

Címzett:

Hódmez vásárhely Megyei Jogú Város Közgý lése

Tárgy:

Hosszútávú Fejlesztési Konceptió

Az anyagot készítette:

Városfejlesztési és Üzemeltetési Iroda
Városfejlesztési Csoport

Az anyagot látta:

.....
.....
.....
.....
.....

Véleményezésre megküldve:

valamennyi bizottság részére

Sokszorosításra érkezett:

Napirend kapcsán meghívandó személyek:

Szemerey Márta településrendez tervez

Száma: 35-...../2008.

Tárgy: Hosszútávú Fejlesztési Konceptió

Hódmez vásárhely Megyei Jogú Város Közgy lésének

Tisztelt Közgy lés!

Hódmez vásárhely Megyei Jogú Város 206/1998. (09.03.) Kgy. sz. határozatával elfogadott Településszerkezeti Tervének részleges módosítására több alkalommal, legutóbb a Közgy lés megel z ülésén került sor.

A terv részleges módosításai, a fejlesztési szándékok, az infrastruktúra változások, a változó gazdasági szabályozók, a lakosság számának és összetételének alakulása szükségessé tették a város településrendezési eszközeinek teljeskör megújítását.

Ennek egyik állomásaként elkészült a Hosszútávú Fejlesztési Konceptió. A tervanyagot a törvény szerinti egyeztetési eljárás lefolytatása, a lakosság részére történt kifüggesztés után a szakminiszter véleményezte, amely szakmai vélemény az el terjesztésben ismertetésre került.

A fentiek alapján kérem a tisztelt Közgy lést a konceptió megtárgyalására és a mellékelt határozati javaslat elfogadására.

Hódmez vásárhely, 2008. május27.

Tisztelettel:

Dr. Lázár János
polgármester

Tárgy: Hosszútávú Fejlesztési Konceptió

HATÁROZATI JAVASLAT

Hódmez vásárhely MJ Város Közgy lése a TÉR-ID M terem Bt. Által elkészített Hosszútávú Fejlesztési Konceptiót megtárgyalta és azt elfogadta.

Hódmez vásárhely, 2008. június 5.

Dr. Lázár János sk.
polgármester

A határozatot kapja:

1. Dr. Lázár János polgármester, országgy lési képvisel
2. Dr. Korsós Ágnes jegyz
3. Városfejlesztési és Üzemeltetési Iroda
4. TÉR-ID M terem Bt.
5. Irattár

HÓDMEZ VÁSÁRHELY
MEGYEI JOGÚ VÁROS

Hosszútávú
Városfejlesztési Konceptiója



2007. július

**HÓDMEZ VÁSÁRHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS
HOSSZÚTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA
2007**

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETŐ, A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉRTELMEZÉSE	3	
1.1. M faji sajátosságok, célok, alapelvek	4	
1.2. Nemzetközi kitekintés		5
1.3. Országos, regionális és megyei fejlesztési összefüggések	7	
2. TÁRSADALMI-GAZDASÁGI KÖRNYEZET		8
2.1. A népességszám és a lakáskörülmények alakulása	9	
2.2. A gazdaság és a foglalkoztatás helyzete és jövője		13
2.3. Egészségügyi, szociális ellátás		14
2.4. Kultúra, oktatás, szabadidő, sport		17
3. HÓDMEZ VÁSÁRHELY M SZAKI JELLEMZŐI		20
3.1. Településszerkezet, területfelhasználás		21
3.2. Közlekedés		23
3.3. Hírközlés		31
3.4. Energiagazdálkodás		31
3.5. Vízgazdálkodás		32
3.6. Hulladékgazdálkodás		35
4. A VÁROS ÖKOLÓGIAI KÖRNYEZETE		36
4.1. A természeti és az épített környezet jellemzői, kölcsönhatásai		37
4.2. Egyéb környezeti adottságok		40
5. AZ ÖNKORMÁNYZAT LEHETŐSÉGEI, SZEREPVÁLLALÁSA		42
5.1. Az önkormányzati vagyon és működésének ködtetése		43
5.2. A településfejlesztés eszközrendszere		44
6. KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAM	45	
6.1. Belváros rehabilitációja		46
6.2. Lakóterületek, lakásépítés		46
6.3. Intézményfejlesztés		46
6.4. Közlekedés		48
6.5. Közművesítés		49
6.6. Energia-ellátás		49
6.7. Zöldfelületek, környezetvédelem		49
6.8. Egyéb fejlesztések		50
7. AJÁNLÁSOK A VÁROSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁSÁHOZ		51
7.1. Csongrád Megye Területrendezési Tervének figyelembe vétele	52	
7.2. Egyéb ajánlások		54
MELLÉKLETEK		56
1. sz. Melléklet: Az Európai Városok Chartája		57
2. sz. Melléklet: A népességszám és a lakáskörülmények vizsgálata		59
3. sz. Melléklet: Közlekedésfejlesztési elemzés		80

Megbízó: Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata
Képviseli: Dr. Lázár János polgármester, országgyűlési képviselő
A Polgármesteri Hivatal kapcsolattartó szakértői: Csáki Imre főmérnök, Mucsi László, a Városfejlesztési és Üzemeltetési Iroda csoportvezetője

Megbízott: Tér-Idő M terem Bt. 6726 Szeged, Udvarhelyi u. 4. Tel/fax: 62/430-682 Iroda:
6720 Arany J. u. 7. e-mail: szemart@szemart.hu

Szerzők:

Kiss Lajos
okl. építészmérnök

Szemerey Márta
okl. építészmérnök

Szakértők:

Albert Gábor
okl. közlekedésmérnök

Andó Mihály
okl. vízügyi mérnök

Asszony Emma
okl. táj- és kertépítészmérnök

Klonkai László
demográfus

Szele András
okl. közlekedésmérnök

Szemerey-Kiss Balázs
szobrászművész

Vargáné Patkós Margit
okl. építésmérnök

2007. július hó

1. BEVEZETÉS, A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉRTELMEZÉSE	3		
1.1. M faji sajátosságok, célok, alapelvek		4	
1.2. Nemzetközi kitekintés			5
1.3. Országos, regionális és megyei fejlesztési összefüggések	7		

1. BEVEZETÉS, A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉRTELMEZÉSE

1.1 Műfaji sajátosságok, célok, alapelvek

A város sokrétű, összetett – természeti, társadalmi, műszaki és ökológiai – képződmény és bonyolult rendszer. Kialakulását, fejlődését – netán hanyatlását – spontán folyamatok és tudatos emberi döntések egyaránt meghatározzák. Hosszútávú fennmaradását és kiegyensúlyozott működését a közösség bölcs, felelős és humánus magatartása (politikája) garantálhatja.

Minden civilizált társadalom harmonikus működéséhez nélkülözhetetlenek az egyértelműen megfogalmazott és a többség által elfogadott – hosszabb-rövidebb távra vonatkozó – **célok**, valamint ezek eléréséhez szükséges **szabályok** meghatározása, továbbá az **eszközök biztosítása**.

A települések demokratikus, tervszerű fejlesztési és működési feltételeinek tisztázását, az életkörülmények folyamatos jobbítását célzó – egyben a településrendezési tervet megalapozó – **komplex társadalmi-gazdasági-műszaki-ökológiai stratégia** a **VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ**.

Kidolgozását az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) írja elő kötelező jelleggel. („A településfejlesztési koncepció: a fejlesztés összehangolt megvalósulását biztosító és a településrendezést is megalapozó, a település közigazgatási területére kiterjedő önkormányzati településfejlesztési döntésekhez magába foglaló, önkormányzati határozattal elfogadott dokumentum, amely a település jövőbeni kialakítását tartalmazza. A fejlesztési koncepció első sorban településpolitikai dokumentum, amelynek kidolgozásában a természeti-művi adottságok mellett a társadalmi, a gazdasági, a környezeti szempontoknak és az ezeket biztosító intézményi rendszernek van döntő szerepe.”)

Hódmezővásárhelyre már a törvényi kötelezést megelőzően, 1996-ban készült hosszútávú fejlesztési koncepció (Regionális Informatika Kft.), melyet 258/1996.(VII.04.) Kgy.sz. határozattal fogadott el a Közgyűlés.

Az eltelt évtized alatt történt jelentős változások – kiemelten az uniós csatlakozással alapvetően megváltozott lehetőségek, az elfogadott országos és regionális elképzelések, továbbá az időközben módosult önkormányzati igények – feltétlenül indokolják a „visszacsatolást”. Mindezekre tekintettel elkerülhetetlen, hogy Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata ismételten áttekintse lehetőségeit, kötelező és felvállalt feladatait, meghatározza legfontosabb prioritásait és a lehetséges fejlesztések irányait, illetve arányait. Vagyis körvonalazza Hódmezővásárhely új és lehetséges jövőképeinek lényegét, térbeli fejlődésének alapjait.

Fontos, hogy a koncepció legalább 10-15 évet átfogó időtávlatra, a lakosság és a helyi társadalmi-gazdasági szereplők bevonásával készüljön. Erre az alapszövegre építhetők az egyes választási ciklusok programjai, valamint a helyi önkormányzat egyéb tárgykörben több évre megalkotott – középtávú – fejlesztési, intézkedési tervei, továbbá az adott gazdasági-költségvetési évi fejlesztési tervei. Az elfogadott fejlesztési koncepció nem feltétlenül örökérvényű, azt középtávonként aktualizálni célszerű még akkor is, ha a hosszútávú fejlesztési irányokban nem mutatkozik jelentős eltérés. Pontosítani, finomítani szükséges a célok eléréséhez vezető megoldásokat, az arányokat és hangsúlyokat, az ütemezést, stb.

A tágabb és szűkebb térségre jellemző politikai, társadalmi, gazdasági változások, a kultúra, a természeti környezet, az infrastruktúra helyzete, a foglalkoztatási és a jövedelmi viszonyok átrendezése együtt határozza meg a 21. század elején – jellemzően 2020-ig – körvonalazható fejlődés mértékét és irányait.

A koncepciókészítés Étv. által megfogalmazott egyik legfontosabb célja: a **településrendezési terv megalapozása**. A város és környezete alakításának alapeszközei a Településfejlesztési koncepció és az arra épülő településrendezési tervek, azaz a Településszerkezeti terv, a Helyi Építési Szabályzat és a Szabályozási terv (együtt: **Terv**). A **Terv** feladata, hogy térbeli-műszaki-ökológiai kereteket biztosítson a koncepció célkitűzéseinek megvalósításához, kiteljesítéséhez. A Terv feladata továbbá a város területén elhelyezkedő ingatlanokkal kapcsolatos közösségi- és magánérdekek összehangolása.

A működő települések állandó jellemzője a változás. Hódmezővásárhely Önkormányzatának feladata a lakosság változó igényeinek minél teljesebb kielégítése, az emberhez méltó környezet és a folyamatos megújulás feltételeinek megteremtése. Mindez a település szellemi, környezeti, tárgyi hagyományainak – adottságainak – tiszteletben tartását, illetve a lehető leghatékonyabb felhasználását és megújítását jelenti.

A jelen koncepció alapul veszi a Közigyelés által 626/2006.(12.13.) Kgy.h. határozattal elfogadott elzetes munkaközi vitaanyagban vázoltakat is.

A koncepció „hitvallása” mintegy mottóként összegezve: **„Elődeink tisztelete, az általuk teremtett alapok továbbépítése, folyamatos korszerűsítése, utódaink örökségének védelme, lehetőségeink szerinti kiteljesítése.”**

1.2. Nemzetközi kitekintés

Az Európai Unió városfejlesztési irányelvei, a mértékadó nemzetközi gyakorlat és a legutóbbi évek tendenciái a következők szerint foglalhatók össze:

A városok közötti együttműködés fejlesztése, egymás lehetőségeinek kiegészítése (komplementer elv), a térségi és hálózati szemlélet, illetve módszertan kiteljesedése (szervesen, elemenként „puzzle-ként” összeépülő térszerkezet) – vagyis a településcsoportok integrált fejlesztése.

Partneri viszony elmélyítése a város és vidéke között.

A gazdasági szerkezet átalakítása, a gazdaság diverzifikációja (a gyártási profil tudatos igazítása, illetve bővítése a várható piaci lehetőségeknek megfelelően) és annak regionális és térségi rendszerbe illesztett fejlesztése.

A dinamikusan fejlődő, kompakt, vonzó és versenyképes város ideáljának felértékelése.

A környezeti kritériumok fokozott és következetes érvényesítése.

A városok folyamatos minőségi fejlesztése (elsősorban az élet- és környezeti minőség, a szolgáltatások és az infrastruktúra területén)

Az Európai Városok Chartája – egyebek mellett – a városok harmonikus belső fejlődéséhez is ajánl teendőket. A tíz fejezetben összefoglalt – és az 1. számú Mellékletben csatolt – elvek megfontolása és követése Hódmezővásárhely számára is fontos.

Említést érdemel még az EU legfrissebb, 2007. májusi politikai szándéknyilatkozata is („Lipcsei Charta”). A Charta szerint a szervesen nem európai városok pótolhatatlan gazdasági, szociális és kulturális értékek tekintendők, amelyek fenntartható fejlesztését a korábbi uniós stratégiák alapján indokolt végezni. A fenntartható fejlődés három dimenzióját – a gazdasági prosperitást, a szociális egyensúlyt és a környezetvédelmet – egyidejűleg és azonos súllyal kell figyelembe venni.

1.3. Országos, regionális és megyei fejlesztési összefüggések

Hódmezővásárhely Hosszútávú Városfejlesztési Konceptiójának (továbbiakban: HVK) meghatározása nem függetleníthető az Európai Unió, az ország és a dél-alföldi régió fejlesztési dokumentumaitól. A 2007 és 2013 közötti időszak kormányzati programját az „Új Magyarország Fejlesztési Terv” (továbbiakban: ÚMFT) foglalja össze.

Az ÚMFT az uniós támogatási rendszerhez illeszkedően határozza meg a nemzeti stratégiát, az átfogó célokat és prioritásokat. Fontos, hogy a város legfontosabb fejlesztési célkitűzései – vagy legalább azok többsége – szervesen és közvetlenül kapcsolódjon az ÚMFT-hez. A tematikus és területi prioritások közül elsősorban a területfejlesztés, a környezeti és az energetikai fejlesztés, valamint a közlekedésfejlesztés kínál reális esélyeket. Az „Integrált Városfejlesztési Stratégia” c. területfejlesztési prioritásokhoz köthető szempontok:

revitalizáció (lakótelepek, romtelepek, hanyatló és/vagy megszűnő iparterületek, felhagyott anyagnyerőhelyek, stb.),
túlzott beépítettség megakadályozása, a területi terjeszkedés megállítása,
környezeti ártalmak és kockázatok csökkentése,
környezetbarát közlekedési módok és rendszerek fejlesztése,
városmag értékvesztésének megújítása, stb.

Fontos, hogy a HVK térségi következménnyel járó elmozdulásai ne legyenek ellentétben sem a Dél-alföldi Regionális Konceptióval, sem Csongrád megye Területfejlesztési Konceptiójával, továbbá azok stratégiai programjaival. (Pl.: az energiaellátás fejlesztése, ezen belül az alternatív, megújuló energiaforrások hasznosításának ösztönzése és támogatása, vagy az ár- és belvízbiztonság megteremtése).

Jelentősen ígérkezik, ezért figyelmet érdemel az ún. ”Pólus Program”. Az Országgyűlés által kijelölt pólusoknak (az öt legjelentősebb, kiemelt szerepkörű megyei jogú városnak) jelentős szerepet szán a Kormány mind a nagyvárosok megerősítésében, mind a régió versenyképességének javításában. A szegedi székhelyű „Biopolisz Fejlesztési Pólus Program” a tudásközpont szerepre épít gazdaság- és környezetfejlesztést céloz meg. Ez az elképzelés reális lehetőséget kínál a csatlakozásra Hódmezővásárhely számára. Elsősorban a helyi főiskola és a hozzá kapcsolódó kutató- és fejlesztési kapacitások vehetők figyelembe. A meglévő infrastruktúra részben elegendő (pl.: közműellátottság, telekterület), részben felújítandó, bővíttendő (pl.: épületállomány).

A HVK alapul veszi, és a 7. pontban, a városrendezési terv módosításához adott ajánlások között összegzi Csongrád megye Területrendezési Tervének a várost és kistérségét érintő elmozdulásait is.

2. TÁRSADALMI-GAZDASÁGI KÖRNYEZET	8
2.1. A népességszám és a lakáskörülmények alakulása	9
2.2. A gazdaság és a foglalkoztatás helyzete és jövője	13
2.3. Egészségügyi, szociális ellátás	14
2.4. Kultúra, oktatás, szabadidő, sport	17

2. TÁRSADALMI-GAZDASÁGI KÖRNYEZET

2.1. A népességszám és a lakáskörülmények alakulása

A Város Közgyűlése 2007 áprilisában vitatta meg „Hódmezővásárhely demográfiai helyzete, múltja – jövője 2020-ig” című tanulmányt. A Testület az összefoglaló értékelést jóváhagyólag tudomásul vette. A Városfejlesztési Konceptió ezen anyag legfontosabb megállapításait vette alapul. A szükségszerű kiegészítések és pontosítások elvégzése után a város demográfiai jellemzőinek alakulását a 2. számú Melléklet tartalmazza.

Hódmezővásárhely demográfiai helyzete nem független az ország és a szomszédos térség viszonyaitól. A városra jellemző adottságok és körülmények ismeretében vázolhatók a jövőben várható tendenciák.

Alapvető cél a lakosság kedvezően alakuló korösszetételének, az egész országra jellemző „előregedés” arányának mérséklése, az uniós országoktól lényegesen lemaradó életkor-kilátások javítása (pl.: egészségügyi programok indítása, fiatalok gyermekvállalásának támogatása, esetleg egyéb várospolitikai, -fejlesztési eszközök alkalmazásával vonzóvá tenni a városba települést).

A távlatra körvonalazott, alapvetően meghatározó jellemző adatok elbecslése a rendelkezésre álló népszámlálási adatok alapján – a 2. számú mellékletben csatolt részletes vizsgálatok és elemzések eredményeire alapozva – történt.

A népesség- és a lakásszám várható alakulása:

1970 (jan. 1.)

Σ lakónépesség: 53.579 f

Σ lakás: 17.686

f /lakás: 2,98

1990 (jan. 1.)

Σ lakónépesség: 51.180 f

Σ lakás: 19.088

f /lakás: 2,68

2001 (febr. 1.)

Σ lakónépesség: 49.382 f

Σ lakás: 19.171

f /lakás: 2,57

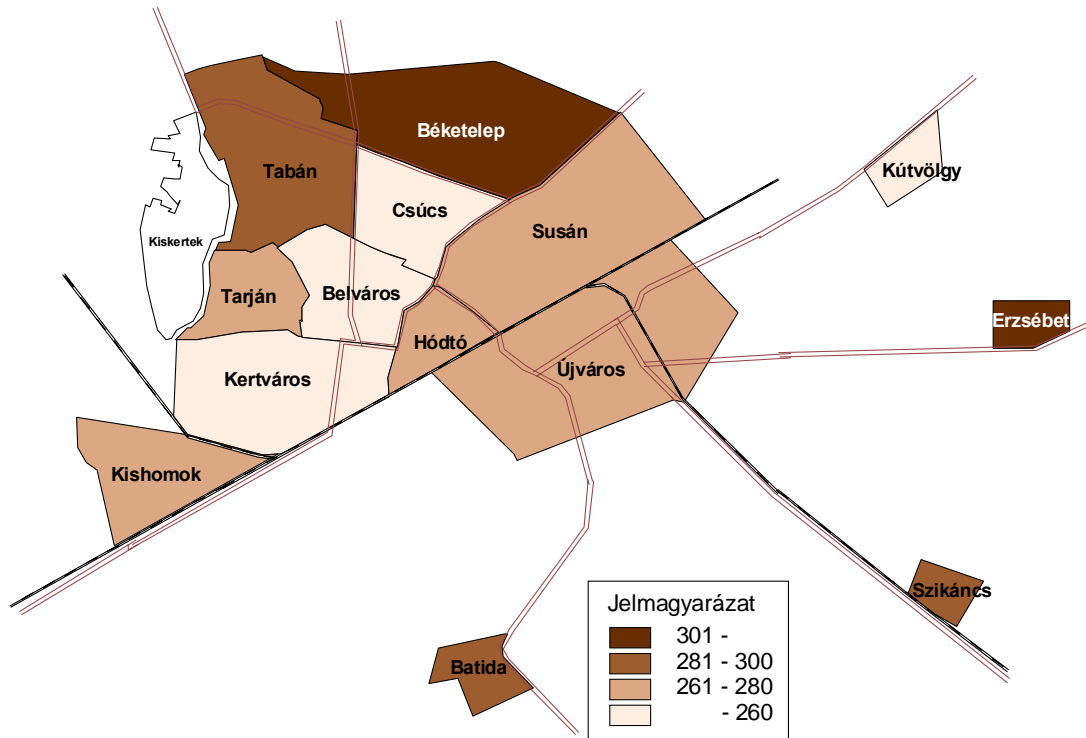
2020

Σ lakónépesség: 42-45.000 f

Σ lakás: 20.000

f /lakás: 2,1-2,25

**100 lakott lakásra jutó lakosok száma
2001. február 1.**



A lakónépesség és a lakásszám alakulását városrészenkénti egységekre bontva is indokolt megvizsgálni. Az egyes lakókörzet-határokat a 2001. évi népszámlálás során részben megváltoztatták, a mellékelt ábra szerint. Béketelep nyugati irányú kiterjesztése elhanyagolható, azonban a Belváros és Tarján közötti határmódosítás következtében e két lakókörzetet csak együtt kezelve lehet a 11 évvel korábbi adatokkal egybevetni.

A lakónépesség és a lakásszám városrészenkénti egységekre bontott megoszlása alapján – a [f /lakás](#) mutató figyelembe vételével – lehet el rebeccsülni a távlatban várható optimális lakásszámot.

A lakónépesség és a lakásszám városrészenkénti megoszlása:

Városrész	1990. január 1.			2001. február 1.			Prognózis: 2020.		
	Népesség (f)	Lakás	F / lakás	Népesség (f)	Lakás	F / lakás	Népesség (f)	Lakás	F / lakás
Belváros és Tarján	10.676	4.157	2,57	9.377	4 036	2,32	8.800	4.100	2,15
Tabán	6.580	2.360	2,79	6 452	2 334	2,76	5.300	2.300	2,30
Csúcs	3.772	1.563	2,41	3 631	1 523	2,38	3.300	1.500	2,20
Susán	7.963	2.844	2,80	7 984	2 868	2,78	7.000	2.900	2,41
Hódtó	4.685	1.586	2,95	4 174	1 591	2,62	3.800	1.600	2,38
Béketelep	3.506	1.155	3,04	3 661	1 229	2,98	3.000	1.300	2,31
Újváros	3.668	1.374	2,67	3 421	1 320	2,59	2.800	1.300	2,15
Kertváros	6.654	2.444	2,72	6 531	2 548	2,56	6.000	2.600	2,30
Központi belterület összesen	47.504	17.423	2,73	45.231	17.449	2,59	40.000	17.600	2,27
Szikáncs	596	200	2,98	595	219	2,72	530	220	2,41
Erzsébet	174	50	3,48	178	57	3,12	150	60	2,50
Kútvölgy	236	70	3,37	170	74	2,30	130	70	1,86
Batida	215	84	2,56	235	83	2,83	190	80	2,38
Kishomok	2.455	1.261	1,95	464	172	2,70	2.000	870	2,30
Külterület				2 509	1 117	2,25	1.000	1.100	1,00
VÁROS ÖSSZESEN	51.180	19.088	2,68	49 382	19 171	2,58	44.000	20.000	2,20

A lakónépesség területi egységekre bontott megoszlásának vizsgálata során megfigyelhet, hogy a Belváros és Tarján lakosszáma a két utóbbi népszámlálás között közel nyolcad részével (1300 f vel) csökkent. Hasonló mérték átrendezés csak Hódtó esetében következett be, ahol a közel 11 %-os csökkenés 511 f távozását jelenti. Ezzel párhuzamosan a többi városrész esetében a stagnálás volt jellemző. Ez a stabilitás nemcsak a központi belterület peremkörzetein, de az egyéb belterületekre és a tanyák népességére is igaz. Utóbbiak esetében még növekedés is tapasztalható, hiszen a kishomoki területeket korábban a külterülethez számították, így a 2001-es adatokban itt regisztrált 464 f egyértelműen többletet jelent. Mindezek alapján a jellemzően gazdasági hasznosítású tanyák

életképességére, ezzel párhuzamosan a kizárólag lakóházként hasznosított tanyák lassú ütem csökkenésére kell számítani.

A várható népességcsökkenés esetén is számítani kell az átrendezési folyamat folytatódására. A belvárosban és Hódtóban a népességszám továbbra is csökken, emellett a többi lakóközvet „foghíjasodása” is jellemzővé válik. A kishomoki területek vonzereje hosszú távon is fennmaradhat, aminek következtében az új építkezések zöme itt várható.

A területi átrendezés következményeire tekintettel indokolt a jelentős számú lakatlan (esetenként romos) lakás, vagy beépítetlen telkek tulajdonosait érdekeltté tenni a meglévő infrastruktúrával rendelkező „foghíjtelkek” értékesítésében, vagy az épület ismételt lakottá tételében.

A 2001. évi népszámlálás időpontjában a lakásállomány 7%-a – az 1970-es népszámláláshoz képest közel kétszer nagyobb aránya – üresen állt. Mivel számos tanyát csak az év egy részében használnak, a nem lakott lakások aránya a külterületi részeken a legnagyobb, meghaladja a lakások egyötödét. A Belvárosban is közel 10 %-os a lakatlan lakások aránya, a lakáspiacon azonban ez a tény nem érzékelhető.

A lakások jellemzői városrészenként 2001. február 1.

Városrész	Lakott	Nem lakott	Másra használt	Összesen
	lakás			
Belváros	2 674	259	70	3 003
Tarján	983	46	4	1 033
Tabán	2 204	113	17	2 334
Csúcs	1 433	88	2	1 523
Susán	2 684	173	11	2 868
Hódtó	1 506	78	7	1 591
Béketelep	1 184	43	2	1 229
Újváros	1 232	84	4	1 320
Kertváros	2 364	178	6	2 548
Szikáncs	211	8	-	219
Erzsébet	55	2	-	57
Kútvölgy	67	7	-	74
Batida	83	-	-	83
Kishomok	164	6	2	172
Külterületi tanyák	903	212	2	1 117
VÁROS ÖSSZESEN	17 747	1 297	127	19 171

A bemutatott adatok alapján belátható, hogy a Város mennyiségi lakásmutatói jók, és csak az elmozdított, igen alacsony lakás mutató teljesülése esetén van szükség új lakások építésére. Ugyanakkor el kell térnie a minőségi lakásépítésnek (felújításnak, korszerűsítésnek). Ezt az igényt alátámasztja a lakásállomány minőségi összetétele, amelynek főbb jellemzői – 2001. február 1-én – a következők:

- Nem lakott lakás: 1.297 6,77 %
- 1919 előtt épült (80 évesnél idősebb): 4.343 22,65 %
- 1 szobás: 2.440 12,73 %

– 50 m ² -nél kisebb alapterület :	2.827 14,75 %
– Komfort nélküli:	2.463 12,85 %
– Paneles épületben:	2.573 13,42 %
Összes lakás:	19 171 100,0 %

A különböző besorolások között természetesen több „átfedés” is van, azaz valószínű, hogy a 80 évnél idős lakások között található mind az 1 szobás, mind az 50 m²-nél kisebb alapterületű, illetve a komfort nélküli lakások döntő hányada. Az adatok alapján megállapítható, hogy mintegy 5.000 lakás minőségi fejlesztése (helyben történő megújítása, átépítése) volna indokolt.

A lakásépítés önkormányzati támogatását összhangba kell hozni a város érdekeivel. Így pl.: az újabb területeket igénylő építkezések helyett a már kialakított, jellemzően összközműves lakóterületeken rendelkezésre álló, lakatlan lakások és egyéb, használaton kívüli épületek (pl.: iskolák) újrahasznosítása legyen az elsődleges cél. Indokolt a jelenleg lakatlan épületek felmérése, lehetőség szerint megvásárlása.

2.2. A gazdaság és a foglalkoztatás jelene és jövője

Hódmezővásárhely hosszútávú gazdaságfejlesztési lehetőségeit és törekvéseit az 564/2005.(09.15.) Kgy.h. sz. alatt elfogadott „Gazdaságfejlesztési Stratégiai Program” körvonalazza. E dokumentum „üzenete” és legfontosabb megállapításai – a már faji sajátosságoknak megfelelően, a „rész” és az „egész” arányos viszonyának megtartásával – jelen városfejlesztési koncepció szerves részét képezik.

A gazdasági versenyképesség fejlesztése csak a helyi természeti-, gazdasági-, infrastrukturális-, történeti és szellemi adottságok figyelembevételével lehetséges és reális. Prioritások, kitörési pontok és irányok az alábbiak szerint fogalmazhatóak meg:

2.2.1. Tradíciókra épülő gazdaságfejlesztés

- ◆ Ipari-vállalkozói park fejlesztése (a park profiljának kialakítása és továbbfejlesztése, valamint bővítése)

Kézműipar fejlesztése (kerámiaipar,- „Hódmezővásárhely az alföldi kerámia fővárosa”, textilipar, stb.)

- ◆ Gazdasági szolgáltatások és a szakképzés fejlesztése (vállalkozások indításának segítése, a gazdasági szolgáltatások és a szakképzés korszerű formáinak megteremtése)

Beszállítói hálózatok és klaszterek (vállalkozói együttesek) megteremtésének elősegítése

2.2.2. Innovációra épülő gazdaságfejlesztés

- ◆ A tudásalapú gazdaság fejlesztése (a biotechnológiai és a környezetvédelmi, valamint az egészségipar fejlesztése)
- ◆ Az innováció erősítésének elősegítése (technológiai transzfer-központok és technológiai inkubátorházak kialakítása)

2.2.3. Turizmusfejlesztés és kultúra

- ◆ Sport és egészségturizmus fejlesztése (Gyógy-, termál- és élményfürdő, valamint kapcsolódó egészségügyi és sportlétesítmények korszerűsítése, bővítése)

- ◆ Az „Alföldi M vészváros”-kultusz kiteljesítése, markánsabbá tétele. (m vészeti és kulturális nagyrendezvények, fesztiválok, fest iskolák, illetve m vésztelepek, tanyai programok, stb.)
- ◆ A turizmus m ködtetéséhez szükséges intézményrendszer létrehozása és hatékony m ködtetése.

2.2.4. Versenyképes, fenntartható agrár- és vidékfejlesztés

- ◆ Versenyképes agrárgazdaság el segítése (kistérségi agrár-információs és szolgáltató centrum, agrár marketing, új típusú szövetkezesek és termékpályák, stb.)
- ◆ Mez gazdasági modernizáció el segítése, a mg-i technológia feltételeinek javítása (modern farmgazdálkodás, biogazdálkodás, gyógynövény-termesztés és -feldolgozás, agrárlogisztika, agrár-környezetvédelmet és tájfenntartást szolgáló termelési módszerek elterjesztése). A jó min ség szántóterületek lehet séget kínálnak a biotermesztés ki- illetve elterjesztésére, míg egyéb területeken az ún. energianövények meghonosítására és a keresletnek megfelel termesztésére.

2.3. Egészségügyi, szociális ellátás

A Város Közgy lése a közelmúltban több alkalommal foglalkozott életünk e kiemelten fontos részterületével és néhány koncepcionális döntést hozott. Bár a legfrissebb kormányzati intézkedések, valamint a még lezáratlan központi elképzelések (némileg) befolyásolhatják a helyi fejlesztések keretfeltételeit, a hosszútávú célkit zéseket alapvet en a hatályos határozatok alapján kell értelmezni és véglegesíteni. Városfejlesztési szempontból is figyelembe veend az egészségügyi és szociális ellátás szorosabb kapcsolatának korszer bb felfogása, egyebek mellett a rendszerelv ség, a területi- és a kooperációs elv.

Általánosságban számolni kell a jelenlegi intézmények egy részének szükségszer átszervezésével. Ennek fizikai-földrajzi következménye lehet a funkcionális összevonás és egyes épületek (és/vagy telkek) felszabadulása, illetve más célú hasznosítása. Fontos alapelv, hogy az ágazaton belül „feleslegessé” váló ingatlanok eladására csak akkor kerülhessen sor, ha azok önkormányzati hasznosítása hosszú távon nem lehetséges, vagy bizonyítottan nem gazdaságos.

2.3.1. Egészségügyi fejlesztések:

- ◆ Alapellátás, háziiorvosi rendszer: a jelenlegi struktúra lényeges módosulásával nem lehet számolni, a folyamatos korszer sítések a meglév épületállomány keretei között elvégezhet ek.
- ◆ Rendel intézet: a Közgy lés 471/2005(09.08.) Kgy.sz. határozatával elfogadta az intézmény fejlesztési koncepcióját. Ennek megfelel en a tervezés távlatában egyrészt azzal kell számolni, hogy a szakorvosi rendel jelenlegi helyér l átköltözik az Erzsébet Kórház, másrészt Egészség Centrum néven – átalakított ellátási szakterületekkel és új típusú egészségvéd , illetve betegségmegel z programokkal – újul meg, els sorban a mozgásszervi betegellátást biztosítva, célszer en a korszer sítend Városi Strand-, Termál- és Gyógyfürd területén.
- ◆ Erzsébet Kórház – Rendel intézet: a fejlesztések alapját a Közgy lés 216/2005(04.07.) Kgy. sz. határozatával elfogadott szakmai koncepció képezi. Az önkormányzat célja, hogy az új szakrendel vel együtt megvalósuljon a kórházi épületek és az infrastruktúra

teljeskör rekonstrukciója (közte pl.: a kémény bontása, stb.), a pavilonok összekapcsolásával együtt. Vagyis létrejön a járó- és fekv beteg-ellátás térben is integrált, hatékony, korszer és komfortos kórház–rendel intézeti épületegyüttese.

- ◆ Kakasszéki gyógyintézet: a Kórház részlegeként (osztályaként) működő intézmény uni. vegyes profilú mozgásszervi rehabilitációs feladatokat lát el, megyei ellátási kötelezettségén túlmenően regionális szerepkörrel is. A korszer nek tekinthető 60 ágyas osztály kapacitása – a több mint tíz évvel ezelőtti átfogó felújítás ellenére – bővítésre érett, kétféle értelemben is. Indokolt egyfelől a meglévő mozgásszervi rehabilitáció minőségi és mennyiségi fejlesztése, másfelől a széleskörű, közel teljes választékot nyújtó rehabilitáció fokozatos megteremtése, pl. a stroke és az infarktus utáni, továbbá az onkológiai betegek esetében. Mindezekkel párhuzamosan indokolt az intézmény környezeti rehabilitációja is, mind a telken belül (parkrendezés, sportpályák, tavak tisztítása és fürdőzési lehetőségek megteremtése, stb.), mind a kerítésen kívül. Elsősorban a szennyvízelvezetés megoldása sürgetendő, célszerűen a közeli Orosházával együttműködve. További feladat a környezet (pl.: a főbejárat előtti terület) igényes rendezése.

Az adottságok jobb kiaknázása többféle értelemben is sürgetendő. A gyógyhatású gyógyvíz és iszap, valamint a törzskönyvezett, speciális hatású termálgyógyvíz a térítéses rekreáció és balneológia feltételeinek megteremtését indokolja (pl. Egészségturisztikai Központ, önálló gyógyszálló, tó-rehabilitáció, „Júlia” fürdő helyreállítása, stb.). A komplex fejlesztés szakmai és üzleti előkészítése már középtávon szükséges.

Kútvölgyi gyógyintézet: az új tulajdonos elképzeléseinek is megfelelően – az önkormányzati érdekeltség fenntartásával – felekezeti idősok otthona létesítendő.

Gyógyszertárak, gyógyszerellátás: a kialakult struktúra lényeges változásával nem kell számolni. Az esetleges kisebb fejlesztési-építési igényeket a helyi építési szabályzat keretei között ki lehet elégíteni mind lakó – mind intézményterületen.

- ◆ Betegszállítás, mentőállomás: a jelenlegi szervezeti rendszer, munkamegosztás és infrastruktúra – a városfejlesztési koncepció lényegét érintően – hosszútávon nem módosul.

2.3.2. Szociális ellátás:

- ◆ Bölcsődei ellátás: a Teleki utcai intézmény megszüntetését követően szükségessé válik a bölcsődei kapacitás bővítése. Ennek időbeni és térbeli ütemezését a demográfiai, valamint területi igények alapján kell végrehajtani. A Tervben új bölcsőde helykijelölése nem szükséges, az átszervezésekkel párhuzamosan jelentkező férőhely-bővítéseket a meglévő intézményekben szükséges biztosítani.
- ◆ Idősok házi szociális ellátása: az igények változásával párhuzamosan a hálózat bővítése és korszerűsítése indokolt.
- ◆ Szociális otthonok: az ágazat jövőjét és az Önkormányzat hosszútávú feladatait a romló demográfiai helyzet éppúgy meghatározza, mint a formálódó szemléletváltás és a módszertani korszerűsödés. Az időskorúak ellátásában az egészségügy felé egyre inkább a szociális ágazat irányába változnak az arányok. Egyformán és egyidejűleg szükséges a kapacitások bővítése, a funkciók szerinti differenciálás, valamint az intézmények folyamatos korszerűsítése. Számítani lehet a magánbefektetők további megjelenésére is. A tervezés távlatában a speciális ellátást (pl. pszichiátriai gondozást) igénylő idősok

számára új intézmény helyének kijelölése indokolt. A meglévőek sorsa a következők szerint alakul:

- ◆ Serház téri Szociális Otthon: a teljes felújítás és korszerűsítés mellett 50 férőhely biztosítására van igény és mód.
- ◆ Szivárvány Szociális Otthon: telekadottságai további bővítést tesznek lehetővé, elsősorban mintegy 30 férőhely várható.
- ◆ Kertvárosi Nyugdíjas Lakópark: területi és kapacitás bővítése a fizetési képességű igények függvényében lehetséges, a fejlesztési területet tartókolni kell.
- ◆ Hajléktalanok ellátása: a jelenlegi épület bővítésével mind a nappali, mind az éjszakai becsült férőhelyszám biztosítható, ill. biztosítandó. Egyidejűleg a krízis-szálló megszüntetésével lehet számolni.
- ◆ Gondozási Központ: kialakítása a Munkaügyi Központ helyén lehetséges és szükséges.

2.4. Kultúra, oktatás, szabadidő, sport

A Közgazdasági és az elmúlt két évben több alkalommal foglalkozott a Város közoktatási és köznevelési helyzetével, valamint a helyi sport jövőjével. Ezek eredményeként 568/2006.(11.16.) Kgy. h. számú határozatával döntött a „Közoktatási Konceptió”, továbbá 123/2006(02.21.) Kgy.h. számú határozatával a „Középtávú Sportkonceptió” elfogadásáról. A HVK ezen dokumentumok alapulvételével és továbbfejlesztésével készült.

Hódmezővásárhely szellemisége és megújuló városfejlesztési képessége alapvetően a város gazdag és sokszínű **kulturális** hagyományából táplálkozik. Az elsődlegesen fontos humán erőforrás mellett – a HVK szempontjából – meghatározó szerepe van az infrastruktúrának, az intézményhálózatnak. Ezek folyamatos korszerűsítése hosszútávú városfejlesztési cél. Közülük is kiemelkedik az ún. „Tornyai János projekt”, amely kapcsolatban környezetükkel együtt megújulnak az egyes intézmények: a Petőfi Művelődési Központ, Alföldi galéria, Múzeum stb. Ugyancsak folyamatos feladat a jó állapotú intézmények szinten-tartása. Pl.: Zsinagóga, Emlékpont, stb.

Az Ó-Gimnázium szintén teljes felújításra és korszerűsítésre érett, de hasznosításának kiteljesítése, gazdagítása is időszerű. Kulturális intézménynek minősülnek a város múzeumként, illetve bemutató helyként is működő népi emlékei. A négy „intézmény” (Tanyamúzeum, szélmalom, fazekas- és tájház) mindegyike rászorul a kisebb-nagyobb felújításra és az idegenforgalmat közvetlenül szolgáló átalakításra, illetve kiegészítésre.

Egy település szellemi erőforrásainak, légkörének milyenségét, gazdaságának versenyképességét – vagyis jövőjét – meghatározó módon befolyásolja **oktatási** intézményhálózatának kiépültsége, oktatási kínálatának sokszínűsége és minősége. A közoktatás jövőjét a tudásalapú városfejlesztési igényei alapján, azzal összhangban lehet csak meghatározni. Bár az alsó- és középfokú intézményhálózat az elmúlt 15 évben értékelhetően fejlődött, további változások elkerülhetetlenek, mind strukturális, mind fizikai-földrajzi értelemben. Az oktatási intézmények (óvodák, általános- és középiskolák) átszervezésével, a felszabaduló épületek más célú hasznosításával, illetve a megmaradók szükség szerinti bővítésével, korszerűsítésével kell számolni. A felszabaduló ingatlanok eladására – az egészségügyi intézményekhez hasonlóan – csak akkor kerülhet sor, ha az önkormányzati hasznosítás megoldhatatlan, vagy aránytalanul magas ráfordítást igényelne.

Az önkormányzati **óvodák** fele más célra készült, változó állagú és komfortfokozatú épületben működik. Az intézmények közötti színvonal-különbség felszámolása folyamatos hosszútávú feladat. Új, négy csoportos óvoda építésével Újvároson kell számolni.

A 11 önkormányzati fenntartású **általános iskola** területi, illetve kihasználtsági értelemben bizonyos kiegyensúlyozatlanságot, műszaki állag, funkcionális alkalmasság és felszereltség tekintetében pedig vegyes képet mutat. Az ismert demográfiai tendenciákra tekintettel új intézmény kijelölését, illetve megépítését 2020-ig nem kell tervezni. A miniségi, biztonsági és kényelmi fejlesztések a meglévő hálózat keretei között végrehajthatók.

Hódmezővásárhely „iskolaváros”. Nyolc **középiszkolájából** hat önkormányzati fenntartású. Az intézmények az országos versenyhelyzetben jól teljesítenek, ám a demográfiai hullám negatív hatása 2007-től már közvetlenül érezteti hatását. A tanulólétszám csökkenését ésszerű átszervezésekkel kell és lehet egyrészt ellensúlyozni, másrészt a miniségi fejlesztésekkel összekapcsolni. (Ennek egyik első lépése volt a Kossuth Zsuzsanna és a Gregus Máté Szakközépiszkolák összevonása.) A Cseresnyés Kollégium korszerűsítése és teljes felújítása a közeljövő sűrű feladata.

A város kiemelkedően értékes – az időskortól napjainkig ismert – kerámiakultúrájára alapozva létre kell hozni egy **kerámiaművészeti kulturális– oktatási– központot**. A többcélú intézményben helyet kaphatna:

gyakorlati és művészeti képzés, ill. oktatás, alap-, közép- és felsőfokon,
speciális egyedi és sorozatgyártás (művészeti és épületkerámia, különleges és hagyományos idomtégla, stb.)
nemzetközi alkotóműhelyek, illetve művésztelep,
tudományos konferencia és információközpont,
állandó kerámiatörténelmi kiállítás,
kereskedelmi bázis (idegenforgalmi és ipari profillal, illetve méretekben).

Erre a célra legalkalmasabb hely az ipartörténelmi jelentőségű Majolika Gyár és telephelye, melynek védelme, értéknövelésének felújítása és átalakítása kiemelten fontos városfejlesztési feladat.

A **szabadidős létesítmények** esetében első sorban a folyamatos korszerűsítésekkel lehet számolni. Biztosítandó a hódmezővásárhelyi új szabadidőpark miniségi kialakítása mellett a kertvárosi parkerdő és a hozzá kapcsolható, még beépítetlen területek **rekreációs célú** hasznosítása, Mártély üdülőterület fenntartása, a kirándulóhelyek fejlesztése (külterületi tanyák, mint „kulcsos-házak”), kerékpáros- és lovastúra célpontok kialakítása, a népi műemlékek és bemutatóhelyek (Tanyamúzeum, Fazekas ház, Tájház, stb.) bekapcsolása a vendéglátásba, illetve ismeretterjesztésbe. Mérlegelendő az eddig önkormányzati fenntartás és működtetés üzleti alapon történő megszervezése.

A **sportlétesítmények** esetében mind miniségi fejlesztések (Stadion, Sportcsarnok, iskolai tornatermek), mind területi hiányok (Kishomok) indokoltak. Azaz a meglévő épületek felújításán, esetenként hiányosításán, illetve a meglévő pályák fejlesztésén, korszerűsítésén túl biztosítandó az újabb lakóterületek ellátása is. Mindezeket a bevezetésben idézett hatályos Városi Középtávú Sportkoncepció alapján ütemezve és összehangolva.

A **lőtér** számára új terület kijelölése indokolt, ahol biztosíthatók egyéb sportágak (pl.: íjászat, paint-ball) feltételei is.

3. HÓDMEZ VÁSÁRHELY M SZAKI JELLEMZ I	20	
3.1. Településszerkezet, területfelhasználás	21	
3.2. Közlekedés	23	
3.7. Hírközlés		31
3.8. Energiagazdálkodás	31	
3.9. Vízgazdálkodás		32
3.10. Hulladékgazdálkodás		35

3. HÓDMEZ VÁSÁRHELY M SZAKI JELLEMZ I

3.1. Településszerkezet, területfelhasználás

Hódmez vásárhely város igazgatási területének városszerkezeti egységei: központi belterület a kialakult lakókörzetekkel, (Belváros, Tarján, Tabán, Béke telep, Csúcs, Susán, Hódtó, Újváros, Kertváros), és az iparterületek (északi és déli), egyéb belterületek (Batida, Erzsébet, Kútvölgy, Szikáncs és Mártély üdül terület), kishomoki lakóterületek (volt zártkertek), külterület, a máig fennmaradt tanyavilággal.

A városszerkezet fejlesztésének legfőbb céljai:

A város igazgatási területének térszerkezete és területhasználata több évszázados, döntően szerves fejlődés eredményeként alakult ki. Természeti, táji, topográfiai és funkcionális tagoltsága jellemzően egyensúlyi állapotot mutat. Ugyanakkor láthatóak az elmúlt évtizedek – spontán módon létrejött és/vagy tudatosan végrehajtott – változásainak a nyomai. (pl.: táblásítások, vízrendezések, melioráció, közmű- és közlekedési hálózatok, illetve más tárgyak megépítése, más velési ágak megváltoztatása, ipartelepek létesítése, stb.) Ezek, valamint a változó ökológiai és meteorológiai feltételek, továbbá a növekvő környezeti ártalmak és a velük szemben egyre céltudatosabban megszerveződő tudományos és társadalmi fellépések miatt, illetve azok érdekében, fel kell készülni a városszerkezet továbbfejlesztésére.

A továbbfejlesztést tehát globális és helyi okok egyaránt motiválják. Mértékét és tényleges területi megjelenését a tervezés során lehet és kell pontosítani. El kell érni, hogy a környezeti minőség és felelősség, valamint a takarékoság legyenek a jövő városfejlesztésének meghatározó tényezői. Ehhez a következő, legfontosabb célok veendő figyelembe:

A közúthálózat gyűrűs-sugaras rendszerének továbbfejlesztése, a már elirányzott külterületi feltárási utak (külső gyűrű) hiányzó szakaszainak kiépítése, továbbá a központi belterületet elkerülő és tehermentesítő utak fokozatos megvalósítása.

A beépítésre szánt területek további bővítésének radikális mérséklése, a termőföld, illetve a közparkok, ligetek, erdők, temetők védelmének előtérbe helyezésével a város területi tartalékainak intenzív hasznosítása (pl.: új beépítésre szánt terület kijelölése esetén meg kell követelni ezzel azonos nagyságú igénybe nem vett, korábban ilyen célra jelölt terület beépítésének elhagyását). A város igazgatási területének közelmúltban történt módosításán túl további változásokra nem kell számítani.

Támogatni kell a megye Területrendezési Tervében elirányzott, szerkezeti jelentőségű fejlesztéseket, kiemelten a központi belterülettel északra, Barattyos déli szélén és a Külső-Kenyerei csatornától délre, továbbá a Csárpateleki úttól keletre tervezett erdőtelepítést. Törekedni kell az erdőfoltok, és a külterületi utak menti fásítások, facsoportok egységes ökológiai rendszerbe szervezésére, valamint arra, hogy a központi belterületet mintegy „zöld-gyűrű” övezze, illetve határolja. Ezzel összefüggésben el kell érni azt is, hogy a város keleti szélén húzódó Tiszát és holt-ágait lehet legfeljebb folytonos erdő, illetve erdőszáv- és annak levegője-köszövény a beépített területekkel.

- A városközpont komplex, értéknövel rehabilitációja és kiteljesítése indokolt mind funkcionális, mind területi értelemben, a gyalogos belváros fokozatos b vítésével és folyamatos fejlesztésével. A forgalmi tehermentesítés minél teljesebb megvalósítása, ennek érdekében a gépjárm vek belvároshoz közeli (esetleg térszint alatti) elhelyezési lehet ségének vizsgálata, illetve biztosítása.
- A város meglév , elhatározott és folyamatban lév lakóterületi tartalékaira (els sorban Kishomok és Öreg-Kishomok) tekintettel hosszútávon újabb beépítésre szánt területeket indokolatlan kijelölni, az ilyen célra kijelölt területek (pl.: Béketelept 1 északra) további tartalékolása nem szükséges. A kompakt városszerkezet fenntarthatósága érdekében kerülni kell az indokolatlan és területpazarló megoldásokat. A mennyiségi szemlélet helyett a min ségi javulást eredményez , intenzív hasznosítást kell támogatni.
- A helyi védelem alatt álló városrészek (Susán, Tarján, Tabán kijelölt részei) értékeinek lehet legteljesebb meg rzése, szükség esetén helyreállítása, az országos jelent ség m emléki védelem alatt álló – mintegy a város jelképének is nevezhet – „K fal” teljes hosszban történ kiszabadítása, az évtizedekkel ezel tt megkezdett munka folytatása.
- Az ún. „egyéb belterületek” közül Batida, Erzsébet, Kútvölgy és Szikáncs nem váltották be a kijelölésükkor várt elképzeléseket. A népesség és a lakásszám évtizedek óta szinte alig változik. Az érzékelhet tendenciák módosulására a továbbiakban sem lehet számítani. Ezek alapján nincs szükség a hatályos városrendezési tervben el irányzott fejlesztések – els sorban lakóterületek – további tartalékolására. Ugyanakkor az ott él k esélyeit a városi színvonalú szolgáltatásokhoz való hozzáférésben az önkormányzatnak is segítenie kell. Ez azonban nem jelent feltétlenül helyben történ fejlesztéseket. Számításba kell venni az egyéb – pl. mobil – ellátási módszereket is.
- A jelenleg nem m köd , vagy csak részben igénybevett ipari létesítmények és telephelyek újrahasonosítási lehet ségei, az ún. „barnamez s” beruházások ösztönzése, illetve támogatása az ún. „zöldmez s” – term földet, vagy egyéb beépítetlen területet igénybe vev – beruházások helyett.
- Az ipari övezet b vítését a központi belterület DK-i szélén, a meglév ipari-szolgáltató területekhez csatlakozóan kell el irányozni. Ugyanilyen rendeltetés területek É-i irányú, 45-ös f út menti nyúlványának további terjeszkedését városrendezési eszközökkel is meg kell akadályozni.
- Jelent s mérték zavaró hatású ipari területet – a szükséges szigorú szabályozással – kizárólag a DK-i iparterület déli részén lehet létesíteni.

3.2. Közlekedés

3.2.1. A korábbi koncepció és a jelenlegi állapot jellemz i

- A korábbi koncepció fejlesztési céljai kiállták az id próbáját, s ma is vállalhatóak. Megvalósulásuk az akkor tervezettnél lassúbb, ennek oka egyrészt a küls feltételek teljesülésének elhúzódása, másrészt a források besz külése.
- Szeged közelsége, a nagyvárosi szomszédság számos el nyt és lehet séget jelent (a szolgáltatások szélesebb körének elérhet sége), de egyben a fejl dés korlátozó tényez je is (Szeged vonzása nagyon er s, így számos fejlesztési lehet séget Szeged tud és tudott magának megszerezni). A két város közötti kooperációnak még jelent s tartalékai vannak.

A város közlekedésében csaknem egyenrangú szerepet játszik a közforgalmú közlekedés, az autós közlekedés és a kerékpározás. A közforgalmú közlekedés – főként a busz közlekedés – döntően a Szeged irányú utazásokat elégíti ki, de a város belső közlekedésében is fontos szerepet játszik. Az egyéni közlekedést a város tehető lakói választják. A legáltalánosabb közlekedési mód azonban a kerékpározás, amelynek nagy hagyománya van a városban.

A jelentősebb közlekedési beruházások forrását a 2013-ig terjedő időszakban a Közlekedés Operatív Program (KözOP) jelenti. E szerint megépül a 47. sz. főút Hódmezővásárhelyi átkelési szakaszának tehermentesítő útvonala, amely lehetővé teszi a legforgalmasabb és jellemzően kedvezőtlen vonalvezetésű városi átkelési szakaszok egy részének városi tulajdonba vételét és forgalomcsillapítását. 2013-ig megvalósul a 47. sz. főút Hódmezővásárhely-Szeged közötti, még 2 sávú szakaszának négy nyomúsítása. A 47. sz. főút megerősítése és négy sávra bővítése a város szegedi közúti kapcsolatának színvonal-emelését szolgálja. A tehermentesítő út megvalósulása a belváros forgalommentesítésének feltétele. A beruházás várhatóan 2008-ban kezdődik el. A négy nyomúsítás még abban az évben, a tehermentesítő pedig a következő évben, de legkésőbb 2010-re elkészülhet. Az M43 gyorsforgalmi út megépítése – első sorban az 5. sz. főút - 47. sz. főút közötti szakasza – lehetővé teszi majd Szeged elkerülését.

Hódmezővásárhely közlekedési kapcsolatai és közlekedési hálózata – jelentős mértékben a 2013-ig megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően – lényegében kiépült, a mennyiségi fejlesztések helyét átveszi a minőségi fejlesztés igénye.

A Város közlekedésfejlesztése egy megkezdett kedvező, ugyanakkor igen nehéz szakaszához érkezett. A mennyiségi hiányok viszonylag egyértelműek, mindenki által láthatóak, könnyen kommunikálhatóak, finanszírozásuk szükségessége nem vonható kétségbe, és az elért eredmények általában látványosak.

Más a helyzet a minőségi fejlesztésre irányuló igényekkel. A mennyiségi hiányok a fejlesztések során egyre szűkülnek, így a feladat egyre koncentráltabb. Kielégítésük után a minőségi fejlesztés igényei és lehetőségei ismét felölelik a közlekedés teljes spektrumát, ami azok helyes azonosítását, rangsorolását jelentősen megnehezítik, nem is beszélve külső elfogadtatásukról, ami pedig előfeltétele a kellő finanszírozási feltételek megteremtésének. Az elért eredmények látványosak ugyan, de támadhatóak is.

A fentiekből adódóan a jövő képe a közlekedés egészére kell megfogalmazni. A továbbiakban – a jellemzően átfogóan megfogalmazott célokat – az ún. „vízió” körvonalazza, majd ezeket a „hosszútávú fejlesztés” részletezi, bemutatóva az elérésükhöz szükséges eszközöket is.

3.2.2. Hódmezővásárhely közlekedési víziója

A „végső cél” egy olyan közlekedési rendszer elérése, amely úgy elégíti ki hosszú távon a személy- és áruszállítás mennyiségi és minőségi igényeit, hogy közben maximálisan figyelembe veszi a hatékonyság, továbbá a természeti és épített környezet megővésének szempontjait, igazodva a város jelenlegi helyzetéhez, adottságaihoz és sajátosságaihoz, köztük az ismert belső és külső trendekhez.

A „vízió” főbb jellemzői a következők:

❖ Gyalogos forgalom

A belváros mentes az egyéni gépjármű forgalomtól. Az így megnyert felületek egy része zöldterület, más része a gyalogosokat, a kerékpárosokat, illetve – kedvező időjárási körülmények esetén – a kerthelyiségek vendégeinek felüdülését szolgálja. A belváros elérhetőségét környezetkímélő felszíni közforgalmú közlekedés biztosítja, mely a gyalogos zónákat érintve teremt kapcsolatot a város különböző területeivel. A gyalogos zóna határát mind szabályozásában, mind kiépítésében feltételként a kialakítás teszi egyértelművé.

A gyalogos forgalom biztonságos vezetése a város egész területén kiemelt fontosságú, különösen a forgalmasabb útszakaszok és a veszélyesebb csomópontok térségében.

A konfliktusok elkerülése érdekében a jellegében eltérő forgalmi áramlatok (gyalogos, kerékpár, közforgalmú közlekedés, egyéb gépjármű közlekedés) részére fenntartott felületek elkülönítése egyértelmű. Ahol ezek keveredése megengedett, ott a védtelenebb élvezet nyújt, védelmet.

❖ Belső városrészek forgalomcsillapítása

Az egyéni gépjárművel érkezők számára a belváros megközelítése a belváros határán található, jellemzően felszín alatti fizető parkolóházakból gyalog, vagy közforgalmú közlekedéssel, esetleg helyben bérelhető, bárhol leadható városi kerékpárral történik. Az üres parkolóhelyek minél gyorsabb megtalálását a bevezető utakon változtatható jelzőképek táblák segítségével, fejlett parkolás-irányító rendszer támogatja.

A forgalommentesített belvárosi zóna körüli belvárosi gyűrtben a felszíni parkolás a kijelölt helyeken, korlátozott ideig megengedett, s időegységre vetített díja magasabb, mint a parkolóházakban. A város egyéb területein a parkolás közterületeken is lehetséges, de a koncentrált forgalomvonzó létesítmények kötelesek elegendő parkolóhelyet fenntartani saját területükön.

❖ Kerékpáros közlekedés

A városi kerékpáros forgalmat minden fontosabb irányba megfelelő kapcsolatot adó kerékpárút/sáv, valamint ennek elnyújtott érvényre juttató kiépítés és forgalomszabályozás teszi biztonságossá. A rendszer megismertetését az iskolák, betartatását a rendőrség kiemelt feladatként kezeli. A biztonságos használat érdekében a célpontoknál (hivatalok, iskolák, üzletek, vendéglátók, vasútállomás, stb.) védett kerékpártárolók állnak rendelkezésre.

❖ Közforgalmú közlekedés

A közforgalmú közlekedés az igényekhez igazodó rendszeres, megfelelő járatgyakoriságú és menetrend kapcsolatot biztosít a Város főbb forgalom-kibocsátó és -vonzó létesítményei és területei között. A szolgáltatást kényelmes, környezetkímélő járművekkel nyújtják, kiemelt súlyt fektetve az átszállások kényelmére és a csatlakozások pontosságára. A rendszer teljesen összehangolt, felöleli a helyi és a helyközi, a közúti és a kötőpályás közlekedést is. Ennek következtében jó és megbízható szolgáltatási színvonalat nyújtva eséllyel versenyez az egyéni közlekedéssel a legfrekvenciáltabb Hódmezővásárhely–Szeged relációban is. Az utasforgalom zökken mentes lebonyolódását korszerű tájékoztató rendszer segíti az utazás előtt és alatt egyaránt (pl. korszerű elektronikus jegyváltási lehetőség bevezetésével). Az

elektronikus jegyrendszer a korszerű, a közösség érdekeit szem előtt tartó tarifarendszer bevezetése mellett a parkolási díj lerovására is alkalmas és kedvezményt biztosít.

❖ *Közút*

A Város külső közúti kapcsolatait Szeged felé négy forgalmi sávós út biztosítja. Az M5 autópályát Szeged elkerülésével lehet elérni. Jó színvonalú kapcsolat áll rendelkezésre az M43 gyorsforgalmi úthoz a román határ és Erdély felé. A Szeged–Szentés forgalom elkerüli a várost. A térségben később létesül gyorsforgalmi utakhoz olyan csatlakozások épülnek ki, amelyek igazodnak a város kapcsolati szerkezetéhez.

Hódmezővásárhely hatalmas közigazgatási területén, az itt található egyéb belterületek, tanyák, mezőgazdasági területek közötti forgalom a központi belterület érintése nélkül is lebonyolítható. Az ún. mezőgazdasági gyűrt a meglévő földutak felhasználásával úgy jött létre, hogy ne érintse sehol a már ismert, (különböző tervekben szereplő) későbbi utak nyomvonalát.

A belterületi közúthálózat kiépítése és szabályozása a forgalom biztonságát tekinti legfontosabbnak. Ennek jegyében a nagyobb forgalmú, vagy bonyolultabb geometriájú csomópontok körforgalmak, nagy gyalogosforgalom esetén jelzőlámpával szabályozottak. Mind a kiépítés és szabályozás, mind a tájékoztató rendszer azt szolgálja, hogy az átmeneti forgalom a belvárost, vagy akár az egész várost elkerülve haladjon át a térségen. A célforgalom szintén a belváros elkerülésével minél kevesebb környezet-terheléssel érje el úti célját.

❖ *Vasút*

A vasúti személyforgalom a szomszédos városok felé a helyi közforgalmú közlekedéssel teljes összhangban, azzal szorosan együttműködve biztosít magas, a közúttal versenyképes szolgáltatási színvonalat, első sorban Szeged felé (amint azt a közforgalmú közlekedés taglalja).

❖ *Áruszállítás*

Az Iparterület nagyobb távolságú be- és kiszállításai vasúton bonyolódnak le, amit az iparvágány-hálózat és a helyreállított műszaki állapotú vasúti pályahálózat tesz versenyképessé a közúti szállítással. A közúti teherforgalom a város belső, forgalomcsillapított részeit csak célforgalomban használja. Az Ipartelep és az Ipari park közúti forgalma a város belső úthálózatának igénybe vétele nélkül éri el az országos úthálózatot.

❖ *Vízi közlekedés*

A Tisza közelségét a város két formában aknázza ki. A forgalmi igények szerint kiépített Bodzási úton érhető el mind a vendégforgalom fellendítését célzó, megfelelő berendezésekkel ellátott jachtkikötő, mind a Duna-Majna-Rajna vízi úthoz a Tiszán át kapcsolatot biztosító kereskedelmi kikötő.

❖ *Légi közlekedés*

A Város sport és mezőgazdasági célú repülési igényeit a térségben található meglévő füves repterek hosszú időre kielégítik.

3.2.3. Hódmezővásárhely közlekedésének hosszútávú fejlesztése

Elsődleges cél, hogy egyértelművé váljanak a 15 éves távlatra szóló, átfogó vízió megközelítési irányai, a lehetséges fejlesztések ütemei és összefüggései, illetve, hogy a településrendezési terv elkészítéséhez e koncepció megfelelő alapot és háttérrel adjon.

Hódmezővásárhely Megyei Jogú város közlekedési kapcsolatainak mindegyike segíti fejlesztése mindenképpen és minden téren indokolt: mind az utazási idő, mind a megbízhatóság, mind a közlekedésbiztonság, mind a környezet kímélése szempontjából.

A fejlesztés alapelvei:

- Korszerű közlekedési rendszer építése
- Gazdaságilag és környezetileg egyaránt fenntartható közlekedési rendszer létrehozása
- Emberközpontú és emberközeli, barátságos közlekedés létrehozása

A Város főbb közlekedési fejlesztési irányai a következők:

- A. Külső kapcsolatok fejlesztése, elkerülők építése**
- B. Közforgalmú közlekedés fejlesztése**
- C. A város belső kapcsolatainak fejlesztése**
- D. A Belváros fejlesztése**

A fejlesztési irányokon belül több kiemelt fejlesztési feladat is meghatározható.

A. Külső kapcsolatok, elkerülők építése

◆ Kapcsolat az M43 gyorsforgalmi úthoz

Hódmezővásárhely számára az M47 gyorsforgalmi út megépítése fontos beruházás, bármelyik változat épüljön is meg. A Város érdekeit egy olyan nyomvonal szolgálja a legjobban, amely a lehető leggyorsabb eljutást teszi lehetővé Szeged felé és az M5 autópályára, egyidejűleg a Város számára fontos helyi fejlesztéseket is tartalmaz. Ilyen szempontból a jelenlegi 47. sz. fő út gyorsforgalmi úttá való fejlesztését és Hódmezővásárhely északi elkerülését is tartalmazó Csongrád megyei Területrendezési Terv javaslata a legelőnyösebb. Ez a megoldás megegyezik a Város hatályos Településrendezési Tervével is. A közeljövő fejlesztéseinek változat megvalósulását vetítik előre a 47. sz. fő út négy nyomúsításának befejezésével. Az M47 gyorsforgalmi úthoz olyan csatlakozások épülnek ki, amelyek igazodnak a város kapcsolati szerkezetéhez.

◆ Északi gyorsút építése

Az északi körút beruházási költségei olyan nagyok, hogy ez a fejlesztés csakis központi forrásokból képzelhető el. Megépítését az M47 gyorsforgalmi út építésével célszerű összekapcsolni, mivel létezik olyan nyomvonal-változat, amely tartalmazza az északi elkerülőt is.

B. Közforgalmú közlekedés fejlesztése

◆ A városi buszközlekedés fejlesztése

A közforgalmú közlekedés fejlesztésének legfontosabb célja a jó minőségű helyi és helyközi buszhálózat utasszám-csökkenésének megállítása a szolgáltatás színvonalának javításával. A tervbe vett Tramtrain, vagy a kézenfekvőbb regionális vasút terve a közlekedésfejlesztés jelenlegi helyzetében 2015. előtt aligha valósulhat meg. Amennyiben országos szinten döntés születik ezekről, úgy a Város feladata a számára legmegfelelőbb nyomvonal kiválasztása és megtervezése, valamint a későbbi

finanszírozási háttér megteremtése. További feladat a Várost érintő nyomvonalak számára a kiépítés lehetőségeinek fenntartása és a megvalósulás esetére az ezeket minél jobban kiszolgáló ráhordó buszhálózat támogatása.

Hódmezővásárhelyen a közforgalmú közlekedés alapja a helyközi és helyi buszhálózat, és ez hosszútávon várhatóan így is marad. A jelenlegi buszközlekedés fejlesztésére számos lehetőség van. Ehhez a következő eszközök állnak rendelkezésre:

a várakozási, átszállási időket és az átszállási időket csökkentése,
a buszos utazások kényelmének javítása,
közlekedési kártya- és új tarifarendszer bevezetése.

◆ **Tramtrain**

A tramtrain a jelenlegi autóbusz-közlekedéshez hasonló gyakoriságú, elérhető és menetidej szolgáltatást nyújtana. Előnye a megbízhatóság, az utazási kényelem és a jobb közlekedésbiztonság, hátránya a megvalósítás nagyon magas költsége. Ennek eldöntésére, hogy a beruházás hatékonyan megvalósítható-e, részletes és célirányos vizsgálatok szükségesek.

◆ **Regionális vasút építése**

A tramtrain-hez szükséges vasúti infrastruktúra-fejlesztéssel és némi forgalomszervezéssel igen rugalmas közlekedési rendszer alakítható ki. Ennek gerincét a korszerű járművekkel biztosított sűrű vasúti összeköttetés jelentené Szeged és Hódmezővásárhely között. Ehhez csatlakoznának a menetrendjükben a vonathoz illesztett, a város több térsége felől kapcsolatot biztosító autóbusz-járatok, a fentebb leírt minimális átszállási veszteséget jelentő módon.

Ez a rendszer számos előnnyel jár. Nem igényel a városban villamospálya építést, ami jelentős beruházási költségmegtakarítást eredményez. Nincs szükség a tramtrain nagyon drága speciális járműveire, helyettük ma is létező, olcsóbb járművek alkalmazhatók. A ráhordó autóbuszjáratok vonalait szükség szerint változtathatók, és a város nagy területét kapcsolhatják igen hatékonyan a rendszerbe.

C. A város belső kapcsolatainak fejlesztése

◆ **A városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása**

Hódmezővásárhely belső közúti kapcsolataiban további nagyobb arányú fejlesztés (a közeljövőben tervezett pályázatok sikere esetén) nem szükséges, a mennyiségi fejlesztés után a minőségi fejlesztések kerülnek előtérbe.

A várható beruházások esetében a város történelmi utcarendszerének megővése, helyreállítása szükséges. Az új útszakaszokat megfelelő paraméterekkel kell kialakítani. Folytatandó a nagyobb forgalmú, vagy összetett geometriájú csomópontok átépítése körforgalommá.

◆ **A mezőgazdasági gyűrű befejezése**

A Város közigazgatási területén elhelyezkedő belterületek, tanyák, valamint a jelentős méretű mezőgazdasági területek közötti jobb közúti kapcsolatok érdekében folytatódik a mezőgazdasági gyűrű építése. Ezek fejlesztésénél cél a meglévő közlekedési területek (földutak, földútak) felhasználása, szilárd burkolattal ellátása. A forgalom nagysága ezeken a szakaszokon lehetővé teszi a csökkentett útkeresztmetszet és burkolatszélesség alkalmazását.

◆ **Kerékpárhálózat építésének befejezése, min ség javítása, védett kerékpártárolók építése**

A város adottságai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek. A korábban követett alapelvek fenntartásával szükség van újabb területek bekapcsolására a kerékpárút hálózatba, növelve ezzel a kerékpározók biztonságát. Fenn kell tartani a fejlesztési célok összehangolásának magas szintjét.

Fontos feladat a közforgalmú közlekedés és a kerékpározás kapcsolódási lehet ségeinek megteremtése. A közforgalmú közlekedés járm vein szükség van a biztonságos kerékpárszállítás lehet ségeinek megteremtésére és használatának támogatására.

D. A Belváros fejlesztése

◆ **A gyalogosforgalom körülményeinek javítása, a gyalogos zóna kiterjesztése**

A Belvárosban tovább folytatódik a sétáló utcák fejlesztése és a forgalomcsillapított területek kiterjesztése.

A gyalogos forgalom területei általában megfelelnek az igényeknek. Kiemelt figyelmet kell fordítani azokra a területekre, ahol koncentrált gyalogos forgalom, illetve a gyalogos-, kerékpáros- és közúti forgalom találkozása várható.

A gyalogos zónához kapcsolódó parkolási létesítmények:

A belváros gépjárm forgalmának visszaszorítása a korábbi fejlesztési célok között is hangsúlyosan szerepelt. Ehhez illeszked en készült az idén hatályba lépett az új parkolási rendelet. A rendelet hatálya – megfelel en differenciálva – kiterjed a város közigazgatási területének minden közterületére. A továbbiakban, a rendelet kiegészítésével biztosítani kell az OTÉK (Országos Településrendezési és Építési Követelmények) el írásainak figyelembevételét, illetve a Város jellegzetességeihez (pl. nagyarányú kerékpár használat) igazodást is.

A belvárosi területeket a lehet legnagyobb mértékben át kell adni a gyalogos forgalomnak. Ez a folyamat a '90-es években már megindult, az új rendelkezések is ezt szolgálják. A következő ütemben a felszíni parkolás területi korlátozását kell célul t zni.

A felszíni parkolás csökkentésének egyik lehetséges módja parkolóházak, vagy mélygarázsok létesítése. Ezeknek azonban el nyein túl jelent s hátrányaik is közismertek. Jóval magasabb beruházási költségre, továbbá a környezetükben és a hozzájuk vezet utakon megnövekv zajterhelésre és leveg szennyezésre lehet számítani. A jelent sebb gépjárm befogadására alkalmas belvárosi tömbels kben támogatni kell a többszintes parkolóhely (mélygarázs) építését.

A közparkolási feladatokból kivehetik a részüket a különböz létesítmények céljára létesített parkolók is: pl.: a Hódi Pál utcáról nyílóan az un. Hód-udvarház és a Mária Valéria utcáról megközelíthet en, a tömbels ben épül fedett tornacsarnok terepszint alatti parkolója.

A közparkok alatti mélygarázs létesítése több szempontból is kétséges. Mellette szólhat a (látszólag) alacsonyabb költség, ám létrejöttét több korlátozó feltétel akadályozza. A közparkterületek általában az önkormányzatok törzsvagyonához tartoznak, így forgalomképtelenek. A zöldterületekre, mint beépítésre nem szánt területekre további

speciális elírások vonatkoznak. A fentiekre is tekintettel kerülni kell a közparkok alatti mélygarázsok létesítését.

3.3. Hírközlés

Az ellátottság mind a vezetékes, mind a mobil vonalak tekintetében teljeskörű, kialakult a kínálati piac, az igények azonnal kielégíthetők. Az alaplétesítmények megvalósultak, újabb, területigényes fejlesztésekkel nem kell számolni. Az alépítmény-hálózatot alkalmassá kell tenni a regionális és országos telekommunikációs rendszerek, illetve a digitalizált és az optikai hálózatok fogadására.

Fel kell készülni a regionális szinten összehangolt, digitalizált ügyintézésre.

A kábel-TV hálózat továbbépítése az igények szerint történhet.

3.4. Energiagazdálkodás

Hódmezővásárhely energiaellátása jelenleg az elektromos energiára és a földgázra épül. Annak érdekében, hogy a környezeti minőség javuljon, alternatív energiaforrások bevonására kell felkészülni. Elsősorban a helyben található és hasznosítható, ún. megújuló energiák, természeti adottságok, természetes anyagok igénybevétele a cél (pl.: alternatív energiahordozók: nap- és szélenergia stb.).

Az önkormányzat részére készített céltanulmányok („Bio- és megújuló energiaellátás és hasznosítás összefüggései Hódmezővásárhely térségében” 2007. – Caesar Kft., továbbá „Hódmezővásárhely energetikai stratégiája” 2006. – Korzó-Szeged Kft.) alapján javaslatot kell adni a település alternatív energiaellátásának (pl.: termálvíz, biomassa, stb.) településrendezési feltételeire, továbbá szélenergia termelésének lehetőségeire.

3.4.1 Villamosenergia

Az országos 120 kV-os hálózat részeként kiépített 20 kV-os alaphálózat a város ellátását jelenleg megfelelően biztosítja.

A távlatban várható igények kiszolgálását a rendszer bővítésével lehet biztosítani. A transzformátorok folyamatosan végzendő átépítése, korszerűsítése során biztosítani kell a jelenleg településképileg kedvezőtlen elhelyezkedésű, vagy kialakítású objektumok környezetbe illesztését.

A közfeszültségű hálózat folyamatos rekonstrukciója során a földkábel hálózat terjedését, minél nagyobb területeken történő kiépítését kell el irányozni.

A közvilágítás bővítése, korszerűsítése során folytatni kell az energiatakarékos rendszerre történő átépítést.

3.4.2 Földgázellátás

A földgázellátás jelenleg csaknem teljes, melyet a gázátadó állomások, valamint a kis- és közepnyomású hálózat biztosít.

Ezen a területén a legfontosabb feladat a meglévő földgázellátó rendszer felújítása és rekonstrukciója, a kisnyomású hálózat fokozatos cseréje.

3.4.3 Geotermikus energia hasznosítás

Hódmez vásárhelyen 1994-ben kezdődött a geotermikus közmelegvízrendszer megvalósítása. A jelenleg üzemelő rendszer két fő célja: az alacsonyabb hőmérsékletű hévíz hőtartalmát használati melegvízként, míg a forró vizet lakások és közintézmények fűtésre használják. A távfűtési rendszernek jelenleg fele üzemelő hévíz bázison. A jelentős tartalékok hasznosításával hosszútávon el kell érni a 80 %-os részarányt. Számolni kell a geotermikus energia felhasználásának lehető legteljesebb kiterjesztésével. (lakótelepi távfűtési hálózati bővítése, belvárosi intézmények és a honvédség bevonása a rendszerbe, stb.).

3.5. Vízgazdálkodás

3.5.1 Vízellátás

Alapvető cél, hogy a lakosságot kiszolgáló alapközművek a lehető legkevesebb költséggel teljeskörűen, az egyes területek beépítettségi jellegéhez illeszkedően álljanak rendelkezésre. A meglévő alrendszerek folyamatos korszerűsítése és a kapacitások biztonságos bővítése komplex mérlegelés alapján, a fenntarthatóság korszerű, általánosan elfogadott elvei és módszerei szerint történjenek.

Az ivóvízszükséglet biztosítására megfelelő mennyiségű rétegvíz áll rendelkezésre. A vízkészlet eredendő minőségénél fogva – a határértéket meghaladó arzén-, ammónium- és alárnyékanyagok miatt – fogyasztás előtt vízkezelést igényel. Emiatt a közüzem által szolgáltatott víz ivóvízminőségének megteremtése érdekében a szükséges technológiai fejlesztéseket el kell végezni. A vonatkozó rendeletek értelmében 2007. végéig el kell végezni a város közigazgatási területén lévő közüzemi vízbázisok védelmi vizsgálatát, meghatározva a vízbázisok biztonságba helyezésének programját, és ki kell építeni a monitoring rendszert is. Az ivóvízminőség teljeskörű helyreállításának jogszabályi határideje 2009. vége.

Ki kell dolgozni az ivóvízkészlet biztonságba helyezésére és biztonságban tartására szükséges intézkedéseket, a hidrogeológiai védőidomok kijelölésével együtt. Az integrált vízügyi program keretében a felszíni vizek biztosításával, valamint a tisztított szennyvizek újrahasznosítása révén törekedni kell az ivóvíz egyéb (pl.: ipari- és öntözővíz) célra történő használatának csökkentésére.

3.5.2. Szennyvízcsatornázás, szennyvíztisztítás

Az utóbbi évek leglátványosabb fejlődése itt valósult meg. A központi belterület ellátása közel teljes. Az egyéb belterületek, Kishomok, majd Öreg-Kishomok bekapcsolása is indokolt, illetve – a külterület jellemzőire (majorok, gazdasági központok, stb.) tekintettel – célszerű a természetközeli tisztítási módszerek és technológiák alkalmazási lehetőségét is mérlegelni.

A tisztítótelep bővítése szükséges, a megyei területrendezési terv szerinti térségi igényekre tekintettel. A biológiailag tisztított szennyvíz helyi hasznosításra alkalmas, a gyakorlati megvalósítás vízgazdálkodási és városfejlesztési érdek. Törekedni kell arra, hogy a tisztított, de nem hasznosított szennyvíznek a legkisebb hányada terhelje a belvíz-, illetve a csapadékvíz hálózatot.

A mártélyi üdülőterület csatornahálózatának kiépítését – Mártély községgel együtt, vagy önállóan – úgy kell megoldani, hogy még a tisztított szennyvíz se juthasson a Holt-Tiszába.

3.5.3. Ár – és belvízvédelem, csapadékvíz elhelyezés:

Hódmez vásárhely árvízvédelmi biztonsági szempontból kiemelten veszélyeztetett területen fekszik. Az I. rend védelmet állami kezelés védő rendszer és szervezet biztosítja. A központi belterületet övező II. rend „köröltés” önkormányzati tulajdonú és fenntartású. Az igazgatási területet érintő elhatározott állami vízügyi fejlesztések – kiemelten a Vásárhelyi Terv – hosszútávon is garantálják a biztonságot. Fontos, hogy a tervnek valamennyi eleme – a védvonalak elírások szerinti kiépítésének befejezése, tározók megépítése, hullámterek lefolyásának gyorsítása – minél előbb megvalósuljon.

A város déli – külterületi – része belvízzel közepesen veszélyeztetett, a többi terület mérsékelten veszélyeztetett besorolású. Csapadékos időszakban a belvízelvezető rendszerek kapacitása – elsősorban a Hódtó-Kistiszai csatorna – esetenként szűknek bizonyul, átmenetileg előtérrel veszélyeztetve a város beépített területeit. Erre, valamint a várhatóan egyre szélsőségesebb klimatikus viszonyokra tekintettel – térségi összefüggésekre is figyelemmel – fel kell térni a biztonsági belvíztározók lehetséges helyszíneit, majd konszenzus esetén azokat ki kell jelölni a tervben. A szükséges további fejlesztéseket a települési infrastruktúra-hálózat részeként kell el irányozni.

A belvízvédelemmel, a mezőgazdasági, ipari és kommunális vízhasználattal kapcsolatos feladatokat átfogó vízügyi rendszerek keretében célszerű megtervezni és elvégezni, ahol figyelemmel kell lenni az átadott vízügyi tulajdonra, a kialakult mezőgazdasági földbirtok-rendszerre, a meglévő meliorációs létesítményekre, az öntözési igényekre és a hévízkészletre. A „hulladék” hévíz biztonságot, környezetkímélő és gazdaságos elhelyezése kiemelt figyelmet érdemel.

Az önkormányzat részére átadott üzemi csatornák üzemeltetésére és karbantartására szerződéses kapcsolatot kell létesíteni a Vízgazdálkodási Társulattal.

3.5.4. Élővizek:

A térség meghatározó élővize a Tisza. Vízének minősége mind ökológiai és rekreációs, mind pedig mezőgazdasági célú vízgazdálkodási (öntözés, halászat) szempontból megfelelő. Ezzel – mint hosszútávú fejlesztési potenciállal – számolhat a város. Hódmezővásárhely igazgatási területén két holtág található. A mártélyi Holt-Tisza komplex hasznosítású, fejlesztése elsősorban turisztikai, rekreációs célú lehet továbbra is. Ennek érdekében pl.: sürgősen el kell érni a jelenlegi szennyvízbevezetés megszüntetését. Változatlanul fontos az ökológiai, illetve természetvédelmi érdekek és szempontok tiszteletben tartása.

A körtvélyesi Holt-Tisza és környezete szigorúan védett, esetleges – korlátozott – fejlesztés csak ennek keretei között képzelhető el. A Bodzási út végén lévő tiszai kikötő jelenlegi állapotában csak alapszintű szolgáltatást képes nyújtani, hosszútávon feltétlenül korszerűsítendő és bővíthető.

3.5.5. Hévízek:

A termálvizek energetikai jelentőségét a 3.4.3. pont már tartalmazza. A város gazdag hévízkészletének többcélú és nagyobb volumenű hasznosítása kiemelt hosszútávú városfejlesztési cél. A meglévő három termelő- és egy visszasajtoló kút mellett újabbak fúrásával és rendszerbe állításával kell számolni. Ezzel párhuzamosan – hévízkészlet megóvási és környezetvédelmi okok miatt – tovább kell fejleszteni a hévízhasznosító

rendszerből kikerül, nem szennyezett, csak a hűtést veszített (használt) hévíz visszasajtolását szolgáló létesítmények kapacitását.

3.6. Hulladékgazdálkodás

3.6.1 Települési szilárd hulladékok

A gyűjtés és elszállítás jelenleg megoldott. A szelektív hulladékgyűjtés kiterjesztése érdekében mérlegelendő a kisebb hulladékudvarok kialakítása.

Továbbra is biztosítandó az elhullott állatok és a háztartásokban keletkező veszélyes hulladékok rendszeres gyűjtése és elszállítása, valamint az építési törmelék ellenőrzött gyűjtése, feldolgozása, illetve újrahasznosítása. (pl. mezőgazdasági utak felújítása és stabilizálása során).

3.6.2. Települési folyékony kommunális hulladék

A települési folyékony kommunális hulladék kezelése a szennyvíztisztító telepen biztosítva van. Ezért fokozott ellenőrzéssel meg kell szüntetni a szippantott szennyvizek szakszerűtlen és illegális elhelyezését (pl. belvízcsatornába eresztését).

Cél, hogy a csatornázatlan területekről minden szippantással eltávolított települési folyékony kommunális hulladék a szennyvíztisztítóra kerüljön.

3.6.3 Veszélyes hulladék

A *veszélyes hulladékok* kezelése, ártalmatlanítása, elhelyezése az azt elállító feladata. Ezen a területen a mindenkori vonatkozó rendelet előírásainak hatósági betartatása a legfontosabb feladat.

4. A VÁROS ÖKOLÓGIAI KÖRNYEZETE	36	
4.1. A természeti és az épített környezet jellemzői, kölcsönhatásai	37	
4.2. Egyéb környezeti adottságok		40

4. A VÁROS ÖKOLÓGIAI KÖRNYEZETE

4.1. A természeti és az épített környezet jellemzői

4.1.1. Hódmezővásárhely táji és természeti adottságai

A város kiterjedt igazgatási területét alapvetően az ún. mez gazdasági térség jellemzi. A döntően belterjesen művelt szántók mellett jellemző a rét, legel, illetve csak elvétve az erdő művelés. Nagyobb összefüggő erdő terület csak a Tisza árterében található.

A mez gazdasági területek kiterjedésének csökkenésével a jövőben sem kell számolni, azonban a táji adottságok jobb kihasználása érdekében a mez gazdasági szerkezet átalakulása és a művelési ágak változása – pl. gyepterületek növelése –várható.

A mez gazdasági területek fejlesztése érdekében a termelési hagyományokhoz igazodó, de a táji, természeti értékek védelmét biztosító differenciált övezeti rendszert kell kialakítani

Hódmezővásárhely térségében számos természeti és táji érték található, melyek megőrzése az él világvédélme, a biológiai sokféleség fokozása, valamint a kedvezőtlen tájképi megjelenés érdekében kiemelt feladat. A város területén jelenleg szigetszerűen elhelyezkedő erdő- és gyepterületek, valamint a közöttük kapcsolatot biztosító természeti területek összessége alkotja az ökológiai hálózatot. A hálózatot alkotó három típusú terület a magterület, a rehabilitációs terület és az ökológiai folyosó.

A város közigazgatási területén található országos jelentőségű védelem alatt álló Mártélyi Tájvédelmi Körzet magterület. A Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó 2213 ha terület hullámtérnek eredeti állapotú értékes növényállománya mellett fontos szerepe van a vonuló madarak táplálékszerzésében. A tájvédelmi körzet északi részén elhelyezkedő üdülő terület fejlesztése csak az értékmegőrzést el segítve, természetkímélő megoldások kidolgozásával javasolható.

Rehabilitációs terület a Tisza magterületen kívüli hullámtere, valamint az igazgatási terület keleti részén elhelyezkedő vásárhelyi puszta, amely a szikes pusztai növény- és állatvilág értékes maradványit őrzi.

Folytonos ökológiai folyosó a Tisza és a megszakított az egyéb füves élőhelyek.

Ugyancsak ökológiai hálózati kategória az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű ún. Natura 2000 területek, melyek részben vagy egészben lefedik az eddig felsoroltakat. Ezek a területek olyan különleges madárvédelmi és kiemelt jelentőségű különleges természet-megőrzési területek, melyeken csak olyan tevékenység folytatható, mely biztosítja az adott területen védett fajok hosszú távú fennmaradását és a természetes folyamatok érvényesülését.

Hódmezővásárhely területén megtalálható, különböző fokozatú természetvédelmi oltalom alatt álló területek (tájvédelmi körzet, természeti területek, Natura2000 területek, ökológiai folyosók, stb.) és kultúrtörténeti értékek (kunhalmok) megfelelő védelme biztosítandó. Kivétel a hatályos településrendezési tervben gazdasági célra elírányzott nagyszigeti terület, amellyel kapcsolatban további egyeztetést kell kezdeményezni.

Az erdőterületek klímajavító és kedvezőtlen tájképi szerepe miatt a rendezés kiemelt feladata a meglévő erdők, erdősávok megőrzése, valamint új erdők létesítése. Az erdőfejlesztéssel érintett területek kijelölésekor figyelembe kell venni a talajadottságokat. Új összefüggő erdőtelepítésére elsősorban a Csongrád Megyei Területrendezési Tervvel összhangban a belterülettel északra fekvő területeken, kisebb erdősítésre a dűlő utak mentén, majorok,

gazdasági létesítmények környezetében nyílik lehetőség. A táj karakteresebbé tétele érdekében törekedni kell a honos fafajokkal történő erdő felújításra és -telepítésre.

Ki kell dolgozni a településvédelmi erdőket, településközelbeli parkerdők rendszerét. Ez reálisan megvalósítható a város belterületét övező roncsolt felületek rekultiválásával. Ezzel egyidejűleg indokolt a Kása erdőparkerdővé alakítása is.

A város zöldterületei az utóbbi időszokban – a különböző nem túl szerencsés beruházások, valamint lakóterületi fejlesztések következtében – jelentős csökkenést mutatnak. A kevés közhasználatú zöldfelület mennyiségét ellensúlyozhatja a korlátozottan közhasználatú zöldfelületek viszonylag nagy területe (strandfürdő, temető, sportpályák, stb.), de megállapítható, hogy a zöldfelületi rendszer egésze fejlesztésre szorul. A társadalmi igényeknek megfelelően a mennyiségi és minőségi fejlesztés is egyaránt fontos feladat.

A Belváros rehabilitációjával összefüggésben szorgalmazni kell a Kossuth tér és a Hősök tere zöldterületeinek komplex felújítását, szerkezeti átalakítását, a növényállomány gazdagítását, a szoborhelyek felülvizsgálatát, utcabútorok felújítását. Vizsgálandó új sétányok kialakításának (a hajdani Promenáda a Szt. István tértől a Kórházig, a Kőfal belvárosi szakasza, stb.), valamint egy jégpálya elhelyezésének lehetősége.

Kiemelt feladat a meglévő közparkok (Széchenyi tér, Epreskert, Virág és Ipoly utcai parkok, Jókai utca menti zöldfelület) felülvizsgálata, a használati érték növelése érdekében a felszereltség és növényállomány fejlesztése. Ugyancsak fontos feladat a játszótérek felújítása (Damjanich u., Epreskert, Gyöngy u., Somogyi u., Szellő sor, Váci Mihály u.), valamint új játszótérek létesítése.

A jelentősebb méretű zöldfelülettel rendelkező intézmények közül legfontosabb a strand és a stadion fejlesztése. A komplex fejlesztési elképzelések kidolgozása során hangsúlyosan kezelendő az új épületek, építmények „zöld” környezetének kialakítása mellett megfelelő méretű szabad parkterületek létrehozása a meglévő, értékes növényállomány lehető legteljesebb megtartásával. Ugyancsak jelentős zöldfelületi fejlesztés javasolt a rekonstrukciót igényelő Petőfi Sándor Művelődési Központ, valamint a Szabadság téri piac környezetében.

Szorgalmazni kell Kishomokon a tervezett sportterület és közpark létrehozását. Első ütemként meg kell kezdeni a terület előkészítését.

A zöldfelületi rendszer fejlesztése érdekében a belterületen fásítási terv készítése indokolt. Ennek ki kell terjednie a nem közlekedési célú közterületek fásítására is, hiszen a nagyobb zöldterületeken túl az értékes kis területek összekapcsolásával fejleszthető igazán összefüggő rendszerré a város zöldfelülete.

A helyi jelentőségű természetvédelmi területek – Epreskert, Népkert és Strandfürdő területe, Kossuth tér – és az egyéb értékek – Ady utcai platánsor, Bajcsy-Zsilinszky utcai ostorfák, Bercsényi utcai tölgyek, Kinizsi utcai gesztenyesor és Zrínyi utcai japán akácok védelme a továbbiakban is biztosítandó.

4.1.2. Az épített környezet jellemzői

Hódmezővásárhely épített környezetének és városkarakterének vizsgálata 1999-ben készült. A településrendezési tervet megalapozó munkarész az időközben állami jogszabállyal előírt „örökségvédelmi hatástanulmány” részét képezheti, azonban feltétlenül szükséges a hiányzó régészeti hatástanulmány elkészítése. Az igazgatási területen feltárt lelőhelyek ismeretében lehet majd javaslatot tenni a szükséges védettségi fokozatokra (pl.: a több-

ezer éves, tudományos körökben nemzetközileg ismert és elismert kerámiakultúra milyen feltételekkel lehetne a világörökség része).

Az országos védettség m emlékek mellett a helyi védelem alatt álló épületek, objektumok is kiemelt figyelemben részesítend k. A Város kiemelked értékei között kell nyilvántartani a dönt en a XIX-XX század fordulójáról fennmaradt igényes téglapépületeket és a szinte minden egyes (100 évnél korábbi) tanyára kiterjeszthet népi építészeti örökséget. Megóvásuk és karbantartásuk öszvárosi érdek. Ezért egyrészt az érintett tulajdonosok tájékoztatása, a védettség tudatosítása, és széleskör „reklámozása”, továbbá az önkormányzati támogatási rendszer megteremtése szükséges.

Az igényes, rendezett és esztétikus települési környezet ugyanis nemcsak az ott él k közérzetének javulását eredményezi, de a befektet k számára is vonzó, ezért különleges fejlesztési potenciált jelent.

A továbbiakban is fontos a térszint fölötti infrastruktúra elemek által okozott vizuális-esztétikai problémákra figyelni. Így pl. meg kell követelni a föld feletti m tárgyak (pl. kapcsoló- és elosztó szekrények, transzformátorok,) számának fokozatos csökkentését és igényes, formatervezett kialakítását, továbbá a légvezetékek föld alattira történ átépítését.

4.2. Egyed környezeti adottságok

4.2.1. A termőföld és a talaj védelme

Talajvédelmi szempontból is fontos – az eróziós hatások csökkentése érdekében – a mez véd fásítások telepítése.

Szükséges a szilárd és folyékony hulladékok talajba kerülésének megakadályozása, illetve mennyiségének csökkentése, a hígtrágya kezelés szabályainak betartatása.

A gyenge term képesség , rossz min ség talajok esetében támogatni kell a területhasznosítás módjának fokozatos megváltoztatását (pl. erd sítés, gyepesítés).

El kell segíteni az ökogazdálkodás meghonosítását, a mind szélesebb körben történ megismertetését.

Szorgalmazni kell a meliorált területek rekonstrukcióját. A káros sófelhalmozódás megakadályozása érdekében korlátozni szükséges a talajvíz-kitermelést, támogatni kell a talajkímél öntözési technológiák alkalmazását.

A termelés és a szállítás érdekében is fontos a mez gazdasági feltáró utak rendszerének kiépítése és folyamatos karbantartása.

4.2.2. Levegőtisztaság védelem

A légszennyezést els sorban a helyi és az átmen közúti forgalom, illetve az ipari és a mez gazdasági tevékenység okozza.

A porterhelés csökkentése érdekében a fasorok hiányosságainak pótlása, illetve új utak, csatornák és egyéb vonalas létesítmények mentén fasorok, erd sávok telepítése indokolt.

Meg kell követelni a környezeti terhelés megengedett szint alatti tartását, az ehhez szükséges technológiai korszer sítéseket, új berendezéseket.

A közterületen lév allergén növényeket fokozatosan le kell cserélni, illetve folyamatosan irtani kell a pollenallergiát okozó gyomnövényeket.

Új beruházások kijelölésénél elengedhetetlen a véd övezetek és az uralkodó szélirány figyelembe vétele.

4.2.3. Vízhőesség védelem

Felszíni vizek

Átfogó térségi összefogással meg kell szüntetni a beáramló szennyez déseket (szennyvíz, termásvíz, egyéb hulladékok, stb.).

El kell segíteni a már kiépült öntöz csatornák lehet ségek szerinti jobb kihasználását.

Felszín alatti vizek

A külterületen jelent s problémát okoz az ivásra alkalmatlan talajvíz.

Az ivóvízellátást a talajvizek szennyezettsége miatt kizárólag a mélységi rétegekre telepített kutakkal lehet megvalósítani.

Célszer lenne a termásvizet mez gazdasági területen (termál-bio-kertészet), mint alternatív energiaforrást hasznosítani.

4.2.4. Zaj- és rezgésvédelem

A forgalmi utak mentén a zaj- és rezgésterhelés gyakran jóval meghaladja a megengedett határértékeket. Az elkerül utak megépülésével ezen ártalmak mértéke is csökken. A szükséges beavatkozások helyét és módját – el készít vizsgálatok alapján – a részletesebb programokban és tervekben kell meghatározni.

4.2.5. Energiakorszerűsítés, alternatív energiaforrások

A fenntartható fejl dés érdekében szükség van a tudatos energiahasználat elterjesztésére, a megújuló energiaforrások népszerű sítésére.

Támogatni kell a megújuló energiaforrások felhasználásán alapuló energiatermel beruházásokat (pl. biomassza, geotermikus-, nap-, szélenergia hasznosítás).

El kell segíteni a mez gazdasági termel k bekapcsolását az energiaf /fa termelésbe és felhasználásba.

5. AZ ÖNKORMÁNYZAT LEHETŐSÉGEI, SZEREPVÁLLALÁSA	42
5.1. Az önkormányzati vagyon és m ködtetése	43
5.2. A településfejlesztés eszkörendszere	44

5. AZ ÖNKORMÁNYZAT LEHET SÉGEI ÉS SZEREPVÁLLALÁSA

Legfőbb cél az életminőség javítása, ezen belül a városi lakosság ellátási színvonalának folyamatos emelése. A fejlődés lehetőségét elsősorban az országos, illetve térségi fejlesztési tervek, pályázatok teremthetik meg. A város társadalmi és gazdasági szereplésével szorosan együttműködve kell biztosítani azokat a lehetőségeket, melyek következtében a város és tágabb térségének gazdasága fejlődik, a lakosok életkörülményei javulnak.

A Város nemcsak együttműködik a régió településeivel, de összefogja és generálja is a közös fejlesztési lehetőségeket. A szorosan vett kistérség – Mártély és Székkutas – községein túl a közeli városok – elsősorban Szeged, Mindszent és Orosháza – hasonló érdekei és igényei alapján összefogásra (pl.: kerékpárút, szennyvíztisztító, stb.) lehet számítani a továbbiakban is.

A többcélú kistérségi társulásokkal optimalizálni lehet az intézményellátást (szociális, oktatási, stb.), a különböző fejlesztéseket és a szükséges, távlatban feltétlenül egyszer s mindenkorra adminisztrációt.

5.1. Az önkormányzati vagyon és működtetése

A rendelkezésre álló önkormányzati épületállomány mennyisége elegendő, minden esetben minőségi fejlesztésre kell számítani. Az épületek egy részének hasznosítása – az átszervezések következtében – módosul.

A funkcióját veszített épületek hasznosítását úgy kell el irányozni, hogy az a lehető legkevesebb tehermentesítse az önkormányzat működési költségvetését. A működési költségek csökkentését a meglévő épületállomány felhasználásával, a feladatok, intézmények összevonásával is meg kell valósítani.

Az önkormányzati tulajdonú, beépítetlen telkek és területek korlátozottan állnak rendelkezésre. Törekedni kell a fejlesztésre szánt és kijelölt, alkalmas területek fokozatos megszerzésére. A hagyományos módszerek mellett alkalmazni kell a jó értelemben vett „spekulatív ingatlanfejlesztés” elfogadott technikáit is.

Az önkormányzati vagyon hasznosítására készült terveket évente át kell tekinteni. A forgalomképes, illetve -képtelen vagyonkimutatás folyamatos karbantartásával biztosítani kell a forgalomképes, de közösségi célra gazdaságosan nem hasznosítható ingatlanok eladását.

5.2. A településfejlesztés eszköztáráról

A helyi önkormányzat településfejlesztési elképzeléseit a már meglévő országos, térségi és megyei koncepciókkal, programokkal kell összhangba hozni, a Területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény rendelkezései és az 1.2. pontban leírtak szerint. A településfejlesztés eszköztárához az Országos Területfejlesztési Koncepcióra épülő regionális, megyei, kistérségi fejlesztési koncepciók, továbbá stratégiai, operatív programok rendszeréhez kell illeszkedni.

A településfejlesztés helyi dokumentumai: a készülő Hosszútávú Városfejlesztési Koncepció, az arra épülő ágazati tervek, programok. Ezek például az önkormányzati intézményekre vonatkozó ellátási, működtetési és fejlesztési feladattervek, továbbá az önkormányzat által megalkotandó lakás- és vagyonpolitikai programok, illetve egyéb önkormányzati rendeletek (vagyongazdálkodási, adózási szabályok stb.), illetve az 1.1. pontban részletezett Településrendezési Terv.

A város fejlesztésének egyik fontos eszköze a helyi adók és egyéb bevételek. A rendelkezésre álló pénzügyi alapokon túl számítani lehet a különböző, nem materiális lehetőségekre, elsősorban a rendelkezésre álló szellemi tőkére. A városfejlesztési célok megvalósítását, illetve az elérésében való közreműködést többféle módon (adókedvezmény, pályázati segítség, stb.) is lehet támogatni.

Példaérték lehetne a több évtizede hiányzó idomtégla-gyártás beindítása. A város egyik értékes öröksége, a különlegesen egyedi homlokzatú téglaházak folyamatosan pusztulnak. Felújításukhoz a jelenleg nem gyártott téglák eredetinek megfelelő széles választéka nélkülözhetetlen.

6. KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAM	45	
6.9. Belváros rehabilitációja		46
6.10. Lakóterületek, lakásépítés	46	
6.11. Intézményfejlesztés	46	
6.12. Közlekedés	48	
6.13. Közművesítés		49
6.14. Energia-ellátás		49
6.15. Zöldfelületek, környezetvédelem	49	
6.16. Egyéb fejlesztések	50	

6. KÖZÉPTÁVÚ VÁROSFELJESZTÉSI PROGRAM

A 2007 és 2013 közötti időszak városfejlesztési elképzeléseit 2006 november végén több szakmai szervezet is megvitatta. Az elterjesztett anyag fogadtatása kedvező volt. Az elhangzott érdemi észrevételekkel és javaslatokkal a véglegesített anyag kiegészült. Tartalma, szerkezete és megfogalmazása megfelel a HVK-nak.

6.1. Belváros rehabilitációja

Folytatni kell a Belváros néhány éve megkezdett komplex rehabilitációját. Az érvényes műszaki terveket aktualizálni szükséges, a hiányzókat elkészíttetni. Az átfogó és teljeskörű felújítást ki kell terjeszteni az alábbi területekre, illetve munkákra:

- Andrássy út díszburkolatának kiépítése az Emlékpontig,
- Zrínyi u. díszburkolatának elkészítése a Kossuth tér és a Kórház között,
- Városháza környékének (Tóth S. u. – Hősök tere – Városház u.) felújítása
- Kossuth tér K-i, Ó-Templom felületi oldalának átépítése (szökőkút, jégpálya)
- Hód-udvarház tömbjének rehabilitációja (Hódi Pál u-i foghíj beépítése, garázsok kiváltása, illetve süllyesztett gépkocsi-tárolók kialakítása, stb.)
- Szobor- és emlékmű-állítások,
- Térszint alatti parkolók kijelölése,
- Parkosítás, fásítás, utcabútor korszerűsítés.

6.2. Lakóterületek, lakásépítés

Az önkormányzat otthonteremtési feladatait és vállalásait differenciáltan, a sajátos helyi lehetőségekhez, illetve igényekhez igazodóan kell teljesíteni. Jellemzően nem mennyiségi lakáshiány kielégítéséről van szó, hanem a demográfiai-, szociális- és etnikai adottságoknak való megfelelésről. Elsősorban tehát rétegigényeket kell alapul venni és azokat adekvát módon megoldani.

lakótelep rehabilitáció, lakásfelújítás	400 – 500 db	
szociális lakások létrehozása (az Észak utcai telep átépítése +vásárlás)	250 – 300 db	
ifjúsági garzonlakás építése		35 db
építési telkek kialakítása (Kishomok, Öreg-Kishomok)	150 db	

6.3. Intézményfejlesztés

Az összes közintézmény akadálymentesítését 2010-ig be kell fejezni és gyorsítani szükséges az energiatakarékos és racionalizálási programot. Az egyes intézmények fejlesztését az alábbiak szerint kell el irányozni.

Igazgatási intézmények: a Városháza átfogó és teljes építészeti, funkcionális, energetikai rekonstrukciója. (Új ügyfélszolgálati és egyéb irodák kialakítása, Díszterem felújítása, karzat visszaállítása, mélygarázs megépítése az udvarban, fölötté díszudvar és többcélú szabadtéri rendezvényter kialakítása, stb.)

◆ *Oktatási intézmények:*

- Általános iskola bővítés a Kertvárosban 2 tanterem
- Óvoda építés Újvárosban 4 csoport
- Corvin Szakközépiskola: tanterem bővítés és 40 ágyas szálláshely
- Cseresy Kollégium teljeskörű korszerűsítése.

Egészségügyi intézmények:

- Új szakorvosi rendelő építése a Kórház tömbjében
- Egészség Központ építése a Strand területén

Orvosi rendelők felújítása (pl.: Tornyai u.), illetve újak kialakítása a volt KÉV-székházban

Kakasszéki Gyógyintézet bővítése és korszerűsítése

Erzsébet Kórház korszerűsítése, komfortosítása

Szociális intézmények:

Serház téri Szociális Otthon felújítás és bővítés 50 férőhely

Szivárvány Szociális Otthon bővítés 32 férőhely

Új szociális otthon építése pszichiátriai gondozást igénylők részére

Hajléktalanok nappali intézményének átalakítása és bővítése új szárnyal

Gondozási Központ kialakítása a Munkaügyi Központ helyén

Bölcsdei férőhelyek bővítése (Teleki u-i megszüntetése után családok átmeneti otthona)

Kulturális, művészeti intézmények:

Petőfi Kulturális Központ értéknövelő felújítása az elkészült tervek alapján (nézőtér, színpad-, hang-, és fénytechnika, épületgépészet, energetika, környezet, stb.)

Tornyai Múzeum bővítése új épületszárnyal (kiállító- és raktártér bővítés)

Ó-Gimnázium korszerűsítése, átalakítása (energetika, lift, díszudvar, stb.)

Olvasókörök felújítása

Népműemlékek felújítása, fejlesztése

Kerámiaművészeti Kulturális és Oktatási Központ a Majolika Gyár hasznosításával. (újjaélesztett gyártás, több szintű művészeti és gyakorlati képzés, illetve oktatás, kiállító és bemutató termek, alkotóműhelyek, árusítás-kereskedelem, stb.)

◆ *Sport, szabadidő, turisztika:*

Stadion-fejlesztés (mesterséges futball-pálya, atlétikai pálya, öltöző és kiszolgáló épület, edzőcsarnok)

Sportcsarnok felújítás

Sportpálya és játszótér Kishomokon

Gregus Máté Szakközépiskola hódtoni tornatermének felújítása

Fekete Sas szálló bővítése

Strandfürdő fejlesztés (Egészség Központ, wellness és sport szálló, szabadtéri- és fedett élménymedencék, pihenőpark, gépkocsi parkolók, csatorna lefedés, stb.)

Mártély üdülőterület: Ifjúsági Tábor felújítás, Oktatási Központ bővítése és árvíz elleni lokális védelme

Ökoturisztikai program elindítása a tanyavilágban

◆ *Egyéb:*

A volt SzTK rendelők kiüresedett épületének ismételt igénybevétele, udvarának megnyitásával. Első sorban inkubátor-házként, vagy társasirodaházként lehetne a továbbiakban hasznosítani.

6.4. Közlekedés

A közlekedési fejlesztéseket a 3. számú Melléklet részletezi. Ezek közül a következők kiemelése indokolt:

A 47. sz. f út hiányzó szakaszának négy sávra bővítése (Szegedig).

Az un. tehermentesítő út megvalósítása.

A beruházások finanszírozási forrása központi keretből biztosított, a munkálatok kezdése a jövő évben, befejezése 2010-re várható.

A tehermentesít út a Bajcsy-Zsilinszky utcai kapcsolat nélkül valósul meg, ezért sürget a délkeleti ipartelepi út kiépítése. E nélkül a tehergépkocsi forgalom nemcsak Újváros, hanem a belváros útjait is kénytelen igénybe venni a 47. sz. f út eléréséhez.

A Város bels közúti kapcsolatai közül fejlesztést igényel az Újvárost a város többi részével összeköt kapcsolat. A 47. sz. f út Kaszap utcai csomópontjából indulva, jelenlegi földutak nyomvonalán készülhet el az Újvárost, illetve a 4414. és 4415. jel utakat a tehermentesít úthoz és a város többi részéhez kapcsoló új Ipartelepi út.

Kertváros és Tarján városrészek kapcsolatának javítása a Kodály Zoltán utca városfal alatti továbbépítésével és a Királyszék, Száraz és Álmos utcai kapcsolatok kiépítésével biztosítható.

A Kálvin téri körforgalom megvalósulásával lehet vé válhat a Szeremlei utca kinyitása. Ennek eredményeként Susán városrész közúti feltárása ismét megfelelő vé válhatna.

A belvárosi körgy r nyugati bezárása a Madách és a Vajda utcák régóta javasolt egyirányúsításával valósítható meg.

Folytatódik és várhatóan 2008-ra befejez dik a belterületi utak burkolat-min ségének javítása.

Ugyancsak folytatódik a mez gazdasági gy r kiépítése a 45.-47. sz. utak közötti szakaszon, a tervezett északi elkerül nyomvonalától északra, illetve Szikáncs és Batida között.

Az épül M43 gyorsforgalmi úthoz való jobb kapcsolódás érdekében a Csárpateleki út fejlesztése szükséges.

A belvárosban a gyalogos zónák kiterjesztése várható.

6.5. Közművesítés

◆ *Ivóvízellátás:* vízmin ség védelmi (pl. arzénmentesítési) technológiai fejlesztések elvégzése, ellen rzési és biztonsági rendszer kiépítése, ivóvíz hálózat rekonstrukciójának folytatása.

Csapadék- és belvízelvezetés: Hódtó-Kistiszai f csatorna felújítása és vízszállító kapacitásának növelése, záportározó/k megépítése. Belterületen a Lévai utcai f gyűjt cseréje, keresztmetszetének növelésével, továbbá a Cigányér rekultivációja szükséges. Folytatni kell a városi hálózat többi elemének – nyílt- és zárt csatornák, valamint átemel k – átépítését, illetve teljesítményének növelését.

◆ *Szennyvízelhelyezés:* el kell készíteni és meg kell kezdeni Kishomok, a mártélyi üdül terület és az egyéb belterületek szennyvíz csatornázását, valamint a szennyvíztisztító telep korszer sítését és b vítését.

6.6. Energiaellátás

A villamos- és gázenergia ellátás kiegyensúlyozott és biztonságos fenntartása érdekében a meglév rendszerek folyamatos szintentartása, illetve szükség szerinti b vítése, korszer sítése indokolt. Az energia-ellátást minél nagyobb arányban kell kiterjeszteni a lakott tanyákra is. Folytatni kell a geotermikus energia hasznosítását, és növelni kell a termálvízzel ellátott lakások és intézmények arányát. Kiemelt fontosságú célterület még a Strand- és élményfürd , valamint az Egészség Központ, illetve a vízgógyászat és az egészségügyi rehabilitáció. A biogázból nyert villamosenergia termelés mellett – további

sikeres m szaki-, gazdasági- és ökológiai el készítés után – folytatni kell a megújuló energiaforrások használatára irányuló felkészülést, fejlesztést, majd a gyakorlati megvalósítást.

6.7. Zöldfelületek, környezetvédelem

Parkrendezés, közterület fejlesztés: a Belváros rehabilitációjának részeként a Kossuth tér folytatása, a H sök tere, a Pet fi S. M vel dési Központ környéke, valamint új sétányszakaszok, pl. az Andrássy út meghosszabbítása, Bethlen Gimnáziumtól a Kórházig. További, a növényállományt és felszereltséget érint közterület felújítások: Széchenyi tér, Epreskert, Virág -, Ipoly -, Jókai utcák, Szabadság téri piac környéke. Szoborhelyek felülvizsgálata, utcabútorok cseréje és felújítása.

- ◆ *Játszóterek, játszóhelyek:* Szánkózó domb, Epreskert, Somogyi -, Damjanich -, Váci Mihály és Gyöngy utca, Szell sor, stb.. Kishomokon új sportterület és közpark létrehozása.

Erdők, fásítások: Kása erd parkerd vé alakítása. Külterületen véd erd k és mez véd fásítások, belterületen utca-fásítások.

6.8. Egyéb fejlesztések

Szabadság téri piac korszer sítése, komfortosítása
Belterületi járdahálózat korszer sítése
Városi informatikai rendszer továbbfejlesztése
Egyházi épületek felújításának segítése

7. AJÁNLÁSOK A VÁROSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁSÁHOZ	51
7.3. Csongrád Megye Területrendezési Tervének figyelembe vétele	52
7.4. Egyéb ajánlások	54

7. AJÁNLÁSOK A VÁROSRENDEZÉSI TERV MÓDOSÍTÁSÁHOZ

A város jelenleg hatályos Településrendezési Terve 1998-2000. között készült és már többször igényelt kisebb-nagyobb horderejű módosítást. A következő években teljeskörű módosítására kell számítani, melynek során a következő szempontokat kell érvényesíteni:

7.1. Csongrád Megye Területrendezési Tervének figyelembe vétele

A Megye Területrendezési Terve (továbbiakban: MTT) a Megyei Önkormányzat Cs.M.Ö. 21/2005. (XII.1.) rendeletével vált hatályossá. A város Településrendezési Terve az MTT alapján, a Hódmezővásárhelyre vonatkozó, alább részletezett területfelhasználási és övezeti elírások figyelembe vételével készüljön.

7.1.1. Az érvényesítendő területfelhasználási kategóriák:

Erdőgazdálkodási térség: az igazgatási területet a központi belterület I északra, Barattyos déli szélén és a Külső-Kenyerei csatornától délre, továbbá a Csárpateleki úttól keletre érinti erdőtelepítési javaslat. (A térség erdőszítését legalább 85 %-ban kell biztosítani.)

Belterjes mezőgazdasági térség: az igazgatási terület nagyobb felén jellemző a belterjes mezőgazdálkodási térség. (A mezőgazdasági területkénti használatot legalább 85 %-ban kell biztosítani.)

Külterjes mezőgazdasági térség: a gyenge termhelyi adottságú, illetve a különböző védettségű természeti területek tartoznak ide. (A mezőgazdasági területkénti használatot legalább 75 %-ban kell biztosítani.)

Városias települési térség: a város központi belterülete.

Hagyományosan vidéki települési térség: az egyéb belterületek tartoznak ide.

Építmények által igénybe vett térség: az igazgatási területet érintő országos és térségi jelentőségű infrastruktúra-hálózatok.

7.1.2. Övezetek:

Országos övezetek:

Kiemelten fontos érzékeny természeti terület övezete: Erzsébettelek és az igazgatási terület keleti határa között kijelölt terület. Itt területfelhasználási módosítás nem irányozható el. Ehelyett pl.: a gyengébb minőségű szántóterületek gyepesítése, vagy hasonló fajú erdőszítése, továbbá a vizes élőhelyek rehabilitálása végezhető.

Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete: az igazgatási területet alig érinti. Szikáncstól délre, az igazgatási határ mentén, Földeák felé húzódik.

Megyei övezetek:

A különböző besorolású területrészeket a rájuk vonatkozó elírások szerint kell kezelni. A védett területeken azt veszélyeztető, vagy zavaró tevékenység nem folytatható.

Védett természeti terület övezete: ide tartozik a Mártélyi Tájvédelmi Körzet és a Kardoskúti Fehértó egy része, továbbá a Natura2000 besorolású területek. Célként kell kitüntetni, hogy utóbbiak közül töröljék az ún. Nagyszigeti területet.

Védett természeti terület védőövezete: ezeken a mezőgazdasági területeken külszíni bányát nem nyitható, mellesleg módosítás csak intenzív módból extenzív módba történhet.

Természeti terület övezete: a területen csak olyan tevékenység, gazdálkodás folytatható, amely fenntartja a területre jellemző biológiai sokféleséget. Új építmény csak indokolt esetben, a természeti értékek károsítása nélkül létesíthető.

Ökológiai (zöld) folyosó övezete: nem min síthet beépítésre szánt területté. A gyepes területeken kerülend az erd telepítés. Külterjes gazdálkodás kívánatos.

Térségi tájrehabilitációt igénylő terület övezete: a teljes igazgatási területet jellemzi. Els dleges a roncsolt felületek, tájsebek rehabilitálása és újrahasznosítása, a tervszer tájrendezés.

Tájképvédelmi terület övezete: az övezetbe a különböz fokozatú természetvédelmi oltalom alatt álló területek tartoznak. A jellegzetes tájképi értékeket veszélyeztet beépítés, vagy egyéb változás nem tervezhet .

Térségi hulladéklerakó-hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható terület övezete: az igazgatási terület nagyobbik része, a csatornák kivételével.

Rendszeresen belvízjárta terület övezete: az igazgatási terület nyugati része, a hajdani Tisza-meder területe és az Erzsébettelekt I keletre fekv keleti, mélyebb részek tartoznak az övezetbe.

Hullámtér és nyílt ártér övezete: a Tisza hullámtere, illetve a Mártélyi Tájvédelmi Körzet. Beépítésre szánt terület nem jelölhet ki.

Széléroziónak kitett terület övezete: a teljes igazgatási területet jellemzi. A szélérozió mértékének csökkentése érdekében is szükség van az el irányzott erd telepítésre. A tervezend erd területeket els dleges védelmi célú rendeltetésbe kell sorolni.

Honvédelmi és katasztrófavédelmi terület övezete: a település polgári védelmi besorolása: II. csoport. A vonatkozó el írások érvényesítése biztosítandó.

Az igazgatási terület jelent s része árvízveszélyes területnek min sül.

7.2. Egyéb ajánlások

A rendezési tervekt l elvárható – az építéssel, építési jogokkal összefügg – jogbiztonság megteremtése érdekében a korábbi tervnek kizárólag azon részeit kell módosítani, amelyek megváltoztatása valóban indokolt.

Kiemelt figyelmet kell fordítani a lakosság életmin ségének folyamatos javulását szolgáló, a lakás- és munkakörülmények, a természeti és az épített környezet jobbítását eredményez javaslatok folyamatos, ütemes megvalósíthatóságára.

A terv legyen id tálló, demokratikus és hagyománytisztel , f bb keretei (paraméterei) egyértelm en és szigorúan szabályozottak, egyidej leg részletei a folyamatosan változó igények szerint a lehet legrugalmasabban alakíthatók.

A város rendezési terve közelítsen az európai gyakorlatban bevált, keretjelleg szabályozáshoz, ugyanakkor a helyi sajátosságokat kiemelten kezelje, teremtsen meg a lehet legszélesebb kör helyi védelem feltételeit, Hódmez vásárhely városépítészeti karakterének meg rzését, illetve kiteljesítését.

Törekedni kell a térbeli harmónia megteremtésére a városközpont és a peremterületek, külterületi lakott helyek, valamint a tanyavilág között. Az egyes beépített területek – a beépítés jellemz inek megfelelő en, azokkal arányosan – a lehetséges legmagasabb szint intézményi, infrastrukturális és egyéb ellátottságban részesüljenek.

A beépítésre szánt területek további b vítése helyett a város jelenlegi területi tartalékainak intenzív hasznosítása a cél. Ezzel párhuzamosan biztosítandó a term föld, illetve a zöldterületek (közparkok, ligetek, erd k, temet k, stb.) fokozott védelme.

- A külterületi, ún. „zöldmezős” beruházások helyett a belterületeken, vagy a volt zártkertek területén valósuljanak meg az elre nem tervezhető, váratlanul jelentkező befektetések, illetve egyéb, a városszerkezet egységét megbontó, az önkormányzat ellátási feladatait nehezítő és a városüzemeltetést megdrágító beruházások.
- A mez gazdasági területeken kialakítandó differenciált övezeti rendszer célja olyan szabályozási elírások megfogalmazása, mely biztosítja a természetvédelmi szempontból értékes területek védelmét, ugyanakkor lehetővé teszi a térségben tanyagazdaságok kialakítását, valamint ösztönzi a gazdaságilag célszerű birtokméretek kialakulását és a táji hagyományokat tükröző épületek kialakítását.
- A külterületi, ún. „zöldmezős” kialakítása érdekében fel kell hívni a belterület övezetrendszerrel érintett területeket és javaslatot kell adni rekultiválásukra, különös figyelemmel az erdősítésre alkalmas területekre.
- Meg kell kezdeni a már korábban kegyeleti parkká minősített temetők lezárását (pl. Dilinka) és ligetes fásítással, növényállomány rekonstrukcióval biztosítani valóban parkszerű kialakításukat.
- Törekedni kell a Kása erdőparkerdővel alakításával egyidejűleg a „fal alatti terület” rekreációs célú bevonása érdekében a mielőbbi elásítás – ligetes facsoportok kialakítása – megkezdésére.
- A jelenleg hatályos Tervben már alkalmazott alapelvek továbbra is érvényesítendőek. Ennek megfelelően, például az azonos adottságokkal (elhelyezkedés, méret, csatlakozó beépítés, stb.) rendelkező ingatlanokat – a közérdek és a szomszédsági jogok sérülésének kizárásával – a lehető legszélesebb körű és azonos értékű építési jogok illessék meg. Ugyanakkor a közösségi érdekeket akkor is elsődlegesnek kell tekinteni, ha azok által egyes polgárok jogai, vagy érdekei csorbulnak.

MELLÉKLETEK	56
1. sz. Melléklet: Az Európai Városok Chartája	57
2. sz. Melléklet: A népességszám és a lakáskörülmények vizsgálata	59
3. sz. Melléklet: Közlekedésfejlesztési elemzés	80

Európai Városok Chartája

Közlekedés és mobilitás

Alapvető fontosságú a magángépkocsi-forgalom csökkentése.

A mobilitást oly módon kell megszervezni, hogy elősegítse a lakható város fenntartását, miközben az utcák ismét társadalmi szintérré váljanak.

Környezet- és természetvédelem

Saját környezetvédelmi stratégia kidolgozása.

A zöldterületek megővése, a természet- és tájvédelmi programok alapvető feltételei a kellemes és egészséges városi létnek, ugyanakkor a természetvédelem fontos tényező a közösségi aktivitás és büszkeség fejlesztésében is.

A város fizikai jellege

Meg kell ővni a városközpontokat, mint az európai kulturális és történelmi örökség fontos szimbólumait.

A jól kialakított, gondozott szabad területek biztosítják a kellemes emberi környezetet, és lehetőséget nyújtanak a közösségi életre.

A városok vonzerejét fokozza a rendben tartott és körültekintően fejlesztett építészeti örökség.

A városok építészeti öröksége

Meg kell ővni a városok építészeti örökségét, gondosan kidolgozott törvényi keretet és programot igényel.

Megővítéshez szükség van értékeink fokozott tudatosítására, megfelelő pénzügyi mechanizmusokra és együttműködési formákra.

A gazdasági fejlődés ösztönözheti a város vonzerejét, mivel növeli a város vonzerejét.

A lakás

1. Biztosítani kell a sokféle lakáslehetőséget, a választékot és a mobilitást.
2. Támogatni kell a lakáshoz jutás minden lehetséges módját.

Sport és a szabadidő hasznos eltöltése

1. Egyre nagyobb számú sportolási lehetőség és sportlétesítmény álljon nyitva minden ember előtt.
2. Biztosítani kell a helyi közösségek arculatába illő kisebb sportolási egységek létrejöttét is.

Kultúra

1. A kulturális fejlődés hozzájárul a gazdasági és társadalmi fejlődéshez.
2. A kultúra fejlesztése és a valódi kulturális demokrácia feltételezi a helyi önkormányzatok és közösségek (civil szervezetek), az alapítványi szektor és a magánszektor közötti széleskörű együttműködést.

3. A kulturális turizmus támogatása a helyi közösségek számára is hasznos.

Egészség és egészségügy

A városi környezet támogassa a lakosok jó egészségét.

Decentralizált egészségügyi ellátást szükséges biztosítani, s ösztönözni kell a közösségi alapon történő egészségügyi kezdeményezéseket és részvételt.

Polgári részvétel, városirányítás és várostervezés

A városirányítás és –tervezés alapjául maximális mennyiségű, a város jellegzetességeire és sajátosságaira vonatkozó információnak kell szolgálnia.

A helyi politikai döntéseknek a szakemberek csoportjai által irányított városi és regionális tervezésen kell alapulniuk.

Szükséges, hogy a helyi érdekcsoportok elismerést nyerjenek, és intézményesítsék a polgári részvételt a helyi politikai életben.

Gazdasági fejlődés

A gazdaság és a társadalom fejlődése elválaszthatatlanul összefügg.

Gazdasági és társadalmi tekintetben a város része a környező régióknak, vagy „hátszágnak”.

A gazdasági növekedés és fejlődés feltétele a színvonalas infrastruktúra.

A népességszám és a lakáskörülmények alakulásának vizsgálata

HÓDMEZ VÁSÁRHELY NÉPESSÉGÉNEK VÁRHATÓ ALAKULÁSA

1. SZÜLETÉSEK ALAKULÁSA

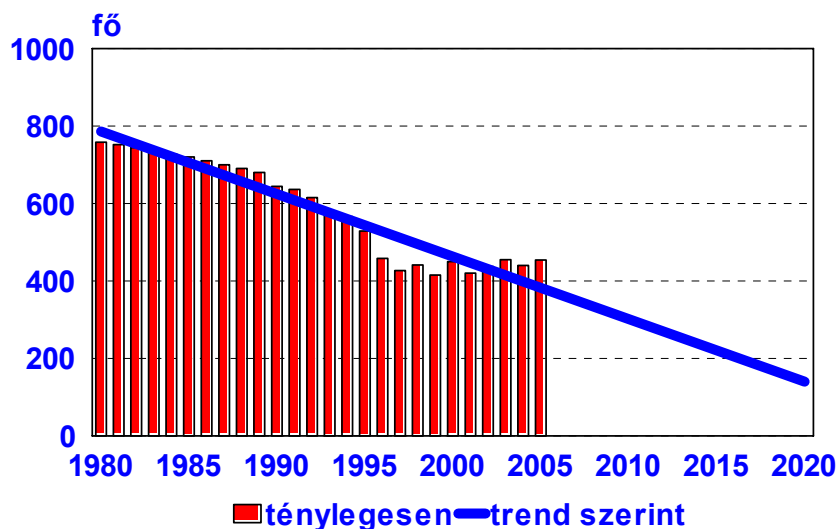
A születések száma az elmúlt negyedszázadban jelentősen, 40%-kal csökkent.

Év	Szám	1981=100
1981	752	100
1985	720	96
1990	644	86
1995	529	70
2000	450	60
2005	454	60

A csökkenés mértéke némileg meghaladja az országos átlagot. A gyermekvállalási hajlandóság, az ezer lakosra jutó élveszületések száma 2005-ben így is 9,5 ezrelék volt, az országos 9,4 ezrelékhez hasonló.

A születések számának visszaesése 1996-ig határozottan lineáris trendet mutat. Ezt követően a születések alakulása nem követte a trendvonalat, lényegében az utóbbi tíz évben közel azonos szinten maradt. Ebből arra következtethetünk, hogy 2005 után sem fogja követni a születések száma a trendvonalat, nem csökken a születések száma évi 200 fő alá.

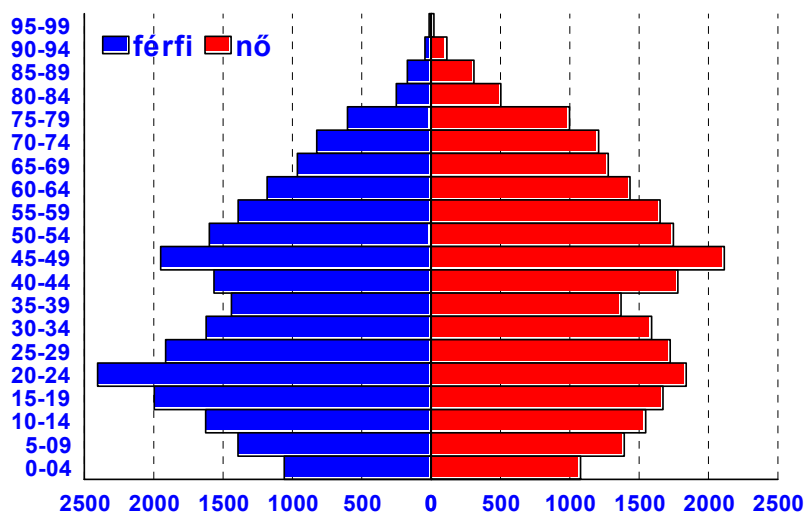
SZÜLETÉSEK SZÁMA



A születések számának az elkövetkező tizenöt évi alakulását két tényező fogja meghatározni, egyrészt a gyermekvállalási hajlandóság mértéke, másrészt a szülőképes életkorba lépő népesség létszáma.

A gyermekvállalási hajlandóság nemzetközi összehasonlításban igen alacsony szint, erre a szintre már számottevő csökkenés nem várható. A másik tényező már kedvezőebb képet mutat, a korábbi években bekövetkezett születéscsökkenés hatására mind kisebb létszámú női korosztályok érik el a házasságkötési, családalapítási, gyermekvállalási életkort. (A 2020-ig felnőttek már megszülettek, élnek, számuk már nem fog érdemben változni.)

KORFA, 2001



A 2001. évi Népszámlálás adatai szerint a 20-24 éves korosztályt egyre kisebb létszámú korcsoportok követik, a 0-4 éves korban levő nők száma kisebb volt, mint a 70-74 éveseké.

A legutóbbi országos adatok szerint

ezer 20-24 éves nő közül 52

ezer 25-29 éves nő közül 89

ezer 30-34 éves nő közül 66

szülő évente gyermeket. A többi korcsoport termékenysége sokkal alacsonyabb, az összes gyermek 83%-át a 20-34 év közötti anyák szülik.

Az elkövetkező években a legproduktívabb életkorba lépő nők száma erőteljesen csökkenni fog.

NŐI NÉPESSÉG ALAKULÁSA

Korév	2000	2005	2010	2015	2020	2020 év 2000%-ában
0-4	1 077	..	..	..	..	..
5-9	1 393	1 077	..	..	..	..
10-14	1 547	1 393	1 077	..	..	..
15-19	1 672	1 547	1 393	1 077	1 103	66
20-24	1 839	1 672	1 547	1 393	1 077	59

25-29	1 723	1 839	1 672	1 547	1 393	81
30-34	1 589	1 723	1 839	1 672	1 547	97

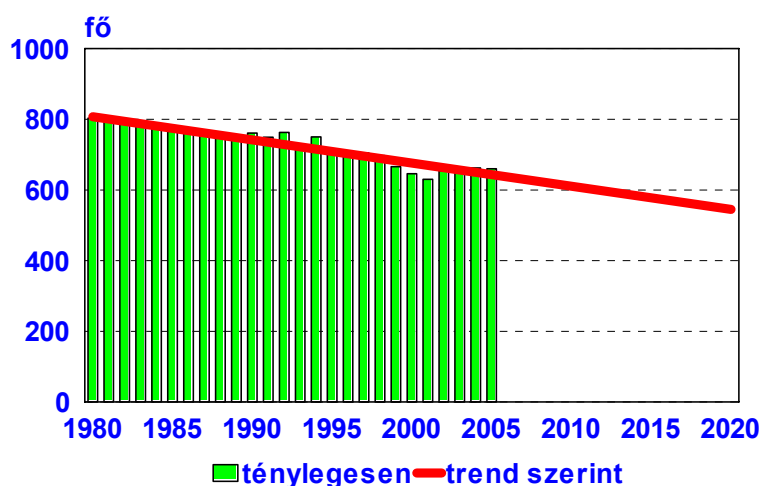
Megjegyzés: A népszámlálás adatainak mechanikus továbbvezetésével számítva, kizárva a halálozást és a vándorlást. Mindkét kihagyott tényező némileg tovább csökkenti 2000 és 2020 között a n i népességet. A 2020 évi 15-19 éves n k száma számított adat.

A továbbvezetett népességi adatok szerint 2020-ban legalább 41%-kal kevesebb 20-24 éves és 19%-kal kevesebb 25-29 éves n él majd Hódmez vásárhelyen, mint az ezredfordulón. Változatlan termékenység esetén is jóval kevesebb gyermek fog születni, mint jelenleg.

2. HALÁLOZÁSOK ALAKULÁSA

A halálozási viszonyok az elmúlt 25 évben javultak, 2005-ben 17%-kal kevesebben haltak meg, mint 1980-ban

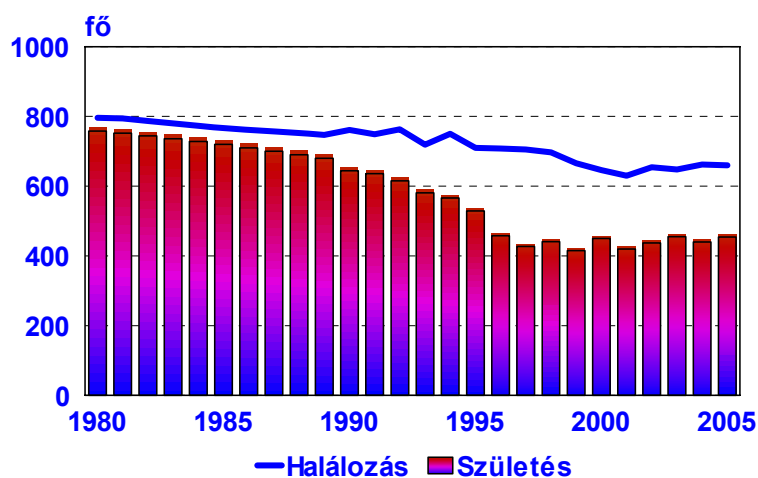
HALÁLOZÁSOK SZÁMA



A halálozások csökkenése eléggé követi a trendvonalat, bár 1999 óta lényegében változatlan szinten maradt. Az elkövetkez húsz évben a jelenlegi szint fennmaradása, vagy a trendvonalnál mérsékeltbb csökkenés valószínűsíthető.

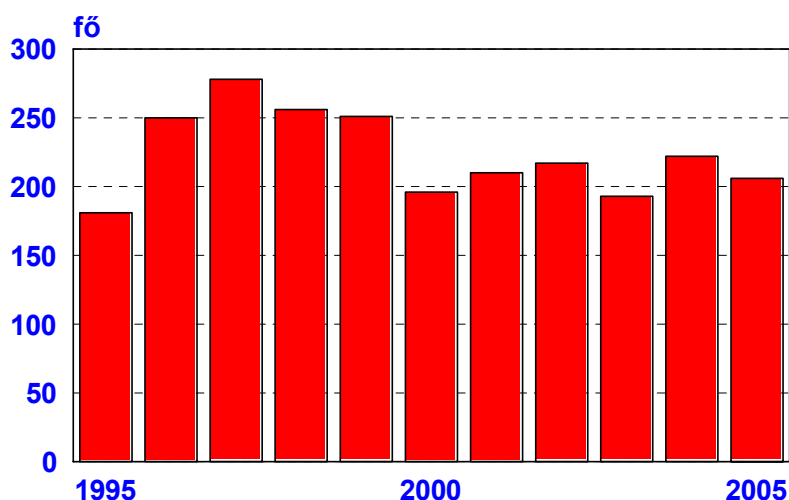
A népesség számát a születések és a halálozások egyenlege, a természetes fogyás alakítja. A születések nagyságrendje jobban csökkent, mint a halálozásoké, ebből eredően Hódmez vásárhely lakóinak száma évről-évre kevesebb lett.

A SZÜLETÉSEK ÉS HALÁLOZÁSOK KÜLÖNBSÉGE



A természetes fogyás mértéke az 1990-es években kezdett emelkedni, és 1996-tól vált jelentősebbé.

TERMÉSZETES FOGYÁS

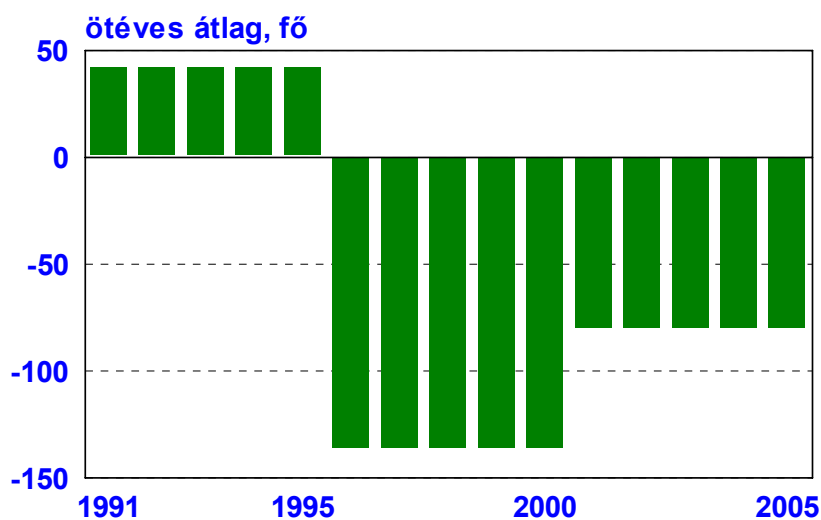


Az elkövetkező években a születések és halálozások egyenlegeként éves átlagban 200 fő-t meghaladó népességfogyás valószínűsíthető.

3. BELSŐ VÁNDORLÁS ALAKULÁSA

A népesség költözködési aktivitása Hódmezővásárhelyen viszonylag alacsony aktivitást mutat. Évente – nem nagy hullámzással – mintegy másfél ezer személy költözik el a városból ideiglenes vagy állandó jelleggel, és hasonló nagyságrendet mutat a Hódmezővásárhelyre bevándorlók száma is. A vándormozgalom eredményeként az 1990-es évek közepétől kezdődően kisebb mértékben, de csökken a város népessége.

VÁNDORLÁSI KÜLÖNBÖZET



A vándorlási veszteség jelenlegi nagyságrendjének tartós fennmaradása tizenöt év alatt 1200 fős népességvesztést eredményezne. Az elvándorlás megállítása, megfordítása jelentősebb munkahelyteremtést, esetleg központi szerepkörnövelést kívánna. A népességvonzás esélyeit csökkent, hogy a közelben levő Szeged vonzereje nagyobb.

4. NÉPESSÉG ALAKULÁSA

A népesség számát alakító tényezők az elmúlt másfél évtizedben kedvezőtlenül alakultak. Mind a születések és halálozások, mind az oda és elvándorlások egyenlege negatív egyenleget mutat.

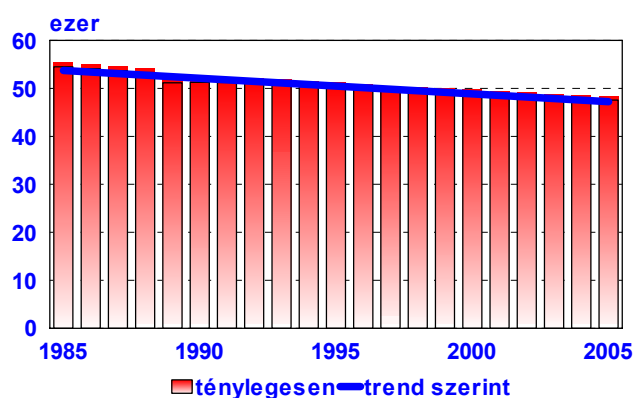
A népességalakulás tényezői

Év	Születés	Halálozás	Odavándorlás	Elvándorlás
1991	636	749	1 256	1 262
1992	615	763	1 341	1 295
1993	581	719	1 217	1 293
1994	566	750	1 440	1 155
1995	529	710	1 369	1 407
1991-95	2 927	3 691	6 623	6 412
1996	458	708	1 317	1 558
1997	427	705	1 208	1 446
1998	441	697	1 302	1 335
1999	415	666	1 258	1 279
2000	450	646	1 184	1 335
1996-00	2 191	3 422	6 269	6 953
2001	420	630	1 178	1 260
2002	437	654	1 130	1 220
2003	455	648	1 227	1 414
2004	440	662	1 129	1 170
2005	454	660	1 412	1 415
2001-05	2 206	3 254	6 076	6 479
1991-05	7 324	10 367	18 968	19 844

A természetes fogyás és a vándorlási veszteség hatására Hódmezővásárhely népessége folyamatosan és egyenletesen csökken. A csökkenés nagyságrendje 1985 és 2005 között 6943 fő, ami évi átlagban 0,6% körüli népességvesztést jelent.

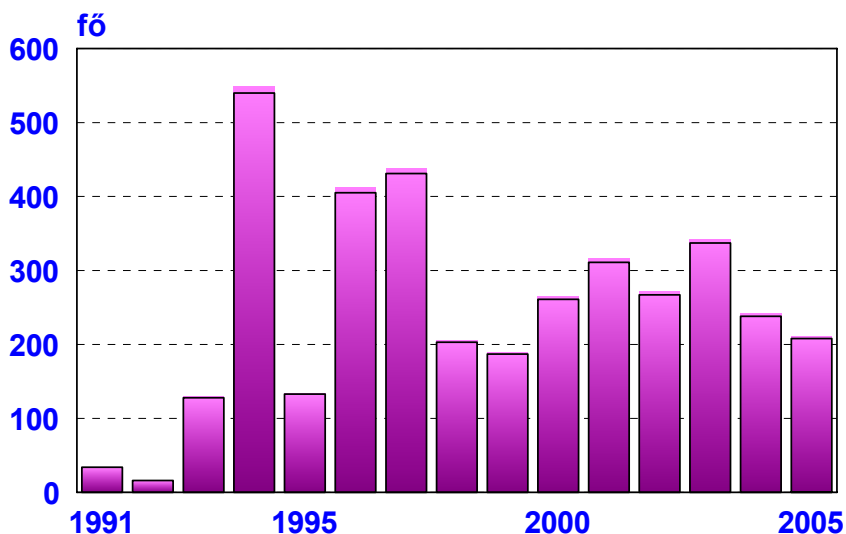
Ez a népességfogyás egy 50 ezres nagyságrendű város esetében folyamatosnak és viszonylag egyenletesnek tűnik, a népesség számának tényleges és a trend szerinti adatai alig térnek el egymástól.

NÉPESSÉG SZÁMA



A tényleges évenkénti fogyás kiemelése azt mutatja, hogy 1995-ig a népességcsökkenés nagyságrendje hullámzó volt, ezt követően az évi 200-300 fő közötti sávban ingadozott.

NÉPESSÉG SZÁMÁNAK CSÖKKENÉSE



Az ország 22 megyei jogú városa közül 3 kivétellel valamennyinek csökkent a népessége 1990 és 2005 között. A népességfogyás 15 városban kisebb, 6 városban pedig nagyobb volt, mint Hódmezővásárhelyen. Olyan – Hódmezővásárhelynél népesebb, százezer főnél népesebb és nagyobb központi szerepkört betöltő városok népessége csökkent erőteljesebben, mint Miskolc, Pécs és Székesfehérvár.

Megyei városok népességének alakulása 1990-2005

Város	Népesség, f 2005	2005 év 1990 %-ában	1990-2005 közötti változás, f
Kecskemét	108 286	105,6	5 750
Sopron	56 394	102,4	1 311
Nyíregyháza	116 336	101,9	2 184
Zalaegerszeg	62 029	99,7	183
Győr	127 594	98,7	-1 737
Békéscsaba	65 691	97,8	-1 466
Szolnok	78 328	97,5	-1 997
Debrecen	204 297	96,3	-7 938
Szeged	162 889	95,9	-7 041
Tatabánya	71 154	95,8	-3 123
Veszprém	61 131	95,7	-2 736
Kaposvár	67 954	94,7	-3 834
Nagykanizsa	51 102	94,5	-2 950
Szekszárd	34 656	94,0	-2 201
Szombathely	80 154	93,6	-5 463
HÓDMEZŐ VÁSÁRHELY	47 775	93,3	- 3 405
Székesfehérvár	101 465	93,1	-7 493
Pécs	156 567	92,1	-13 472

Eger	56 317	91,4	-5 259
Salgótarján	43 169	90,3	-6 653
Miskolc	175 701	89,4	-20 741
Dunaújváros	51 378	87,0	-7 650

5. NÉPESSÉG EL REJELZÉS 2020-IG

A bemutatott adatok és tendenciák alapján a következő 15 évben a népesség számát alakító tényezők, és ebből következően a város népessége várhatóan az alábbiak szerint alakul:

- a) A születések számának elrejelzése

Feltételezések:

- A jelenleg már él – részben gyermekkorú – n-i népesség számát évről-évre továbbvezetjük 2020-ig korévenként
 - Feltételezzük, hogy közülük senki sem halálozik el
 - Feltételezzük, hogy a 2004 évi országos 5 éves korcsoportos születési arányszámok szerint vállalnak gyermeket a nők 2020-ig Hódmezővásárhelyen
- E feltételek mellett a születések száma 2020-ra 355 f-re csökken

- b) A halálozások számának elrejelzése

Kiindulás:

- A korfa alapján a népesség öregedési tendenciája folytatódik
- A halandóság érdemi csökkenésére az elkövetkező években nem lehet számítani
- Az utóbbi öt évben a halálozások száma már nem csökkent, inkább kissé emelkedett

Feltételezések:

- 2005 és 2010 között a halálozások száma a 2001-2005 közötti nagyságrendet követi
- 2010 és 2020 között nagyon minimális csökkenéssel számolhatunk

- c) Természetes fogyás

Kiindulás:

- A halálozások száma évtizedek óta meghaladja a születések számát, egyenlege természetes fogyást okoz
- A város népességének jövőbeli alakulását egyértelműen a természetes fogyás mértéke fogja meghatározni

- d) A belső vándorlás alakulásának elrejelzése:

Kiindulás:

- Az elvándorlók száma tartósan meghaladja az idevándorlókét.
- A város nem rendelkezik sem olyan agglomerációs vonzáskörzettel, melyből érdemi népesség betelepülés remélhető, sem olyan potenciónalis vonzerrel, mely az ország más térségeiből érdemi bevándorlást generálhatna.
- A belföldi vándorlásból származó népességvesztés nem jelentős nagyságrendű, az 1990-es évek második felében, évi átlagban 136 f, az elmúlt öt évben évi 81 f volt

Feltételezések:

- A vándorlási veszteség a jövőben is fennmarad
- Mértéke az utóbbi öt év átlaga körül (évi 80 f) várható

Az el z ekben vázoltak figyelembevételével Hódmez vásárhely népessége 2020-ig várhatóan az alábbi táblázat szerint alakul:

A népesség el reszámítása

Év	Születés	Halálozás	Természetes fogyás	Vándorlási különbözet	Népesség száma
2006	449	650	-201	-80	47 286
2007	444	650	-206	-80	47 000
2008	439	650	-211	-80	46 709
2009	434	650	-216	-80	46 413
2010	429	650	-221	-80	46 112
2006-10	2 195	3250	-1 055	-400	-
2011	422	640	-218	-80	45 814
2012	416	640	-224	-80	45 510
2013	409	640	-231	-80	45 199
2014	403	640	-237	-80	44 882
2015	396	640	-244	-80	44 558
2011-15	2 046	3 200	-1 154	-400	-
2016	388	630	-242	-80	44 236
2017	380	630	-250	-80	43 906
2018	371	630	-259	-80	43 567
2019	363	630	-267	-80	43 220
2020	355	630	-275	-80	42 865
2016-20	1 857	3 150	-1 293	-400	-
2006-20	6 098	9 600	3 502	1 200	-

A következ 15 évben – kerekítve – 6 100 gyermek fog születni, 1 200-zal kevesebb, mint az el z 15 évben. A számítások szerint 9.600 halálozás fog bekövetkezni, mintegy 750-nel kevesebb, mint 1991 és 2005 között. A természetes népmozgalom hatására 3500 f vel csökken a város népessége, 450 f vel nagyobb mértékben az el z 15 évinél. A városból elköltöz k száma 1 200 f vel fogja meghaladni az odaköltöz két, a vándorlási veszteség nagyságrendje 450 f vel haladja meg az 1991-2005 közöttit.

Az el rejelzés összefoglaló adatai

Megnevezés	1991-2005	2006-2020	Változás	
			f	százalék
Születés	7 324	6 098	-1 226	-17,3
Halálozás	10 367	9 600	-767	-7,4
Természetes fogyás	-3 043	-3 502	459	15,1
Vándorlási különbözet	-876	-1 200	324	37,0

A népességcsökkenés mértéke 15 év alatt mintegy 10 %-ra tehető (a megelőző 15 évben 7,2 %-os volt).

Az 1988-2005 év közötti népességadatok alapján végzett trendszámítás szerint a népesség száma évente 280 fővel csökken. Ez 15 évtized alatt 4200 fő-t jelent. A 2005 év végi népességből ezt levonva 43.367 fő-t kapunk 2020-ra, ami néhány száz fővel kevesebb a tételes tovább számításnál. (Az eltérést a fiatal nemi népesség számának csökkenése okozza.)

A fentiekben túlmenően nemzetközi vándorlási többlet – azaz az országba beköltözők – mérsékelhetnék Hódmezővásárhely népességének fogyását. A nemzetközi vándorlás többlete eddig elenyésző volt, és jelenleg nem ismeretesek olyan tényezők, melyek az elkövetkező 15 évben ezen téren új helyzetet teremthetnének. Ehhez nem elegendő egyetlen település erre irányuló szándéka. Az elmúlt évtizedben, évi átlagban mindössze 15 ezer fővel nőtt az egész ország népessége nemzetközi vándorlásból.

A számítások szerint – a nem várt, illetve előre nem látható módosító tényezőkre is tekintettel – **Hódmezővásárhely lakóinak száma 2020-ban 42.000-45.000 fő között várható.**

6. AZ ELREJELZÉS EGYBEVETÉSE MÁS SZÁMÍTÁSOKKAL

Hódmezővásárhely városra, az elkövetkező évtizedekre hivatalos népességelre számítás nem készült. A KSH Népeségtudományi Intézete rendszeresen végez a népesség jövőbeli alakulásával kapcsolatos számításokat és elrejelzéseket. A legutolsó közzétett elrejelzések kistérség mélységi, és évekkorábban záruló adatsorok felhasználásával születtek.

A Hódmezővásárhelyi kistérségre vonatkozó elrejelzés – miután a város népessége a kistérség népességének több, mint 80%-át képviseli – értelemszerűen alkalmas Hódmezővásárhely város népességével kapcsolatos számításokra is. Ezek a számítások – a város kistérségen belüli arányát változatlanul feltételezve – az itt bemutatottnál kisebb léptékű népességcsökkenést mutatnak.

Évi átlagos népességfogyás, f

Időszak	Jelen számítás	NKI elrejelzésből számítva
2006-2010	294	227
2011-2015	316	190
2016-2020	274	176

A két számítás eltérését tételesen levezetni az eltérő módszertan következtében nem lehetséges. Az eltérések értelmezéséhez figyelembe kell venni, hogy

- A Népeségtudományi Kutató Intézet (NKI) számításai évekkorábban készültek, az utóbbi évek tényadatai nem álltak rendelkezésükre
- Az NKI országos adatokat bontott le kistérségekre
- Az NKI nem egy város konkrét időszakaiból számolt
- Az országon belüli vándorlás elrejelzése és a nemzetközi vándorlás prognosztizálása sok bizonytalansági tényezőt tartalmaz

e) Az NKI számításaira alapozva 2006-ban Hódmez vásárhely népessége közel 48 000 f lett volna, a KSH adatai szerint 47 286 f volt, több mint 700 f vel kevesebb.

f) Az NKI nem vette – módszeréb l következ en nem is vehette – figyelembe, hogy Hódmez vásárhelyen a szül képes korba lép n i népesség száma a vizsgált id szakban katasztrofálisan csökken, ami változatlan gyermekvállalás mellett is a születések visszaeséséhez vezet. Ezt a hibát bizonyítják a Hódmez vásárhelyi kistérség népesség-el reszámítás korcsoportos adatai, melyek szerint növekv születéssel számolnak.

A 0-4 évesek száma a Hódmez vásárhelyi kistérségben az NKI népesség-el reszámítása szerint

Év	F
2001	2 633
2006	2 680
2011	2 747
2016	2 741
2021	2 656

A 0-4 éves kisgyermek korúak száma csak úgy növekedhetne, ha egyre több gyermek születne, ami – a bemutatott többi adatból láthatóan – teljes mértékben kizártnak tekinthet .

g) Az NKI számításai a hivatkozott táblázatból kiolvashatóan vándorlási többlettel kalkulálnak a kistérségben.

Korcsoportos népesség adatok a Hódmez vásárhelyi kistérségben az NKI népesség-el reszámítása szerint

Korcsoport	2001	2006	2011	2016	2021
0-4 éves	2 633	2 680	2 748	2 741	2 656
5-9 éves	3 460	2 656	2 713	2 791	2 789
10-14 éves	3 944	3 457	2 658	2 721	2 804
15-19 éves	4 068	3 962	3 492	2 699	2 767

A táblázat pirossal, kékkel, zölddel jelölt átlósan haladó adatsorai egy-egy kohorszot (azonos id szakban születettek) mutatnak be öt évenként. Látható, hogy megszületésük után e kiemelt kohorszok létszáma növekszik a kistérségben. Pl. a 2006. évben a 0-4 évesek száma 2 680 f volt, 2011. évben, amikor 5-9 évesek lesznek, már 2 713 f a számuk. Ez csak úgy lehetséges, hogy bevándoroltak a térségbe, nyilván szüleikkel együtt. A táblabeli adatok tartós bevándorlási többletre utalnak, aminek a realitása megkérd jelezhet .

Az elmondottak alapján a jelen számítás, amely kifejezetten Hódmez vásárhely tényadataira, és a tartósan érzékelhet tendenciákra támaszkodik, hitelesebben vázolja fel a népességalakulás jöv beli képét.

7. LAKÁSOK SZÁMA

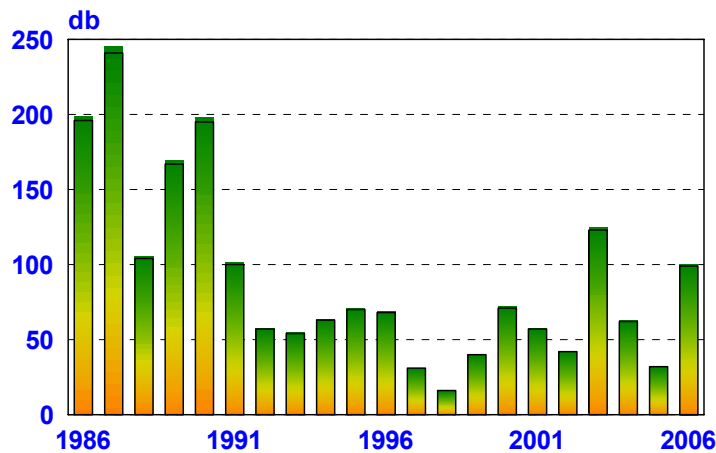
Lakásállomány adatok a 2001. évi népszámlálás szerint

Megnevezés	Szám szerint, db
------------	------------------

Lakott lakás	17 747
Nem lakott lakás	1 297
Másra használt lakás	127
Lakások összesen	19 171
Lakott üdül k	16
Nem lakott üdül k	690
Üdül k összesen	706
Lakott egyéb lakóegység	29
Intézeti lakóegység	32
Lakóegységek összesen	19 938

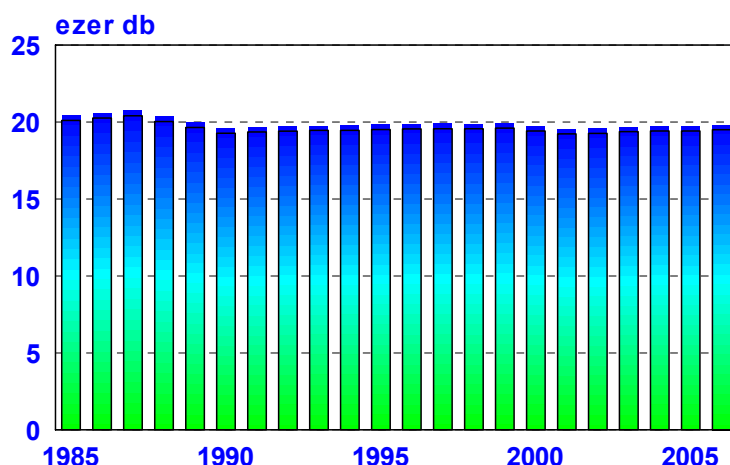
A lakásépítési tevékenység az 1990-es években számottevően visszaesett a városban. Míg 1985 évben több mint 500 lakás épült Hódmezővásárhelyen, addig a 2000 utáni években 100-nál kevesebb. Egyes években mindössze 30-40 új lakást vettek használatba.

LAKÁSÉPÍTÉS



Csökkenő népesség mellett a szerény mértékű lakásépítés nem a lakáshiány enyhítését, az új lakásigények kielégítését szolgálja, inkább minőségi cserét jelent. A lakásállomány az utóbbi 10-15 évben érdemileg nem változott.

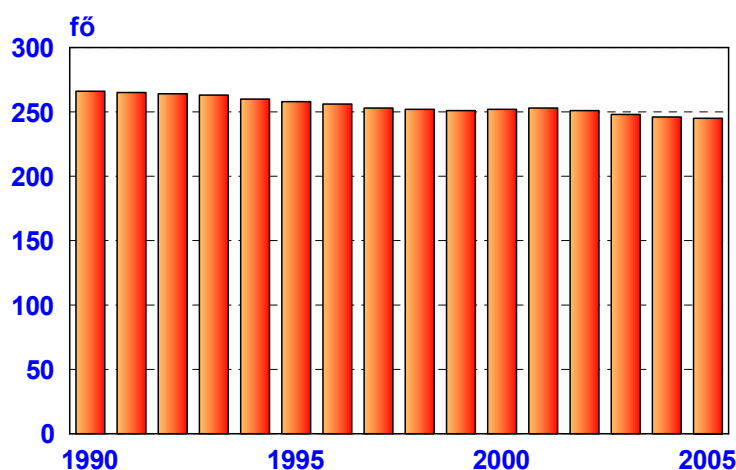
LAKÁSÁLLOMÁNY



A hosszabb időszakra rendelkezésre álló adatok alapján az elkövetkező években a lakásállomány növekedése nem várható, inkább a 4 700 fős népességvesztés hatására az elttünk álló 15 évre a lakásállomány mérsékelt csökkenése prognosztizálható. A lakásmegsz nések alatt maradó lakásépítések nagysága továbbra is a min ségi cserét szolgálja. A lakásállomány min ségi cseréje életszínvonal függ, a lakosság anyagi helyzetének javulása több új lakás építését, és egyben több régi lakás megsz nést fogja eredményezni.

A szinten maradó lakásállomány csökken népesség mellett a laks r ség javulását eredményezte. A városban a laks r ségi adatok folyamatos javulást mutatnak. A száz lakásra jutó népesség az 1990. évi 266 f r l 15 év alatt 8%-kal, 245 f re csökkent, dönt en a népesség fogyása következtében. A hódmez vásárhelyi laks r ség a vidéki városok átlagával megegyez .

SZÁZ LAKÁSRA JUTÓ NÉPESSÉG



A laks r ség javulása tovább fog folytatódni. A 2020. évre prognosztizált népesség változatlan lakásállomány mellett – azaz a lakásépítéssel azonos nagyságrend bontás esetén

– száz lakásra 220 f/s lakosságot jelentene, de várhatóan több lakás épül majd, mint ahány megszűnik, így a lakosság 210-220 f/s közötti értékben valószínűsíthető.

A lakott lakásokra számított lakosság – ami nem a lehetőséget, hanem a tényleges használatot mutatja – a városon belül igen differenciált.

8. VÁROSRESZEK

Hódmezővásárhelynek, mint igen nagy területű városnak mindig is sokan laktak a külterületén. Csongrád megye valamennyi települése közül jelenleg is Hódmezővásárhelynek van a legtöbb külterületi lakosa. A külterületi népesség korábbi gyors csökkenése megállt, a külterületi életforma tartós fennmaradásával kell számolni.

A népesség alakulása településrészenként

Településrész	F		Megoszlás, %	
	1990	2001	1990	2001
Központ belterület	47 504	45 260	93	92
Egyéb belterület	1 221	1 177	2	2
Külterület	2 455	2 945	5	6
Összesen	51 180	49 382	100	100

Hódmezővásárhely területén a lakosság nagyon egyenlően oszlik el, hiszen négy városrész – Belváros, Tabán, Susán és Kertváros – az összlakosság több mint 56%-át koncentráta. E városrészek Tarjánnal, Csúccsal, Hódtóval, Béketeleppel, illetve Újvárossal együtt a város központi belterületéhez tartoznak. Az előbb említett kilenc városrész együttesen a lakosság 92%-ának otthona. Jóval kisebb súlyt képvisel ugyanakkor népességszám szempontjából a városközponttól 10-12 kilométerre szigetszerűen elhelyezkedő négy egykori tanyaközpont – Szikáncs, Erzsébet, Kútvölgy, illetve Batida –, a kiskertes Kishomok, Öreg-Kishomok, továbbá az egyéb terület, amely szétszórta tanyákból, illetve a mártélyi üdülőkből áll.

Lakónépesség városrészenként 2001. február 1.

Városrész	F	Megoszlás, %
Belváros	6 702	13,6
Tarján	2 675	5,4
Tabán	6 452	13,1
Csúcs	3 631	7,4
Susán	7 984	16,2
Hódtó	4 174	8,5
Béketelep	3 661	7,4
Újváros	3 421	6,9

Kertváros	6 531	13,2
Szikáncs	595	1,2
Erzsébet	178	0,4
Kútvölgy	170	0,3
Batida	235	0,5
Kishomok	464	0,9
Egyéb terület	2 509	5,1
VÁROS ÖSSZESEN	49 382	100,0

A népesség nemenkénti összetételét Hódmezővásárhelyen is enyhén nő-többség jellemzi, 2001-ben a lakosságnak 51%-a volt nő, számuk ekkor több, mint 1300 fellel haladta meg a férfiakét. A város ennek ellenére kevésbé van elnőiesedve, mint a megye többi része, hiszen 2001-ben 1000 férfira 1056 nő jutott, ami jóval kedvezőbb, mint a Csongrád megyei (1106), illetve a szegedi (1171) átlag.

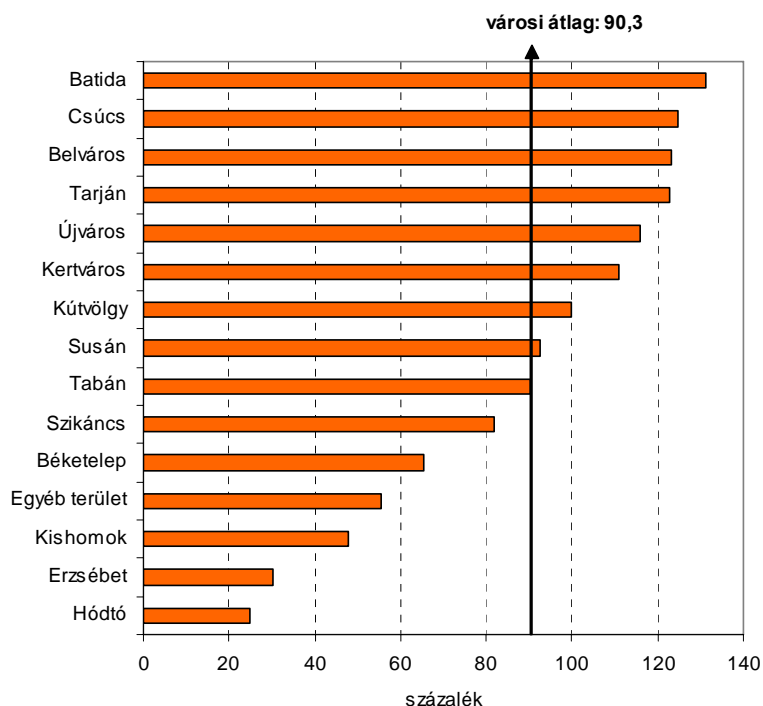
A népesség nemenkénti arányai 2001. február 1.

Városrész	Nő aránya, %	1000 férfira jutó nő
Belváros	54,1	1 181
Tarján	51,2	1 048
Tabán	51,0	1 042
Csúcs	53,8	1 164
Susán	52,4	1 101
Hódtó	53,7	1 159
Béketelep	51,2	1 049
Újváros	52,1	1 087
Kertváros	47,1	889
Szikáncs	50,9	1 038
Erzsébet	50,0	1 000
Kútvölgy	44,7	809
Batida	48,5	942
Kishomok	44,6	805
Egyéb terület	46,8	881
VÁROS ÖSSZESEN	51,4	1 056

A lakosság kor szerinti összetétele – amely valamivel kedvezőbb a Csongrád megyei átlagnál – városrészenként lényeges területi eltéréseket mutat. A városrészek közül Tarján, Csúcs, Újváros, illetve a két egykori tanyaközpont, Kútvölgy, illetve Batida lakossága a legelöregedettebb, ezeken a területeken a lakosságnak már több mint fele 39 évesnél idősebb. Ezzel szemben a három legfiatalabb népesség városrészen – Hódtón, Erzsébeten, Kishomokon – ugyanez az arány 34-41%. Erzsébeten különösen a gyermekkorúak – a 0-14 évesek – aránya magas, több mint 31%, míg Hódtón, illetve Kishomokon a 15-39 évesek 40% körüli részesedése kiemelked a korcsoportok között.

A városrészek korösszetétel szerinti különbségeit még szemléletesebbé teszi az öregedési index, amely a 64 éven felüli népesség arányát fejezi ki a 15 éven aluliakhoz képest. A két pólust képvisel Hódtó, illetve Batida között ötszörös a különbség.

Öregedési index 2001. február 1.



9. ISKOLÁZOTTSÁG

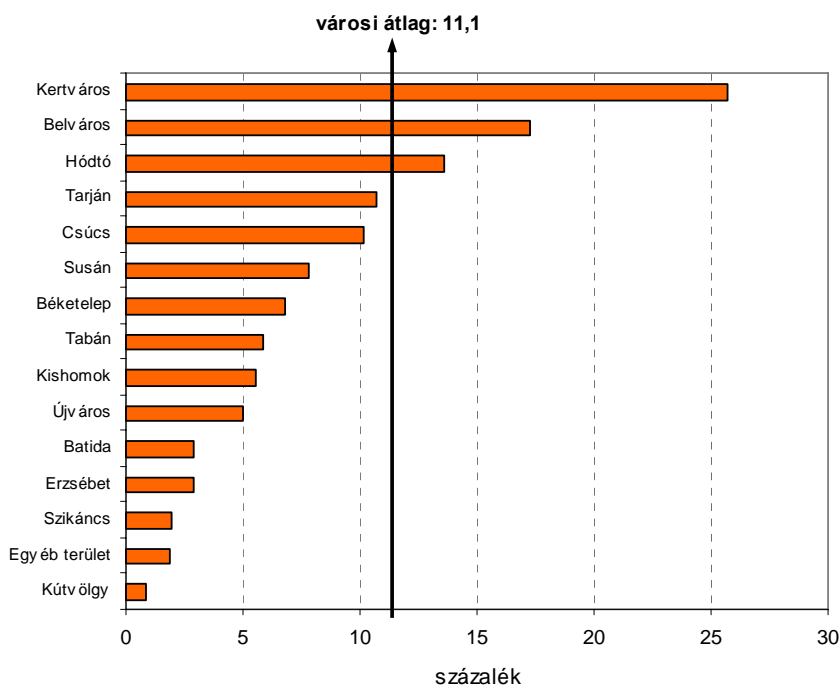
Hódmezővásárhely lakosságának sokat javult az iskolázottsága az elmúlt évtizedekben: a legalább középfokú végzettséggel rendelkező aránya egyre nagyobb, ugyanakkor egyre kisebb hányadot képviselnek azok, akik még az általános iskola 8. osztályát sem végezték el. A hódmezővásárhelyi népesség iskolázottsága a korábbi évtizedekhez hasonlóan 2001-ben is megegyezett a Csongrád megyei átlaggal.

Iskolai végzettség a megfelelő korúak %-ában 2001. február 1.

Megnevezés	Hódmezővásárhely	Szeged	Többi város	Csongrád megye
A 15-x éves népességben legalább általános iskolai végzettség	90,8	93,3	87,5	89,4
A 18-x éves népességben legalább középiskolai végzettség	36,9	54,0	32,3	38,6
A 25-x éves népességben egyetemi, főiskolai végzettség	11,1	20,7	9,1	12,5

Hódmez vásárhely népességének viszonylag kedvező iskolázottsági színvonala mögött markáns különbségek húzódnak meg az egyes városrészek között. A városon belül a kiemelkedő mutatókkal rendelkező Kertváros után a Belváros lakosai a legiskolázottabbak, eztől viszont jócskán elmarad Újváros lakosságáé. A legalacsonyabb végzettségekkel a város periférikus területein, az egykori tanyaközpontokban és az egyéb lakóterületeken élők rendelkeznek. Az éles különbségeket jól tükrözi, hogy míg Kertváros 25 éves és afelatti népességének negyede egyetemi, felső iskolai végzettségű, addig Kút völgyben ugyanez az arány még az 1%-ot sem éri el.

**A 25 éves és idősebb népességben a diplomások aránya
2001. február 1.**



10. HÁZTARTÁS, CSALÁD

A legutóbbi népszámláláskor a háztartások száma Hódmezővásárhelyen 1990-hez képest kismértékű csökkenést mutatott, ezzel egy időben – a megyeihez hasonlóan – módosult a háztartások típusok szerinti összetétele: csökkent a családháztartások aránya a nemcsalád típusúak egyidejű növekedése mellett. A népesség öregedése, a fiatalok egyre gyakoribb önállósodása, valamint a válások számának növekedése következtében megnőtt az egyszemélyes háztartások száma. 2001 elején Hódmezővásárhelyen a háztartások több mint negyedében (Szegeden pedig egyharmadában, a többi városban együttesen és a megye egészében is alig több mint 30%-ában) egy fő élt.

A társadalomban végbement átalakulás eredményeként a többgenerációs együttélés csaknem teljes megszűnésével mára az egy családból álló háztartás vált általánossá. 2001-ben ebbe a körbe tartozott a hódmezővásárhelyi háztartások csaknem héttizede. Az egy családból álló háztartások közül a párkapcsolatban élők száma és aránya csökkent, miközben a válások

gyakoróságának növekedése folytán a „csonka családokból” álló háztartásoké jelent sen b vült, tíz év alatt Hódmez vásárhelyen b ötödével, a szegedieknel négyszer, a többi városbelieknel kétszer akkora mértékkel. A gyermeküket egyedül nevel szül k aránya így 2001-re – Szegedhez és a többi városhoz hasonlóan – Hódmez vásárhelyen is meghaladta az egytizedet.

Háztartások száma és összetétele 2001. február 1.

Városrészek	Összes háztartás	Összes háztartásból			
		egy- személyes	egy családból álló	több családból álló	egyéb összetétel
		aránya, %			
Belváros	2 788	35,0	60,8	1,7	2,4
Tarján	1 032	23,7	71,0	2,0	3,2
Tabán	2 414	24,0	69,7	3,3	3,0
Csúcs	1 507	32,6	61,7	2,5	3,1
Susán	2 857	25,1	70,9	1,8	2,2
Hódtó	1 559	22,3	74,1	1,7	1,9
Béketelep	1 287	19,1	75,6	3,4	1,9
Újváros	1 326	26,5	69,1	2,4	2,0
Kertváros	2 412	28,2	69,4	0,7	1,7
Szikáncs	215	21,9	69,8	5,1	3,3
Erzsébet	57	22,8	71,9	1,8	3,5
Kútvölgy	71	43,7	50,7	2,8	2,8
Batida	89	23,6	71,9	2,2	2,2
Kishomok	180	25,6	69,4	2,2	2,8
Egyéb terület	958	29,9	64,8	3,5	1,8
VÁROS ÖSSZESEN	18 752	27,1	68,4	2,2	2,3

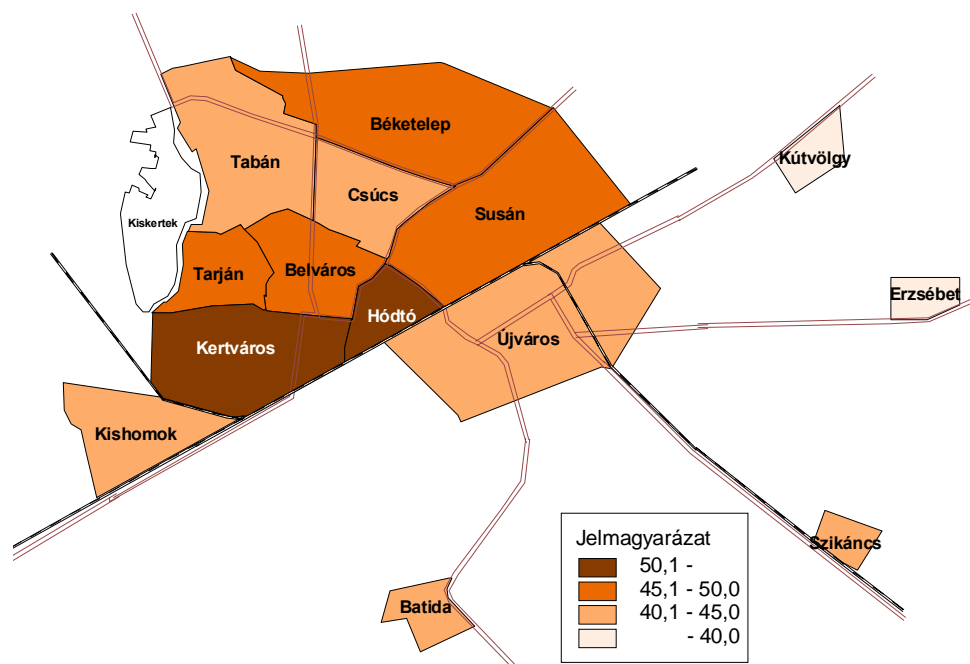
11. FOGLALKOZTATÁS

A 90-es évek gazdasági változásai kedvez tlen demográfiai folyamatokkal párosulva jelent s arányeltolódásokat eredményeztek a népesség gazdasági aktivitás szerinti összetételében: a foglalkoztatottak száma drasztikusan csökkent, az ezzel párhuzamosan megjelen munkanélküliség az évtized elején tömeges méreteket öltött. Jelent sen emelkedett az inaktívák száma is, miközben az eltartottaké – els sorban a születésszám nagyarányú csökkenése miatt – visszaesett. A népesség aktivitási összetételében bekövetkezett változások Hódmez vásárhelyen a megyeihez hasonlóan alakultak: az 1990-ben foglalkoztatott létszám 20%-a morzsolódott le 2001-re, a munkanélküliek tábora több mint háromszorosára duzzadt, az inaktívák köre csaknem egynegyedével b vült, az eltartottak száma pedig több mint 10%-kal fogyott.

A foglalkoztatottak köre már a 80-as években is csökkent, több mint 3 ezer f vel, amit a 90-es években további b 4 ezer f s fogyás követett, így 2001-ben már csupán 18 ezer foglalkoztatottat számláltak a városban. Hódmez vásárhely foglalkoztatási helyzete ezzel

együtt sem mondható rossznak, hiszen a megyei átlaggal csaknem egyez 47%-os foglalkoztatási ráta – a foglalkoztatottak 15-74 éves népességen belüli aránya – alapján Szeged és Szentes után a harmadik helyet foglalja el a megye városai között. E viszonylag kedvez érték ugyanakkor városrészenként jelent s különbségeket takar: a központi belterületen kiugróan magas volt a mutató értéke a Kertvárosban (58%), illetve Hódtón (57%), míg Csúcs városrészben csak 41%-ot tett ki. A periférikusabb elhelyezkedés volt tanyaközpontok közül Erzsébeten és Kútvölgyön, valamint a tanyás területeken viszont még ennél is alacsonyabb, nagyjából egyharmados volt a foglalkoztatási arány.

**Foglalkoztatási arány, %
2001. február 1.**



Az elmúlt évtizedben nemcsak a népesség gazdasági aktivitás szerinti összetétele változott számottevően, a mez gazdaság válsága, az ipari termelés visszaesése a foglalkoztatottak nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlásában is gyökeres átalakulást eredményezett. Az ipar, épít ipar, de főként a mez gazdaság jelentős létszámvesztést szenvedett el, miközben a szolgáltatási szektor megerősödött. Igaz ez Hódmezővásárhelyre is, ám a termelő ágazatok foglalkoztatásban betöltött szerepe itt még ma is kiemelkedően magas.

Mindez jól tükrözi a város lakosságának foglalkoztatási szerkezetében. A 2001-es népszámláláskor – a megyei átlagot meghaladva – a mez gazdaságban, illetve az ipar, épít iparban dolgozott a foglalkoztatottak csaknem fele, míg a terciér szektor 53%-os jelenléte a megyeihez képest szerénynek mondható.

Az egyes városrészek között e szempontból is markáns különbségek figyelhetők meg. A mez gazdasági tevékenység a város egyes területein, mint például a Kertvárosban vagy a Belvárosban lényegében elhanyagolható (4-5%), míg a falusiasabb jellegű Béketelepen,

illetve Csúcs városrészben valamivel magasabb a városi átlagnál. A külső területeken élők számára általában még ma is fontos megélhetési forrás a mezőgazdasági termelés, jellemzően körükben a legmagasabb a mezőgazdaságban foglalkoztatottak hányada. Közülük is kiemelkedik a szétszórtan elhelyezkedő tanyás terület, illetve Kútvölgy. Itt benn a foglalkoztatottak csaknem fele, utóbbiban négytizede dolgozott a nemzetgazdasági ágban.

**Foglalkoztatottak megoszlása összevont nemzetgazdasági ágak szerint
2001. február 1.**

(százalék)

Városrészek	Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás	Ipar, építőipar	Szolgáltatási jellegű ágak	Összesen
Belváros	5,0	35,4	59,6	100,0
Tarján	9,0	36,6	54,4	100,0
Tabán	8,2	43,8	47,9	100,0
Csúcs	9,3	39,8	50,9	100,0
Susán	8,7	43,9	47,4	100,0
Hódtó	4,9	40,5	54,6	100,0
Béketelep	11,5	41,7	46,8	100,0
Újváros	8,8	47,2	44,0	100,0
Kertváros	3,7	27,2	69,1	100,0
Szikáncs	27,9	36,5	35,5	100,0
Erzsébet	-	46,3	53,7	100,0
Kútvölgy	40,0	30,0	30,0	100,0
Batida	20,5	41,0	38,6	100,0
Kishomok	17,9	29,5	52,6	100,0
Egyéb terület	49,8	26,1	24,1	100,0
VÁROS ÖSSZESEN	9,0	38,0	53,0	100,0

Közlekedésfejlesztési elemzés

A korábbi koncepciók megvalósult elemei

Az új koncepció egyik alapkérdése, hogy mi valósult meg a korábbi koncepciók, és az arra épült tervek fontosabb elemeiből, illetve ha eltérés történt, akkor annak mi az oka.

A korábbi tervek egyik lényegi célkitűzése a központi belterület tehermentesítése és a városközpont forgalommentesítése volt. A fő cél ma is ez, mivel az utóbbi időben ezen a területen nem történt látványos elrelépés. Ennek legfontosabb oka az, hogy országos szinten mindez ideig nem teremtődtek meg ennek külső feltételei. A '90-es évek második felében a déli elkerülő út tervét fogadták el, később – részben finanszírozási problémák miatt – a vasút nyomvonalát követően, ún. tehermentesítő út került előtérbe, aminek meg is kezdődött az építése. Amíg ez nem fejeződik be, addig nincs lehetőség a belváros tervezett forgalomcsillapításának megvalósítására.

A város központjának tehermentesítését szolgálta a korábbi tervekben számos fejlesztés. Ebből több megvalósult, mások a közeljövőben kerülnek sorra. Elkészült pl. a Lévai utca, hamarosan kezdődnek a Kodály Zoltán utca meghosszabbításának munkálatai, ami a városfalon nyitott több átvezetésen keresztül biztosít kapcsolatot a Kertvárosból a Királyszék és a Borz utca fejlesztésével Tarján, és tovább Mártély felé.

A körforgalmak közül elkészült a Pálffy és Szerencse utca keresztezéséhez tervezett, épülő a Kaszap-Hódtó-Tóalj utcáknál, s hamarosan megkezdik az építkezést a Kinizsi-Táncsics-Vöröskereszt-Teleki utcák csomópontjában is.

A belváros gyalogosbarát kialakításának egyik feltételeként a fizető parkolás bevezetését és parkoló építését jelölte meg a korábbi koncepció. Ez a folyamat megkezdődött, és kiteljesedése a következő években várható.

A közforgalmú közlekedés az utóbbi években sem kiterjedtségében, sem színvonalában nem mutat jelentős változást. Némileg csökkent az iparterületre irányuló járatok száma, továbbra is a több lépcsőben négy nyomúvá bővülő 47. sz. fő úton közlekedő autóbuszok szállítják a két város közötti intenzív forgalomban utazók zömét Hódmezővásárhely Nagyállomás és Szeged vasútállomás között. A párhuzamosan haladó vasút kihasználtsága igen alacsony fokú. Az autóbusz pályaudvar áthelyezésének gondolata elvetésre került.

Az elmúlt évtizedben a legfontosabb forgalomáramlási irányokban kiépültek a kerékpárutak és -sávok, illetve a kisebb forgalmú területeken a közúton lettek kijelölve az ajánlott kerékpáros útvonalak.

Összességében megállapítható, hogy a korábbi koncepció megállapításai és fejlesztési céljai kiállták az idő próbáját, s ma is vállalhatóak. Megvalósulásuk az akkor tervezettnél lassúbb, ennek oka egyrészt a külső feltételek teljesülésének elhúzódása, másrészt a források beszűkülése. Az egyes rész megoldások tervezésénél ugyanakkor figyelembe kell venni a természeti-tudományos fejlődés által kínált új lehetőségeket, pl. a forgalomtechnika és az ITS területén.

Jelenlegi közlekedési helyzet

A város **közúti** elérhetősége, megközelíthetősége jónak mondható. Az M5 autópálya szegedi lehajtója mintegy 25 km távolságra van, amelyet a 47. sz. II. rendű fő úton és az M43 gyorsforgalmi út már elkészült M5-5. sz. fő út közötti szakaszán keresztül lehet megközelíteni.

Az eljutás jelenleg mintegy 40 percet vesz igénybe, amely időnek nagyobb részét a Szegeden való áthajtás teszi ki.

A 47. sz. f út Hódmez vásárhely legfontosabb közúti kapcsolata. Ez a f út – bár besorolása szerint II. rendű út – szállított forgalma (11600 j/nap) és kiépítettsége (több szakaszon 4 sáv) szerint is magasabb szolgáltatási színvonalat képvisel.

A Hódmez vásárhelyre befutó országos közutak közül jelentősebb forgalmat szállít a 45. sz. f út (5093 j/nap, Szentes felé), a 4415. jelű út (5109 j/nap, Makó felé) és a 4421. jelű út (5166j/nap, Tótkomlós felé). Lényegesen kisebb a terhelése a 4414. jelű útnak (2113 j/nap, Maroslele felé), a 4521. jelű útnak (2853 j/nap, Mindszent felé) és a 44116. jelű útnak (640 j/nap, Öthalom felé) Ezek az utak jelenleg Hódmez vásárhely tágabban értelmezett belvárosán keresztül alkotnak hálózatot.

A Város megkezdte a mezőgazdasági gyűjtő kiépítését, amelynek első szakaszait Kútvolgy és Erzsébet között már átadásra került.

Hódmez vásárhely **vasúti** kapcsolatai meglehetősen alacsony színvonalúak. Budapestet közvetlenül nem, csak Szegeden vagy Szentesen való átszállással lehet elérni. Elfogadható utazási idő és átszállási körülmények mellett (legfeljebb 4 óra és 1 átszállás) Szegeden keresztül napi 10 vonatpár közlekedik Budapestre, a legrövidebb menetidő 3 óra 7 perc. Szentesen keresztül két elfogadható színvonalú vonatpár közlekedik. Ez utóbbi hosszabb menetidővel rendelkezik, de (jelenleg 220 Ft-tal) olcsóbb.

Szegedre 12 vonatpár jár naponta, 32-40 perces utazási idővel. Átszállás nélkül Szegeden kívül a jelentősebb városok közül csak Békéscsaba érhető el.

A **buszközlekedés** mutatói jobbak. Csongrád megyében a Tisza Volán Zrt. szolgáltat, amely Hódmez vásárhely helyi tömegközlekedését is biztosítja. Budapest felé 5 átszállás nélküli buszjárat van naponta, amelyek a Népliget buszállomásra érkeznek, menetidejük 3 óra 25 perc. Ennél gyorsabb a szegedi átszállással történő utazás, amely 2 óra 40 percet igényel és naponta kétszer közlekedik. Szegedre naponta 85 (!) buszjárat indul, melyek átlagosan 40 perc alatt teszik meg a 33 km távolságot. Reggel 5:30-tól este 23:30-ig minden órában gyorsjárat közlekedik a két város között. Szegedi átszállással elérhető szinte az összes magyar nagyváros és megyeszékhely. Közvetlenül – Budapesten kívül, a nagyobb városok közül – Kecskemét, Békéscsaba, Szolnok, Jászberény és Gyöngyös érhető el.

A két közlekedési forma közül a busz a kedveltebb, mivel a vasútállomás sem Hódmez vásárhelyen, sem a legfontosabb célpontban, Szegeden nincs a központban és a vasútvonal nem érinti a legfontosabb utazási célpontokat.

A városban a **helyi buszközlekedést** 14 buszvonal járatai szolgáltatják, amelyek a várost behálózva kielégítő színvonalat biztosítanak, jellemzően óránkénti indulással.

A közeljövő változásai

A jelentősebb közlekedési beruházások forrását a 2013-ig terjedő időszakában a Közlekedés Operatív Program (KözOP) jelenti. Az ebben felsorolt projektek számíthatnak Európai Unió támogatásra és a hozzá kapcsolódó hazai társfinanszírozásra. Feltételezhető azonban, hogy a társfinanszírozás ki fogja meríteni a hazai költségvetés lehetőségeit, azaz nem lehet számítani olyan jelentősebb beruházás állami finanszírozására, ami a KözOP-ban nem szerepel.

A KözOP-ban szereplő, 2007. júniusában még nem véglegesített, Hódmez vásárhelyt érintő, illetve a térség szempontjából fontos (az 1. prioritási tengely projektjei közül kiemelt) projektek:

Projekt címe	Kedvezményezett/ lebonylító	EU bizottság felé történő benyújtás	Tervezett összköltség (mrd Ft)	Támogatás összege (mrd Ft)	Támogató alap
M43-5. sz. főút – 47. sz. főút között (előkészítés, építés)	NIF Zrt.	2007	19,0	16,1	KA
M43-47. sz. főút – Maroslele között (előkészítés, építés)	NIF Zrt.	2007	23,8	20,3	KA
M43 Maroslele – Makó + 43. sz. főút Makó keleti elkerülő (15,6 km + 7,0 km) (előkészítés, építés)	NIF Zrt.	2007	25,7	21,9	KA
M43 Makó – Csanádpalota (oh.) (15,6 km + 7,0 km) (előkészítés, építés)	NIF Zrt.	2007	26,3	22,3	KA

Több olyan „elkészített” beruházás is érinti a térséget, amelyeket 2006. végéig be kellett volna fejezni:

prioritás tengely	forrás	projekt megnevezése	fejlesztés jellege	össz-hossz (km)	sáv	kivitelezés várható kezdete	beruházás		konstr.
							összege	kiemelt	
Regionális elérhetőség	ERFA	47. sz. f út Békés, Csongrád megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk. er sítése/fejlesztése 47 sz. f út Algy – Hmvásárhely (négy sávra b vítés III. ütem) Hmvásárhely tehermentesít út	11,5 t-s burk. er sítés	72,3	2x2/ 2x1	2008	10,0	36,9	kiemelt

Ez utóbbi projekt Hódmezővásárhely szempontjából két fontos elemet is tartalmaz. A 47. sz. f út megerősítése és négy sávra bővítése a város szegedi közúti kapcsolatának színvonal-emelését szolgálja. A tehermentesítő út megvalósulása a belváros forgalmi tehermentesítésének feltétele. A beruházás várhatóan jövőre kezdődik el.

A 47. sz. f út tehermentesítő szakaszának – amelynek következő üteme Susán és Újváros között húzódik majd – a városi úthálózat tehermentesítő hatása mellett, környezetterhelése is érintheti a város környező területeit. Első sorban a zaj mérséklését szolgálja a megengedett legnagyobb sebesség 70 km/óra-ra csökkentése, továbbá az út mindkét oldalán épülő zajvédő falak. A tehermentesítő elkészülte után az országos közúthálózat számos eleme a város tulajdonába kerül és megvalósul forgalomcsillapításuk. A teherforgalmat a Belvárosból forgalomtechnikai eszközökkel szükséges kitiltani. A teherforgalom számára a külső városrészekre át a tehermentesítő útra vezető útvonalat kell kijelölni.

A 47. sz. f út négy nyomúsítása 2007-ben, a tehermentesítő pedig a következő évben, de legkésőbb 2010-re elkészülhet.

Az 1. prioritási tengely korábbi táblázatban bemutatott négy projektje közül Hódmez vásárhely részére az első a legfontosabb. Az M43 gyorsforgalmi út M5-47.sz. út szakaszának átadását követően az M5 Szeged elkerülésével érhető el, ami 15-20 perc utazási idő rövidülést jelent. A 3. és 4. projekt a román határ és Erdély rohamosan fejlődő nagyvárosai (Arad, Temesvár) felé teremt magas színvonalú kapcsolatot. Figyelembe véve a megkezdett építkezéseket, valamint az M43 szakaszainak logikus megvalósítási sorrendjét, várható, hogy az említett legfontosabb szakasz 2008-2009. folyamán elkészül.

Mindezek úgy összegezhetők, hogy Hódmez vásárhely abban a kedvező helyzetben van, hogy a város tervezett belső közlekedésfejlesztésének külső feltételeit jelentő projektek hamarosan megépülnek, s finanszírozásuk forrása a KözOP-ban biztosított.

Forráshiány következtében törölték a tehermentesítő út tervéből a Bajcsy-Zsilinszky utcai kapcsolatot. Ennek egyik következménye, hogy még sürgetőbbé vált egy ipartelepi út építése a 47. sz. f út felé Népkert irányába, mert enélkül a tehergépkocsi forgalom nem csak Újváros, hanem a belváros útjait is kénytelen igénybe venni a 47. sz. f út eléréséhez. Másik hatás, hogy a város területén sokkal több országos úthálózati elem marad, kevesebb vehető át önkormányzati kezelésbe. Ez ugyan csökkenti a város terheit, ám egyidejűleg megnehezítheti egyes döntések meghozatalát is.

Hódmez vásárhely belső közúti kapcsolatai közül fejlesztést igényel az Újvárost a város többi részével összekötő kapcsolat, mivel ez jelenleg csak szintbeni vasúti átjárókon lehetséges. A jelenlegi elképzelések szerint a 47. sz. f út – Kaszap utca csomópontból indulva az Ipari Park felé a jelenlegi földutak nyomvonalán haladva készülné el az Újvárost és a 4414. és 4415 utakat a tehermentesítő úthoz és a város többi részéhez kapcsoló új Ipartelepi út. A földutak melletti lakott tanyákra tekintettel, illetve a várható konfliktusok elkerülése érdekében további egyeztetések szükségesek.

Fontos feladat a Kertváros és Tarján városrészek jelenleg igen csak nehézkes kapcsolatának javítása is a Kodály Zoltán utca városfal melletti továbbépítésével és a Királyszék, Száraz és Álmos utcákkal való kapcsolatának kiépítésével.

Hasonlóan sürgető a Kálvin János téri csomópont kiépítése. A körforgalom (több éve elkészült tervének) megvalósulásával lehetővé válna a Szeremlei utca kinyitása. Ennek eredményeként Susán városrész közúti feltárása ismét megfeleltethetővé válhatna.

A korábbi koncepció egyik fontos eleme a belvárosi körgyűrű nyugati bezárása volt, a Madách és a Vajda egyirányú utcapárok fölhasználásával. Ennek kialakítása ugyan még várat magára, azonban továbbra is indokolt fenntartani ezt az egyszeri forgalomszervezéssel megvalósítható lehetőséget.

A belterületeken a meglévő, nagyobb forgalmú utak burkolat-minőségének javítása az elmúlt években folyamatos volt és 2008-ra várhatóan befejeződik.

A Város folytatja a mezőgazdasági gyűrű kiépítését: a 45.-47. sz. utak közötti szakaszon a tervezett északi elkerülő nyomvonalától északra, illetve Szikáncs és Batida között, mindkét esetben meglévő földutak burkolásával.

Az épülő M43 gyorsforgalmi úthoz való jobb kapcsolódás érdekében a Csárpateleki út fejlesztését kell előirányozni.

A **vasúti közlekedésben** pozitív változások nem várhatók. A **buszközlekedés** és a vasúti közlekedés tervbe vett összehangolása a buszjáratok ritkulását hozhatja magával, aminek fő oka a 100 km-nél hosszabb buszjáratok esetében tervbe vett fogyasztói árkiegészítés megszüntetése.

Hódmez vásárhelyen a **gyalogos forgalom** céljaira rendelkezésre álló területek általában megfelelnek az igényeknek. Kiemelt figyelmet kell fordítani ugyanakkor azokra a területekre, ahol koncentrált gyalogos forgalom, illetve a gyalogos- és közúti forgalom találkozása várható.

A belvárosban a mai gyalogos zónák kiterjesztése indokolt. Ezeken a területeken a közforgalmú közlekedés (buszok, tramtrain) járműveinek áthaladása jelenthet konfliktust, ezek a kialakítására és szabályozására kiemelt figyelmet kell fordítani.

Hosszútávú elképzelések

Hódmez vásárhely közlekedési rendszerében a mennyiségi fejlődés korszaka a végéhez közeledik, már most is a minőségi fejlesztés van túlsúlyban, nincs tömeges kielégítetlen közlekedési igény. Az élhető környezet megóvása a közlekedési rendszer további fejlesztéseinek egyik sarokköve. Ez, a szabályozott közlekedési igények kielégítése mellett a biztonság növelését, a zajterhelés és a levegő szennyezés minél erőteljesebb mérséklését követeli meg.

A Város rövidebb távú fejlesztési terveinek többsége hosszabb ideje napirenden van, ezek szükségessége és megvalósításuk módja többszöri egyeztetés után, alig vitatott. Az elképzelések figyelembe veszik a társadalmi és gazdasági környezet változásait, a csökkenő lélekszámot, a környezettel szembeni növekvő elvárások hatásait.

A koncepció négy fő fejlesztési iránya:

- *Külső kapcsolatok fejlesztése, elkerülők építése*
- *Közforgalmú közlekedés fejlesztése*
- *A város belső kapcsolatainak fejlesztése*
- *A Belváros fejlesztése*

A fő fejlesztési irányokon belül a fejlesztési preferenciák a következők:

Külső kapcsolatok, elkerülők építése

Északi gyűrű építése
Déli gyűrű építése
Kapcsolat az M43-hoz

Közforgalmú közlekedés fejlesztése

Busz közlekedés fejlesztése
Tram-train
Regionális vasút építése
A városi busz közlekedés fejlesztése a tram-trainhez vagy a regionális vasúthoz kapcsolódva

A város belső kapcsolatainak fejlesztése

A városrészek közötti közúti kapcsolatok kiépítése, javítása.
Mezőgazdasági gyűrű befejezése
Kerékpárhálózat építésének befejezése, minőség javítása, kerékpártárolók létesítése

A Belváros fejlesztése

A gyalogosforgalom körülményeinek javítása, a gyalogos zóna kiterjesztése
A gyalogos zónához kapcsolódó parkolási létesítmények megvalósítása

Vízi közlekedés

Légi közlekedés

Külső kapcsolatok, elkerülők építése

Északi gy r

2020-ig tervezett a várost elkerül **északi gy r** megépítése. Ez az útszakasz a várost északról kerüli el 2x1 sávós kiépítésben, a 47. sz. f út és a 45. sz. f út között húzódva lehet vé téve a várost terhel egyik legforgalmasabb átmen közúti áramlat számára a város kikerülését. A közeljöv ben megvalósuló (déli) tehermentesít út megépítése az északi elkerül megvalósítását nem teszi feleslegessé, de a megvalósítás idejét mindenképpen jelent sen kés bbre helyezi.

Déli gy r

A Város tervei között szerepel a déli elkerül gy r építése is. A tehermentesít út megvalósulása és az Ipartelepi út kiépítése ennek szükségességét 2020-ig, a forgalom folyamatos növekedése mellett is er sen megkérd jelezi.

Kapcsolat az M43-hoz

Nagyobb távon tervezett a várost az M43 gyorsforgalmi úttal és Békéscsabával összeköt **M47** gyorsforgalmi út megépítése. Ennek nyomvonala a Dél-Alföldi régió hosszútávú közútfejlesztési terve szerint a várost keletr l kerülné el, ugyanakkor az Országos Területrendezési Terv egyeztetés alatt álló módosításában ez a nyomvonal nem szerepel. Szerepel viszont az északi elkerül t is felhasználó, a várost nyugatról kerül gyorsforgalmi út terve, továbbá ennek déli folytatása a tervezett M43 gyorsforgalmi útig.

Csongrád megye Területrendezési Tervében a 47. sz. f út mai nyomvonalán és az északi elkerül n vezet az M47. Ebben az ellentmondásos helyzetben jelenleg a Csongrád megyei Tervben szerepl nyomvonal megvalósulása látszik a legvalószínű bnek.

A tehermentesít szakasz megépítése módot ad a Városnak az átmen forgalom kezelésére, így ezek a nagyobb lépték fejlesztések a város – f ként a belváros – forgalmának további nagyobb átrendez dését nem vonják maguk után.

Közforgalmú közlekedés fejlesztése

Buszközlekedés fejlesztése

Hódmez vásárhelyen a közforgalmú közlekedés alapja a helyközi és helyi buszhálózat, és ez a 2010-es évek végéig várhatóan így is marad. A jelenlegi, színvonalas buszközlekedés fejlesztésére számos lehetőség van. A legfontosabb cél a buszközlekedés térvesztésének megállítása. A Város mozgáster a Tisza Volán Zrt. helyközi buszhálózatának megváltoztatásához viszonylag sz k, a helyi buszközlekedésben azonban elképzelhet k nagyobb változtatások. Ehhez a következ eszközök állnak rendelkezésre:

a várakozási, átszállási id k észszer csökkentése

Itt a helyi buszközlekedésben elektronikus járm követési rendszer, s az ehhez kapcsolódó utastájékoztató rendszer kialakítása javasolható, a buszok számára els bbség biztosítása a keresztez désekben, a kerékpárszállítás lehetővé tétele a buszokon, és az ütemes menetrend bevezetése. A helyi és helyközi járatok vonalainak összehangolása szintén csökkentheti a várakozást.

a buszos utazások kényelmének javítása

Ebből a szempontból fontos a tervezett iskolabuszok megkövetése. A mobiltelefonon hívható kisbuszok fontosak lehetnek egy olyan városban, amelyben az emberek jó időjárás esetén a kerékpárt használják, és amely városnak számos külső régió területe van. Az utazások kényelmét nagyban növeli az alacsonypadlós buszok megkövetése.

közlekedési kártya- és új tarifarendszer bevezetése

Az elektronikus jegyrendszer bevezetése a jegyvásárlás egyszerűbbé tételével és a hozzá kapcsolható szolgáltatásokkal együtt biztosít minőségi fejlesztést. A közlekedési kártya lehetővé teszi több közlekedési szolgáltatás egységes rendszerbe kapcsolását, célzott, a közlekedési célokat szolgáló kedvezmények biztosítását. Egy korszerű tarifarendszer bevezetése elősegíti a közforgalmú közlekedés olyan használatát, ami az egész érintett közösség (és elsősorban az utazó) előnyét szolgálja.

Tramtrain

A közelmúlt egyik kiemelt kezdeményezése az országban megvalósítható „tramtrain” kapcsolatok megvalósításának előkészítése. A kiírt tenderek nyertesei a koncepció írásakor kezdték meg a munkát, így még nem áll rendelkezésre részletes anyag. Ezért csak vázlatos ismertetés adható.

Bármelyik projekt megvalósításának alapfeltétele a megfelelő források rendelkezésre állása. A tárgyalt vasúti fejlesztések esetében – az önkormányzatnál túl – az Európai Unió finanszírozása lehet segítségül érdemes vizsgálni. Ma a közlekedés területén két fő, ilyen célú forrás áll rendelkezésre. A ROP projektjei közül a vasúti jellegűek tendenciózusan kimaradtak, a KözOP forrásait is elosztották, a projektlista véglegesítése gyakorlatilag megtörtént, jóváhagyása a közeljövőben várható. Hódmezővásárhelyt érintő vasúti fejlesztés nincs köztük. Ez azt jelenti, hogy ezekre a forrásokra 2013-ig nem, csak azt követően lehet számítani. Addig a tervezésre, a versengő alternatívák összehasonlító, döntéssel készítő elemzésére célszerű koncentrálni, hogy a következő tervid szakra jól alátámasztott, finanszírozásra esélyes projektjavaslat álljon rendelkezésre.

Csongrád megye egyik sajátossága a két megyei jogú város, Szeged és Hódmezővásárhely közelsége, és ebből adódóan igen intenzív kapcsolata. Ez a közlekedésben is jól érezhető. Egyrészt a 47. sz. főút folyamatban lévő, és egy-két éven belül befejezendő négy nyomúsítása mutatja a jelentős közúti közlekedési igényt a két város között, másrészt az itt közlekedő munkanapi 85 autóbuszpár.

Természetesen vetődik fel a kérdés, hogy miképp lehetne ennek a forgalomnak a lebonyolításába bevonni a 47. sz. főúttal párhuzamosan futó, ma igen kevésbé kihasznált vasútvonalat.

A kötőpályás közforgalmú közlekedés előnyei közismertek, nagy tömegeket képes a közúti forgalomra jellemző zavarok nélkül, gyorsan, pontosan, jól tervezhetően, biztonságosan és környezetkímélő módon célba juttatni. Ennek ellenére munkanaponként mindössze 12 vonatként közlekedik a két város között, a 2007.-ben lebonyolított utasszámlálás tanúsága szerint a Szeged – Hódmezővásárhely relációban irányonként átlagosan napi 185 utassal. Belátható, hogy jelenleg a két város közötti utasforgalom zömmel közúton bonyolódik le.

Az okok a vasút jellemzőiben kereshetők: A döntően Szeged és Békéscsaba között közlekedő vonatok Szegedtől Hódmezővásárhely vasútállomásig a 31 km-es utat átlagosan 35 perc alatt teszik meg, miközben Szegeden és Hódmezővásárhelyen egyaránt két-két helyen állnak meg

(Szeged vasútállomás és Szeged-Rókus, illetve Hódmez vásárhely-Népkert és Hódmez vásárhely vasútállomás).

Ha ugyanezt a relációt vizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy az autóbuszok menetideje a 34 km-en 40 perc. Ugyanakkor a buszok Szegeden belül öt, Hódmez vásárhelyen négy helyen állnak meg, s a megállók egy része a városközpontban van. Ehhez járul, hogy az autóbuszok egy része, amelyek Szentes, Mártély vagy Orosháza felé tovább közlekednek, mind Szegeden, mind Hódmez vásárhelyen számos más megállóban a városok más területeihez is kapcsolatot teremtenek.

Kézenfekvő tehát a felvetés: a kötöttpályás közlekedés elnyeri akkor volnának vonzóak a két város között közlekedők számára, ha az a két város belső területei között biztosítana hatékony kapcsolatot. Ennek egyik lehetősége a „Tramtrain” néven emlegetett megoldás, ami Nyugat-Európában több városban is hatékonyan működik. Ez a városi belterületeken villamosként közlekedik, akár a sétáló utcákon lépésben haladva, a megszokott rövid megállótávolságokkal, míg a városon kívül vonatként, nagy sebességgel képes nagyobb távolságokat leküzdeni, jellemzően a távolsági vasúti pálya igénybevételével.

A Tramtrain tehát olyan speciális járművekkel közlekedik, amelyek kielégítik mind a városi kötöttpályás, mind a vasúti közlekedés követelményeit. Le kell szögezni, hogy ezek igen drága járművek, éppen amiatt, hogy egyidejűleg kell két, egyenként is igen szigorú feltételrendszert kielégíteniük. Sokan vitatják a jelenlegi szabályozások szigorúságának szükségességét is. Ugyanakkor az is valószínű, hogy rövid távon ezekben jelentős enyhítésre nem lehet számítani.

Tovább árnyalja a kérdést, hogy míg Szegeden van villamos hálózat, amihez a Tramtrain kapcsolódhat, ugyanez Hódmez vásárhelyen nincs meg, továbbá jelenleg a Szeged-Hódmez vásárhely vasúti szakasz sem villamosított, s ez az ismert fejlesztési tervek között sem szerepel. A célszerű és gazdaságos energiaellátás meghatározása további részletes tanulmányokat igényel. Mindemellett nem kétséges, hogy ezek a műszaki kérdések megoldhatók.

Az a hátrány, hogy ma Hódmez vásárhelyen nincs közúti villamos hálózat, elnyerhető is felfogható, ugyanis vonalvezetése a mai igények és lehetőségek szerint alakítható. Ennek a következőknek kell eleget tennie: megfelelő megálló-sűrűséggel érintse a belváros legforgalmasabb pontjait, továbbá csatlakozzék a Szeged-Hódmez vásárhely vasúti szakaszhoz.

A vonalvezetést csak a hódmez vásárhelyi oldalon vizsgálva az alábbi megállapítások tehetők:

A villamos hálózat célszerűen Népkert vasúti megállónál válhat el a vasúti pályától, s a megfelelően széles keresztmetszettel rendelkező Ady Endre utcán haladva éri el a Hódmezvásárhelyi téri területet, a belváros déli peremét. A koncentrált utasforgalmi kapcsolat érdekében a nyomvonalat a belváros szívébe célszerű vezetni. Erre a Széchenyi utcán nyílik lehetőség, ahol az érintett csomópontok geometriája – ha szükségesekkel is – de lehetőséget ad.

A Széchenyi utcai igen széles, 14 m-es szabályozási szélesség felveti a közúti forgalom korlátozásának, vagy a villamos forgalommal való összehangolásának szükségességét, ami azonban összhangban van a térség tervezett forgalomcsillapításával.

A javasolt nyomvonal a Széchenyi utcából jobbra fordulva, az Andrássy úton halad a Kálvin tériig, majd a Bajcsy-Zsilinszky utcán keresztül a Kistópart utca torkolatát elhagyva egyenesen a belváros felé érheti el a pályaudvarnál elhelyezkedő végállomást.

Figyelembe véve az igénybe vett közutak keresztmetszeti adottságait, valamint a korszer vasúti és közúti forgalomirányítás lehet ségeit, egyértelmű, hogy egyvágányú pálya kiépítése elegendő, és az esetleg szükséges elkerülő szakaszoknak is található hely. A Népkert és a végállomás közötti 3,7 km bejárására, a mintegy 7 megállóhelyen a tartózkodási idő is figyelembe véve, 10 perc menetidő becsülhető. Ez 20 perces csúcsidő szakai legrövidebb követési időt feltételezve, egy kiterjedt szakasz létesítését feltételezi.

A városi vágányhálózat kiépítése mellett szükséges az igénybe vett vasúti pályaszakasz fejlesztése is. Mivel nem feltételezhető 120 km/óra átlagsebesség, így a 20 perces követési idő lehet ségének biztosításához a jelenleg egyvágányú pályaszakaszon biztosítani kell egy elkerülési lehet séget. Ezt indokolja a továbbra is fennmaradó távolsági vasúti közlekedés is. Itt kell felhívni a figyelmet arra, hogy a vasúti és Tramtrain forgalom összehangolása a közös pályahasználatból eredően elkerülhetetlen.

A Tramtrain tehát a jelenlegi autóbusz-közlekedéshez hasonló gyakoriságú, elérhető és menetidej szolgáltatást nyújtana. Előnye a megbízhatóság, és a jobb közlekedésbiztonság. Annak eldöntése, hogy a beruházás hatékonyan megvalósítható-e, részletes és célirányos vizsgálatokat igényel. A rentabilitás szempontjából kérdés, hogy az új közlekedési mód milyen mértékben képes átvenni a forgalmat az autóbusztól. Ez igen erőteljesen függ az utazók döntésétől. Ezt – hasonló szolgáltatási mutatók mellett – gazdasági és kényelmi megfontolások befolyásolják. Lényeges körülmény az átszállás, valamint az utas oldalán megjelenő tarifa, továbbá a szolgáltató oldalán megjelenő fogyasztói árkiegészítés.

A Tramtrain tehát joggal számíthat a mai Hódmezővásárhely-Szeged buszjáratok utaskörére. Ez ma munkanapokon 25, a csúcsidő szakban esetenként nem csak egy buszból álló járatpárt jelent.

A Szeged felé Hódmezővásárhelyt érintő távolsági buszjáratok hódmezővásárhelyi utasai csak átszállással vehetnék igénybe, így rájuk a Tramtrain csak korlátozottan számíthat. Még kevésbé valószínű, hogy a városon csak átutazó utasok vennék igénybe. Gyökeresen megváltozna a helyzet, ha ezek a buszjáratok a Tramtrain ráhordó járataiként üzemelnének. Ez azonban olyan politikai döntéseket feltételez, amelyeknek esélye igen kicsi.

Összességében megállapítható, hogy a Tramtrain, a javasolt nyomvonallal jó eséllyel válthatná ki a napi 25 járatpárt képviselő közvetlen Hódmezővásárhely-Szeged autóbusz-vonalat (ami a legújabb számlálások szerint a két város közötti utasforgalomnak mintegy 90%-át bonyolítja le). A két város között közlekedő többi autóbusz forgalmára a Tramtrain egyéb külső hatás hiányában jelentős befolyást várhatóan nem gyakorolna.

Meg kell még említeni az újszerűség és a tájékoztatás hatását. Számos helyen tapasztalt jelenség, hogy egy új közlekedési mód, de még egy korszerű, a korábbiaktól jelentős mértékben elütő, azoknál ugrásszerűen jobb színvonalat, kényelmet biztosító jármű is megnövelheti a kiszolgált kapcsolatban közlekedők számát. Ez a hatás ügyes tájékoztatási stratégiával tovább növelhető. Ha a szolgáltatás valóban jó, akkor a kezdeti fokozott érdeklődés elmúltával is megmarad a forgalomnövekmény egy része. Ez a hatás a Tramtrain bevezetésével minden bizonnyal lejátszódik majd, így bevezetésétől kismértékű, mintegy 3-4%-os forgalomnövekedésre is lehet számítani.

Regionális vasút

Figyelembe véve a térségben közlekedő autóbusz-járatok főbb relációit, a vasúttal kapcsolatos együttműködés kényszerű voltát, továbbá a szükséges infrastrukturális és jármű beruházások

jellegét és nagyságrendjét, egy másik megoldás is kínálkozik, amely a Szeged-Hódmez vásárhely reláción túlnyúlóan is kedvező hatást fejtene ki az utasforgalomra.

A Tramtrain kapcsán már említésre került, hogy a csúcsidei 20 perces követési idő közbiztosítása érdekében szükség van a jelenlegi vasúti pálya korszerűsítésére, egyes szakaszon átépítésére. Ez természetesen az azonos pályán közlekedő vasúti szerelvények közlekedésére is kedvező hatással bír. Így könnyű építeni, tehát a hagyományosnál jobb menetdinamikájú vasúti járművekkel is biztosítható a Hódmez vásárhely-Szeged szakaszon a 20 perces követési idő közbiztosítása.

Számos, elsősorban külföldi példa támasztja alá azt is, hogy az átszállás nem tartja távol meghatározó mértékben az utasokat, ha az átszállás idővesztéssel és kényelmetlenséggel jár. Ez valójában abban az esetben, ha az átszállás egy peron két oldalán álló alacsony padlós járművek között történik. Az erre alkalmas járművek, buszok és villamos- vagy motorvonatok ma is közlekednek a magyar közúti, illetve vasúti hálózaton. Ezek alkalmazásával, az amúgy is szükséges infrastruktúra-fejlesztéssel és némi forgalomszervezéssel igen rugalmas rendszer állítható össze. Ennek gerincét a korszerű járművekkel biztosított korszerű vasúti összeköttetés jelentené a két város között. Ehhez csatlakoznának a menetrendjükben a vonathoz illesztett, a város több térsége felől kapcsolatot biztosító autóbusz-járatok, a fentebb leírt minimális átszállási veszteséget jelentő módon.

Ez a rendszer számos előnnyel jár. Nem igényel a városban villamospálya építést, ami jelentős beruházási költségmegtakarítást eredményez. Nincs szükség a Tramtrain nagyon drága speciális járműveire, helyettük ma is létező, olcsóbb járművek alkalmazhatók. A ráhordó autóbuszjáratok vonalai szükség szerint változtathatóak, és a város nagy területét kapcsolhatják igen hatékonyan a rendszerbe.

Ellenérveként hozható fel a közúti járművek nagyobb környezetterhelése. A vizsgált esetben, ahol a villamosítás hiánya miatt a Tramtrain megoldás esetében is hibrid (gáz- vagy dízel-elektromos) hajtás jöhet szóba, ez a különbség nem jelentős, és kedvező kibocsátású (pl. gázüzemű) autóbuszok beállításával tovább csökkenthető.

További előnye ennek a rendszernek, hogy mindkét eleme könnyen kiterjeszthető. A korszerűbb vonatok egy része igény szerint tovább közlekedtethető Orosháza, Békéscsaba felé, ahol hasonló ráhordó buszjáratok szervezhetőek. Kedvező esetben a régió négy, Gyula bekapcsolásával öt fontos települését összekötő vasút „térségi vasút”-ként egységes rendszerben üzemelve szolgálná a régió lakosságának érdekeit, amihez a feltételek adottak. Természetesen ez feltételezi a vonali infrastruktúra fejlesztését. Távolabban szóba jöhet kelet felé Nagyvárad, nyugat felé pedig Szabadka bekapcsolása is.

A városi buszközlekedés fejlesztése a tramtrainhez, vagy a regionális vasúthoz kapcsolódva

Mind a tramtrain, mind a regionális vasút megvalósítása lehetőséget ad a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés alapvető újragondolására. A Tramtrain megvalósulása esetén feltehetően jelentősen ritkulnak a Szeged-Hódmez vásárhely között járó autóbuszok, bár természetesen a Békéscsaba és Orosháza felé járó buszok többsége továbbra is bemenne a városba. A Tramtrain esetében az újragondolás az új vonalhoz történő csatlakozás kérdéseinek megoldását jelenti. Ez áll a helyi buszjáratok vonalainak tramtrainre ráhordó kialakításából és a járatok gyakoriságának tramtrainhez való igazításából. Várhatóan módosulna szinte az összes járat útvonala.

A regionális vasút megvalósulása esetén a helyközi buszhálózat – amely a 47. sz. f úton keresztül köti össze a térség városait – jelenlegi formájában nem módosítható tovább. A buszjáratok feladata ekkor a regionális vasút gyakran közlekedő vonataira való kényelmes, megbízható és gyors ráhordás volna.

Mindkét esetben szükséges az átszállások komfortossá tétele, a menetrendek tökéletes összehangolása és a legújabb, f ként informatikai és utastájékoztatási fejlesztések használata.

A helyközi buszközlekedés vizsgálata (teljes körű utasszámlálás, célforgalmi felvétel) a koncepció írásával egyidőben zajlott. A vizsgálat következtetései várhatóan 2007. sz. évi lesznek hozzáférhetőek.

A város belső kapcsolatainak fejlesztése

A városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása

A belterületeken a meglévő, nagyobb forgalmú utak burkolat-minőségének javítása az elmúlt években folyamatos volt és várhatóan 2008-ban befejeződik.

Az új fejlesztések esetében a város történelmi utcarendszerének megővése, szükség esetén helyreállítása szükséges. Az új útszakaszok kialakításának fő szempontja ezen túlmenően a forgalomnak a védeni kívánt és a lakóterületekkel az azokat körülvevő (f) forgalmi utakra irányítása és egyenletes elosztása megfelelő forgalomtechnikai eszközökkel. A forgalom csillapítását elsősorban a célirányosan kialakított közlekedési környezettel (pl. sávelhúzás), a kevésbé korlátozásokkal kell elérni. Ebbe az eszközrendszerbe tartozik a nagyobb forgalmú, vagy összetett geometriájú csomópontok átépítése körforgalommá, ami jótékony hatást gyakorol a forgalom lebonyolódására, a biztonságra és a környezet terhelésére egyaránt.

Mezőgazdasági gyűjtőbefejezése

Hódmezővásárhely közigazgatási területe (Budapest mögött) a második legnagyobb Magyarországon. Az itt elhelyezkedő egyéb belterületek, tanyák, valamint a jelentős méretű mezőgazdasági területek közötti, a központi belterületet elkerülő közlekedési igények kielégítésében fontos szerepet játszanak a külterületi utak. Ezek fejlesztésénél is cél a meglévő közlekedési területek (földutak, földutak) felhasználása, ahol szükséges, szilárd burkolattal ellátása. A forgalom nagysága ezeken a szakaszokon lehetővé teszi a csökkentett keresztmetszeti jellemzők (4 m burkolatszélesség) alkalmazását.

Kerékpárhálózat építésének befejezése, minőségjavítása, kerékpártárolók építése

A város mérete, domborzati adottságai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek. Az elmúlt évtizedben a legfontosabb forgalomáramlási irányokban kiépültek a kerékpárutak és -sávok, illetve a kisebb forgalmú utcákban a közúton húzódnak az ajánlott kerékpáros útvonalak. A fejlesztés jelenlegi és későbbi szakaszaiban a korábban követett alapelvek fenntartásával kell újabb területeket bekapcsolni a kerékpárút hálózatba, növelve ezzel a kerékpározók biztonságát. Fenn kell tartani a fejlesztési célok összehangolásának magas szintjét.

Itt kell emelni a két kiemelt fontosságú terület, a körforgalom és a kerékpárút fejlesztés konfliktusát. Számos tanulmány igazolja, hogy az egyébként biztonságos körforgalmak a kerékpárosok számára veszélyesebbek a hagyományos csomópontoknál. Ez a veszélyhelyzet a kerékpáros forgalom külön nyomvonalon vezetésével megszüntethető. Ezek gondos tervezése különös figyelmet érdemel.

Szintén konfliktussal jár, ha a gyalogos és kerékpáros forgalom keveredik, ezért a koncentrált forgalmú kerékpárutakat a gyalogos felületekkel el kell különíteni.

Fontos feladat a közforgalmú közlekedés és a kerékpározás kapcsolódási lehetőségeinek megteremtése. Hódmezővásárhelyen a kerékpározás nagyon népszerű, de rossz időjárás esetén – érthető okokból – jóval kevésbé használatos.

A közforgalmú közlekedés járművein a biztonságos kerékpárszállítás lehetőségeinek megteremtése és használatának bátorítása fontos feladat. Ezzel jelentős számú utas számára lenne vonzóbb mindkét közlekedési forma.

A Belváros fejlesztése

A gyalogosforgalom körülményeinek javítása, a gyalogos zóna kiterjesztése

Hódmezővásárhelyen a gyalogos forgalomra rendelkezésre álló területek általában megfelelnek az igényeknek. Kiemelt figyelmet kell fordítani, amikor koncentrált gyalogos forgalom, illetve a gyalogos- és közúti forgalom találkozása várható.

A nagyforgalmú utakon és csomópontokon a gyalogos forgalom ma is általában jelzőlámpa fedezete mellett van átvezetve, ez a gyakorlat a továbbiakban is követendő. Kiemelt figyelmet kell fordítani azokra a gyalogátkelkre, ahol a keresztezendő út többsávos, ide értve a kerékpár sávot és -utat is, illetve azokra, amelyek körforgalmak torkolati szakaszain létesülnek.

A gyalogos zónához kapcsolódó parkolási létesítmények

Hódmezővásárhelyen – az országos tendenciával megegyezően – folyamatosan növekszik a gépkocsi-ellátottság. Ez mind a forgalomnagyság, mind a gépjármű tárolási igények egyre erőteljesebb megjelenését vonja maga után. A gazdasági forgalomban résztvevő – jellemzően áruszállító – járművek tárolása döntő mértékben az adott gazdasági tevékenységhez kötődő telephelyeken, azaz nem közterületen történik. További jellemzősajátosság, hogy ezek a telephelyek zömmel a városközponton kívül helyezkednek el.

A személygépkocsik tárolási igénye két formában jelentkezik. Tartós tárolás a jellemző a lakóterületeken, ahol elsősorban a helyben lakók ilyen jellegű igényeit kell kielégíteni. A forgalomvonzó létesítmények (üzletek, bevásárlóközpontok, sport- és kulturális létesítmények, intézmények stb.) térségében a rövid idejű, általában néhány órát nem meghaladó időtartamú parkolási igény jelentkezik, időszakonként.

A nagyvonzerejű, és elsősorban az utóbbi évtizedben megvalósult létesítmények esetében a megfelelő számú (nem közterületi) parkolóhely biztosítása már követelmény volt. Ugyanakkor a város központi belterületén, elsősorban a belvárosban még tartósan jelen lesz a közterületi parkolási igény. A lehetőségek szabályozása annál inkább fontos, mert a folyamatosan növekvő mozgó és álló forgalom jelentős környezetterhelést jelent, miközben a környezettudatos tervezés keretében éppen ennek a csökkentése a cél.

A belváros gépjárműforgalmának visszaszorítása a korábbi fejlesztési célok között is hangsúlyosan szerepelt. Ehhez illeszkedően készült részletes parkolásvizsgálat 2003-ban (F. MTERV), majd 2007-ben hatályba lépett az új parkolási rendelet (a 31/2007. (05.22.) Kgy. Sz. rendelettel módosított 18/2007. (03. 21.) Kgy. Sz. rendelet). A rendelet hatálya – megfelelően differenciálva – kiterjed a város közigazgatási területének minden közterületére. Újdonsága a várakozási övezet kijelölése, amely gyakorlatilag a belváros minden jelentősebb közterületi parkolóját, parkolásra alkalmas közútját magában foglalja, valamint, hogy igénybe vételért díjfizetési kötelezettséget ír elő.

A parkolási rendeletek megalkotásának célja általában az, hogy az adott település mentesüljön az OTÉK (253/1997. (XII. 20.) Korm. Rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről) szigorú, nagyszámú parkolóhelyet igénylő tervezési elírásai alól, amennyiben az igények ezek kielégítését nem teszik szükségessé. Az említett parkolási rendelet ebben a kérdésben nem foglal állást.

A belvárosi területek korlátozottak, és ezeket a minél élhetőbb környezet kialakítása érdekében a lehető legnagyobb mértékben kell átadni a gyalogos forgalomnak. Ez a folyamat a '90-es években már megindult, az új rendelkezések is ennek körébe sorolhatóak. A következő lépéseket a felszíni parkolási területek korlátozása irányába célszerű megtenni. Az ez irányú intézkedéseknek két fő csoportja különböztethető meg.

A parkolóhelyek távolabbra helyezése a belvárostól akkor valósítható meg, ha a fontosabb célpontok, intézmények továbbra is kb. 250-300 m-es gyaloglási távolsággal elérhetőek a parkolóhelyről, vagy az oda kapcsolatot biztosító autóbusz megállójától (P+R rendszer).

A felszíni parkolás csökkentésének másik módja parkolóházak, de még inkább mélygarázsok létesítése. Ezek előnye, hogy a forgalomvonzó létesítmények közelében is létesíthetők, több szinten, nagyobb befogadó képességgel. Hátrányuk, hogy költségük jóval magasabb, valamint környezetükben, a hozzájuk vezető utakon megnövekszik a zajterhelés és levegőszennyezés.

A parkolásvizsgálat adatai azt mutatják, hogy az észlelt parkolási forgalom mellett egy P+R rendszer üzemeltetése hosszabb távon sem volna rentábilis, létesítésük koncepcionális szinten is elvetendő. A parkolási rendszer kialakításánál összhangra kell törekedni a közforgalmú közlekedéssel is.

A jármű tárolástól tehermentesítendő, a Madách Imre, Lázár, Deák Ferenc, Andrássy és Zrínyi utcákkal határolt terület peremén nincsenek felszíni parkolásra felhasználható szabad területek. (Ha volnának, valószínűleg akkor sem erre kellene hasznosítani őket). Az egyetlen járható út tehát több szintes garázsok létesítése.

Erre alkalmas beépítetlen terület több helyen is adódik. A legkézenfekvőbbek azok a megoldások, amikor közlekedési területek alatt épül mélygarázs. A vizsgált területen ilyen szempontból az Andrássy út jöhet szóba. Ez a beruházás az itt húzódó közmezők kiváltásának rendkívül magas költsége miatt nem egyértelműen előnyös.

A területen több olyan méretű tömb is található, amely alkalmas jelentősebb kapacitású többszintes parkoló befogadására. Ilyen a Városház-Zrínyi-Imre József utcák és a Városház által határolt tömb, továbbá a Csengettyú utcai szalagház és az Oldalkosár utcai pontházak közötti terület. Ide sorolható még a Református Gimnázium, az Alföldi Galéria és a Városháza udvara, amely alatt egy, az Oldalkosár utcából megközelíthető mélygarázs alakítható ki.

A közparkolási feladatokból kivehetik a részüket a különböző létesítmények igényei szerint létesített parkolók is. Ilyenek a Hódi Pál utcáról nyílóan a F posta tömbjében épülő bevásárló központ és a Mária Valéria utcáról megközelíthetően, a tömbben épülő fedett tornacsarnok parkolója.

Felmerülhet mélygarázs közparkok alatti létesítésének gondolata is. Ezek megvalósíthatósága több szempontból is kétséges. Noha mellette szól a (látszólag) alacsonyabb költség, számos komoly feltétel, illetve adottság akadályozhatja meg létrejöttét. Ide sorolandók az általában jellemző tulajdoni viszonyok. A parkterületek többnyire az önkormányzatok törzsvagyonaéhoz tartoznak, így mint forgalomképtelen részek jelentenek nehézséget az önkormányzat, illetve az esetleges befektetők számára. A zöldterületekre, mint beépítésre nem szánt területekre

további korlátok, illetve speciális elírások is vonatkoznak. *(A kérdés összetettségét jól mutatja a budapesti Jókai tér alá szánt mélygarázs körül kialakult helyzet, ami minden bizonnyal a terv megüszüléséhez vezet. További ismert példa a szintén budapesti, Roosevelt téri park alá tervezett parkoló, amely végül megvalósult, de hosszú ideig vezető hír volt, mivel a Védegylet nevű civil szervezet aktivistái – köztük neves közéleti személyiségek – kiláncolták magukat a fákhöz.)* Nem véletlen, hogy Európa más városainak központjában is jellemzően korábban parkolásra, közlekedésre használt terek alatt épültek mélygarázsok. A fentiekre is tekintettel a közparkok alatt kerülni kell mélygarázsok létesítését.

A városi közlekedés számos, elsősorban a fölösleges torlódásokkal kapcsolatos kérdésének orvoslása esetén felmerül az intelligens közlekedési rendszerek (vagy újabban szolgáltatások) alkalmazásának lehetősége. Hódmezővásárhelyen rendszeres torlódással a közeljövőben nem kell számolni, szóba jöhet ugyanakkor a forgalomcsillapított területeken a sebességjelzők telepítése. A parkolóhely kereséssel eltöltött időt, az ezzel járó fölösleges környezetszennyezést mérsékelni lehet a parkolásirányítási rendszerrel.

Vízi közlekedés

A város sok szállal kötődik a közigazgatási határán kanyargó Tiszához. Mint az ország legmélyebben fekvő városa, a Tisza árvizei veszélyeztetik, annak ellenére, hogy a központi belterület legközelebbi pontján is mintegy 5 km-re fekszik a folyó védmedveitől, s kb. 8 km-re a medertől. Bár az utóbbi évek árvizei a térséget megkímélték és a töltések sikeresen ellenálltak a hatalmas víznyomásnak, a város biztonságát évszázadok óta a belterületet körülölelő körtöltés védi.

Kedvezőbb kapcsolat a folyóhoz a meder és a védmedve között, a hullámtéri területen elhelyezkedő Mártélyi Tájvédelmi Körzet, amit a város lakói a központtól kb. 10 km-es utazással a mártélyi üdül területen keresztül érhetnek el. További elnyújtás, hogy a folyón több vízkivételi műhely szolgálja a város vízigényét.

A folyókapcsolatot a közlekedés számára a Zrínyi utca folytatásában a közelmúltban megépített Bodzási út biztosítja. Az utat a jelenleg is aszfaltos gátkoronát érintve és továbbvezetve, mintegy 1 km hosszú új útszakasz segítségével elérhetjük a Tiszának a hódmezővásárhelyi vízkivételi műhelytől északra eső szakasza, ahol kedvező körülmények között lehetne kialakítani folyami rakodót, jacht- vagy hajókikötőt. Ahhoz, hogy ez megtérüljön, beruházás legyen, szükség van a tiszai áruszállító- és (hobby) személyhajózás jelentős fellendülésére. Ehhez lökést adhat egyrészt az, hogy az innen 25 fkm-re fekvő szegedi kikötő bekerült a TEN-T kikötők sorába, másrészt az a törekvés, hogy a szlovák fél a Duna-Majna-Rajna európai víziút (a 7. európai közlekedési folyosó) aldunai szakaszához a Tisza és a Bodrog ma is hajózható szakaszának felhasználásával kívánja megteremteti a folyami kapcsolatot.

A folyó felé irányuló közúti forgalom igényeinek a Bodzási út jelenlegi kiépítése még hosszú távon megfelel. Egy intenzívebb kikötői közúti forgalom esetén azonban szükséges a mintegy 9 km-es útszakasz szélesítése, további megépítése. Ez azonban a Konceptió időtávjában nem várható.

Légi közlekedés

Hódmez vásárhely térségében több füves repül tér található, ezek a mez gazdasági és sportcélú repülés helyi igényeit hosszú távon kielégítik.

A polgári légi közlekedés igényeit a térségben első sorban a szegedi repül tér elégít(het)i ki. 2006-ban itt jelentős fejlesztések történtek, amelynek keretében elkészült az 1185 m hosszú és 30 m széles szilárd burkolatú kifutópálya, így a légikikötő ideiglenes határnyitási joggal rendelkez nyilvános kereskedelmi repül térként üzemelhet. A jelenlegi kiépítéssel a repül tér ötvenfős, legfeljebb 20 tonna össztömegű gépek fogadására alkalmas. A későbbiekben az utaskezelés épületeinek és berendezéseinek fejlesztése várható, és a tervek szerint a jövőben a kifutópályát 45 méter szélesre és 2500 méter hosszúra bővítik, ami nagyobb repülőgépek fogadását és indítását is lehetővé teszi.

A békéscsabai repül tér fejlesztése is folyamatban van, pl. az új fénytechnikai rendszer kiépítése 2007. augusztusában fejeződik be.

Hódmez vásárhely igényeit – közelségénél fogva – első sorban a szegedi repül tér képes kielégíteni. Ennek folyamatos fejlesztése következtében egyértelmű, hogy a koncepcionális szinten korábban többször szóba került, a Szeged – Hódmez vásárhely – Makó háromszögbe tervezett új repül tér lekerült a napirendről.