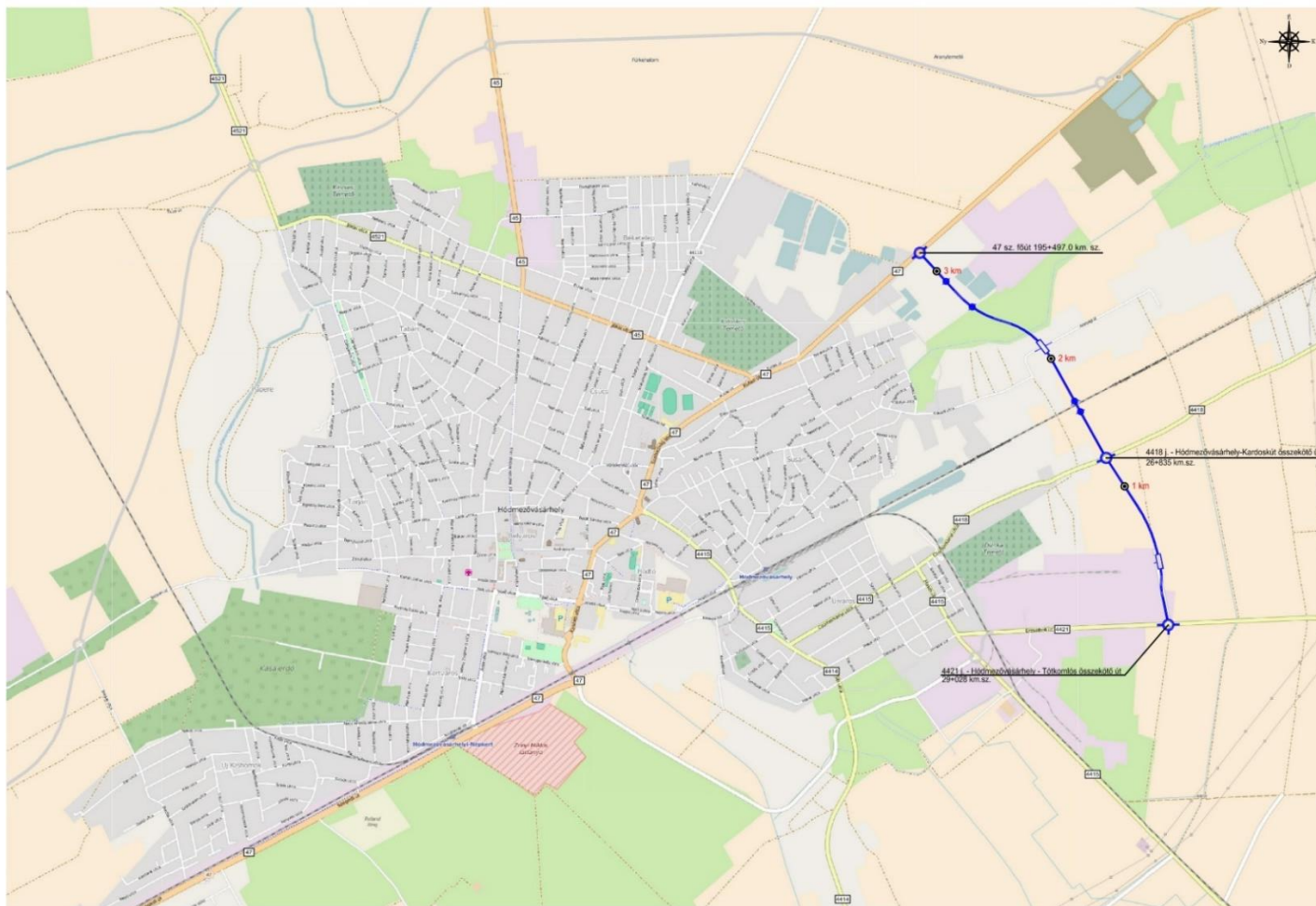
1. sz. melléklet: Hódmezővásárhely kerékpárforgalmi hálózat-fejlesztésének ütemezése (külső terület)



2. sz. melléklet: Hódmezővásárhely kerékpárforgalmi hálózat-fejlesztésének ütemezése (belterület)



- 3. sz. melléklet: Hódmezővásárhely K-i elkerülő út – Ipari Park feltáró út (47. sz. főút Debrecen-Szeged II. rendű és 4421 j. Tótkomlós-Hódmezővásárhely összekötő út közötti szakasz) tervezett kerékpáros infrastruktúra átnézeti térképe és helyszínrajza



4. sz. melléklet: A korábbi Modern Városok Program keretében megvalósításra kijelölt kerékpáros szakaszok átnézeti térképe

