

# SZENTES VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

## Végleges terv



## Tartalomjegyzék

1.	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ.....	2
2.	BEVEZETŐ.....	3
2.1.	"FENNTARTHATÓ TELEPÜLÉSI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS" .....	3
2.2.	ÁLTALÁNOSÁGBAN A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ISMERTETÉSE .....	5
2.3.	LÉPÉSEK A KERÉKPÁROSBARÁT HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSÁRA.....	6
2.4.	EGYÉB KERÉKPÁROZÁST SEGÍTŐ ESZKÖZÖK, SZOLGÁLTATÁSOK .....	6
2.5.	SZERVEZETI HÁTTÉR BIZTOSÍTÁSA.....	7
3.	HELYZET ÉRTÉKELÉS .....	7
3.1.	MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA .....	7
3.2.	VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA.....	7
3.2.1.	<b>MEGKÖZELÍTHETŐSÉG</b> .....	9
3.2.2.	<b>VÁROSFELÉPÍTÉS</b> .....	9
3.2.3.	<b>ÚTHÁLÓZAT</b> .....	12
3.2.4.	<b>UTAK-, PADKÁK ÁLLAPOTA</b> .....	16
3.2.5.	<b>FORGALOMTECHNIKAI ESZKÖZÖK, JELZÉSEK</b> .....	21
3.2.6.	<b>PARKOLÁS</b> .....	22
3.2.7.	<b>FORGALMI ADATOK</b> .....	24
3.2.8.	<b>BALESETI ADATOK</b> .....	31
3.2.9.	<b>FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK</b> .....	34
3.3.	A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZENTESEN.....	37
3.3.1.	<b>KERÉKPÁROS FORGALOM</b> .....	37
3.3.2.	<b>JELLENLEGI KERÉKPÁROS HÁLÓZAT</b> .....	38
3.3.3.	<b>JELLENLEGI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSI FELÜLETEK ÁLLAPOTA</b> .....	44
3.3.4.	<b>KÖZÚTI CSOMÓPONTOK, KERESZTÉZÉSEK</b> .....	46
3.3.5.	<b>TÁVOLI ÚTICÉLOK KERÉKPÁRRAL</b> .....	47
3.3.6.	<b>FORGALOM ÖSSZETÉTEL</b> .....	47
3.3.7.	<b>KERÉKPÁROS ÉS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK</b> .....	49
3.3.8.	<b>KERÉKPÁR TÁROLÁS, PARKOLÁS, SZERVIZ</b> .....	51
3.3.9.	<b>KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS JELLENLEGI HELYZETÉNEK ÖSSZEFOGLALÁSA</b> .....	53
4.	FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE .....	55
5.	A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA.....	59
5.1.	MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FELÜLVIZSGÁLATA.....	59
5.1.1.	<b>FORGALOMBIZTONSÁG JAVÍTÁSA</b> .....	59
5.1.2.	<b>FORGALOMTECHNIKAI FELÜLVIZSGÁLAT</b> .....	62
5.1.3.	<b>BURKOLATÁLLAPOTOK FELÜLVIZSGÁLATA</b> .....	63

5.1.4. KERÉKPÁR TÁROLÁS .....	65
5.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS HÁLÓZAT BŐVÍTÉSE.....	68
5.3. HÁLÓZATOSSÁG ELVÉNEK MEGVALÓSULÁSA .....	88
6. MEGVALÓSÍTÁS.....	88
6.1. ÜTEMEZÉS, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV.....	88
6.2. FORRÁSOK .....	90
7. ÖSSZEFOGLALÁS.....	91
1. sz. melléklet: Országos közúti forgalmi adatok .....	92

# SZENTES VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

## 1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen kerékpárforgalmi hálózati terv, tanulmány célja ismertetni Szentes város és annak közvetlen környezetének, közigazgatási határán belüli kerékpáros közlekedési helyzetét, feltárni hálózati hiányosságait és megadni a szükséges beavatkozási, fejlesztési javaslatokat.

A rendelkezésre álló baleseti és forgalmi adatokat elemezve, áttekintve az egyes országos és helyi kezelésű utak közlekedési felületeit, a jelenlegi kerékpáros hálózatot bemutatva és megvizsgálva megállapítások kerülnek kidolgozásra annak érdekében, hogy hogyan lehet a jelenlegi meglévő hálózatot bővíteni, fejleszteni, mik azok a helyi és térségi területek, melyeket célszerű biztonságosan és kényelmesen kerékpárral elérni, és hogy mik azok a tényezők melyek hiánya és jellege leginkább akadályozzák a kerékpáros barát közlekedés kialakítását.

Ezen tényezőkön, valamint az ismertetett és vizsgált adatokon keresztül, olyan fejlesztési javaslatok tanulmány szintű bemutatására kerül sor, melyek a települési és megyei Terület Rendezési Tervvel is összhangban rövid és hosszú távon is garantálja a kerékpárosok biztonságos és kényelmes közlekedését, növelve ezen környezetbarát közlekedési potenciálját, részarányának növekedését a közlekedési formák körében.

A dokumentációban szereplő fejlesztési javaslatok, megoldások meghatározásánál általános szakmai elvünk volt, hogy **belterületen**, jellemzően a **hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés számára**, elsősorban nagyobb építési beruházások nélkül, forgalomszervezési intézkedésekkel (pl. csomóponti elsőbbségi viszonyok felülvizsgálata, rendezése, kerékpársáv, illetve kerékpáros nyom felfestése stb.), valamint a meglévő kerékpáros közlekedési felületek helyreállításával (burkolatfelújítás, padka rendezés, stabilizálás stb.); míg **külterületen**, illetve a **szabadidős kerékpáros közlekedés számára**, önállóan vezetett kerékpárutak kiépítésével javasoljuk megteremteni a megfelelő, kényelmes és biztonságos kerékpáros barát hálózatot.

## 2. BEVEZETŐ

Jelen kerékpárforgalmi hálózati terv, tanulmány célja ismertetni Szentes település és annak közvetlen környezetének, közigazgatási határán belüli közlekedési helyzetét és megadni a hálózatfejlesztési javaslatokat.

A rendelkezésre álló baleseti és forgalmi adatokat elemezve, áttekintve az egyes országos és helyi kezelésű utak közlekedési felületeit, a jelenlegi kerékpáros hálózatot bemutatva és megvizsgálva megállapítások kerülnek kidolgozásra annak érdekében, hogy hogyan lehet a jelenlegi meglévő hálózatot bővíteni, fejleszteni, mik azok a helyi és térségi területek, melyeket célszerű biztonságosan és kényelmesen kerékpárral elérni.

Ezen tényezőkön, az ismertetett és vizsgált adatokon keresztül olyan fejlesztési javaslatok tanulmány szintű bemutatására kerül sor, melyek a települési és megyei Terület Rendezési Tervvel is összhangban rövid és hosszú távon is garantálja a kerékpárosok biztonságos és kényelmes közlekedését, növelve ezen környezetbarát közlekedési potenciálját, részarányának növekedését a közlekedési formák körében.

### 2.1. "FENNTARTHATÓ TELEPÜLÉSI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS"<sup>1</sup>

Magyarország Kormánya a Partnerségi Megállapodásban célul tűzte ki az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó stratégiák támogatását valamennyi területtípuson, de különösen a városi területeken, ideértve a fenntartható városi mobilitás és a kibocsátás-csökkentést előmozdító alkalmazkodási intézkedések támogatását. A cél elérését a Kormány a települési önkormányzatok együttműködésével tervezi megvalósítani a "Fenntartható települési közlekedésfejlesztés" TOP-3.1.1-15 felhívásban foglalt feltételek mentén.

A támogatás célja, hogy olyan, a fenntartható közlekedés feltételeit megteremtő és erősítő közlekedésfejlesztési intézkedések valósuljanak meg településeken és települések között, melyek hozzájárulnak az éghajlatváltozás mérsékléséhez, a szén-dioxid kibocsátás csökkentéséhez, az élhető

---

<sup>1</sup> Felhívás Fenntartható Közlekedésfejlesztésre; Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

városi és települési környezet kialakulásához, valamint az EU2020 és a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható fejlődésre és közlekedésre vonatkozó céljainak a teljesüléséhez.

A támogatás keretén belül megvalósuló projektnek hozzá kell járulniuk, elő kell segíteniük, hogy a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya minél nagyobb legyen.

A projekt és jelen dokumentáció szerint az alábbi főbb, önállóan támogatható tevékenység kerül kifejtésre:

**A) Kerékpáros barát fejlesztés**

- a) Teljes település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpáros baráttá alakítása kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével.
- b) Települések, vagy településközpont és lakott területen kívül elérhető lakott településrész közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.
- c) Országos közút teljes átkelési szakasza vagy annak egy funkcionális egysége mentén (pl. településközpont és a település szélén egy lakóterület közötti szakasza) létesülő kerékpáros útvonal.
- d) Lakott területen kívül elhelyezkedő munkahelyek és a település belterülete közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.

A kerékpáros barát fejlesztés elvégzéséhez a beavatkozási területre vonatkozóan kerékpárforgalmi hálózati tervet kell készíteni, mely megvalósításával a beavatkozási terület valamennyi közlekedési területe kerékpározhatóvá, kerékpáros baráttá válik, vagyis a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen, közvetlenül tudnak közlekedni.

**Tehát a kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a kijelölt beavatkozási terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.**

## 2.2. ÁLTALÁNOSÁGBAN A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ISMERTETÉSE

Napjainkban a kerékpáros közlekedés egyre nagyobb teret nyer a gépjárműforgalommal szemben. Szemmel látható, hogy szinte valamennyi településen évről-évre növekszik a kerékpárosok száma, melynek okai a folyamatosan növekvő üzemanyag árak, a torlódások növekedése, a balesetek számának növekedése és a lakosság, a közlekedők egyre fokozódó egészség és környezettudatos életmódja.

A kerékpárral való közlekedés a gépjármű forgalommal szemben az alábbi főbb előnyökkel rendelkezik:

- olcsóbb,
- kiszámíthatóbb,
- egészségesebb mind az emberre, mind a környezetre,
- az előzőből következően, mint közlekedési mód hozzájárul élhetőbb települések kialakulásához,
- rugalmasabb,
- megfelelő adottságok esetén biztonságosabb,
- bizonyos tekintetben gyorsabb,
- egyén és közösség formáló hatás.

A fenti néhány példából kitűnik, hogy a kerékpáros közlekedés mind a környezetre, mind pedig az emberre pozitív hatással van.

A pozitív hatások ellenére azonban fontos megemlíteni, hogy vannak negatív hatások is, melyek közül néhány:

- időjárásnak való kitettség,
- nagyobb távolságra lévő célpontok elérése,
- kerékpárosok balesetnek való nagyobb kitettsége,
- megfelelő infrastruktúra hiánya esetén konfliktusok kialakulása mind a gépjárművek és kerékpárosok, illetve mind a gyalogosok és kerékpárosok között.

Az előbb felsorolt pozitív hatások erősítése és negatív hatások gyengítése érdekében szükséges a települések, valamint azok környezetének kerékpáros baráttá formálása, tétele. Ezen folyamat,

tevékenység nem azt jelenti, hogy a kerékpárosok részére mindenhol, mindenesetben külön kerékpáros felületeket kell létrehozni, hanem, hogy egy adott környezet jelenlegi adottságait figyelembe véve, azt felhasználva egy tudatosan, jól felépített koncepción alapulva, a későbbiekben ezekre támaszkodva megfelelő műszaki tervek szerint kiépített kerékpáros hálózatot hozzunk létre.

### 2.3. LÉPÉSEK A KERÉKPÁROSBARÁT HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSÁRA

<sup>2</sup>A kerékpáros barát úthálózat kialakítására vonatkozóan a UK's National Cyclist Organisation - CTC (Egyesült Királyság Nemzeti Kerékpáros Szervezete) 1997-ben hozta létre azt a döntési sorrendet, amely alapján vizsgálni kell az egyes beavatkozási lehetőségeket. Ez a döntési sorrend gyakorlatilag egy alulról építkező piramis, mely döntési mechanizmust azóta a hazai műszaki szabályozás is átvett és alkalmaz:

- a) forgalomcsillapítás,
- b) sebességcsökkentés,
- c) forgalomszervezés, konfliktus mérséklés,
- d) útpálya felosztása,
- e) önálló kerékpárút kialakítása,
- f) gyalog- és kerékpárút létrehozása.

A kerékpárhálózat kialakítására vonatkozó javaslatokat gyakorlatilag ebben a sorrendben szükséges vizsgálni és majd a megfelelőt kiválasztva megvalósítani.

### 2.4. EGYÉB KERÉKPÁROZÁST SEGÍTŐ ESZKÖZÖK, SZOLGÁLTATÁSOK

A kerékpáros, egészségtudatos közlekedés elterjedését azonban nemcsak a fizikai beavatkozások, építkezések elvégzése jelenti, hanem olyan tevékenységek, szolgáltatások esetlegesen döntések, döntéssorozatok végrehajtása, amelyek közvetlen hatással vannak a kerékpáros potenciál növekedésére. Ilyenek pl. a B+R kombinált típusú utazások, utazási szolgáltatások, a kerékpárok

---

<sup>2</sup> Kerékpáros barát Eger koncepció, Javaslatlattel; Magyar Kerékpárosklub

szállításának lehetősége közösségi közlekedési eszközökön, népszerűsítés, oktatás, különböző kerékpáros rendezvények szervezése.

## 2.5. SZERVEZETI HÁTTÉR BIZTOSÍTÁSA

A fenti folyamatok véghezviteléhez, nyomon követéséhez, valamint a végrehajtott és konkrétan létrehozott produktum, eredmény folyamatos fenntartásához és ápolásához megfelelő működési háttérrel rendelkező szervezetet vagy egy szervezeten belüli csoportot javasolt létrehozni, mely elegendő forrással rendelkezik a fenntartás, üzemeltetés és az esetlegesen fejlesztések vonatkozásában is.

Ezen szervezetnek, vagy szervezeten belüli csoportnak törődnie kell a használókkal is, így különböző fórumokon, csatornákon keresztül lehetőséget kell biztosítani a kommunikációra, a kölcsönös információcserékre, tapasztalatok, ötletek megosztására is.

## 3. HELYZET ÉRTÉKELÉS

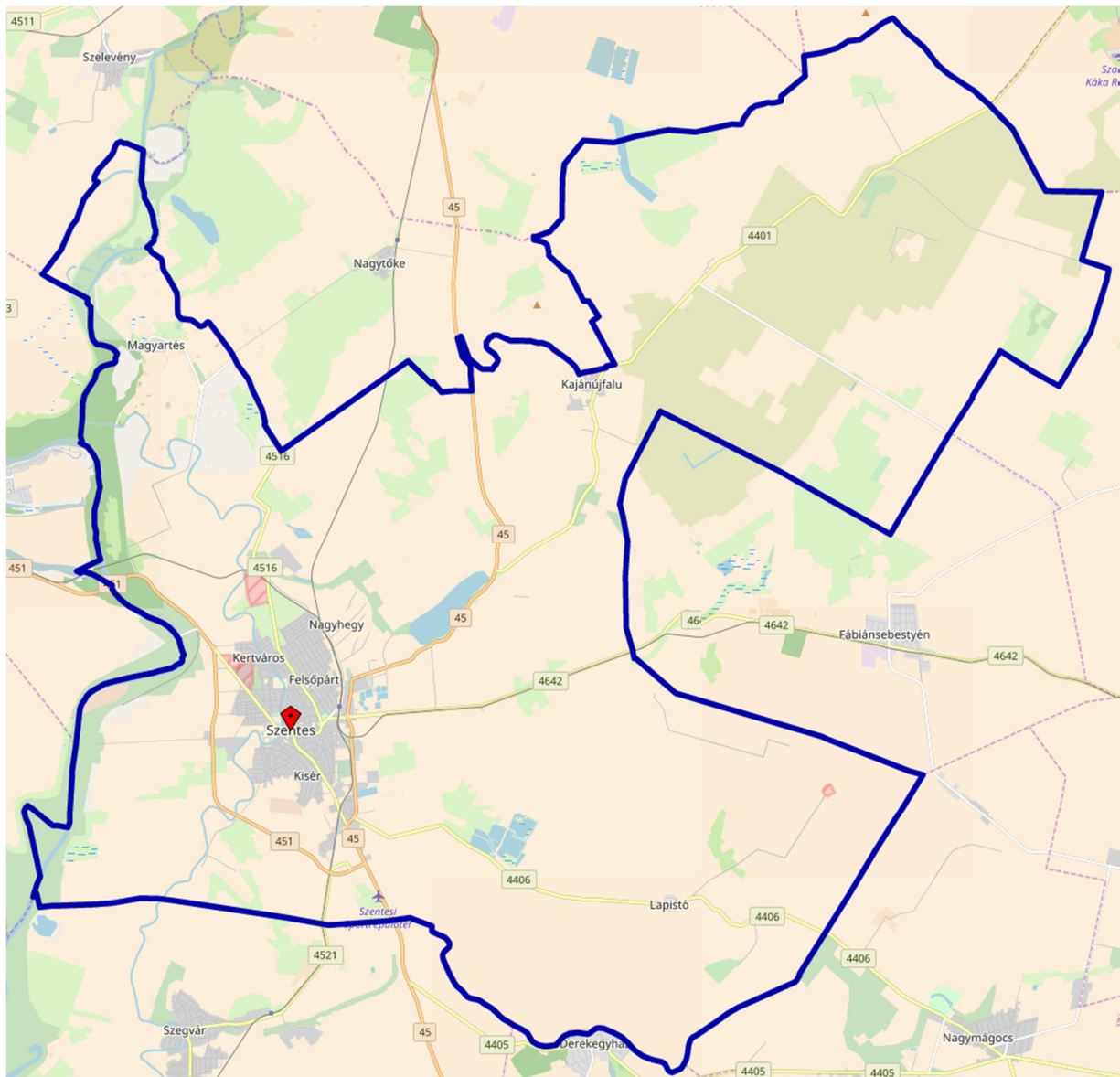
### 3.1. MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA

Szentes Város Önkormányzata – mint Megrendelő – rendelkezésünkre bocsájtotta Szentes Város Településszerkezeti Tervét (TRT), Szentes Város Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (ITS, valamint a Pro Urbe Mérnöki és Városrendezési Kft. által 2010 áprilisában készített Szentes városközpont átalakításához kapcsolódó közlekedési koncepció tervét, mely dokumentumok jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapjául szolgáltak, az azokban foglaltakat figyelembe vettük.

### 3.2. VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA

Szentes város Magyarország Dél-alföldi régiójában, azon belül Csongrád megyében, a Tisza és a Hármas-Körös által közrefogva helyezkedik el a Kurca folyó két oldalán, mely hosszában szeli át a

települést. Csongrád megye harmadik legnépesebb városa. A térség geomorfológiai szempontból síkvidék, a Tisza és Körös találkozásától D-K-re fekszik. Karakterét két jellegzetes középtáj határozza meg, az Alsó-Tiszavidék - Dél-Tiszavölgyi része és a Körös-Maros köze középtáj.



1. ábra. Szentes elhelyezkedése<sup>3</sup>

<sup>3</sup> [www.openstreetmap.hu](http://www.openstreetmap.hu)

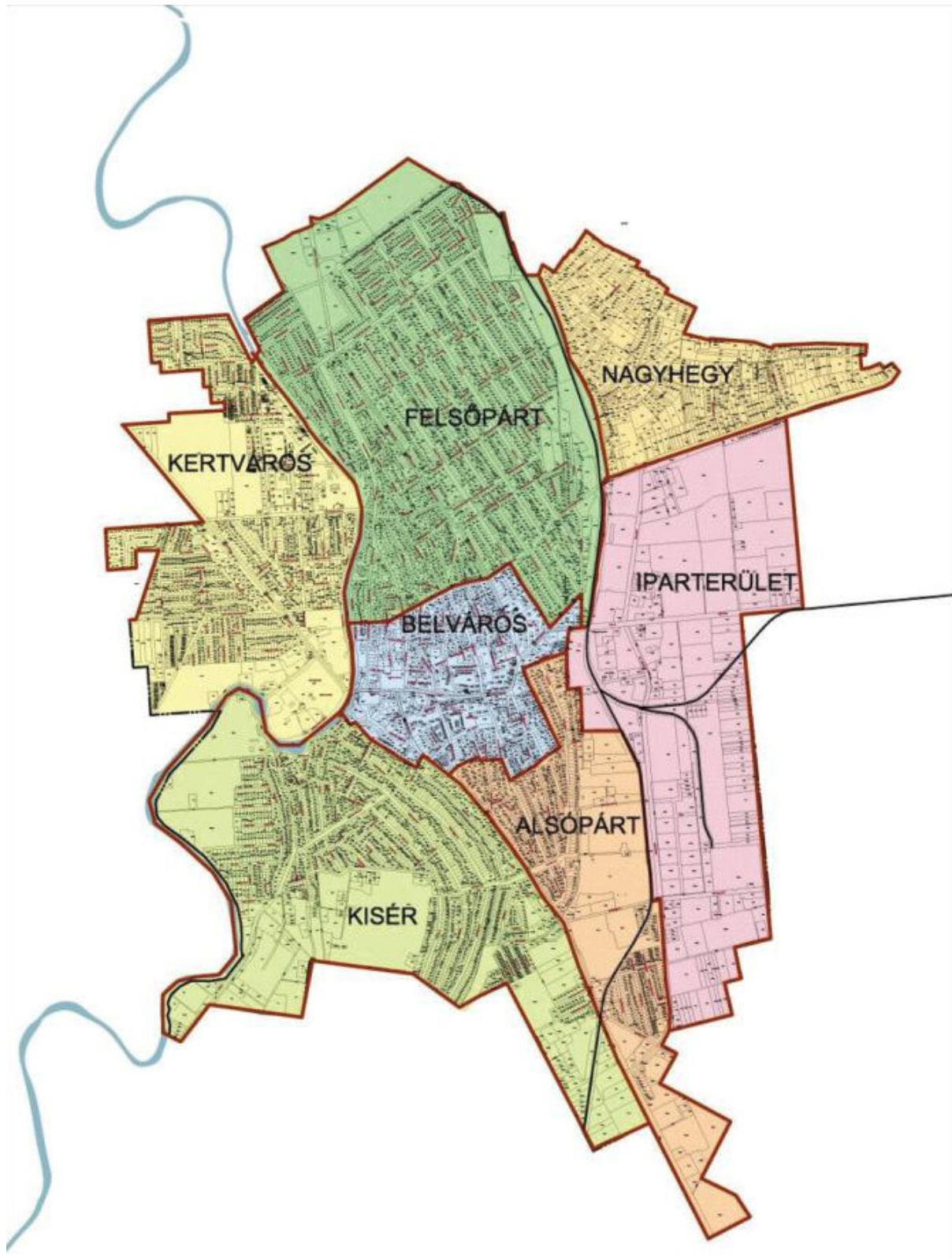
### 3.2.1. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

Szentest és térségét közúton Budapestről és Kecskemétről az M5-ös autópályán (Kiskunfélegyházáig), illetve az 5-ös főúton, majd a 451-es úton, Gyula felől Békéscsaba - Orosháza - Nagymágocs - Szentest útvonalon, Nagyváradról Biharkeresztes - Berettyóújfalu - Mezőberény - Gyomaendrőd-Szarvas, Szolnok felől a 441-es és a 442-es útvonalon, Szeged és Hódmezővásárhely felől a 45-ös főúton célszerű megközelíteni. A 45-ös főútvonal Hódmezővásárhellyel, Szegeddel és a röszkei határátkelővel köti össze a várost. Északi irányban Jász-Nagykun-Szolnok megyével kapcsolódik közvetlenül. A békés megyei Szarvassal a 4401-es főút köti össze Szentest és a járást. Az országos közúthálózat elsőrendű útjaitól távol fekszik a település. A térséget a 451. sz. út kapcsolja az E75-ös úthoz.

A szentesi járást és a várost sugaras úthálózat jellemzi, amely könnyen elérhetővé teszi a térség központját. A város nem kapcsolódik nemzetközi főútvonalra, tőle a legközelebbi nemzetközi főút (E75) 35 km-re, nyugatra van. Vasúton minden irányból megközelíthető a szentesi vasútállomás (Budapest, Szeged, Orosháza), ahonnan tovább lehet vonatozni más településekre. Szentest rendelkezik füves - nem közforgalmú - sportrepülőtérral. A repülőtér a 45-ös főút Hódmezővásárhely felé vezető szakaszán található, a városközponttól 4,8 km-re.

### 3.2.2. VÁROSFELÉPÍTÉS

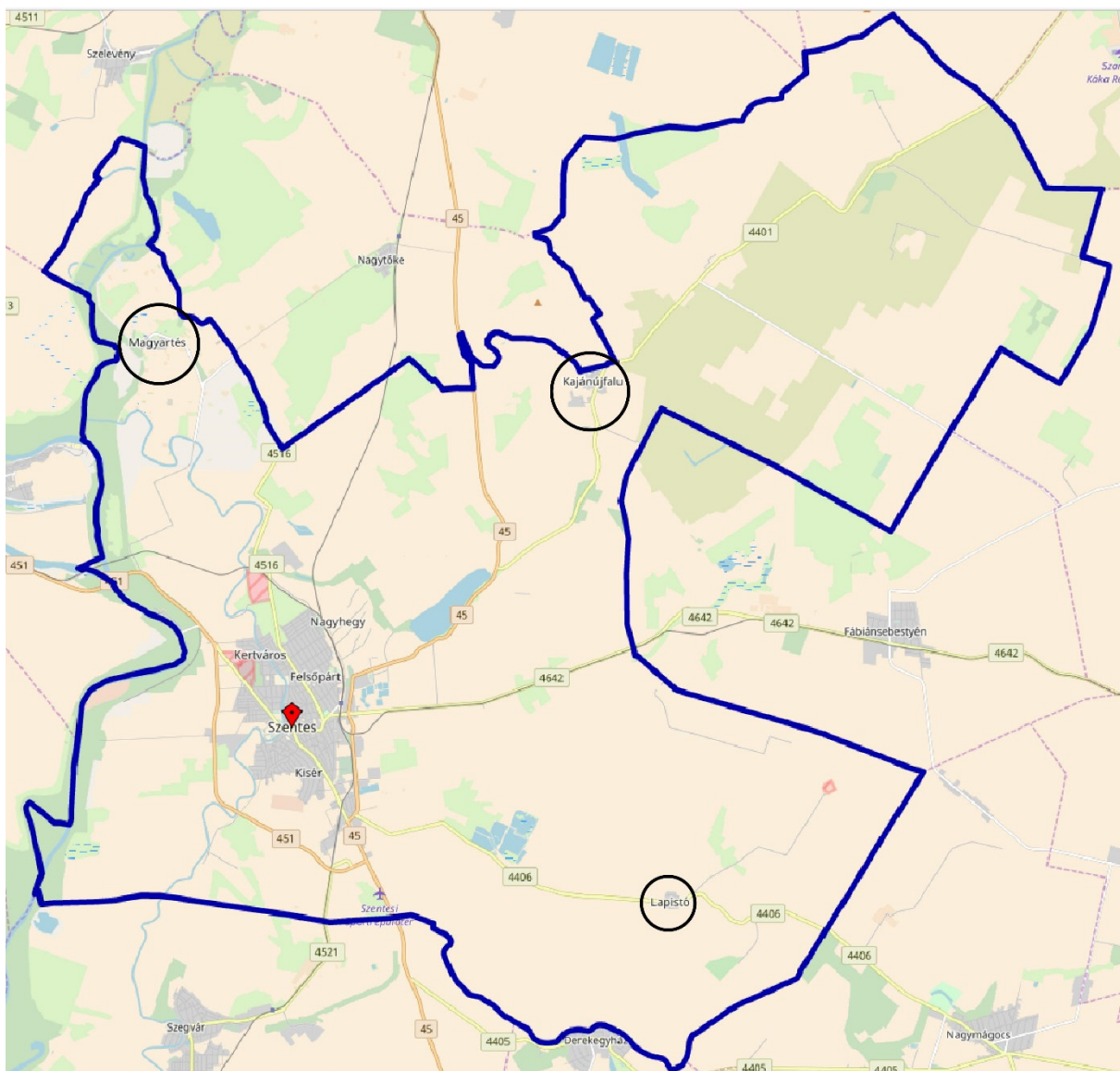
Szentest belterülete több városrészből tevődik össze. Mindegyiknek megvan a maga funkciója, jellemzője, melyek alkotják a település egészét. A belterületi városrészekből egyértelműen a belváros a legmeghatározóbb, mely a település fő "ütőerét" adja, itt bonyolódik le a helyi forgalom jelentős része, itt található, valamennyi meghatározó közintézmény.



2. ábra. Szentes város felépítése<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Szentes város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS)

A belterületi településrészen kívül több, a városhoz szervesen kapcsolódó egyéb belterületként nyilvántartott településrész is van. Ezek: Lapistó, Magyartés és Kajánújfalu településrészek. Mindhárom településrész 10 km-es távolságon belül található, azonban turisztikai-, közösségi-, közszféra funkciókkal egyik sem rendelkezik.



3. ábra. Kapcsolódó környező településrészek elhelyezkedése

### 3.2.3. ÚTHÁLÓZAT

A település belterületi úthálózatát helyi kezelésű önkormányzati, valamint állami kezelésű közutak alkotják.

A városi helyi kezelésű utak rendszere kiterjedt, hálózatát alapvetően belső főútvonali, gyűjtő-kiszolgáló, valamint lakó utcák alkotják.

A város legfontosabb kapcsolatát biztosító 451. és 45. sz. főutak a lakott területeken kívül haladnak, megkímélve a települést a forgalmi terhelés hatásaitól. A városba érkező 4642. j. Fábíansebestyén irányú és a 4406. j. Nagymágocs irányú összekötő utak közvetlenül a 45. sz. főútba csatlakoznak. Egyedül a 4516. j. Nagytőke irányú összekötőút halad keresztül a város lakóterületein és csatlakozik az Attila úton a 45. sz. főúthoz. A települést sugárirányú országos úthálózati kapcsolatai minden irányból elérhetővé teszik.

A település legfontosabb gyűjtőútjai a korábbi országos kapcsolatokat biztosító utcák, melyek a 451. sz. út déli elkerülő szakaszának megépültével átértékelődtek. A településközpontban a forgalom lassításával a gyűjtőúti szerep is fokozatosan mérséklődik a Kossuth Lajos utcában.

A város úthálózata az országos utakhoz igazodva alkot rendszert.

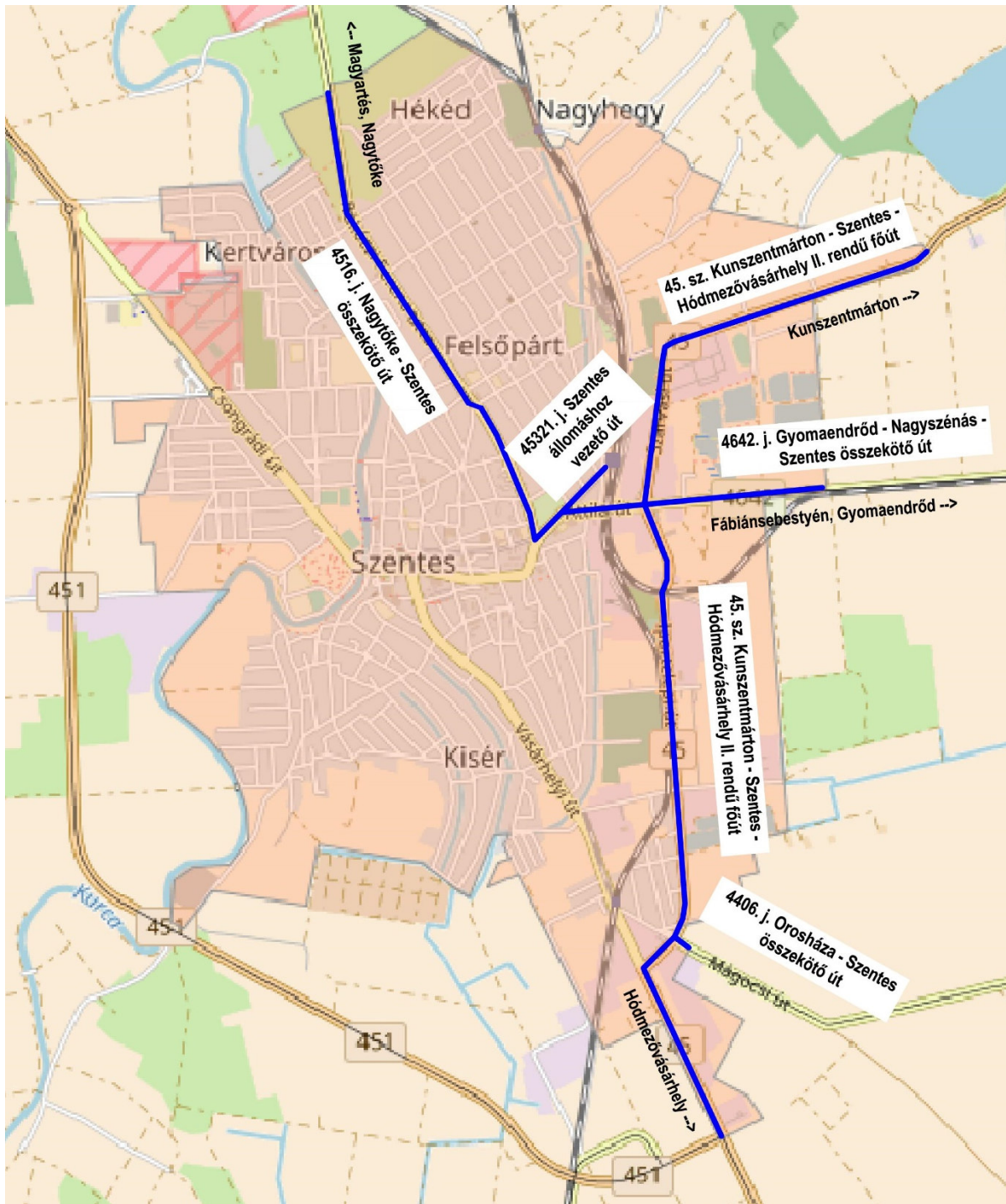
A Csongrádi út – Kossuth L. u. – Attila u. a 451. sz. főút, míg a Vásárhelyi út a 45. sz. főút egykori átkelési szakasza, melyek városi gyűjtőútként működnek, forgalmuk jelentős. Az útvonal külső szakaszai kiépítettségében az országos főutak átkelési szakaszainak felel meg.

A város belső, valamint külső országos közúti hálózata jó kapcsolatot biztosít a közeli települések, valamint a távolabbi nagyvárosok (Orosháza, Szarvas, Csongrád, Kunszentmárton, Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Szeged, Kecskemét, Kiskunfélegyháza) elérésében.

A 451. sz. főút Szentes-Csongrád között Tisza hídon éri el a város területét.

A főbb országos közutak, melyek a belső, város forgalom levezetése mellett kapcsolatot biztosítanak a közeli településekkel, valamint bekapcsolják a várost az országos úthálózatba az alábbiak:

- 45. sz. Kunszentmárton - Szentes - Hódmezővásárhely II. rendű főút 22 + 017 - 28 + 498 km szelvények között;
- 4406. j. Orosháza - Szentes összekötő út 31 + 941 - 32 + 019 km szelvények között;
- 4516. j. Nagytőke - Szentes összekötő út 14 + 043 - 17 + 657 km szelvények között;
- 4642. j. Gyomaendrőd - Nagyszénás - Szentes összekötő út 66 + 304 - 67 + 359 km szelvények között;
- 45321. j. Szentes állomáshoz vezető út 0 + 000 - 0 + 325 km szelvények között.

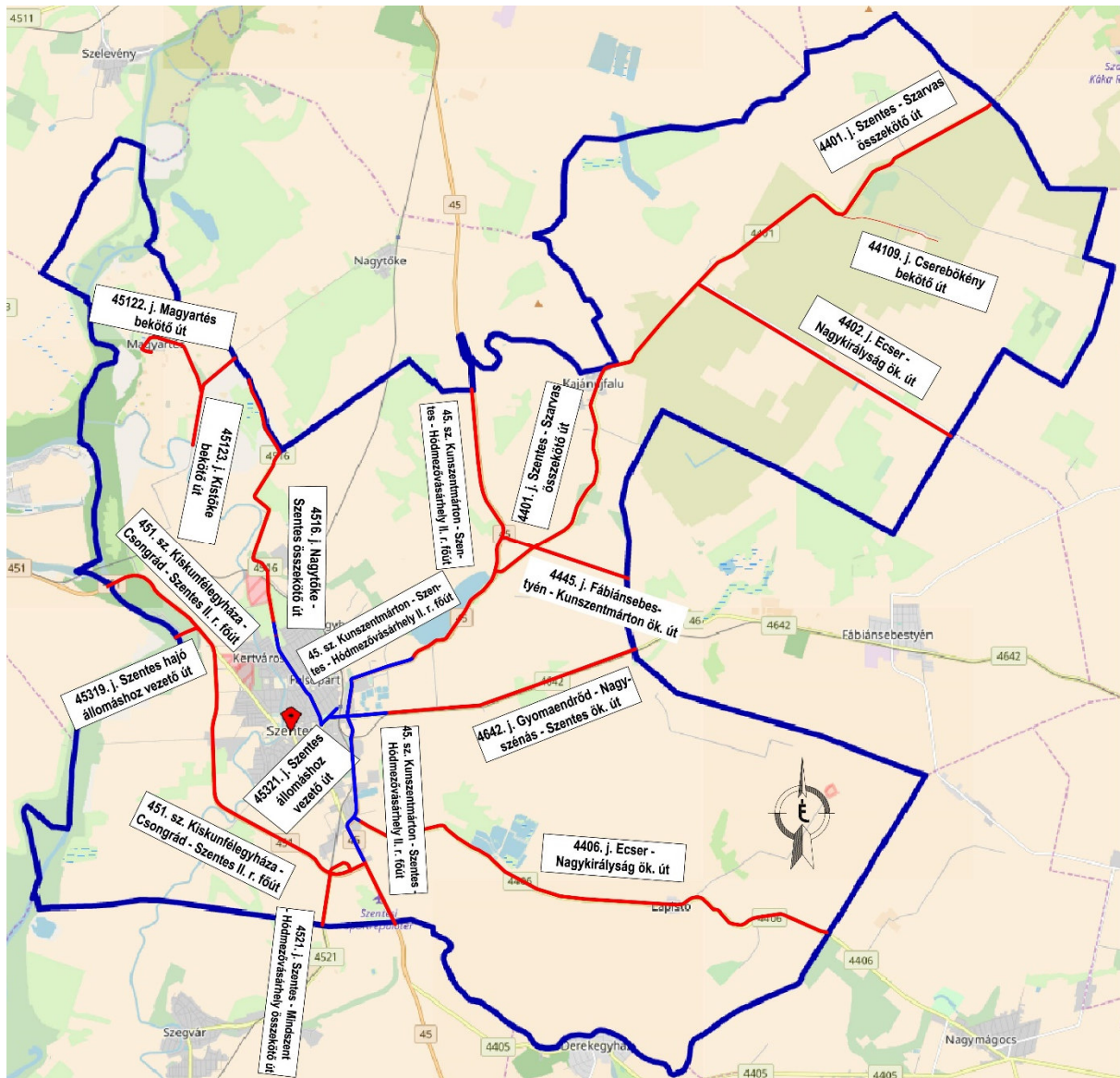


4. ábra. Szentes belterületi országos közúti úthálózata<sup>5</sup>

<sup>5</sup> www.kira.gov.hu

Az előzőeken túlmenően Szentes közigazgatási határán belül, külterületen az alábbi országos közutak találhatóak:

- 45. sz. Kunszentmárton - Szentes - Hódmezővásárhely II. rendű főút a 14+198 és 22+017, valamint a 28+498 és 30+065 km szelvények között;
- 451. sz. Kiskunfélegyháza - Csongrád - Szentes II. rendű főút a 30+863 és 42+457 km szelvények között;
- 4401. j. Szarvas - Szentes összekötő út a 9+855 és 28+782 km szelvények között;
- 4402. j. Ecser - Nagykirályság összekötő út a 0+000 és 7+325 km szelvények között;
- 4406. j. Orosháza - Szentes összekötő út a ~18+1035 és 31+941 km szelvények között;
- 4445. j. Fábiansebestyén - Kunszentmárton összekötő út a 0+000 és 0+1763 km szelvények között;
- 4516. j. Nagytőke - Szentes összekötő út a 7+150 és 14+043 km szelvények között;
- 4521. j. Szentes - Mindszent - Hódmezővásárhely összekötő út a 0+833 - 2+835 km szelvények között;
- 4642. j. Gyomaendrőd - Nagyszénás - Szentes összekötő út az 59+965 és 66+304 km szelvények között;
- 44109. j. Cserebökény bekötő út a 0+000 - 2+618 km szelvények között;
- 45122. j. Magyartés bekötő út a 0+000 - 2+711 km szelvények között;
- 45123. j. Kistőke bekötő út a 0+000 - 2+533 km szelvények között;
- 45319. j. Szentes hajóállomáshoz vezető út a 0+000 - 0+722 km szelvények között.



5. ábra. Szentes külterületi országos közúti úthálózata<sup>6</sup>

### 3.2.4. UTAK-, PADKÁK ÁLLAPOTA

A helyi, önkormányzati kezelésben lévő szilárd burkolattal kiépített utak, utcák alapvetően jó állapotban vannak, különösebb burkolat romlás nem tapasztalható, azonban fontos megjegyezni, hogy erről adat nem áll rendelkezésre.

Az országos közutak állapotát az Országos Közúti Adatbank (OKA) tartalmazza, a következő adattáblákat a Magyar Közút NZrt. Csongrád Megyei Igazgatósága bocsájtotta a rendelkezésünkre.

<sup>6</sup>www.kira.gov.hu

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>45: Kunsztmárton-Szentes-Hódmezővásárh. másodr. főút</b>					
45	22 + 000	23 + 904	1 902,0 m	6,00 m	1: jó
45	23 + 904	24 + 060	161,0 m	10,00 m	1: jó
45	24 + 060	24 + 530	470,0 m	6,00 m	1: jó
45	24 + 530	24 + 573	43,0 m	8,50 m	1: jó
45	24 + 573	24 + 619	23,0 m	7,00 m	1: jó
45	24 + 573	24 + 619	23,0 m	7,00 m	1: jó
45	24 + 619	24 + 662	43,0 m	8,50 m	1: jó
45	24 + 662	24 + 690	28,0 m	7,00 m	1: jó
45	24 + 690	24 + 825	135,0 m	10,50 m	1: jó
45	24 + 825	27 + 262	2 437,0 m	7,00 m	1: jó
45	27 + 262	27 + 508	246,0 m	10,00 m	1: jó
45	27 + 508	28 + 415	907,0 m	7,00 m	1: jó
45	28 + 415	28 + 457	42,0 m	12,00 m	1: jó
45	28 + 457	28 + 634	177,0 m	10,50 m	1: jó
45	28 + 634	30 + 000	1 366,0 m	7,00 m	1: jó

**45. sz. főút burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>451: Kiskunfélegyháza-Csongrád-Szentes másodrendű főút</b>					
451	34 + 590	34 + 647	57,0 m	9,00 m	1: jó
451	34 + 647	38 + 697	4 322,0 m	7,00 m	1: jó
451	38 + 697	38 + 817	120,0 m	9,70 m	1: jó
451	38 + 817	41 + 495	2 666,0 m	7,00 m	1: jó
451	41 + 495	41 + 554	59,0 m	9,70 m	1: jó
451	41 + 554	41 + 900	346,0 m	7,00 m	1: jó
451	41 + 900	42 + 100	200,0 m	10,50 m	1: jó
451	42 + 100	42 + 300	200,0 m	7,00 m	1: jó
451	42 + 300	42 + 457	157,0 m	10,50 m	1: jó

**451. sz. főút burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4401: Szarvas-Szentes összekötő út</b>					
4401	9 + 855	22 + 587	12 690,0 m	6,00 m	5: rossz
4401	22 + 587	24 + 096	1 500,0 m	6,00 m	4: nem megfelelő
4401	24 + 096	26 + 600	2 500,0 m	6,00 m	5: rossz
4401	26 + 600	27 + 616	1 016,0 m	6,00 m	4: nem megfelelő
4401	27 + 616	28 + 715	1 096,0 m	6,00 m	5: rossz
4401	28 + 715	28 + 782	67,0 m	9,00 m	5: rossz
4401	9 + 855	28 + 782	18 869,0 m	HSÁ: 6,01 m	HSÁ: 4,9

**4401.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4402: Ecser-Nagykirályság összekötő út</b>					
4402	0 + 000	7 + 325	7 338,0 m	3,00 m	5: rossz

**4402.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4406: Orosháza-Szentes összekötő út</b>					
4406	31 + 000	32 + 019	1 051,0 m	6,00 m	5: rossz

**4406.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4445: Fábiánsebestyén-Kunszentmárton összekötő út</b>					
4445	0 + 000	0 + 1763	1 763,0 m		

**4445.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4516: Nagytőke-Szentes összekötő út</b>					
4516	13 + 000	14 + 115	1 092,0 m	6,00 m	5: rossz
4516	14 + 115	14 + 195	80,0 m	8,00 m	5: rossz
4516	14 + 195	14 + 813	618,0 m	8,00 m	4: nem megfelelő
4516	14 + 813	15 + 188	382,0 m	10,50 m	4: nem megfelelő
4516	15 + 188	16 + 176	1 000,0 m	10,50 m	5: rossz
4516	16 + 176	16 + 676	500,0 m	10,50 m	3: tűrhető
4516	16 + 676	16 + 835	159,0 m	10,50 m	2: megfelelő
4516	16 + 835	16 + 930	95,0 m	12,00 m	2: megfelelő
4516	16 + 930	16 + 946	16,0 m	7,50 m	2: megfelelő
4516	16 + 946	16 + 984	19,0 m	8,00 m	1: jó
4516	16 + 946	16 + 961	7,5 m	8,00 m	1: jó
4516	16 + 984	17 + 014	37,0 m	8,00 m	1: jó
4516	17 + 014	17 + 160	146,0 m	10,00 m	1: jó
4516	17 + 160	17 + 211	51,0 m	13,00 m	1: jó
4516	17 + 211	17 + 249	38,0 m	13,00 m	5: rossz
4516	17 + 249	17 + 657	408,0 m	8,00 m	5: rossz

**4516.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4521: Szentes-Mindszent-Hódmezővásárhely összekötő út</b>					
4521	0 + 833	1 + 510	677,0 m	7,00 m	5: rossz
4521	1 + 510	1 + 833	323,0 m	6,00 m	5: rossz
4521	1 + 833	2 + 000	162,0 m	6,00 m	1: jó

**4521.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részzakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>4642: Gyomaendrőd-Nagyszénás-Szentes összekötő út</b>					
4642	66 + 000	67 + 316	1 317,0 m	6,00 m	1: jó
4642	67 + 316	67 + 359	43,0 m	8,00 m	1: jó

**4642.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>44109: Cserebökény bekötő út</b>					
44109	0 + 000	2 + 204	2 300,0 m	3,00 m	5: rossz
44109	2 + 204	2 + 618	414,0 m	2,50 m	5: rossz
44109	0 + 000	2 + 618	2 714,0 m	HSÁ: 2,92 m	HSÁ: 5,0

**44109.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>45122: Magyartés bekötő út</b>					
45122	0 + 000	2 + 711	2 682,0 m	5,00 m	5: rossz

**45122.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>45123: Kistőke bekötő út</b>					
45123	0 + 000	2 + 533	2 533,0 m	5,00 m	5: rossz

**45123.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
<b>Út (KSZAM)</b>					
<b>45319: Szentes hajóállomáshoz vezető út</b>					
45319	0 + 000	0 + 090	90,0 m	5,00 m	4: nem megfelelő
45319	0 + 090	0 + 722	632,0 m	5,00 m	5: rossz
45319	0 + 000	0 + 722	722,0 m	HSÁ: 5,00 m	HSÁ: 4,9

**45319.j. út burkolat állapota**

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Részszakasz hossza	Burkolat tényleges szélessége	Burkolat állapota (felületállapot osztályzat)
Út (KSZAM)					
45321: Szentes állomáshoz vezető út					
45321	0 + 000	0 + 325	325,0 m	9,00 m	4: nem megfelelő

#### 45321.j. út burkolat állapota

Megnevezés	Külterületi közutak									
	I. és II. rendű főutak			Mellékutak			Egyéb közutak			
Sávszám	2×1		2×2		2×1			2×1**		
Padkaszélesség	2,50 <sup>N</sup>		2,75 <sup>S</sup>		2,00 <sup>N</sup>			1,5		1,25
Tervezési sebesség	90–80	70	60	90	70	50	60	50	30	
Forgalmi sáv szélessége	3,50		3,25		3,50			3,25		3,00

#### UME szerinti szükséges szélességi méretek külterületen<sup>7</sup>

Az előbbi adatokból látszik, hogy sajnos a burkolatok állapota az országos közutak esetében a legtöbb helyen nem megfelelőek, valamint a padkák a legtöbb esetben nem rendezettek, továbbá nincsen meg a vonatkozó útügyi műszaki előírás szerinti szélesség.

**Ezek jelenlegi állapotukban nem alkalmasak a biztonságos, kényelmes közlekedés lebonyolítására sem gépjárművel, sem kerékpárral.**

### 3.2.5. FORGALOMTECHNIKAI ESZKÖZÖK, JELZÉSEK

A településen és annak környezetében a gépjárművek által használt utakon, a gépjárművekre vonatkozó forgalomtechnikai jelölések, jelzések (jelzőtáblák, burkolati jelek) alapvetően jó állapotban vannak. Azok elhelyezése, láthatósága megfelelő.

**Azonban ezzel ellentétben már ebben a fejezetben fontos megjegyezni, hogy a különböző kerékpáros létesítmények esetében a burkolati jelek láthatósága, a kerékpárosokra vonatkozó közúti jelzőtáblák, valamint az elsőbbségüket jelző, a kerékpáros közlekedésre vonatkozó**

<sup>7</sup> e-UT 03.01.11 Közutak tervezése (KTSZ) útügyi műszaki előírás

veszélyjelző táblák elhelyezése, láthatósága nem megfelelő, hiányosak. Sok esetben az egyes burkolati jelek, valamint a jelzőtáblák egymásnak ellentmondóak.



1. kép. Vásárhelyi úti kerékpársáv

### 3.2.6. PARKOLÁS

A településen a parkolási lehetőségek megfelelőek. A belvárosi környezetben számos kiépített parkoló található, a kimondottan belvárosi övezetben pedig fizetős parkolóhelyek kerültek kijelölésre, melyek alkalmazásával a belváros zsúfoltsága alapvetően csökkenthető. A felszíni parkolókból a párhuzamos, valamint a merőleges parkolók is megtalálhatóak. Térszín alatti vagy feletti parkolóval Szentes nem rendelkezik.

A külső városi környezetben a parkolás minden esetben lehetséges, az egyes bevásárló központoknál, nagy áruházaknál kiépített parkolók találhatóak.

A jelenlegi parkolás és a kerékpáros közlekedés kapcsolata a későbbi "Baleseti adat elemzés" fejezetben ismertetett tények miatt mindenképpen vizsgálandó terület.



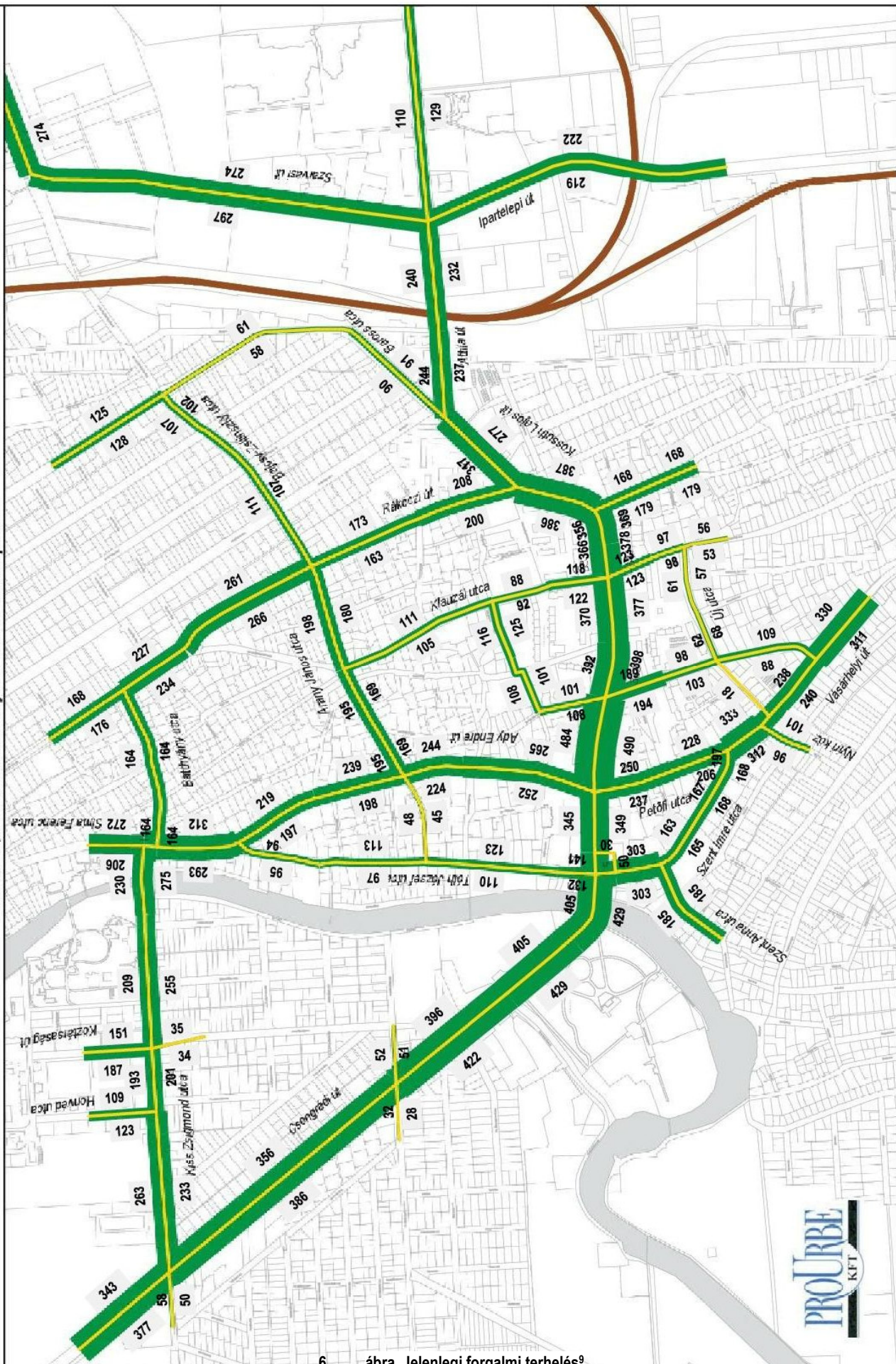
2. kép. Erszébet téri fizetős parkolóhely<sup>8</sup>

<sup>8</sup> [www.google.hu/maps](http://www.google.hu/maps)

### 3.2.7. FORGALMI ADATOK

#### 3.2.7.1. Helyi közutak

Az önkormányzati helyi kezelésű utakon korábban 2007-ben és 2010-ben történtek forgalomszámlálások. Ezen forgalmi adatokat a megrendelő rendelkezésünkre bocsájtotta. A Pro Urbe Kft. által 2010 áprilisában készített közlekedésfejlesztési koncepció során végzett számlálás eredményeinek feldolgozását, illetve azok forgalom fejlődési felszorzását az alábbi forgalmi terhelés ábra tartalmazza.



6. ábra. Jelenlegi forgalmi terhelés<sup>9</sup>

<sup>9</sup> ProUrbe Kft., Szentes Városközpont átalakításához kapcsolódó közlekedési koncepció

A forgalom lefolyási ábrából egyértelműen látszik, hogy a helyi utak közül főként az országos közutak belterületi szakaszán, a 451. sz. főút és a 45. sz. főút egykori átkelési szakaszain (Csongrádi út, Kossuth Lajos utca, Attila utca, Vásárhelyi út), illetve a főbb gyűjtőutakon (Ady Endre utca, Rákóczi Ferenc utca, Kiss Zsigmond utca, Arany János utca) bonyolódik nagy gépjárműforgalom.

További információként szolgáltak a KSH 2011-es adatai, miszerint a helyi, Szentes településre bejárók, vagy éppenséggel az onnan eljárók száma és aránya az alábbiak szerint alakulnak:

Megnevezés	Összesen	Személy- gépkocsival	Tömeg- közlekedéssel	Kerékpárral (gyalog)
	2011			
Helyi közlekedő	13 691	3 324	547	7 214 (2 606)
Bejáró	4 641	1 148	3 457	36
Szegvár	753	214	521	18
Csongrád	656	189	459	8
Mindszent	399	63	336	0
Nagymágocs	361	71	290	0
Fábián- sebestyén	349	89	257	3
Eljáró	2 057	451	1 574	18
Csongrád	614	133	476	5
Szeged	522	65	433	10
Hódmező- vásárhely	249	47	199	3
Fábián- sebestyén	72	20	52	0
Szegvár	53	33	20	0

Napi rendszerességgel közlekedők és mód szerinti megoszlásuk (fő/nap)

A fenti adatokból látszik, hogy a helyi közlekedők arányában a kerékpár és gyalogos közlekedési mód játszik a legnagyobb szerepet. A 2011 óta történt belvárosi kerékpáros infrastruktúra fejlesztések pedig nagy valószínűséggel tovább növelték ezt az arányt. A többi adat pedig rendkívül jól mutatja, hogy az ingázó közlekedők a személygépkocsit és a tömegközlekedési eszközöket részesítik előnyben a kerékpárral szemben.

### 3.2.7.2. Országos közutak

A település helyi kezelési útjain kívül több országos közút is áthalad, kezdődik vagy végződik. A 45. sz. főút, a 4406. j. út, a 4516. j. út, 4642. j. út, valamint a 45321. j. út vasútállomáshoz vezető út.

A belterületi országos közutak mellett, a közigazgatási területen belül további állami kezelésű utak találhatóak, melyek a közeli és távolabbi úti célok, városok, térségek elérhetőségét javítják. Ezek az előbbieken kívül a 451. sz. főút, 4401. j. út, 4402. j. út, 4445. j. út, 4521. j. út, 44109. j. út, 45122. j. út, 45123. j. út, valamint a 45319. j. út.

A forgalmi adatok valamennyi előbb felsorolt út esetében rendelkezésre állnak. Az önkormányzati helyi kezelésű utakról forgalmi adatok nem állnak rendelkezésre, forgalomszámlálás nem történt.

Az alábbi forgalmi adatok a Magyar Közút NZrt. honlapján ([www.kozut.hu](http://www.kozut.hu)) található "A 2015. évi országos közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás eredményei" kiadványban rendelkezési adatokból kerültek előállításra, felszorzásra:

**45. SZ. KUNSZENTMÁRTON - SZENTES - HÓDMEZŐVÁSÁRHELY II. RENDŰ FŐÚT**  
12 + 800 - 30 + 065 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
14 + 198 – 18 + 925	2549	399	2	0,078
18 + 925 – 24 + 596	5680	504	408	7,18
24 + 596 – 27 + 167	4343	643	1	0,023
27 + 167 – 28 + 489	6225	727	24	0,39
28 + 489 – 30 + 065	6652	705	38	0,57

45. sz. főút 2017. évi átlagos napi forgalma

451. SZ. KISKUNFÉLEGYHÉZA - CSONGRÁD - SZENTES II. RENDŰ FŐÚT  
30 + 863 - 42 + 457 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
30 + 863 – 34 + 503	7356	645	2	0,027
34 + 503 – 42 + 060	3255	682	4	0,12
42 + 060 – 42 + 457	3115	634	4	0,13

451. sz. főút 2017. évi átlagos napi forgalma

4401. J. SZARVAS - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
9 + 855 - 28 + 782 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
9 + 855 – 19 + 070	1098	122	3	0,27
19 + 070 – 28 + 782	1242	119	14	1,127

4401. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

4406. J. OROSHÁZA - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
18 + 1035 - 32 + 019 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
18 + 1035 – 32 + 019	1306	54	263	20,14

4406. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

4516. J. NAGYTŐKE - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
7 + 150 - 17 + 657 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
7 + 150 – 15 + 947	346	4	32	9,25
15 + 947 – 16 + 117	439	6	23	5,24
16 + 117 – 18 + 815	4726	50	1146	24,25

4516. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

4521. J. SZENTES - MINDSZENT - HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
0 + 833 - 2 + 835 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
0+ 833 – 2 + 835	3401	91	1056	31,05

4521. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

4642. J. GYOMAENDRŐD - NAGYSZÉNÁS - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
59 + 965 - 67 + 359 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
59 + 965 – 67 + 359	1737	80	110	6,33

4642. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

45122. J. MAGYARTÉS BEKÖTŐ ÚT  
0 + 000 - 2 + 711 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
0 + 000 – 2 + 711	143	4	21	14,69

45122. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

45321. J. SZENTES ÁLLOMÁSHOZ VEZETŐ ÚT  
0 + 000 - 0 + 325 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF (2017)	Összes forgalom (jármű/nap)	Összes tehergépkocsi (jármű/nap)	Kerékpár	
			(kp/nap)	% (össz. forg)
0 + 000 – 0 + 325	3028	61	558	18,43

45321. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

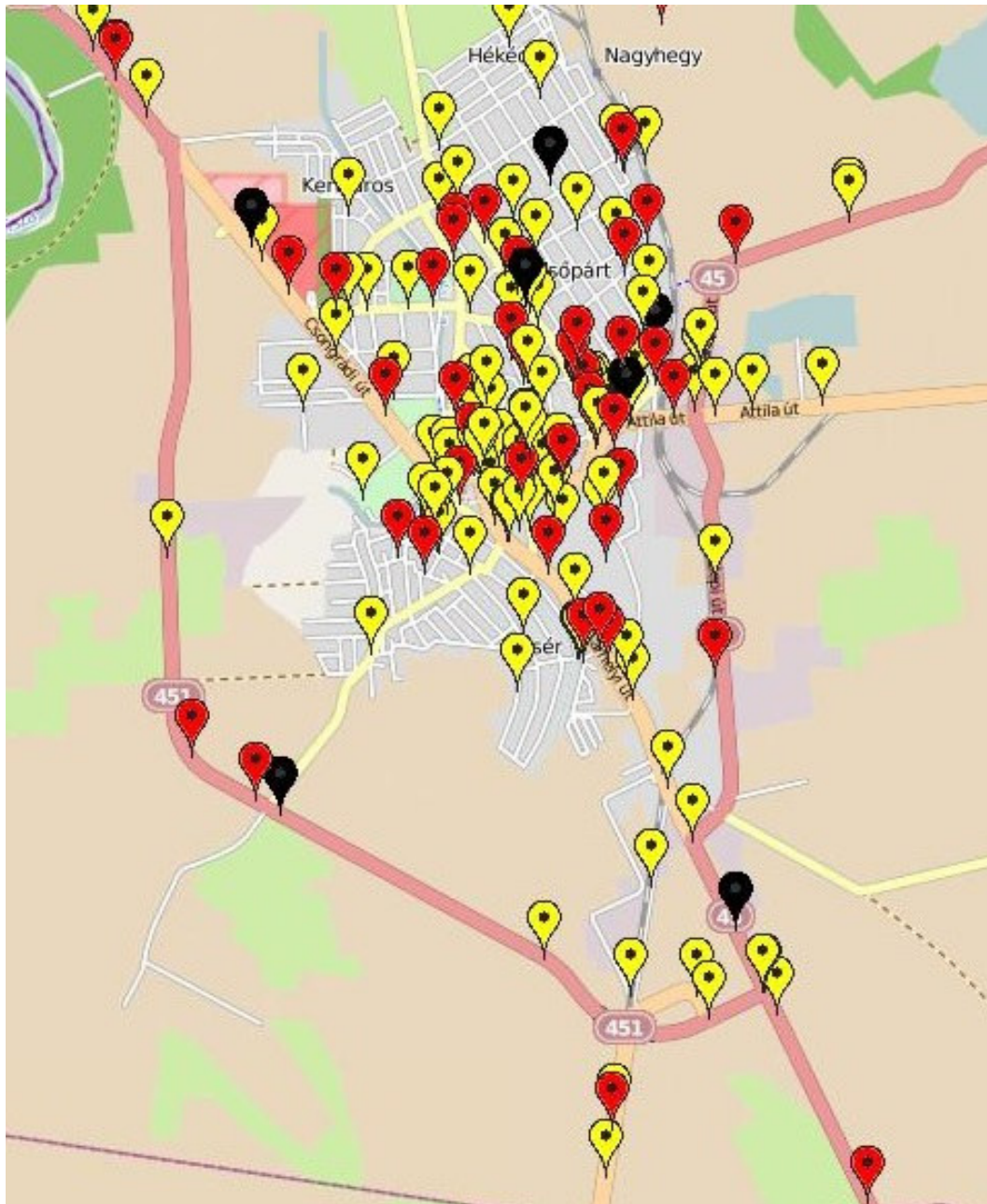
A forgalmi adatok egyértelműen mutatják, hogy a legtöbb országos közúti szakaszon az útburkolaton bonyolódó kerékpáros forgalom elenyésző, a számuk nem meghatározó.

Az előbbi adatok a későbbi fejezetekben bemutatásra kerülő fejlesztések tekintetében meghatározó szerepűek lesznek.

Az országos közutak részletes forgalmi adatait az 1. sz. melléklet tartalmazza.

### 3.2.8. BALESETI ADATOK

Szentes Városban az elmúlt 5 évben a WEB-BAL adatbázis adatai alapján **összesen 208 db személyi sérüléssel járó baleset történt** (fekete színnel a halálos, piros színnel a súlyos sérüléssel, sárga színnel a könnyű sérüléssel járó balesetek láthatóak):



7. ábra. Az elmúlt 5 évben történt személyi sérüléssel járó balesetek valamennyi járműre<sup>10</sup>

Jelmagyarázat:  Könnyű sérüléssel járó balesetek,  Súlyos sérüléssel járó balesetek,  Halálos sérüléssel járó balesetek

<sup>10</sup> Forrás: Személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek nyilvántartása (WEBBAL)

**Ezen balesetek több mint felében (50,96 %-ban) az egyik résztvevő kerékpáros volt** (összesen 106 db baleset).

52 db balesetnél egyéb védtelen közlekedő (gyalogos vagy motorkerékpáros vagy segédmotorkerékpáros) volt résztvevő a balesetben.

A fentiek alapján azon balesetek részaránya melyben **védtelen közlekedő volt résztvevője** a balesetnek 75,96 %, ami **több mint a ¾ része az összes balesetnek**.

A kerékpáros balesetek esetében 2 halálos baleset történt, a súlyos sérüléssel járó kerékpáros balesetek részaránya 33 % (35 db baleset).

Az olyan baleseteknél melyben egyéb védtelen közlekedő is részt vett szintén 2 halálos baleset történt, a súlyos sérüléssel járó balesetek részaránya 28,84 %. (15 db baleset).

A kerékpáros balesetek 86,6 %-ban nappali látási viszonyoknál történtek.

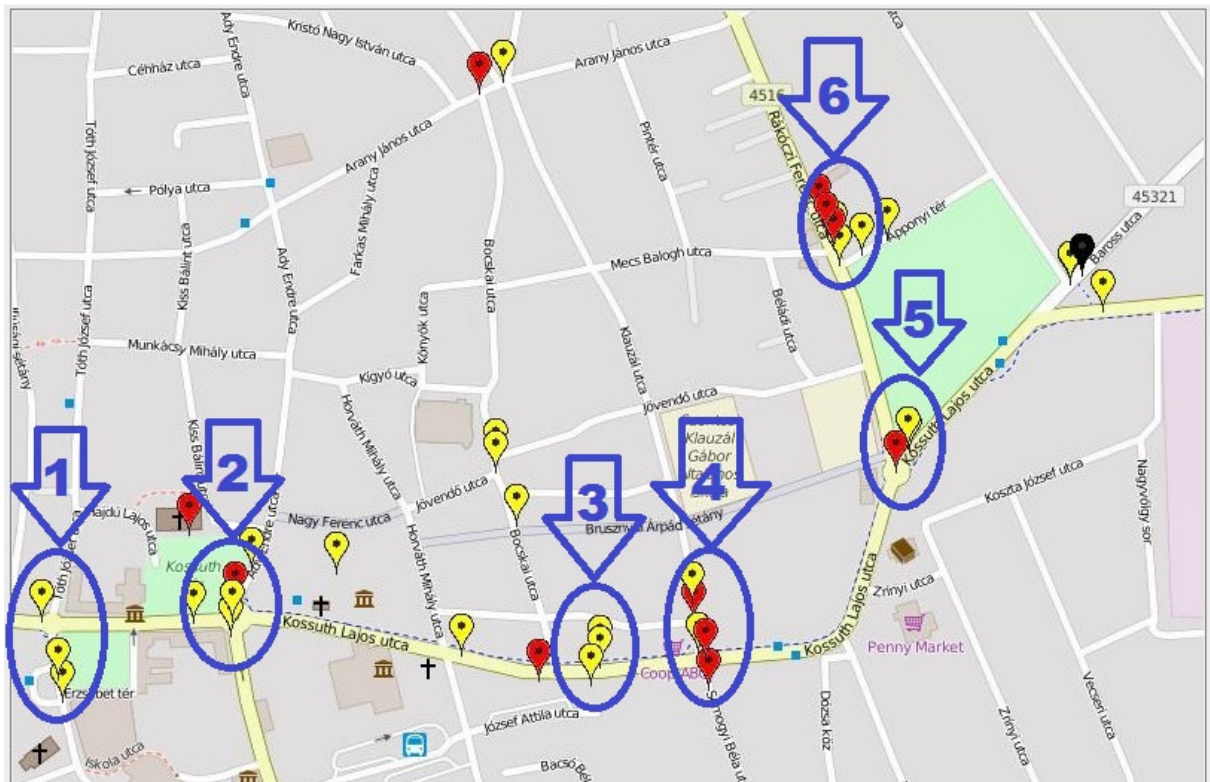
A kerékpáros balesetek esetében az olyan balesetek, melyben 14-18 éves volt a kerékpáros résztvevő a részarány 8,49 % (9 db baleset).

10 esetben kerékpáros kerékpárossal ütközött.

A kerékpáros baleseteknél 43%-ban volt a kerékpáros okozója a balesetnek.

A kerékpáros baleseteknél a baleset természete szerinti megoszlást tekintve legnagyobb arányú a **keresztező irányba haladó járművek összeütközése (39,6 %)**. Ezt követik az irányváltatásból adódó balesetek (19,8 %). Meglepően nagy arányú az álló **járműnek ütközés (11,32 %)**. Az **utóléréses és a körforgalomban** történt balesetek egyaránt **7,5 %-ban** történtek (előfordultak kisebb arányban többek között pl. pályaelhagyásos, előzésből, szabálytalan hátramenetből adódó balesetek is).

Baleseti sűrűsödés az alábbi helyeken (összesen 6 db) látható:



8. ábra. Baleseti sűrűsödés

Jelmagyarázat:  Könnyű sérüléssel járó balesetek,  Súlyos sérüléssel járó balesetek,  Halálos sérüléssel járó balesetek

**„1” jelű helyszín: Erzsébet tér:**

Itt a 3 könnyű kimenetelű, kerékpáros balesetből 2 baleset történt a körforgalomban. A körforgalomban történt balesetek egyikében a kerékpáros volt az okozó.

**„2” jelű helyszín: Kossuth tér:**

Itt a 4 balesetből 3 kerékpáros baleset (1 baleset esetében a résztvevő segédmotoros kerékpár volt). 3 baleset történt a körforgalomban, ebből az egyik kerékpáros baleset súlyos kimenetelű. A körforgalomban történt balesetek egyikében sem a kerékpáros volt az okozó.

**„3” jelű helyszín: Kossuth L. utca – Bocskai u-i csomópont térsége:**

Itt a 3 könnyű kimenetelű, kerékpáros balesetből 2 baleset történt a keresztező irányba haladó járművek összeütközése miatt (az egyik esetben volt a kerékpáros okozó), egy esetben irányváltásból adódó baleset történt.

**„4” jelű helyszín: Kossuth L. utca – Klauzál u. – Somogyi B. u-i csomóponti térség:**

Itt a súlyos baleset a körforgalomban történt (a kerékpáros volt az okozó). Másik esetben a keresztező irányba haladó járművek összeütközése miatt sérült meg a térségben könnyen kerékpáros (részes volt). A körforgalomban segédmotoros kerékpáros balesetek történtek még (súlyos és könnyű kimenetelű is).

**„5” jelű helyszín: Kossuth L. utca – Rákóczi u-i csomópont térsége:**

A súlyos sérüléssel járó balesetek kerékpáros balesetek voltak (minkét esetben a kerékpáros okozta a balesetet az elsőbbség meg nem adása miatt).

**„6” jelű helyszín: Rákóczi utca – Apponyi téri csomóponti térség:**

Itt a kerékpáros balesetek közül 3 esetben álló járműnek ütközés történt (egyik esetben súlyos kimenetelű). Két balesetnél az elsőbbség meg nem adása miatt sérült meg a kerékpáros (az egyik esetben okozó volt). (Egy esetben segédmotoros kerékpár ütközött személygépkocsival, mely során a védtelen közlekedő súlyos sérülést szenvedett).

Megállapítható, hogy az elmúlt 5 évben történt, személyi sérüléssel járó balesetek területileg viszonylag szétszórva történtek. A fenti, baleseti sűrűsödéssel érintett helyszíneken is jellemzően több fajta baleset történt. A **körforgalmak területén történt** pár hasonló természetű baleset és a „6” jelű helyszínen az **álló járműnek ütközés** jelent meg típusazonosságként.

**A kiváltó okok és azok megszüntetése mindenképpen javasolt vizsgálandó terület.**

**A javasolt beavatkozásokat az 5.1.1. fejezetben ismertetjük.**

### **3.2.9. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK**

Azon létesítményeket, melyek alapvető forgalomgeneráló, forgalomvonzó tulajdonsággal rendelkeznek és így a forgalom jellegét meghatározzák, alapvetően 2 csoportba lehet sorolni:

- a) hivatásforgalom (pl. munkahely, iskola, óvoda, közintézmények, boltok, egyéb szolgáltatók, stb.),
- b) szabadidős, turisztikai forgalom (kirándulás, sport, stb.).

Szentes városban mindkét típusú, forgalmat generáló létesítmény típus megtalálható.

A belvárosban valamennyi hivatásforgalmi létesítmény megtalálható, melyek jelentős gépjármű, gyalogos és kerékpáros forgalmat generálnak. A belvárosban található a Polgármesteri Hivatal, iskolák, óvodák, különböző egészségügyi és közszolgáltató intézmények. Továbbá a belvárosban található a busz pályaudvar is.

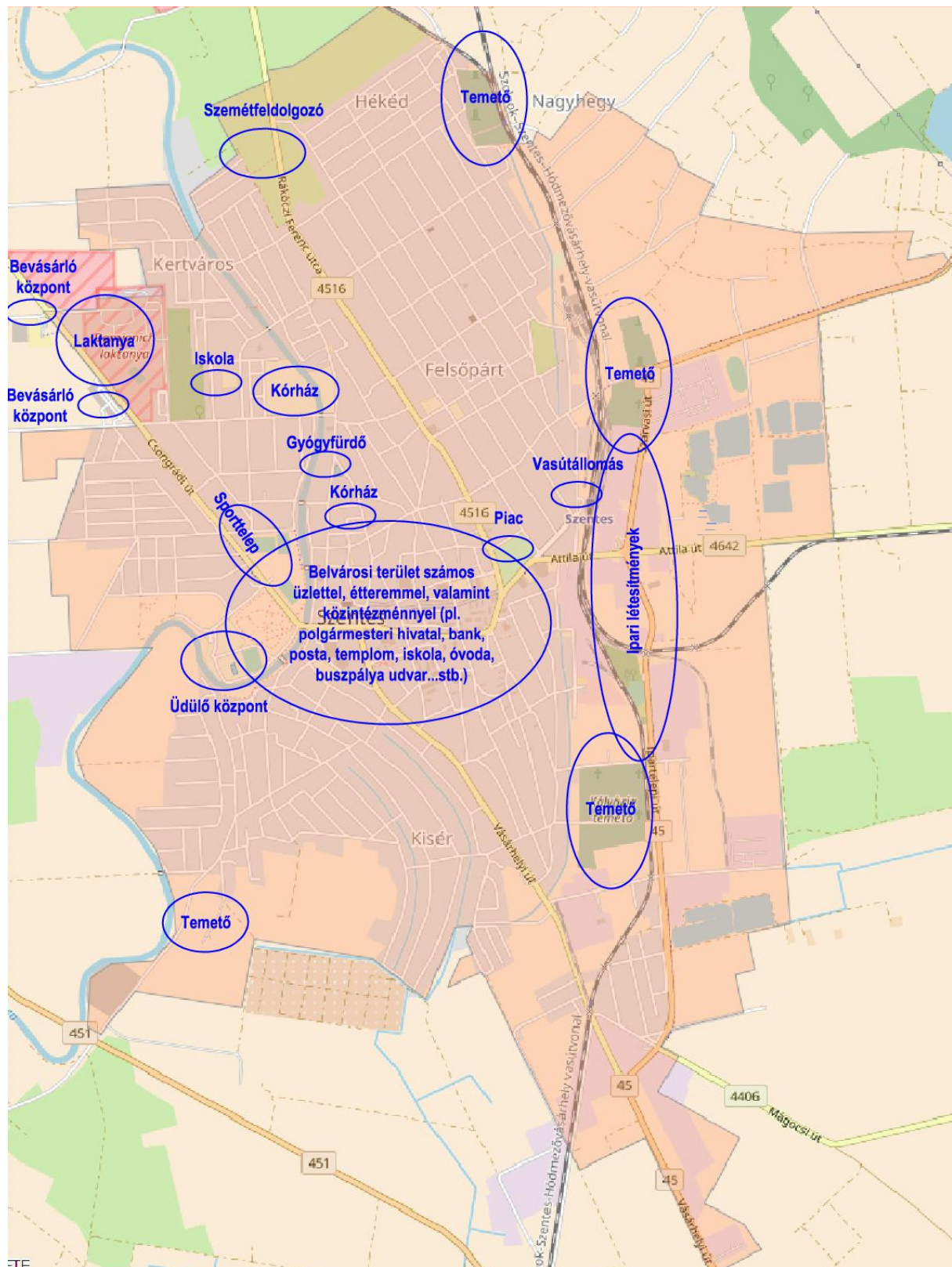


3. kép. Szentesi távolsági busz pályaudvar

Ezentúl a belvárosban több üzleti, kulturális és turisztikai célú szolgáltatás is megtalálható, pl. üzletek, éttermek, bárak, stb., melyek a szabadidős, turisztikai forgalmat generáló hatással rendelkeznek.

Természetesen a belvároson kívül is megtalálhatóak az előbb említett forgalmat vonzó, generáló létesítmények, így pl. iskolák, óvodák, templomok, egészségügyi intézmények, sport és üdülő központok, bevásárló központok, parkok, terek, temetők, stb.

Az előbbieken túl mindenképpen érdemes megemlíteni a Tisza és a Kurca folyók közelségét, melyek alapvetően a szabadidős, turisztikai forgalmat generálják.



9. ábra. Szentes belterületén lévő alapvető forgalomvonzó létesítmények

A fentiekén túl természetesen Szentes közelségében több olyan város, település (pl. Kunszentmárton, Szarvas, Orosháza, Csongrád, Hódmezővásárhely, Szeged, stb.) is található, mely létesítményeivel, szolgáltatásaival, egészségügyi intézményeivel, szabadidős tevékenységek végzésének lehetőségei miatt forgalomvonzó hatással rendelkezik. Ezek jelenleg gyorsan, biztonságosan és közvetlen kapcsolaton keresztül szinte csak és kizárólag gépjárművel vagy közösségi közlekedési eszközök igénybevételével közelíthetők meg.

**A forgalomvonzó létesítmények kerékpárral való megközelítése mindenképpen vizsgálandó terület.**

### **3.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZENTESEN**

#### **3.3.1. KERÉKPÁROS FORGALOM**

Szentes városban az elhelyezkedéséből, a méretéből, a gazdasági és társadalmi helyzetéből adódóan keverednek a vidéki és városi jellemzők. Több olyan elem is megtalálható, mely egyaránt jellemző a vidéki kis településekre, valamint a városokra. Ezen "kevert jellemzők" pl. a közlekedésben is megjelennek.

A kerékpár Szentesen is elsősorban hivatásforgalmi közlekedési eszközként van jelen, azonban a Tisza és a Kurca folyók közelsége miatt a szabadidős kerékpározás is jellemző.

A városi és térségi jellemzők miatt az előbb említett kerékpáros forgalom alapvetően a települési és városi, valamint a közeli térségre korlátozódik.<sup>11</sup>A település nagysága és a domborzati viszonyok kedveznek a kerékpáros közlekedésnek. A helyi közlekedők közül napi szinten 52 % választja közlekedési eszközéül a kerékpározás. A távolabbi településekről ingázó forgalom esetében a kerékpározás nem jellemző. **Ezekből kifolyólag a közeli településekkel történő esetleges, továbbá a helyi közbringa rendszer kialakítása egyáltalán nem indokolt.**

---

<sup>11</sup> Szentes város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának megalapozó vizsgálata

### 3.3.2. JELENLEGI KERÉKPÁROS HÁLÓZAT

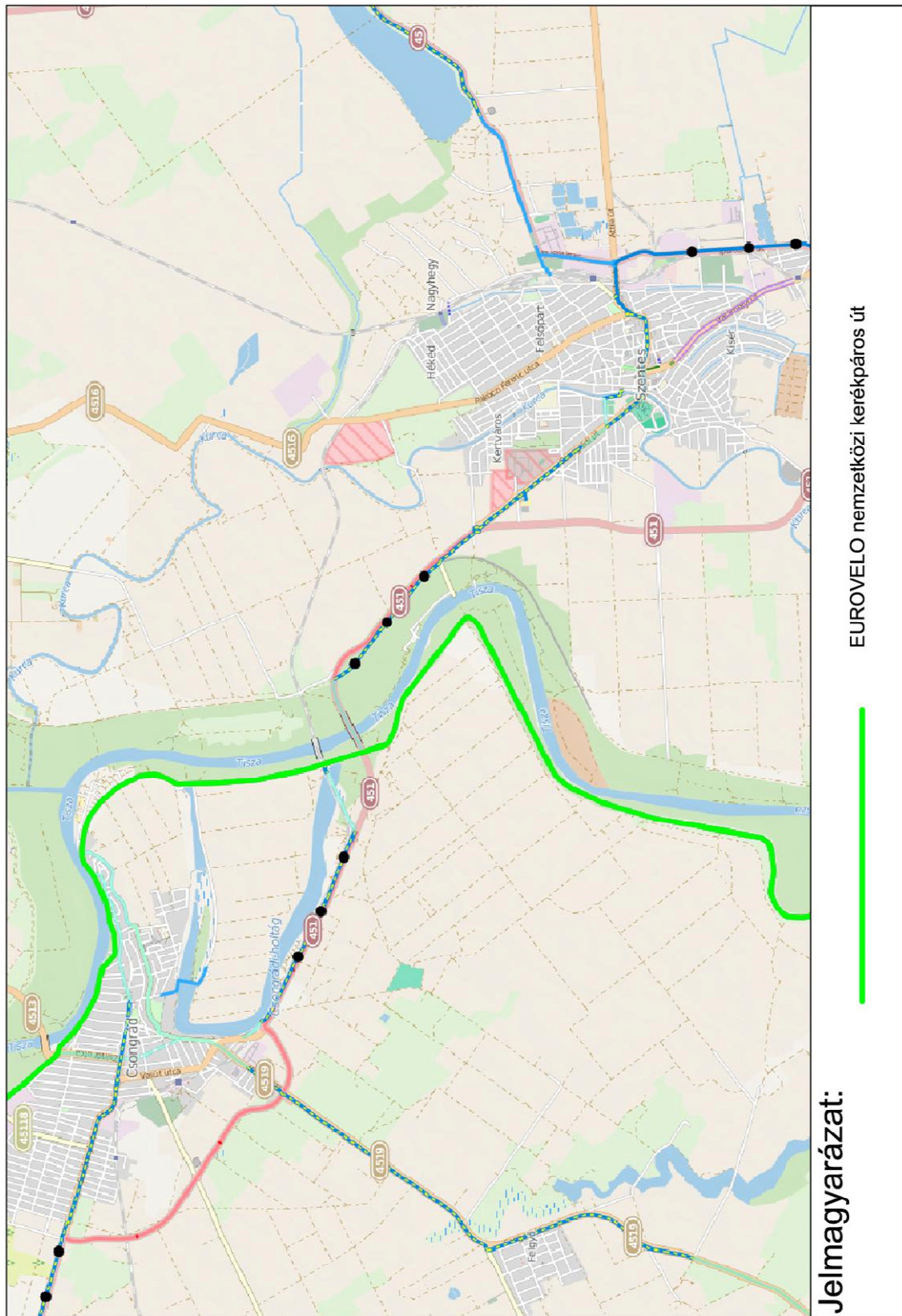
Szentes városában jelenleg már egy létező, a belvárosban egy viszonylag jól kiépített kerékpáros közlekedési hálózat található. A főbb városon belüli, ezen belül kimondottan a belvárosi főbb úti célok nagy része valamilyen kerékpárforgalmi létesítmény használatával elérhető. A település belterületi kerékpáros hálózatát a 11. ábra mutatja be.

A város legfontosabb kerékpárútja a Csongrádi út – Kossuth tér – Kossuth L. u. – Attila u. vonalon fekszik. Az igényeknek és a lehetőségeknek megfelelően a külső szakaszon egyoldali önálló kerékpárútként került kialakításra, míg a városon belül, az adottságokhoz igazodva egy oldalon vezetett önálló kerékpárútként, vagy elválasztás nélküli, vagy elválasztott gyalogos-, kerékpárútként lett megépítve.

A Szarvasi úton elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút, majd ehhez csatlakozva az Attila úttól kiépült az Ipartelepi út menti gyalog-kerékpárút a Vásárhelyi útig. Ezzel a város keleti oldalán lévő gazdasági terület teljes egészében elérhető kerékpárral, melyhez hozzátartozik a Vásárhelyi úton lévő kerékpársáv is.

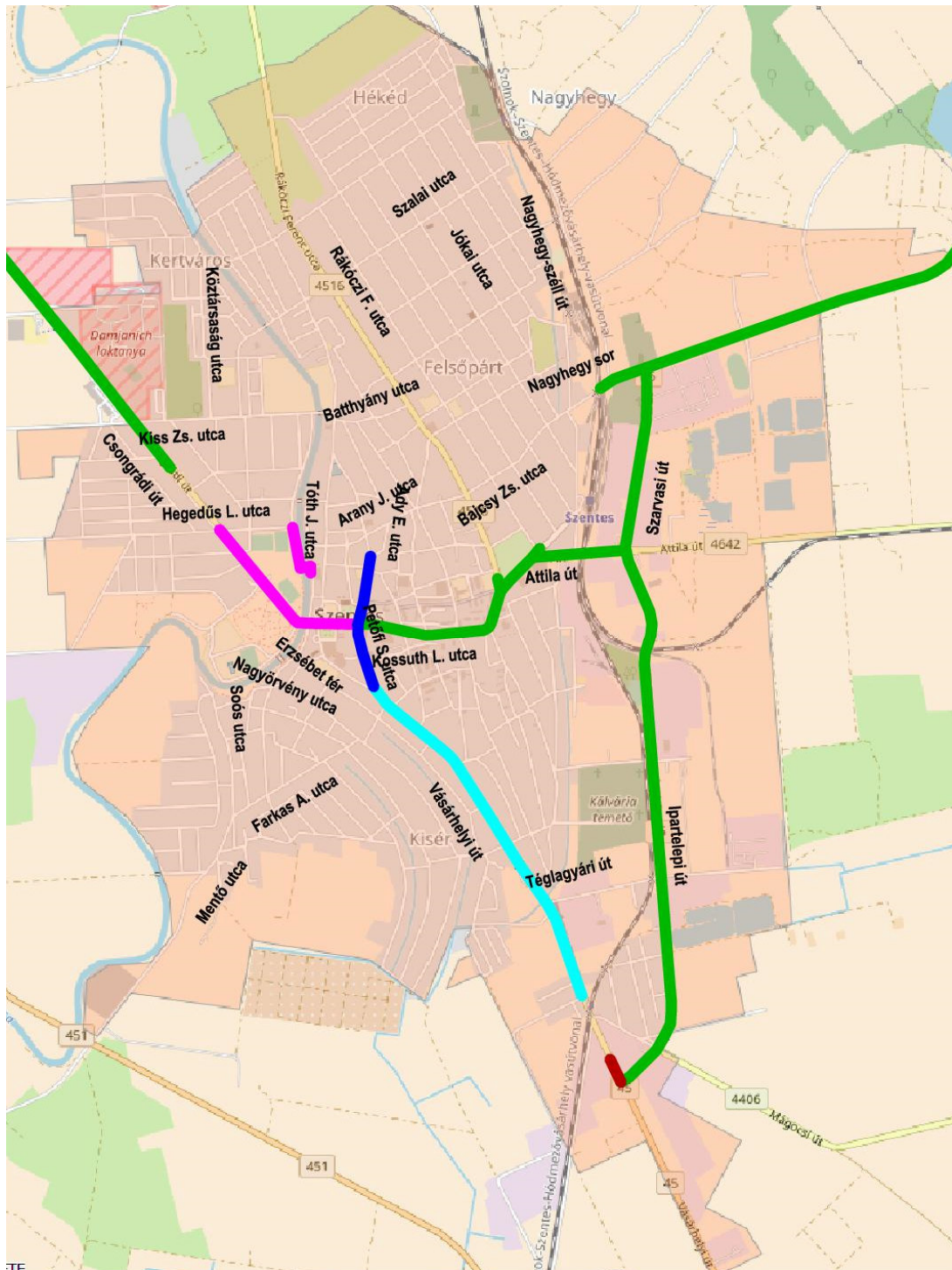
Az összefüggő kerékpáros infrastruktúrahálózat a nagyobb forgalmú utak mentén elkészült, de hiányzik a közeli településeket Szentessel összekötő kerékpárút hálózat, azonban ennek szükségességét vizsgálni kell.

A külterületi kapcsolatok illetően mindenképpen ki kell emelni a csongrádi összekötést, mellyel Szentes közvetlenül be tud csatlakozni az EuroVelo hálózatba, ugyanis az Európai Kerékpárút Hálózat tervezett nyomvonala a Tisza jobb oldalán Csongrádot érintve Dél felé halad.



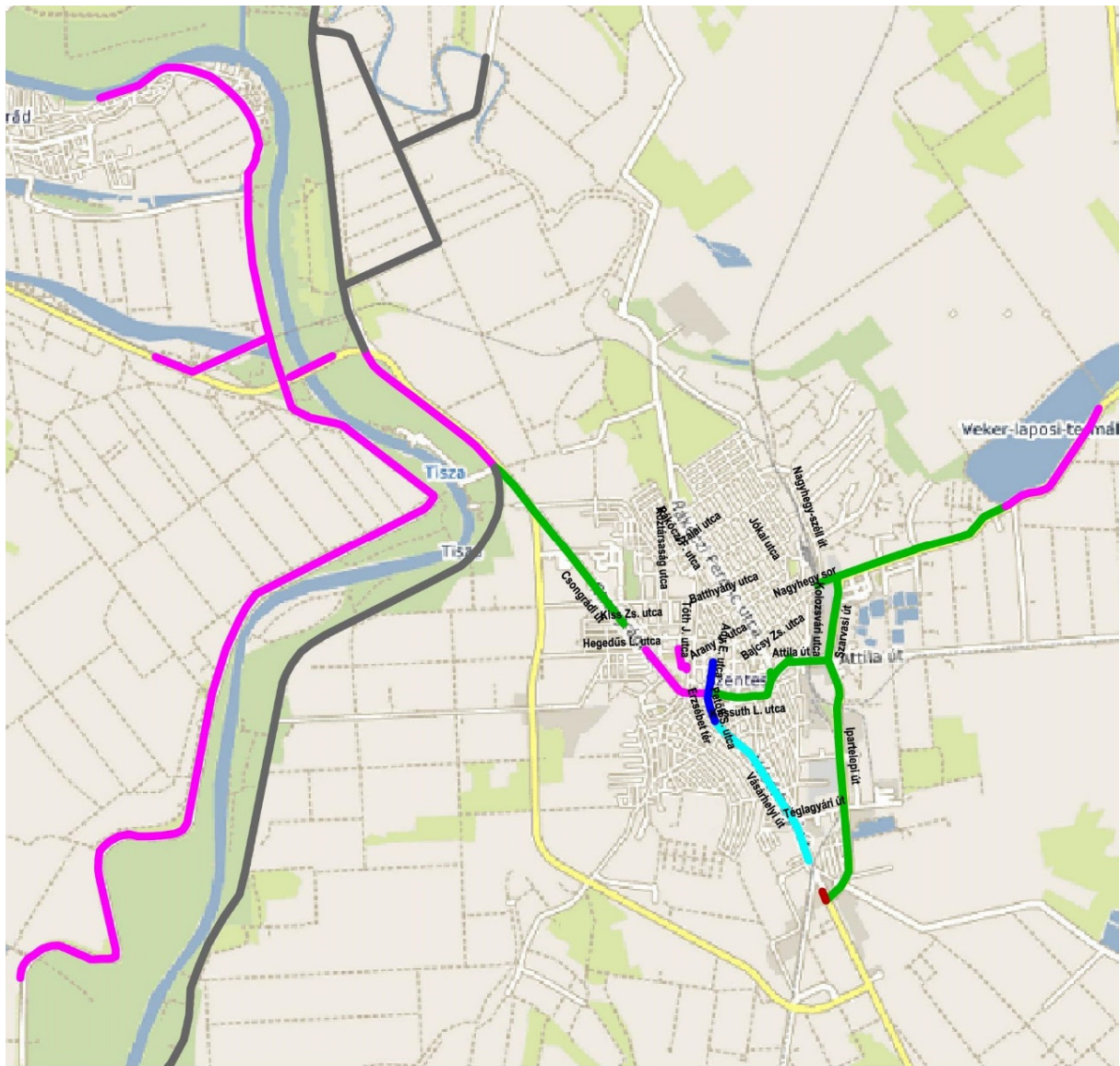
10. ábra. EUROVELO nemzetközi kerékpáros út Csongrádnál<sup>12</sup>






<sup>12</sup> www.merretekerjek.hu



- Kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
- Elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog- kerékpárút
- Zárt kerékpársáv
- Önálló kerékpárút

11. ábra. Szentes meglévő belterületi kerékpáros hálózata helyszíni felmérés és a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI) alapján



-  Kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
-  Elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog- kerékpárút
-  Zárt kerékpársáv
-  Önálló kerékpárút
-  Kerékpározásra ajánlott nem kiépített útvonal

12. ábra. Szentes közigazgatási területének meglévő kerékpáros hálózata helyszíni felmérés és a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI) alapján

Az előbbi két ábrából is jól látszik, hogy Szentes kerékpáros hálózata a belvárosi viszonylagos jó kiépítés mellett is még több hiányzó elemmel rendelkezik, melyek létesítésével egyrészt további fontos úti célok, városrészek kerékpárral történő elérése valósulhat meg, továbbá a kerékpáros balesetek száma is csökkenthető. Ezentúl a külterületi kerékpáros hálózat bővítését is figyelembe kell venni, mely esetében a hiányzó kapcsolatok, kerékpáros elemek pótlásával, létesítésével elsősorban a turisztikai célú, szabadidős kerékpározás erősíthető.

Ezek a hiányzó kerékpáros hálózati elemek az alábbiak:

- A 45. sz. főút (Vásárhelyi út) vezetett kerékpárút folytatása az Ipartelepi úti csomóponttól a szentesi tv toronyig, mellyel a külső még feltáratlan ipari (és lakó-) területek feltárása is megtörténne;
- A Kiss Zsigmond utcában az utóbbi években dinamikusan megnőtt a gépjármű forgalom, köszönhető ez főként az utcán és annak közelségében található forgalomvonzó létesítményeknek (pl. Kórház, Általános Iskola) mindemellett a Hősök erdeje miatt a szabadidős kerékpározás is jelen van. Emiatt az utcában kerékpárral közlekedni nem biztonságos, mindenképp javasolt önállóan vezetett kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése.
- A Tiszai strand kerékpárral történő elérése jelenleg nem biztonságos, kényelmes burkolt felületen történik. Javasolt ennek megoldása új kerékpárút burkolat kiépítésével.
- A 451. sz. főúti (Csongrádi út) Tisza híd előtt szakadás található a hálózatban, a hálózatosság elvének biztosítása érdekében a szakadás megszüntetése javasolt.
- A Vásárhelyi úton a vasúti átjáró környezetében szintén szakadás található a hálózatban, a hálózatosság elvének biztosítása érdekében a szakadás megszüntetése javasolt.
- A hivatásforgalom számára szükséges belső hálózati kapcsolatok sok esetben hiányoznak. Ezek az egyes városrészek kerékpárral történő elérését célozzák meg. Ilyen hiányzó belső hálózati elemek:
  - Nagyhegy-széli út;
  - Szalai utca - Köztársaság utca - Cseuz Béla utca;
  - Jókai utca;
  - Batthyány utca;

- Baross út - Kolozsvár utca - MÁV ltp.
  - Arany János utca - Bajcsy Zsilinszky utca;
  - Ady Endre utca - Tóth József utca;
  - Rákóczi Ferenc utca;
  - Sima Ferenc utca;
  - Ifjúság sétány;
  - József Attila utca;
  - Hegedű László utca;
  - Erzsébet tér;
  - Nyíri köz - Farkas Antal utca - Mentő utca;
  - Soós utca - Liget sor;
  - Nagyörvény utca;
  - Téglagyári út.
- A helyi szabadidő, kerékpározást biztosító kerékpárforgalmi hálózati elemek közül hiányzik a Kurca folyó, a Tisza folyó-menti és a Termáltó megközelítésére szolgáló elemek. Az ezekhez történő kerékpáros barát közlekedés feltételeit javasolt megteremteni.
  - Végül a hiányzó külterületi kapcsolatokat is meg kell említeni, mint pl. a 4521. j. Szentes - Mindszent - Hódmezővásárhely összekötő út mentén hiányzó kerékpár hálózati elemeket, amelyeket javasolt pótolni, ugyanis a forgalmi adatokból kiderül, hogy ezen az útvonalon kerékpározásra nagy az igény.

A fejlesztési javaslatokat a későbbiekben részletezzük, a javasolt fejlesztési ütemezéseket bemutató térképet „A tervezett fejlesztések bemutatása” c. fejezet tartalmazza.

### 3.3.3. JELENLEGI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSI FELÜLETEK ÁLLAPOTA

Szentesen a belvárosi környezetben a rendelkezésre álló kerékpározható, kerékpárral igénybe vehető felületek minősége megfelelő, a burkolatokon nagyobb kátyúzódás, repedések, burkolathibák nem tapasztalhatóak, a felületek mérete megfelelő.

**Ezzel szemben a külsőségeken már tapasztalhatók szélességi és minőségi problémák. A Csongrádi út külső szakaszán, valamint a Szarvasi úton a kerékpározásra kijelölt elválasztás nélküli és/vagy elválasztott gyalog- kerékpárutak szélessége nem felel meg az érvényben lévő és vonatkozó e-UT 03.04.11 útügyi műszaki előírásban foglalt méreteknél, azonban a gyér gyalogos forgalom miatt ez konfliktus helyzetet nem teremt.**

A **Csongrádi út mentén található kerékpárút** burkolata néhány helyen tönkrement, hossz- és keresztirányú repedések észlelhetők rajta. A tönkrement burkolat kerékpározásra alkalmatlan, mindenképp felújításra szorul. Itt érdemes megemlíteni, hogy a túoldalón található szervizút kerékpározás szempontjából nincs kihasználva, annak kerékpáros barátá tétele javasolt.

Az **Ipartelepi út mentén található kerékpárút** felületén több helyen hosszirányú repedések észlelhetők. Annak ellenére, hogy a repedések javítva lettek, az ilyen típusú burkolathibák általában a földmű, az alapréteg és/vagy az aszfaltburkolat teherbírási elégtelenségére vezethető vissza. Mindenképp javasolt ennek felülvizsgálata, a további burkolatromlás megelőzése érdekében.

A **Vásárhelyi úti kerékpársáv** esetében az útburkolat állapota nem megfelelő sok esetben rendkívül rossz, mely különösen a téli időszakban, baleset veszély kialakulásához vezethetnek.

Érdemes megemlíteni, hogy a **Tisza folyó mentén kerékpározásra ajánlott útvonalak** nem rendelkeznek megfelelően kiépített burkolatokkal, sok esetben azok "földutak", melyeken a kerékpározás nem lehetséges.

A város gyűjtőútjain és lakóutcáiban – leszámítva a kiépítetlen utakat - megfelelő körülmények között lehet kerékpározni, a burkolatok állapota megfelelő, kerékpározásra alkalmasak.



4. kép. Szarvasi úti elválasztott gyalog-és kerékpárút



5. kép. Vásárhelyi úti kerékpársáv



6. kép. Csongrádi úti elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

### 3.3.4. KÖZÚTI CSOMÓPONTOK, KERESZTEZÉSEK

A Szentes belterületén lévő közúti csomópontok esetében mindenképpen ki kell emelni, hogy a Vásárhelyi úti kerékpársáv esetében a becsatlakozó utcáknál, bár az elsőbbséget szabályozó jelzőtábla ki van helyezve, azonban a szükséges H-111 vagy H-112 jelű "Utat keresztező kerékpárosok elsőbbsége [1][2]" kiegészítő táblák hiányoznak, továbbá a burkolati jelek is kopottak, így a lassabban, egyébként szabályosan közlekedő kerékpárosok észrevétele nehezebb.

A közúti csomópontok esetében kiemelendő még a belvárosi környezet, a Kossuth Lajos utca és környéke, illetve a Rákóczi Ferenc utca. Ebben a környezetben már a korábbi fejezetben is bemutatásra került, hogy baleseti sűrűsödés van. Típusazonosságként két típusú kerékpáros baleset jellemző ezeken a helyeken. Egyrészt a körforgalmak területén történtek hasonló természetű balesetek, amelyek a nem megfelelő átvezetésekkel adódnak, ugyanis jellemzően a kerékpáros átkelőhelyek körpálya felőli szélé és a körpálya külső burkolatszélé közötti távolság nem éri el az ÚME szerinti min. 4 m-t, annál lényegesen kisebb, amely következtében a körforgalomból kihajtó autós számára az áthaladni

kívánó kerékpáros nehezen észlelhető. A másik gyakori kerékpárosokat érintő baleseti típus a Rákóczi Ferenc utcában történt álló járműnek ütközések, amelyek jellemzően ajtórányításos balesetek voltak, főként az emberi figyelmetlenségből, a belvárosi sűrű környezetből adódik, mely elvonja a járművezetők figyelmét, valamint abból, hogy az autóvezetők számára nem került jelzésre (pl. kerékpáros nyom), hogy nagy kerékpáros forgalomra kell számítaniuk az utcában.

**A külső környezetet illetően talán a legfontosabb és szinte az egyetlen közúti csomópont, keresztezés, mely fokozott veszélyt hordoz magában, az a 451. sz. főúton a Tisza híd előtti kiépítetlen keresztezés. Itt a beavatkozás mindenképpen javasolt.**

Egyéb esetben a közúti csomópontok megfelelőek, azok beláthatósága megfelelő, az elsőbbségi viszonyok rendezettek.

### 3.3.5. TÁVOLI ÚTICÉLOK KERÉKPÁRRAL

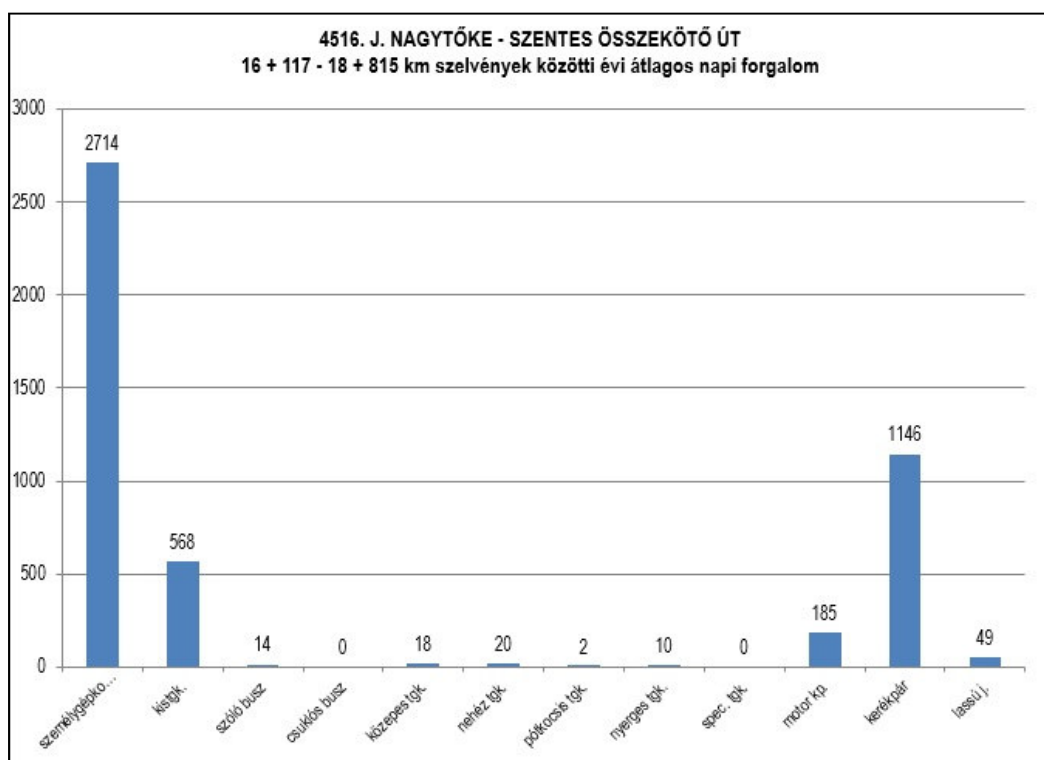
A korábbi fejezetben ismertetésre került, hogy Szentes esetében az ingázó hivatásforgalom leginkább a tömegközlekedést választja, a kerékpár ebben az esetben nem meghatározó, ezt mutatja a már korábban ismertetett rendelkezésre álló forgalmi adatok is. Azonban érdemes megemlíteni, hogy Mindszent – Szegvár felé nagy a szabadidős kerékpározási igény, ugyanis a Tisza folyó közelsége, a mindszei Tiszai Strand, valamint a Mártélyi Holt – Tisza miatt kiváló túraútvonalként szolgálhatna a kerékpárosok számára, elvezetve akár Hódmezővásárhelyig is. Ennek egyes szakaszai már megvalósultak (pl. Szegvár belterületi szakasza, vagy Mindszent – Mártély közötti szakasz), azonban a hiányzó részeket javasolt kiépíteni. Egyéb vonatkozásban külön kerékpáros felületek létesítése nem indokolt.

### 3.3.6. FORGALOM ÖSSZETÉTEL

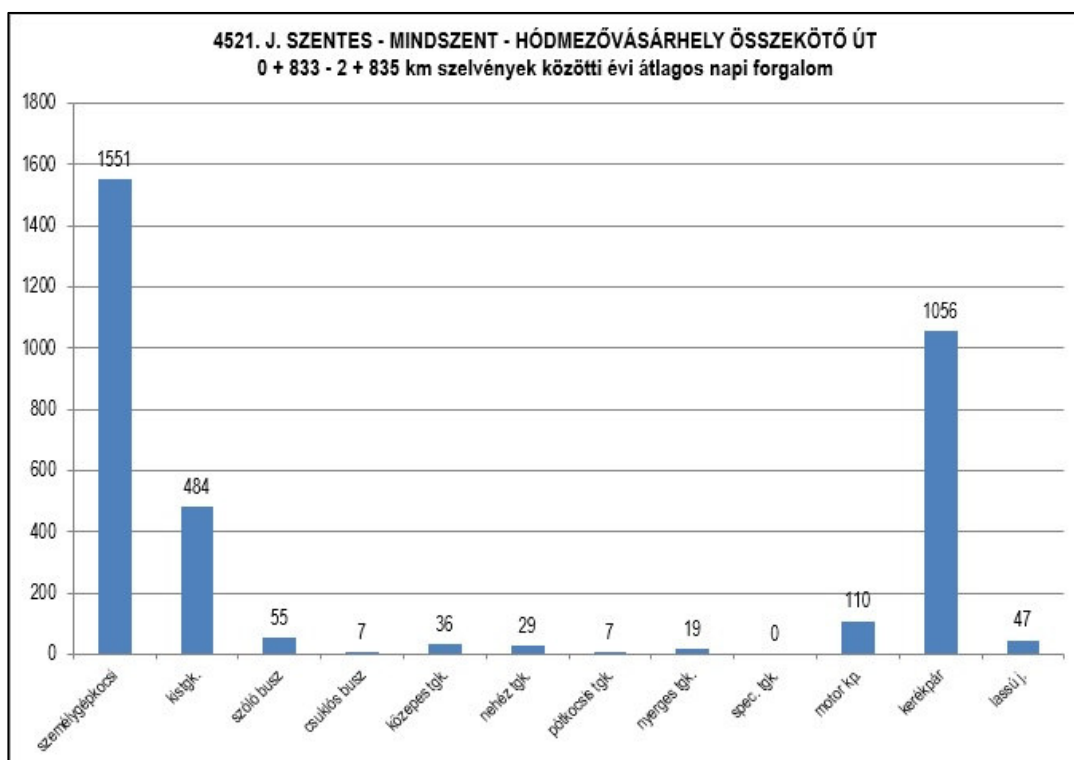
A korábbi fejezetben már bemutatott adatokból egyértelműen látszik, hogy a legtöbb út, útszakasz esetében a kerékpárosok száma csekély, így **emiatt külön kerékpáros felületek létesítése nem indokolt.**

Azonban mindenképpen kiemelendő a 4516. j. Nagytőke - Szentés összekötő út belterületi szakasza, valamint a 4521. j. Szentés - Mindszent - Hódmezővásárhely összekötő út szentesi szakasza.

**Az alábbi két diagramból egyértelműen látszik a kerékpáros forgalom rendkívül magas aránya, így ezen a két szakaszon a beavatkozás és a beavatkozás módjának vizsgálata mindenképpen szükséges.**



4516. j. út forgalom összetétele 2017-ben



4521. j. út forgalom összetétele 2017-ben

### 3.3.7. KERÉKPÁROS ÉS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

Szentesen jelenleg helyközi autóbusz állomás, illetve vasútállomás is található. Ezentúl Szentes sport repülőtérrel is rendelkezik, mely személyforgalmat nem bonyolít le, így ennek vizsgálatát nem szükséges elvégezni.

**A vasútállomás** a Baross út - Kolozsvári utca csomópont környezetében található, északi irányból a Kolozsvári utcán keresztül, déli irányból pedig a Baross úton keresztül lehet megközelíteni. Ezen két utca, útszakasz jelenleg jól kerékpározható, azonban a Baross utcában - mint országos közúton - a kétoldali párhuzamos parkolás veszélyes lehet a kerékpárosok számára. Annak ellenére, hogy a baleseti elemzés ezen út esetében nem mutatott kiemelkedő baleseti arányt, mindenképp javasolt további fejlesztés.

**A helyközi autóbusz állomás** a Szabadságtéren található, mely a Petőfi és a József Attila utcákon keresztül közelíthető meg. Mindkét utca kapcsolódik a belvárosi, Kossuth utcai kerékpáros hálózathoz, így vizsgálendő ezen utcák bevonása is a kerékpáros hálózatba.

**A javasolt fejlesztéseket a későbbiekben ismertetjük.**



7. kép. <sup>13</sup>Szentesi vasútállomás

<sup>13</sup> [www.google.hu/maps](http://www.google.hu/maps)



8. kép. <sup>14</sup>Szentesi helyközi autóbusz állomás

### 3.3.8. KERÉKPÁR TÁROLÁS, PARKOLÁS, SZERVIZ

Szentesen a legtöbb helyen lévő kerékpár támasz nem felel meg a már említett e-UT 03.04.11 számú útügyi előírásban foglaltaknak, azok kialakítása nem megfelelő. Olyan kerékpártámasz, mely az előírásoknak megfelel, kizárólag a nem régen felújított Ady Endre, valamint Petőfi Sándor utcákon találhatóak. Az egyéb helyeken lévő kerékpár támaszok nem megfelelőek, valamint azok száma is kevés, különös tekintettel a belvárosra.

**Nagyon fontos ebben az esetben is megemlíteni a vasútállomás és a helyközi autóbusz állomást. Mivel ezen helyeken hosszabb idejű tárolás is van, így fontos lenne az előírásoknak megfelelő B+R modul kialakítása, mely a kerékpárok részére biztonságos, az időjárástól megvédő (fedett) tárolást tesz lehetővé.**

A kerékpártámaszok pótlására, azok mennyiségi és minőségi követelményére a későbbi, javaslattevői fejezetben térünk ki részletesen.

<sup>14</sup> [www.google.hu/maps](http://www.google.hu/maps)

A településen több **kerékpár üzlet** és **szerviz** is található, főként a belvárosban (pl. Rákóczi Ferenc utcában és az Új utcában), így a szerviz háttér biztosított.



9. kép. Ady Endre utcai kerékpártámaszok (bal oldalon az előírásoknak megfelelő, jobb oldalon nem megfelelő)



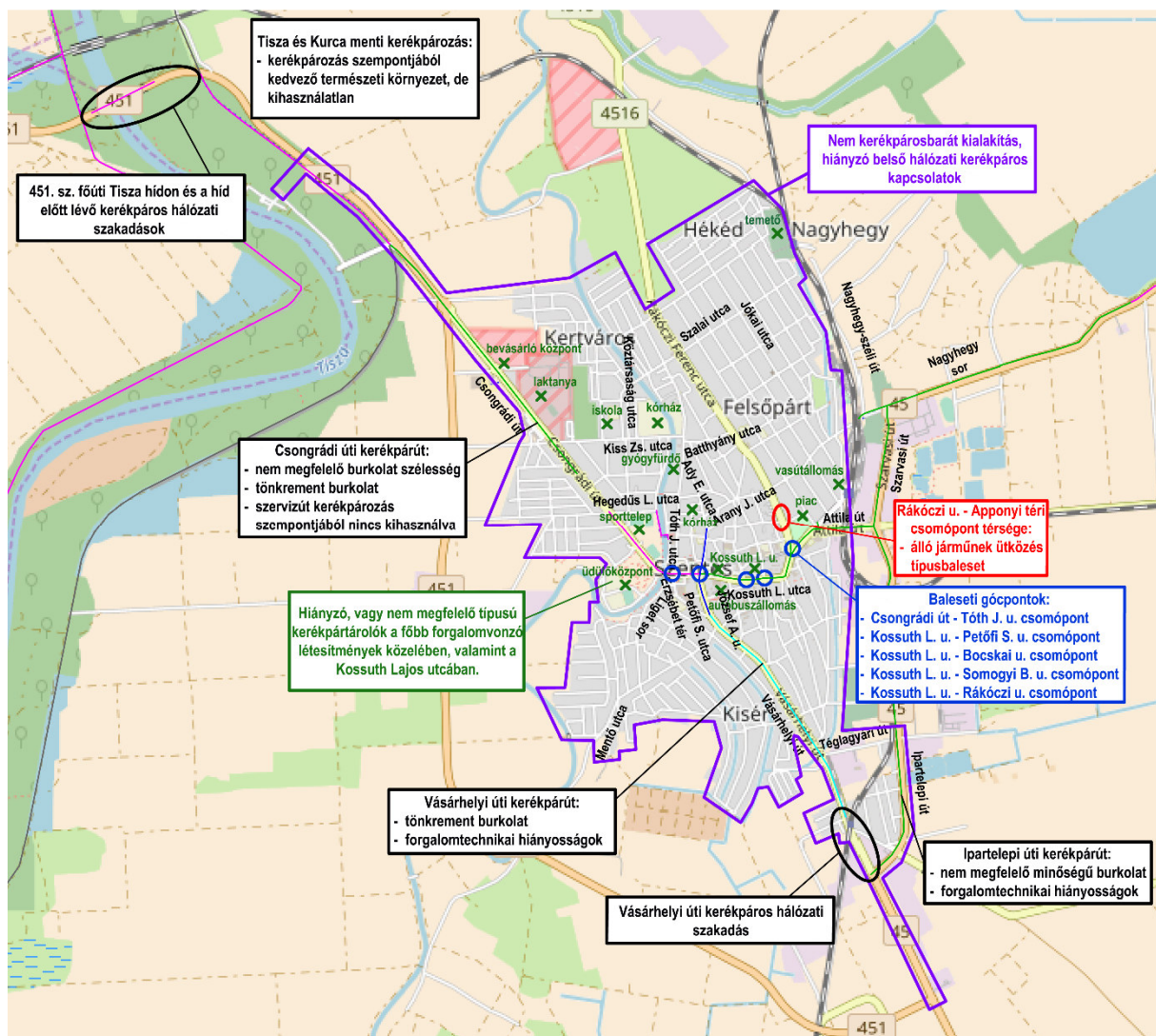
10. kép. Helyközi autóbusz állomáson lévő kerékpártámaszok

### 3.3.9. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS JELENLEGI HELYZETÉNEK ÖSSZEFOGLALÁSA

Az előzőeket összefoglalva Szentes város jelenlegi kerékpáros közlekedése a következő főbb jellemzőkkel bír:

- **nagy arányú belterületi kerékpározás**, az ingázó kerékpáros forgalom elhanyagolható,
- elmúlt 5 év baleseti statisztikája alapján viszonylag sok kerékpáros baleset volt, a **belvárosban baleset sűrűsödés** tapasztalható,
- jellemzően **helyi hivatásforgalmi jellegű kerékpáros forgalom**, de a szabadidős kerékpáros forgalom is jelen van,
- **B+R rendszerű közlekedés feltételei hiányoznak** (pl. megfelelő számú fedett kerékpártároló, őrzés hiánya), az egyes közösségi átszálló helyekhez odavezető kerékpáros közlekedési felületek fejlesztésre szorulnak,
- a főbb forgalomvonzó létesítmények közelében jellemzően rendelkezésre állnak **kerékpár tárolók**, parkolók, azonban azok **száma és kialakítása sok esetben nem megfelelő**,

- **elegendő számú kerékpár szerviz** rendelkezésre áll,
- viszonylag **kiterjedt kerékpáros hálózat**, azonban a **forgalomtechnikai jelölések** több esetben **nem egyértelműek**, nem látszanak, hiányosak, **több esetben rossz és keskeny burkolat** a jellemző,
- a helyi kezelésű utak állapota megfelelő, az **országos közutak állapota nem megfelelő**,
- belvárosban, gyűjtőutakon viszonylag nagy gépjárműforgalom jellemző,
- **közúti csomópontok** alapvetően rendben vannak, de fontos megjegyezni a **Tisza híd előtt keresztezést**, illetve a belvárosi körforgalmú csomópontokat, mint baleseti gócpontokat,
- helyi **forgalomvonzó létesítmények** kerékpárral **viszonylag jól elérhetőek**, azonban a **hálózat hiányos, fejlesztésre szorul**, a távoli kapcsolatok kerékpárral csak a rossz minőségű közúton érhetőek el, **ütemezett fejlesztés szükséges.**



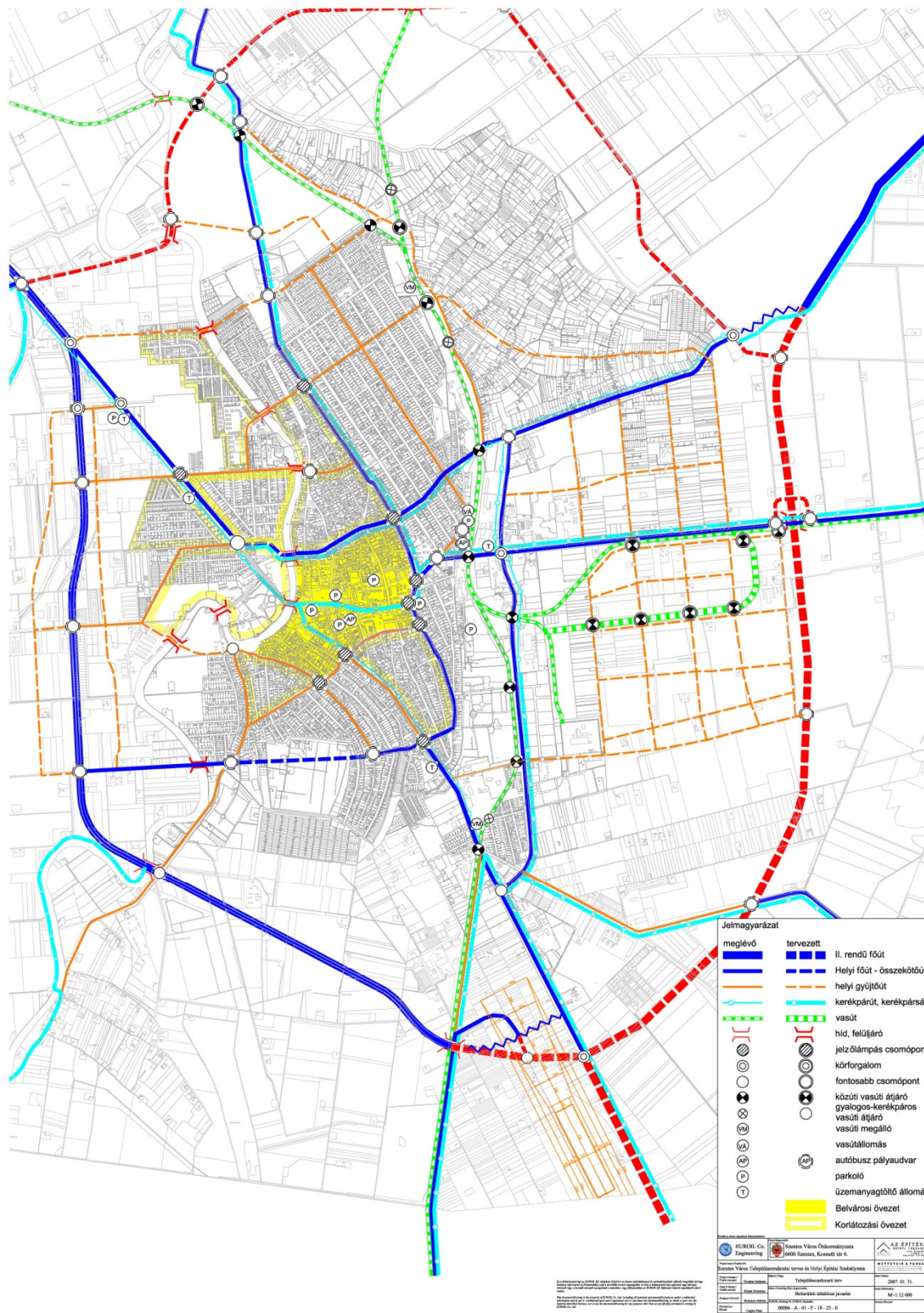
13. ábra. Problématerkép

#### 4. FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

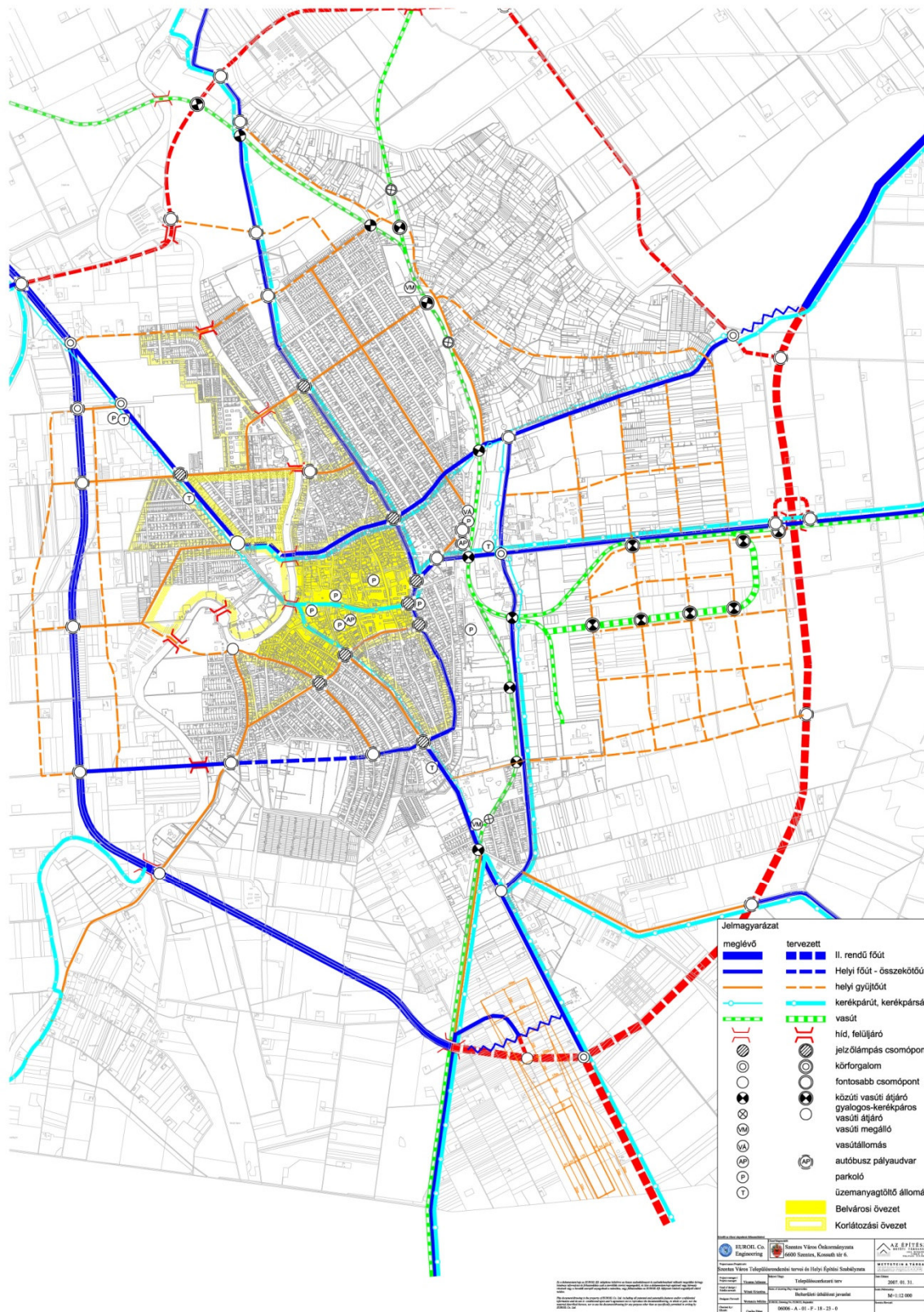
Az előző fejezetekben megvizsgálásra került Szentes város kerékpáros közlekedésének jelenlegi helyzete. Ennek eredményeképpen megállapítható, hogy **fejleszteni mindenképpen kell**, növelni kell a kerékpárosok biztonság és komfort érzetét, illetve ki kell küszöbölni azon tényezőket, amelyek ezeket akadályozzák, figyelembe véve a település jövőbeli tervezett fejlesztéseit, igazodva a Település Rendezési Terv által is vázolt korszerűsítésekhez.

A települési és település környezeti, közeli és esetlegesen távoli forgalomvonzó létesítményekhez, köz- és szolgáltató intézményekhez vezető utakat, azok környezetét, ezen intézményeknél a parkolási lehetőségeket, kerékpár-tárolási módokat, a már meglévő kerékpáros hálózatot, az esetlegesen veszélyes útkereszteződések mind-mind fejleszteni kell, be kell avatkozni, hogy a kerékpáros barát közlekedés valóban megtudjon valósulni. A kerékpáros barát közlekedés nem feltétlenül új utak építésével érhető el, több tényezőt együttesen kell vizsgálni (pl. forgalomnagyság, balesetek száma, rendelkezésre álló gépjárművek által használt burkolat stb.).

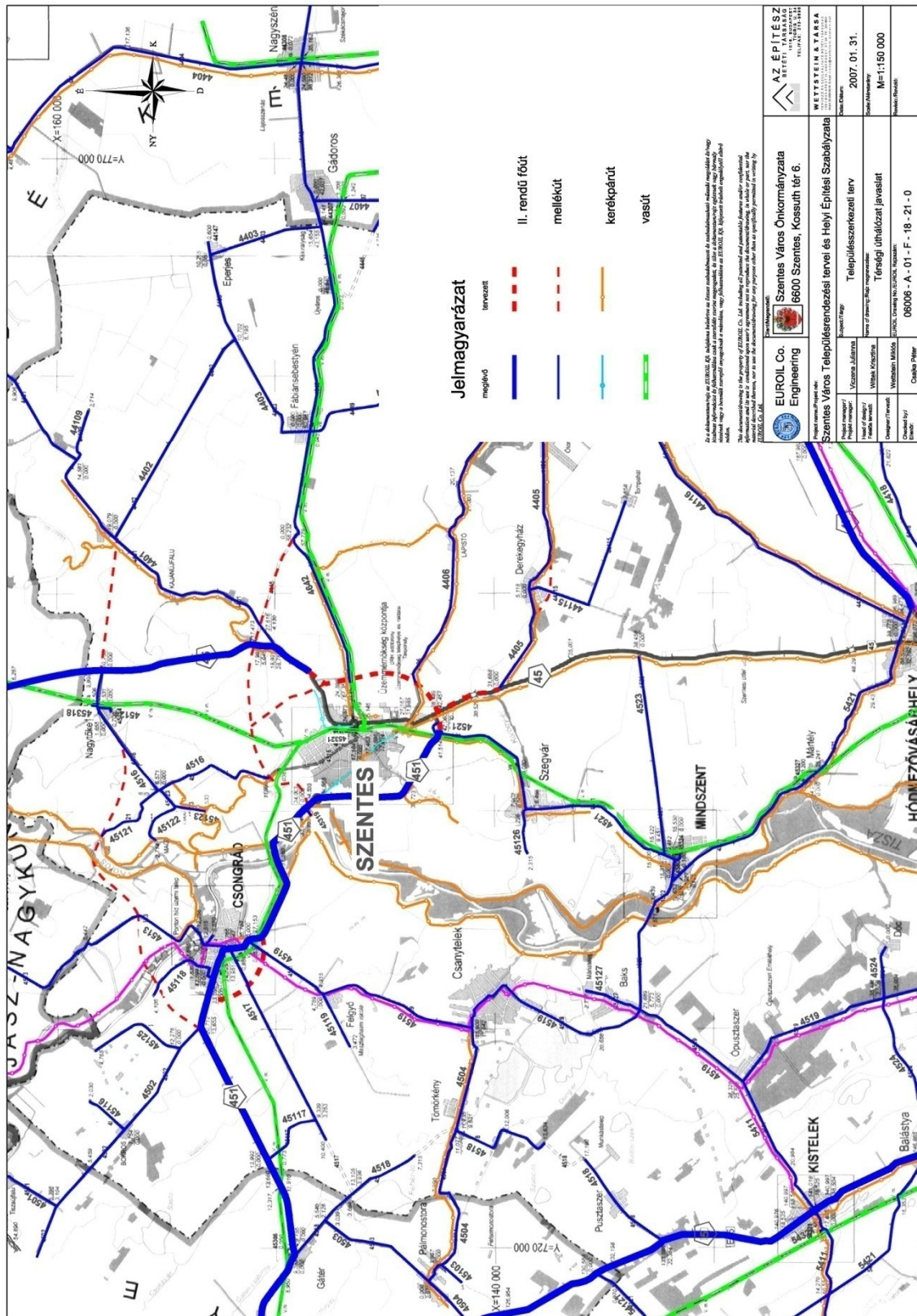
**A következő fejezetekben részletesebben ismertetett fejlesztési javaslatok kidolgozása során figyelembe lettek véve az Országos, a Megyei, valamint a Települési Rendezési Tervek, illetve a helyi közlekedésfejlesztési koncepciók is, a javaslatok azokkal összhangban kerültek kialakításra.**



14. ábra. <sup>15</sup>Szentes belterületi úthálózat javaslat, Településszerkezeti Terv 2009



15. ábra. <sup>16</sup>Szentes külterületi úthálózat javaslat, Településszerkezeti Terv 2009



16. ábra. <sup>17</sup>Szentes térségi úthálózat javaslat, Települészerkezeti Terv 2009

## 5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

### 5.1. MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FELÜLVIZSGÁLATA

#### 5.1.1. FORGALOMBIZTONSÁG JAVÍTÁSA

A meglévő hálózat javítása, fejlesztése során az egyik legfontosabb célkitűzés a balesetek számának csökkentése, a kiváltó okok mérséklése. A korábbi fejezetben ismertetett baleseti elemzés különösen a belvárosi környezetben, azon belül is a Kossuth utcán mutatott sűrűsödést, ott ahol egyébként elválasztás nélküli és/vagy elválasztott gyalog- kerékpárút található. A legtöbb esetben az egyik kiváltó ok az **elsőbbség meg nem adása**, mely egyaránt felmerült a gépjárművek, valamint a kerékpárosok részéről is. Mivel a kerékpáros, ugyanúgy, mint a gyalogos, **védtelen közlekedő**, így az **elsőbbség adási kötelezettséget** elsősorban a **gépjárművek, a gépjármű vezetők részére** kell hangsúlyozni. Ennek lehetséges módjai az alábbiak:

- a meglévő forgalomtechnikai jelzések alapos felülvizsgálata egy **forgalmi rend felülvizsgálat** keretében,
- a felülvizsgálat alapján a meglévő jelzőtáblák cseréje, pótlása, a kopott burkolati jelek felújítása,
- a csomópontokban a láthatóság vizsgálata,
- hiányzó jelzőtáblák (pl. "Kerékpárosok" veszélyt jelzőtáblák) kihelyezése,
- egyéb technikai eszközök kihelyezése, "okos zebra" kialakítása (aktív burkolati prizmák vagy sárgavillogók telepítésével),
- a belvárosi övezetben sebességcsökkentés bevezetése,
- szemléletformáló kampányok a lakosság körében.

A balesetek számát csökkenteni, a kiváltó okokat mérsékelni, különösen a belváros tekintetében a meglévő egyoldali kétirányú közlekedés átgondolásával, a lehetséges kétoldali egyirányú kerékpáros közlekedés bevezetésének kialakításával is csökkenteni lehet. Ennek lehetőségét meg kell vizsgálni, figyelembe kell venni.

A balesetek egyik legfőbb kiváltó oka azonban mindig az emberi figyelmetlenség, a tudatos közlekedés mellőzése. A mai korra jellemző, hogy rengeteg és egyre több a közlekedő, gépjárművel, kerékpárral,

gyalogosan. Sajnos a közlekedésben résztvevők számának növekedése nem áll arányban a tudatossággal, a másokra való odafigyeléssel. Ezt elsősorban a kerékpáros közlekedés nevelő célzatú oktatásával, figyelem felhívással (pl. újságcikkek, rádió és tv műsorok, szórólapok stb.) lehet elérni.

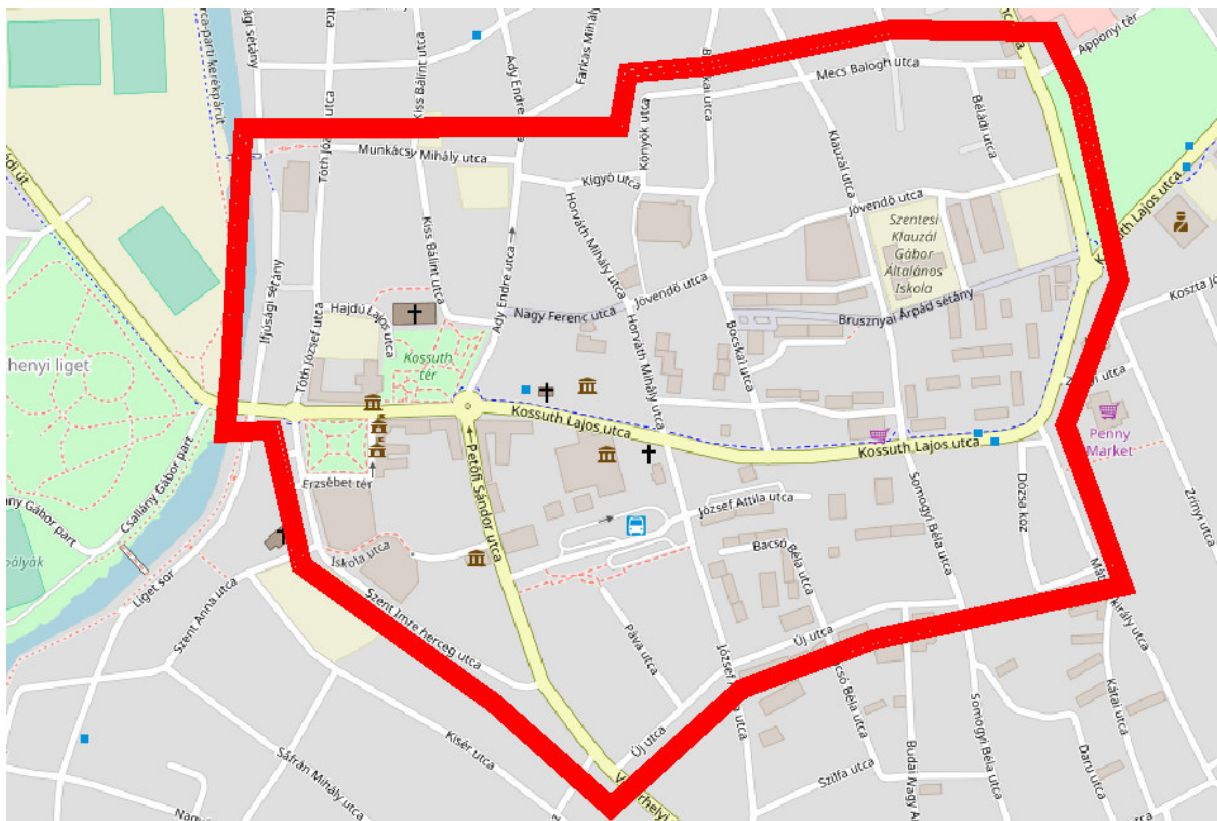
Azonban fontos megemlíteni, hogy az említett belterületi körforgalmi csomópontokban a kerékpáros átvezetés kialakítása nem felel meg az ÚME követelményeinek. A kerékpáros átkelőhelyek körpálya felőli széle és a körpálya külső széle közötti távolság nem éri el az előírások szerinti min. 4 m távolságot, annál lényegesen kisebb, mely következtében a körforgalomból kihajtó, éppen gyorsítani készülő autós számára, az áthaladni készülő kerékpáros nehezen észlelhető. **Ezért ezen csomópontokat mindenképp javasolt átépíteni és a kerékpáros átvezetéseket az ÚME előírásai szerint kialakítani. Ilyen körforgalmú csomópontok:**

- Csongrádi út – Tóth József utca csomópont,
- Kossuth Lajos utca – Petőfi Sándor utca csomópont,
- Kossuth Lajos utca – Somogyi Béla utca csomópont,
- Kossuth Lajos utca – Apponyi tér csomópont.



11. kép. <sup>18</sup>Kossuth Lajos utca - Apponyi tér (kopott burkolati jelek)

<sup>18</sup> [www.google.hu/maps](http://www.google.hu/maps)



17. ábra. Javasolt 30 km/h-ra történő sebességhatárolás

Ezen felül érdemes megemlíteni a **Kossuth Lajos utca – József Attila utca** csomópontot, amely bár nem körforgalmi kialakítású, és a kerékpáros átkelések is megoldottak, mégis a baleseti elemzés azt mutatja, hogy baleseti gócpont, ami annak tudható be főként, hogy a József Attila utcai és a Horváth Mihály utcai csomóponti ágak egymáshoz képest kissé eltoltan helyezkednek el, a Kossuth Lajos utca pedig a csomópontban rendkívül széles, ezáltal a csomópont területe meglehetősen nagy, ami megnehezíti az átkelést rajta, különösképpen a mellékágakból kikanyarodók számára. Emiatt az autósok gyakran türelmetlenek és balesetveszélyes manőverekbe kezdenek, veszélyeztetve ezzel a csomóponton áthaladó kerékpárosokat is. **Éppen ezért mindenképp javasolt a csomópont átépítési lehetőségének vizsgálata, akár körforgalmi csomóponttá történő átépítése is megoldást nyújthat, megfelelő kerékpáros átvezetések kialakításával.**

**A Rákóczi Ferenc utcában történt álló járműnek ütközés típusbalesetekre vonatkozó megoldási javaslatot a későbbiekben ismertetjük.**

### 5.1.2. FORGALOMTECHNIKAI FELÜLVIZSGÁLAT

A korábbi fejezetekben ismertetésre került, hogy a meglévő kerékpáros hálózat kiterjedt, azonban a szükséges forgalomtechnikai jelzések sok esetben hiányosak, nem megfelelőek. Általánosságban igaz, hogy a meglévő burkolati jeleket, közúti jelzőtáblákat karban kell tartani, időszakonként azok állapotát, épségét, meglétét felül kell vizsgálni, ennek alapján intézkedni azok felújításáról, cseréjéről pótlásáról. Ezen közútkezelői, üzemeltetői feladatok elvégzésével a balesetek csökkenthetők, a kiváltó okok mérsékelhetőek, valamint megtörténik a kerékpáros barát közlekedés fenntartása, mivel a hálózatot és annak elemeit nem csak megépíteni kell, hanem azokat folyamatosan karban is kell tartani.

- Külön kiemelendő a **Vásárhelyi úton lévő kerékpársáv**. A burkolati jelek ezen a szakaszon sok esetben rendkívül kopottak, továbbá a csatlakozó oldalirányú utcákból az elsőbbséget szabályzó tábla alól hiányzik a megfelelő jelzéseképű "Utát keresztező kerékpárosok elsőbbsége" kiegészítő tábla.
- Ezentúl érdemes megjegyezni, hogy keverednek az egyes jelölések. Sok esetben a létesített burkolati jelek kétirányú kerékpárútra utalnak, azonban a jelzőtáblák elválasztás nélküli gyalog-kerékpárutat mutatnak. Ilyen pl. az **Ipartelepi út mentén található kétirányú kerékpárút**, amelyre elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútra vonatkozó jelzőtáblák kerültek kihelyezésre, amely megtevesztő lehet mind a gyalogosan közlekedők, mint a kerékpárosok számára.

A fent említett forgalomtechnikai kialakításokat mindenképp pótolni javasolt.



12. kép. Ipartelepi út mellett kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút

### 5.1.3. BURKOLATÁLLAPOTOK FELÜLVIZSGÁLATA

A kerékpáros barát közlekedés egyik alapvető feltétele a megfelelő minőségű és méretű, adott esetben szélességű, burkolat. Sajnos a településen a belvárosi, valamint a Szarvasi út belterületi szakaszán kívül a rendelkezésre álló és kerékpáros közlekedésre kijelölt szakaszok sok esetben sem méretükben, szélességükben, sem minőségükben nem megfelelőek.

Ezen a fenntartható, biztonságos és kényelmes kerékpáros közlekedés érdekében mindenképpen javítani kell.

Az érintett szakaszok az alábbiak:

- A Csongrádi út külső szakaszának, valamint a Szarvasi úton a kerékpározásra kijelölt elválasztás nélküli és/vagy elválasztott gyalog- és kerékpárutak burkolatának szélesítése javasolt, a vonatkozó ÚME előírásai alapján, az alábbiak szerint:
  - lakott területen kívüli elválasztott és elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút használati szélessége: 4,00 m,
  - lakott területen belüli elválasztott és elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút használati szélessége: 4,25 m.
- A Csongrádi út mentén található kerékpárút **tönkrement szakaszának** felújítása javasolt.
- Érdemes megemlíteni, hogy a Csongrádi út menti kerékpárút esetében a túloldalon található szervízút **kerékpározás szempontjából nincs kihasználva**, annak kerékpáros baráttá tétele mindenképp javasolt (burkolat felújítás, kerékpáros nyom, stb.).
- Az Ipartelepi út mentén található kerékpárút esetében a meglévő tönkrement burkolaton történő javítások korábban már elvégzésre kerültek, azonban javasolt a hibát előidéző problémák feltárása és felülvizsgálata.
- A Vásárhelyi úti kerékpársáv esetében a tönkrement aszfalt útburkolat helyreállítása javasolt.
- Fontos megemlíteni a Tisza menti kerékpározásra ajánlott útvonalat, mely jelenleg nem kiépített. Itt az útvonalon megfelelő szélességű és minőségű burkolat felületet kell kialakítani.



13. kép. Csongrádi út melletti gyalog- kerékpárút

#### 5.1.4. KERÉKPÁR TÁROLÁS

A meglévő kerékpáros hálózat tekintetében a felújított **Ady Endre** és **Petőfi Sándor utcákon** kívül sehol nem található a vonatkozó ütügyi műszaki előírásban foglaltaknak megfelelő kerékpár támasz, kerékpár tároló.

Érdemes megemlíteni, hogy a „Bringázz Szentesen – kerékpárosbarát fejlesztés” című projekt keretében új kerékpártároló betervezésére került már sor a Széchenyi liget és a Hősök erdeje közelében, valamint a Somogyi u – Új utca sarkán.

A kerékpárosok érdekeit is figyelembe véve javasoljuk további úgynevezett **támasztókeret** típusú kerékpártámaszok elhelyezését, amelyek egyszerűen telepíthetők, a kerékpár gyorsan és kényelmesen elhelyezhető és biztonságosan rögzíthető, akár a váznál, akár a kerekeknél. További előnyei, hogy nem

okoz gondot sem a kerékpárra szerelt kosár, sem a gyermekülés, a kerékpárok nem érintkeznek egymással és a kerékpáros ruházatát nem szennyezi be a többi kerékpár.



14. kép. Javasolt kerékpártámasz (Városszépítő Kft. Kapu kerékpártámasz)

Az előzőeken kívül javasolt új kerékpártámaszok/tárolók elhelyezése:

- A buszállomás és vasútállomás mellett javasolt a meglévő támaszok cseréje a fentebb említett típusra a megfelelő számban, valamint a B+R rendszerű közlekedés feltételeinek biztosítása érdekében a tároló fedetté és őrzötté tétele.

- A fentiekén kívül javasolt a meglévő támaszok cseréje a fent említett típusra, a megfelelő számban, illetve a hiányzó támaszok pótlása a főbb forgalomvonzó létesítmények közelében (Kórház, iskola, temető, fürdő, üdülő központ, stb.).
- Javasolt új kerékpártárolók elhelyezése a Kossuth Lajos utca belvárosi szakasza mentén, a Tóth József utca – Apponyi tér között min. 3 helyen a forgalomvonzó létesítmények (üzletek, Polgármesteri Hivatal, bank, posta, stb.) közelében.



15. kép. <sup>19</sup>Kossuth Lajos utca, kizárólag a keréknél történő rögzítést lehetővé tevő nem megfelelő kerékpártámasz

<sup>19</sup> [www.google.hu/maps](http://www.google.hu/maps)

## 5.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS HÁLÓZAT BŐVÍTÉSE

A hálózat bővítés során mindenképpen szükséges egy prioritási sorrendet felállítani, mely összhangban van a település fejlesztési terveivel, a települési, a térségi, valamint az országos rendezési tervekkel. Meg kell vizsgálni, hogy a jelenlegi hálózat hol rendelkezik hiányosságokkal, mik azok a főbb közintézmények, természeti és turisztikai célok, melyek jelentős forgalomvonzó erővel bírnak és biztosítani kell a biztonságos és kényelmes kerékpárral történő elérését.

**Fontos ismét megjegyezni, hogy ezen fejlesztések nem feltétlenül új utak építését jelenti, sok esetben elegendő a meglévő, gépjárművek által is használt utakat és azok környezetét kerékpáros baráttá tenni.**

### **I. ÜTEM (javasolt és tervezett "sürgős", könnyen megvalósítható fejlesztések):**

Az alábbi javasolt fejlesztendő területek esetében nagy gépjármű forgalom mellett, jelentős kerékpározási igény van, illetve már most jelenleg is nagy kerékpáros forgalom bonyolódik le, továbbá egyes térségek kerékpárral történő elérésére nagy igény van, vagy jelentős turisztikai igény kielégítését célozza meg, ezek megvalósítása mindenképpen prioritást élvez:

- 45. sz. főút mellett vezetett meglévő kerékpárút folytatása a Vásárhelyi úton található TV toronyig;
- Kiss Zsigmond utcai kerékpáros közlekedés megoldása a Koszta József Általános Iskola elérésével;
- Tiszai strand kerékpárral történő elérése;

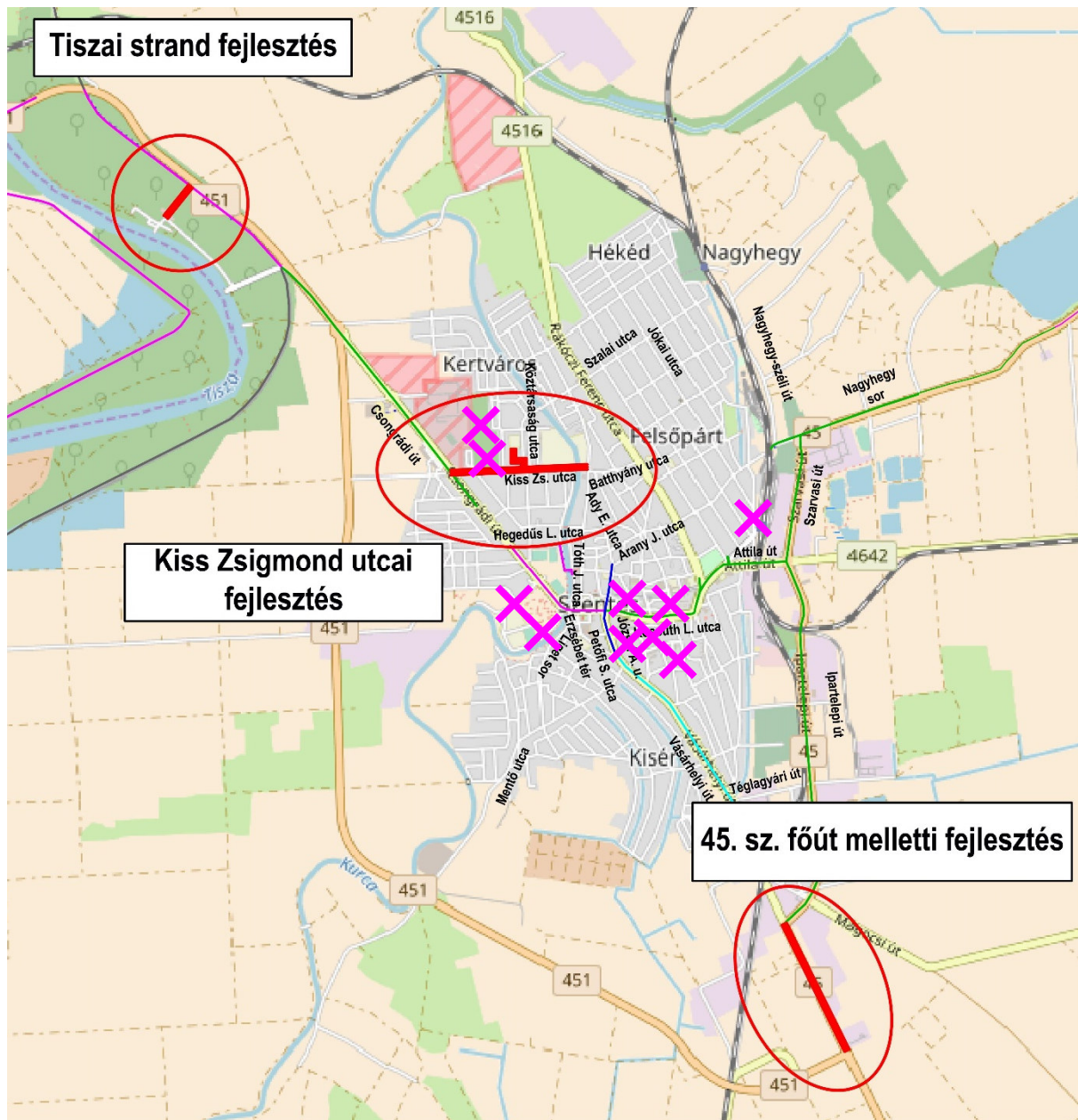
A **45. sz. főút mellett** javasolt fejlesztés az **Ipatelepi úti, valamint a Szentesi TV torony közötti** jelenlegi már meglévő kerékpáros közlekedési igényt hivatott kielégíteni. **Ennek megvalósítása elsődleges, mely fejlesztéssel a külső még feltáratlan ipari (és lakó-) területek is kerékpárral biztonságosan elérhetőek lesznek.** A fejlesztés során figyelembe kell venni egy korábbi szakértő véleményt, mely alapján ezen szakaszra a **belterületen** a meglévő gyalogos- és kerékpárutat folytatva **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat, külterületen pedig kétirányú önálló kerékpárutat** célszerű létesíteni.

Az előzőekben ismertetett forgalmi adatokból látszik, hogy a **Kiss Zsigmond utcán a Sima Ferenc utca, valamint a Csongrádi út közötti szakaszon**, illetve a két csatlakozó úton is nagy gépjármű, valamint nagy kerékpáros forgalom is bonyolódik. Ennek oka főként az utcában és a közelségében található forgalomvonzó létesítmények (iskola, kórház, sürgősségi betegellátó, üzletek, stb.), valamint az, hogy az utca két végén található Hősök erdeje és Kurca folyó miatt megnőtt az utcában a szabadidős kerékpározási igény is. Mindemellett a korábbi forgalomszámlálási eredmények kimutatták, hogy az utóbbi években dinamikusan megnőtt a gépjárműforgalom is, ezért **mindenképpen célszerű és szükséges a kerékpáros közlekedést fizikálisan is elválasztani a gépjármű forgalomtól**. A gépjármű forgalomból történő elválasztást **kétirányú önálló kerékpárút** kialakításával javasolt megoldani esetlegesen bekötve a Csongrádi út mentén kerékpáros baráttá fejlesztendő szervizútba, biztosítva ezzel a hálózati kapcsolatot. Azonban az elválasztás során részletes geodéziai felmérést követően kell mérlegelni, hogy a terepi adottságot, keresztmetszeti elrendezések mit tesznek lehetővé. Ugyanennél a fejlesztési pontnál kell és **célszerű megoldani a Koszta József Általános Iskola kerékpárral történő biztonságos és kényelmes elérését**.

Az iskola a Kiss Zsigmond utcáról nyíló Köztársaság utcán található. A **Köztársaság utcán** az utóbbi időben szintén megnövekedett a gépjármű forgalom, amely különösen a reggeli és délutáni csúcsidekben veszélyezteti a kerékpárral közlekedő diákokat. Éppen ezért a Köztársaság úton javasolt **kétoldali kerékpársáv** kialakítása (szükség esetén az útburkolat szélesítésével), ezzel együtt **abból kiválva javasolt önállóan vezetett kerékpárút** építése az iskola melletti parkon keresztül, elvezetve az **iskola kerékpártárolójáig**, ezzel biztosítva a diákok biztonságos kerékpáros közlekedését. A Köztársaság úti kerékpársávot ebben az ütemben az iskola bekötését szolgáló kerékpárút kiválásáig mindenképp célszerű kialakítani. Annak folytatása azonban meglévő személygépkocsi parkolók megszüntetését eredményezné, így azt csak későbbi ütemben javasolt megvalósítani, ha a megszűnő parkolók pótlása biztosított.

**A Tiszai strand – mint fejlődő szabadidős terület – jelentős turisztikai célú forgalomvonzó hatással bír, így annak a kerékpárral történő megközelítése rendkívül fontos**. Gépjárművel a 45319. j. úton keresztül érhető el, valamint jelenleg kerékpárral is. Az útburkolata rendkívül rossz, kerékpározásra szinte teljesen alkalmatlan. A strand kerékpárral történő eléréséhez célszerű a 451. sz. főút mellett, a tiszai töltésen vezetett kerékpárútból kiágazó **kétirányú, önálló kerékpárutat létesíteni**.

**A fentiekén kívül az előzőekben említett kerékpártámasz fejlesztéseket is javasolt jelen ütemben megvalósítani.**



- Meglévő kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
- Meglévő elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog- kerékpárút
- Meglévő zárt kerékpársáv
- Meglévő önálló kerékpárút
- Meglévő kerékpározásra ajánlott nem kiépített útvonál
- I.ütemben tervezett hálózatbővítés**
- Tervezett kerékpártárolók**

18. ábra. I. ütemben javasolt fejlesztések

## **II. ÜTEM (javasolt és tervezett "sürgős", műszakilag nehezebben megvalósítható fejlesztések):**

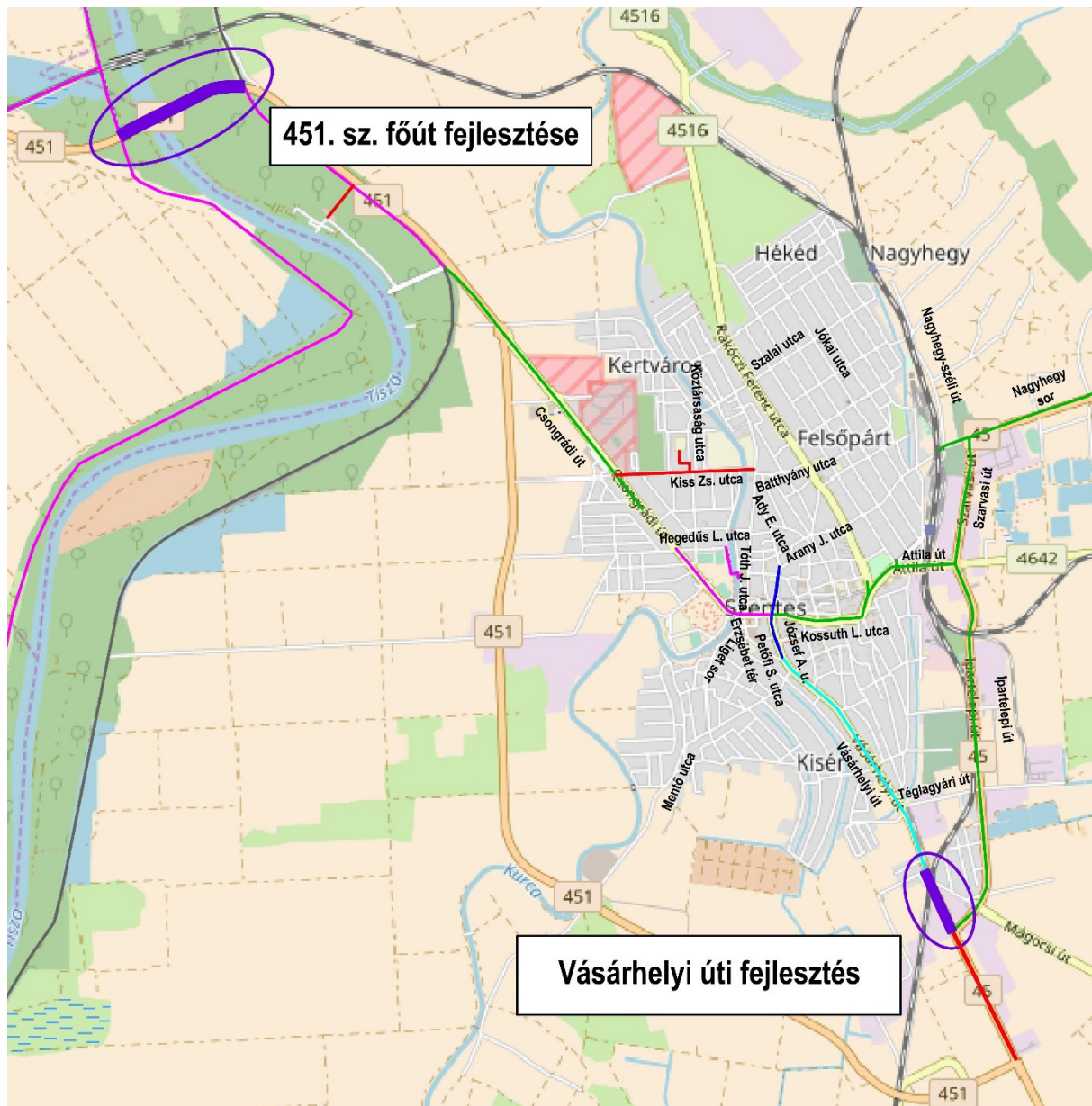
A II. ütemben célszerűen azokat a fejlesztéseket javasolt megvalósítani, ahol szintén nagy gépjármű forgalom mellett jelentős kerékpáros forgalom bonyolódik le, vagy jelentős kerékpározási igény van, de műszaki megoldásuk nehezebb és megvalósításuk költségvonzata is lényegesen nagyobb. Ezek az alábbiak:

- 451. sz. főúti Tisza hídnál lévő szakadás;
- Vásárhelyi úton a vasúti átjáró és a 45. sz. főút közötti szakadás megszüntetése.

Az előbb felsorolt fejlesztések szintén elsőbbséget élveznek. Ezen útszakaszokon is jelentős gépjármű, valamint kerékpáros közlekedés bonyolódik. A baleset megelőzése érdekében mindenképpen szükséges a beavatkozás, a fejlesztés.

**A 451. sz. főúton a Tisza hídnál lévő szakadást** a balesetek megelőzése céljából, valamint hálózati szempontból is mindenképpen meg kell szüntetni. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a kerékpáros átvezetés megvalósításával megteremtődne a közvetlen kapcsolat kialakításának lehetősége az EuroVelo hálózathoz is. A 2013-as évben a **NIF Zrt. megtervezte a 451. sz. főút 0 + 000 - 34 + 503 km szelvények közötti szakaszának 11,5 t tengelyterhelésre történő megerősítését**, ami **egyben kerékpárút és a 451. sz. főút alatt kerékpáros aluljáró** építését is tartalmazza. A **Tisza hídon kerékpáros átvezetés** jelenleg nincs, annak kialakítása a **híd átépítésével** az említett tervtől függetlenül megoldható, amely azonban jelentős költséggel bír. Amennyiben a 451. sz. főúti fejlesztés hamarabb megvalósul, úgy a **hídfeljárókon kialakítandó kerékpáros kapcsolat annak keretében is megvalósítható.**

A **Vásárhelyi úti szakadás** megszüntetésére javasolt az úttal párhuzamos **járda átépítése, szélesítése**, melyen amennyiben a keresztmetszeti adottságok lehetővé teszik, akár **elválasztott gyalog- és kerékpárút is kialakítható.** Ennél a fejlesztésnél azonban mindenképpen már most meg kell említeni a **vasúti átjáró kiépítését**, mely jelentős költségekkel bír.



- Meglévő kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
- Meglévő elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
- Meglévő zárt kerékpársáv
- Meglévő önálló kerékpárút
- Meglévő kerékpározásra ajánlott nem kiépített útvonal
- I.ütemben tervezett hálózatzbővítés
- II.ütemben tervezett hálózatzbővítés**

19. ábra. II. ütemben javasolt fejlesztések

### **III. ÜTEM (hivatásforgalmi hiányzó belső kapcsolatok):**

A III. ütemben a hivatásforgalmi még hiányzó belső kapcsolatok kerülnek feltárára. Ezeken az érintett utakon leginkább hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés bonyolódik, amelyek esetében meg kell teremteni a kerékpáros barát közlekedést, a hiányzó kapcsolatokat célszerű megszüntetni. Fontos megjegyezni, hogy a következőkben javasolt hálózat bővítések esetében a legtöbb esetben nincs szükség külön burkolatépítésekre, a szükséges felületek a megfelelő méretben és minőségben rendelkezésre állnak, elegendő csupán a szükséges forgalomtechnikai beavatkozások (jelzőtáblák, burkolati jelek) elvégzése. A hálózatba bevonandó javasolt utcák az alábbiak:

- Nagyhegy-széli út;
- Szalai utca,
- Cseuz Béla utca;
- Jókai utca;
- Batthyány utca;
- Baross út - Kolozsvár utca - MÁV ltp.
- Arany János utca - Bajcsy Zsilinszky utca;
- Ady Endre utca - Tóth József utca;
- Rákóczi Ferenc utca;
- Sima Ferenc utca;
- Honvéd utca;
- József Attila utca;
- Mátyás Király utca;
- Nyíri köz - Farkas Antal utca - Mentő utca;
- Soós utca - Liget sor;
- Nagyörvény utca;
- Téglagyári út.

Az előbb felsorolt utcák esetében jellemző, hogy a rendelkezésre álló burkolatfelületek mérete és minősége miatt **kerékpáros nyom** létesítésével a jelenlegi hálózat bővíthető és elegendő.

Azonban mindenképpen külön meg kell említeni a Bajcsy Zsilinszky utca Nagyhegy sor becsatlakozását, az Ady Endre - Tóth József utcákat, a Rákóczi utcát, a Baross utat, valamint a Liget sort.



16. kép. Nagyhegy sor

A **Nagyhegy sor** és a **Bajcsy Zsilinszky utca** között helyezkedik el a 130. sz. Szolnok - Hódmezővásárhely - Makó, valamint a 147. sz. Kiskunfélegyháza - Orosháza vasútvonal. Jelenleg az átvezetés kizárólag gyalogosan lehetséges, azonban a kerékpár barát közlekedés megvalósítása, valamint hálózat kialakítása miatt mindenképpen javasolt az **átjáró átépítése**.

Az **Ady Endre** utca jelenleg a Kígyó utcáig egyirányú, azonban javasolt ennek az **egyirányúsításnak a folytatása a Sima Ferenc utcáig**, innen pedig a **Tóth József utcát a Csongrádi út irányába egyirányúsítani**. Ezt követően a kerékpár barát közlekedést **kerékpáros nyom** létesítésével ezen az utcákon meg lehet valósítani.

A **Rákóczi Ferenc utcán**, különösen a Kossuth Lajos utcai részén nagy gépjármű és nagy kerékpáros forgalom bonyolódik. Ezen a helyen az elmúlt 5 év baleseti adata is több balesetet mutat, a kerékpárosok és a gépjárművek konfliktusa állandó. A Rákóczi Ferenc utca széles, burkolatának állapota jó, így célszerű, illetve szükséges a kerékpáros barát és költséghatékony a település határánál lévő szemétfeldolgozóig **kerékpársáv** kialakítása. **A kerékpársáv kijelölésével megszűnő személygépjármű parkolók pótlásáról is gondoskodni szükséges új parkolóhelyek kijelölésével.**



17. kép. Rákóczi Ferenc utca - Mecs Balogh utca



18. kép. Rákóczi Ferenc utca - település határ

A **Baross úton** – mint az állomáshoz vezető országos közúton – kétoldali párhuzamos személygépkocsi parkolás jellemző. Az út keresztmetszeti adottságai nem teszik lehetővé a parkoló autók mellett létesítendő kerékpáros nyom kialakítását, ugyanis a szükséges biztonsági távolság a kerékpárosok számára nem tartható. Éppen ezért javasolt a szelvényezés szerinti baloldali párhuzamos parkoló megszüntetése, és helyén irányhelyesen **kerékpársáv**, míg a **túloldalon kerékpáros nyom** kijelölése.

A **Liget sort** a **Kisér városrész elérése** miatt jelenleg is jelentős mértékben használják a kerékpárosok azonban egyben a Kurca menti szabadidős kerékpárhálózat részeként is szolgál, amelyet a későbbiekben ismertetünk.

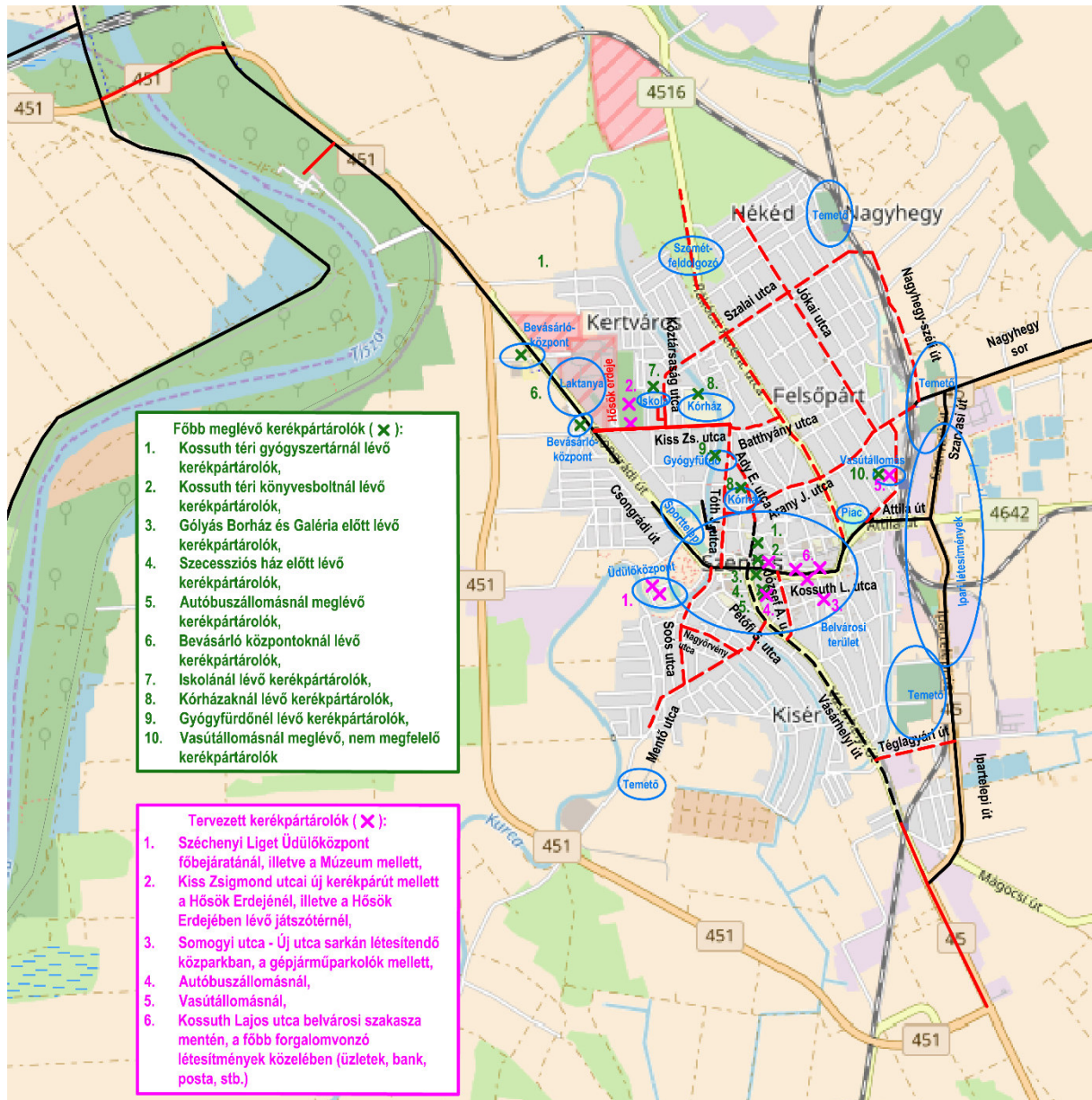
Természetesen valamennyi utca esetében megfelelő parkolás szabályozást kell kialakítani az esetleges balesetek elkerülése érdekében.








- Meglévő kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
- Meglévő elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog- kerékpárút
- Meglévő zárt kerékpársáv
- Meglévő önálló kerékpárút
- Meglévő kerékpározásra ajánlott nem kiépített útvonal
- I.ütemben tervezett hálózatbővítés
- II.ütemben tervezett hálózatbővítés
- III.ütemben tervezett hálózatbővítés**

19. ábra. III. ütemben javasolt fejlesztések

Az előző 3 ütemben javasolt fejlesztések esetében általánosságban kötelező érvényű, hogy a parkolást a konfliktus helyzetek megelőzése érdekében megfelelően kell szabályozni, a főbb forgalomvonzó létesítményekhez, közintézményekhez, közcélú szolgáltatókhoz az előírásoknak megfelelő kialakítású és darabszámú kerékpártámaszt kell létesíteni. A vasútállomás és a helyközi autóbusz állomásnál javasolt a B+R tárolás megvalósítása.



-  Meglévő önálló kerékpárút / elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
-  Meglévő zárt kerékpársáv vagy kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
-  Tervezett önálló kerékpárút / elválasztott vagy elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút
-  Tervezett zárt kerékpársáv vagy kerékpáros nyomot jelző burkolati jellel ellátott útburkolat
-  Főbb forgalomvonzó létesítmények

20. ábra. Főbb meglévő és tervezett kerékpártárolók, főbb forgalomvonzó létesítmények

#### **IV. ÜTEM (helyi szabadidő célú kerékpáros barát közlekedés):**

A IV. ütemben a helyi szabadidős célú kerékpáros barát közlekedést javasolt megvalósítani.

A települést átszelő Kurca folyó jelentős forgalomvonzó hatással bír és bírhat. Ennek érdekében meg kell teremteni azon alapvető feltételeket, melyek ezt elősegítik. A folyó mentén megfelelő minőségű és adottságokkal rendelkező, kerékpározásra alkalmas útfelületeket kell létrehozni. A megfelelő minőségű pihenés és kikapcsolódás érdekében a környezetet rendezni kell, kerékpáros pihenőhelyeket kell kialakítani. Ezek alapján a Kurca folyó mentén **két szabadidős kerékpáros körutat** jelöltünk ki az alábbiak szerint:

- **Javasolt északi kerékpáros körút:**
  - **Honvéd utca – Veres Péter utca: vegyes használatú utakként** jelölhető ki, amelyek kerékpáros baráttá tétele szükséges (pl. burkolat-felújítás, burkolatszélesítés, kerékpáros nyom kijelölés stb.)
  - **Köztársaság utcai híd: hídszélesítés szükséges**, a javasolt kétoldali kerékpársáv átvezetésének biztosítása érdekében.
  - **Dessewffy sor: önálló kerékpárút** kialakítása javasolt a folyóparton, az út melletti zöldterületen.
  - **Dessewffy sor után önálló kerékpárút** kialakítása javasolt a város belterületét északi oldalról határoló első **hídig** – mint meglévő, megmaradó vegyes használatú hídig, kis gépjármű forgalommal -, amelyen **átvezetve** a kerékpárút – a körüljárhatóság biztosítása érdekében – visszacsatlakozik a **Honvéd utcáig**. A hídon burkolat-felújítása javasolt.
  
- **Javasolt déli kerékpáros körút:**
  - **Ifjúsági sétány – Liget sor – Kis utca: önálló kerékpárút** kialakítása javasolt a folyóparton, az út melletti zöldterületen.

- **Mentő utca – Frangepán sor: vegyes használatú utakként** jelölhetők ki, amelyek meglévő burkolt szakaszainak kerékpáros baráttá tétele szükséges (pl. burkolat-felújítás, burkolatszélesítés, kerékpáros nyom kijelölés stb.), a burkolatlan szakaszok kiépítése pedig a kerékpáros közlekedés figyelembe vételével javasolt.
- **A Teleki László utca hídon** – mint meglévő, megmaradó vegyes használatú hídon, kis gépjármű forgalommal – **átvezetve** a folyó túloldalán **a Teleki u. – Kisház u. közötti szakaszon található vegyes használatú úton** visszavezethető Szentes belterület irányába. A hídon burkolat-felújítása javasolt. A vegyes használatú út jelenleg burkolatlan, annak kiépítése a kerékpáros közlekedés figyelembe vételével szükséges.
- A **Kishát utcától** a Kurca nyugati partján **önálló kerékpárút** kialakítása javasolt a folyóparton, az út melletti zöldterületen.
- **A Kurca folyó kanyarulatánál**, az üdülőközpont térségében **közúti területen** haladva csatlakozik a Csallány Gábor parthoz. A **vegyes használatú út** jelenleg burkolatlan, annak kiépítése a kerékpáros közlekedés figyelembe vételével szükséges.
- Ezt követően a **Csallány Gábor part – Kurca sor** útvonalon **önálló kerékpárút** kialakítása javasolt a folyóparton, az út melletti zöldterületen.
- **A Kurca sor Munkácsy Mihály utca – Hegedűs László utca közötti szakaszán meglévő kerékpárút** található. Annak burkolat-felújítása javasolt.
- **A Kurca sor Hegedűs László utca – Kiss Zsigmond utca közötti szakasza vegyes használatú utakként** jelölhető ki, amely kerékpáros baráttá tétele szükséges (pl. burkolat-felújítás, burkolatszélesítés, kerékpáros nyom kijelölés stb.)
- **Kiss Zsigmond utcai híd: hídszélesítés szükséges**, a javasolt kerékpárút átvezetésének biztosítása érdekében.

Mivel a Kurca folyó a Cseuz Béla utca – Kiss Zsigmond utca között **a városi kórház elzárt területén** belül folyik, így ezen a szakaszon **nincs lehetőség a folyóparton kerékpáros létesítmény kialakítására**. Emiatt a javasolt **északi és déli szabadidős kerékpárút közötti kapcsolatot** a korábbiakban ismertetett **Köztársaság utcán kijelölt kétoldali kerékpársáv**, valamint a **Kiss**

**Zsigmond utcán kiépítendő kerékpárút biztosítja, amely egyben beköti a jelen szabadidős kerékpáros hálózatba a Hősök erdejét is – mint másik fő szabadidős kerékpáros célpontot.**

A település közelében található a **Tisza folyó** is. Hazánk 2. legnagyobb folyója szintén jelentős forgalomvonzó hatással bír. Természeti értéke páratlan, vonzza a pihenni, kikapcsolódni vágyókat. A folyó mentén már jelenleg is vannak kerékpározásra alkalmas felületek, valamint találhatóak kerékpározásra ajánlott útvonalak. Azonban ezen útvonalak burkolata nem minden esetben megfelelő, ezen javítani kell, kerékpáros baráttá kell tenni, javasolt önálló, töltésen vezetett kerékpárút kialakítása. Továbbá a már említett megfelelő minőségű pihenés és kikapcsolódás érdekében a környezetet ebben az esetben is rendezni kell, itt is szükséges a kerékpáros pihenőhelyek kialakítása. A 451. sz. főút és a Tisza folyó keresztezésénél tervezett kerékpáros aluljáró távlati megvalósításával Magyartés településrész és a köztes üdülőterület is becsatlakoztatható a kerékpáros hálózatba a Mentettréti út és annak folytatása mentén, önállóan vezetett kerékpárút kialakításával.

A 3. közeli szabadidős forgalmat generáló tájegység a 45. sz. főút mellett található Termáltó. A tó jelenleg kerékpárral a főúttal párhuzamosan vezetett kerékpárúton jól megközelíthető, azonban a teljes körbe kerékpározhatóság nem biztosított. Ennek érdekében javasolt önállóan vezetett kerékpárút kiépítése, valamint a környezetet itt is rendezni kell és megfelelő kerékpáros pihenőhelyeket kell kialakítani.

A fentebb ismertetett szabadidős célú kerékpáros hálózat mellett a gyalogos közlekedés (pl. gyalogosok, kerékpárosok, futók, kutyasétáltatók) számára is javasolt biztosítani a szükséges feltételeket. Ennek figyelembe vételével a kerékpáros létesítmények mentén önállóan vezetett (burkolt vagy stabilizált) gyalogút létesítése javasolt, vagy a keresztmetszeti adottságoktól függően közös gyalog- és kerékpárút is kialakításra kerülhetnek.



- Kurca északi kerékpáros körút
- Kurca déli kerékpáros körút
- Meglévő vegyes forgalmú út
- Tervezett vegyes forgalmú út
- Meglévő kerékpárút
- Tervezett kerékpárút
- Tervezett kerékpárút (I. ütem)
- Tervezett kerékpársáv (I. ütem)
- Kerékpáros hidátvezetés

21. ábra. Javasolt szabadidős kerékpáros hálózat belterületen



19. kép. Kurca folyó menti útszakasz a Mentő utca folytatásában



20. kép. Kerékpározásra ajánlott útvonal a Tisza folyó mentén

### V. ÜTEM (hiányzó külterületi kapcsolatok feltárása):

Az V. ütemben a közeli és távoli úti célok kerékpárral történő elérését vizsgáltuk. Itt **figyelembe vettük a térségi település rendezési tervet**, valamint a rendelkezésre álló országos közúti forgalomszámlálási adatokat.

A rendezési terv a legtöbb közeli településhez kerékpárút létesítését irányozza elő, azonban a forgalomszámlálási adatokat megvizsgálva ez **egyedül a 4521. j. Szentés - Mindszent - Hódmezővásárhely összekötő út esetében lehet indokolt**. Ezen útvonal esetében egyébként is nagy a kerékpározás iránti igény, ugyanis a Mindszenti illetve a Mártélyi Holt-Tisza jó túraútvonalként szolgál a szabadidős kerékpárosok számára. A szakasz egyes elemei már megvalósultak (ilyen pl. Szegvár belterületén található elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, valamint a Mindszent és Mártély közötti önálló kétirányú kerékpárút), a hiányzó szakaszokat (Szentés – Szegvár között, Szegvár – Mindszent között, illetve Mindszent belterületi szakasza) javasolt kiépíteni. Az így létrejövő kerékpáros túraútvonal becsatlakozhatna akár a hódmezővásárhelyi kerékpáros hálózatba is.

A többi külterületi, közeli és távoli úti célok elérése esetében elegendő a gépjárművek által használt utak kerékpáros baráttá tétele. Ehhez a padkákat rendezni kell, a burkolatok minőségét javítani szükséges, jól meghatározott helyeken kerékpáros pihenőhelyeket kell kialakítani.

4521. J. SZENTES - MINDSZENT - HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ÖSSZEKÖTŐ ÚT  
0 + 833 - 2 + 835 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

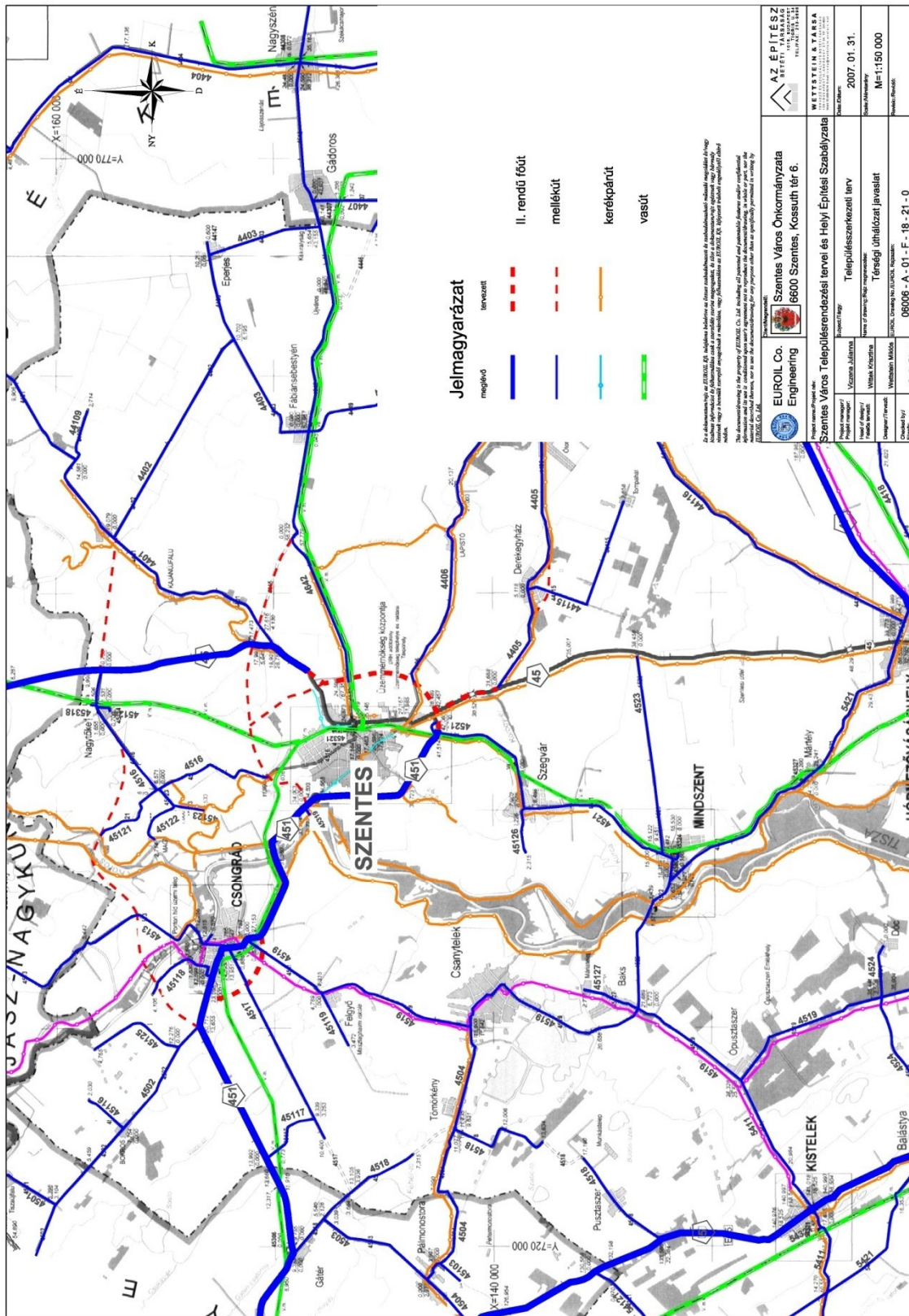
ÉÁNF	Fekvése	Szvk.	K.leher gk	Busz		Tehergépjármű					Mtp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[/hnap]	[/Ehnap]	[/hnap]	[/Ehnap]	[/hnap]	[/Ehnap]	
2015	0 + 833 - 2 + 835	L	1476	461	55	7	35	28	7	18	0	108	1056	47	3298	2725	2242	2409	88	162
2017			1551	484	55	7	36	29	7	19	0	110	1056	47	3401	2830	2345	2514	91	168

Egységj. szorzó "e"	belterület		kületerület									
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3
1,0	1,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	0,8	0,3	2,5

Vizsgált év: 2015

MOF	Fekvése	Szvk.	K.leher gk	Busz		Tehergépjármű					Mtp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi			
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[/óra]	[/Eóra]	[/óra]	[/Eóra]	[/óra]	[/Eóra]		
b3	9,5 %	0 + 833 - 2 + 835	L	147	46	5	1	3	3	1	2	0	10	100	4	322	269	222	239	9	17

<sup>20</sup>4521. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma

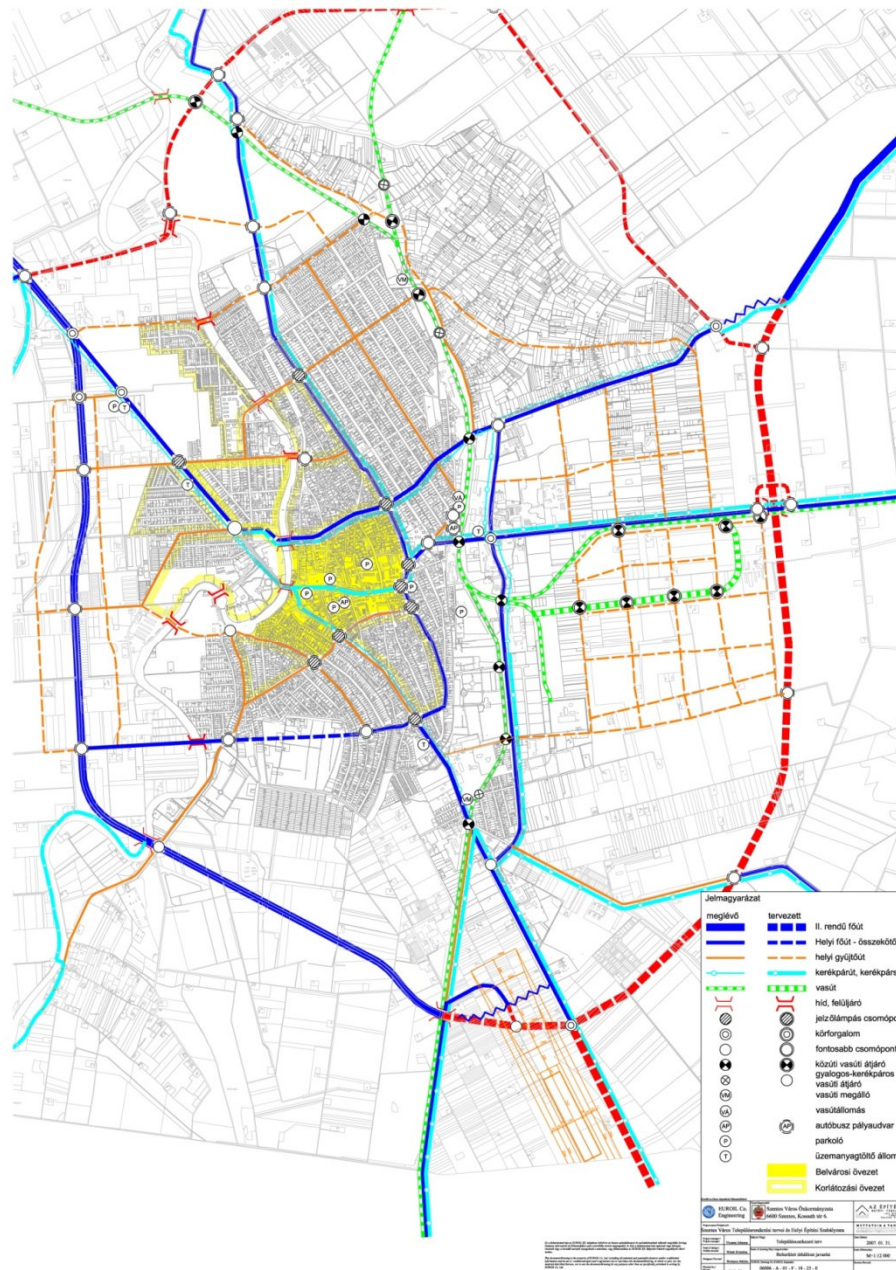


22. ábra. <sup>21</sup>Szentes térségi úthálózat javaslat, Településszerkezeti Terv 2007

<sup>21</sup> Szentes Településszerkezeti Terv

**VI. ÜTEM:**

A VI. ütem során a **település távlati terveit** célszerű megvizsgálni. A településszerkezeti tervben a városvezetés **újabb gyűjtő utak** építését tervezi. A beruházásokhoz kapcsolódóan már a **tervezési fázisban** célszerű a **kerékpáros barát közlekedést** figyelembe venni, a tervezést és majd a beruházást ennek fényében megvalósítani.



23. ábra. <sup>22</sup>Szentes térségi úthálózat javaslat, Településszerkezeti Terv 2007

<sup>22</sup> Szentes Településszerkezeti Terv

### 5.3. HÁLÓZATOSSÁG ELVÉNEK MEGVALÓSULÁSA

A kerékpáros közlekedés kialakításának egyik elsődleges szempontja a hálózatosság elvének megvalósulása. <sup>23</sup>"Alapkövetelmény, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények olyan összefüggő hálózatot alkossanak, amelyeken mindenhová el lehessen jutni kerékpárral. A településeket, kistérségeket összekötő összefüggő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózatok tegyék lehetővé a biztonságos kerékpáros közlekedést, de egyben tegyék lehetővé egy adott terület természeti, történelmi és kulturális értékeinek feltárását is."

A dokumentációban szereplő fejlesztési beavatkozások, megoldások belterületen elsősorban nagyobb építési beruházások nélkül, forgalomszervezési intézkedésekkel (pl. csomóponti elsőbbségi viszonyok felülvizsgálata, rendezése, kerékpársáv, kerékpáros nyom felfestése stb.), valamint a meglévő kerékpáros közlekedési felületek helyreállításával (pl. burkolatfelújítás, padka rendezés, stabilizálás), míg külterületen, illetve a szabadidős kerékpározás biztosítása érdekében önállóan vezetett kerékpárutak kiépítésével igyekszik javaslatot adni a meglévő kerékpáros hálózat bővítésére, a kerékpáros barát hálózat kialakítására.

## 6. MEGVALÓSÍTÁS

### 6.1. ÜTEMEZÉS, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV

Az előzőekben ismertetettek szerint azokat a területeket javasolt elsődlegesen fejleszteni, melyek esetében nagy gépjárműforgalom mellett jelentős kerékpározási igény van, illetve már most is nagy kerékpáros forgalom bonyolódik le, továbbá melyek kerékpárral történő elérésére nagy igény van, vagy jelentős turisztikai igény kielégítését célozza meg. Ezek alapján a javasolt hálózatbővítési ütemezés az alábbiak szerint alakul:

<sup>23</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (A KTSZ kiegészítése) ügyi műszaki előírás

**I.ÜTEM (javasolt és tervezett „sürgős”, könnyen megvalósítható fejlesztések):**

- 45. sz. főút mellett vezetett meglévő kerékpárút folytatása a Vásárhelyi úton található TV toronyig;
- Kiss Zsigmond utcai kerékpáros közlekedés megoldása a Koszta József Általános Iskola elérésével;
- Tiszai strand kerékpárral történő elérése;
- kerékpártárolók fejlesztése.

**II.ÜTEM (javasolt és tervezett „sürgős”, műszakilag nehezebben megvalósítható fejlesztések):**

- 451. sz. főúti Tisza hídnál lévő szakadás megszüntetése;
- Vásárhelyi úton a vasúti átjáró és a 451. sz. főút közötti szakadás megszüntetése.

**III.ÜTEM (hivatásforgalmi hiányzó belső kapcsolatok):**

- a meglévő hálózatba bevonandó utcák az előzőekben ismertetettek szerint.

**IV.ÜTEM (helyi szabadidő célú kerékpáros barát közlekedés):**

- Kurca folyó mentén;
- Tisza folyó mentén;
- Termáltó körül.

**V.ÜTEM (hiányzó külterületi kapcsolatok feltárása):**

- 4521. j. Szentés – Mindszent – Hódmezővásárhely összekötő út mentén.

**VI.ÜTEM (településszerkezeti tervben tervezett úthálózat fejlesztések):**

- távlati gyűjtőutak kerékpáros barát kialakításának biztosítása.

Az egyes ütemek a beruházó igénye, fejlesztési terveit, illetve a rendelkezésre álló forrás alapján összevonhatók.

A meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata alapján javasolt egyéb intézkedések (forgalomtechnikai fejlesztés, burkolat felújítás, stb.) a fenti ütemezésen kívül megvalósítható, azonban arra az önkormányzatnak saját forrást kell biztosítani.

Ütemek	Javasolt beavatkozások	
I. ÜTEM	Javasolt és tervezett „sürgős”, könnyen megvalósítható fejlesztések.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 45. sz. főút mellett vezetett meglévő kerékpárút folytatása a Vásárhelyi úton található TV toronyig;</li> <li>• Kiss Zsigmond utcai kerékpáros közlekedés megoldása a Koszta József Általános Iskola elérésével;</li> <li>• Tiszai strand kerékpárral történő elérése;</li> <li>• kerékpártárolók fejlesztése.</li> </ul>
II. ÜTEM	Javasolt és tervezett „sürgős”, műszakilag nehezebben megvalósítható fejlesztések.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 451. sz. főúti Tisza hídnál lévő szakadások megszüntetése;</li> <li>• Vásárhelyi úton a vasúti átjáró és a 451. sz. főút közötti szakadás megszüntetése.</li> </ul>
III. ÜTEM	Hívatásforgalmi hiányzó belső kapcsolatok.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A meglévő hálózatba bevonandó utcák az előzőekben ismertetettek szerint.</li> </ul>
IV. ÜTEM	Helyi szabadidő célú kerékpáros barát közlekedés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurca folyó mentén;</li> <li>• Tisza folyó mentét;</li> <li>• Termáltó körül.</li> </ul>
V. ÜTEM	Hiányzó külterületi kapcsolatok feltárása.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4521.j. Szentes – Mindszent – Hódmezővásárhely összekötő út mentén.</li> </ul>
VI. ÜTEM	Településszerkezeti tervben tervezett úthálózat fejlesztések.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Távlati gyűjtőutak kerékpáros barát kialakításának biztosítása.</li> </ul>

## 6.2. FORRÁSOK

- **Meglévő kerékpáros hálózat bővítése:** uniós támogatási konstrukciók.
- **Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata:** önkormányzat saját forrás.

## 7. ÖSSZEFOGLALÁS

A kerékpárforgalmi hálózati terv keretében ismertetésre került Szentes, illetve környezetének közlekedési, a jelenlegi kerékpáros hálózatának a helyzete. A tanulmány ismertette a jelenlegi jellemzőket, kiemelve azon hiányosságokat, illetve tényezőket, melyek akadályozzák a kerékpáros barát közlekedést.

A rendelkezésre álló forgalmi és baleseti adatok figyelembevételével javaslatok kerültek bemutatásra, melyekkel a baleseti okok és a konfliktus helyzetek csökkenthetőek. A meglévő kerékpáros hálózat tovább bővíthető, annak érdekében, hogy kerékpárral is biztonságosan és kényelmesen elérhetőek legyenek a főbb forgalomvonzó létesítmények.

Fontos megjegyezni, hogy valamennyi a település belterületén és annak közvetlen környezetében ismertetett fejlesztési javaslat – melyek figyelembe veszik az Országos, a Megyei, illetve a Település Rendezési Tervet is – a legtöbb esetben olyan mértékű beavatkozást, korszerűsítési, távlati koncepciót jelent, melyhez nem kell szükségtelenül, kihatás nélküli kerékpárutak építése, mellyel így jelentős költség megtakarítás érhető el.



## 1. sz. melléklet: Országos közúti forgalmi adatok

**45. SZ. KUNSZENTMÁRTON - SZENTES - HÓDMEZŐVÁSÁRHELY II. RENDŰ FŐÚT**  
14 + 198 - 30 + 065 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgk.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű						Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi	
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsás	nyerges	spec.	[J/nap]				[E/nap]	[J/nap]	[E/nap]	[J/nap]	[E/nap]	
2015	14 + 198 - 18 + 925	K	1373	561	36	0	61	49	54	217	0	69	2	8	2430	3052	2428	3052	381	953
2017			1444	590	36	0	64	51	57	227	0	70	2	8	2549	3198	2547	3198	399	998
2015	18 + 925 - 24 + 596	K	3256	1076	53	0	114	53	75	239	0	121	408	35	5430	5974	5022	5851	481	1203
2017			3424	1132	54	0	119	56	79	250	0	123	408	35	5680	6259	5272	6137	504	1260
2015	24 + 596 - 27 + 167	L	2420	949	22	0	75	131	134	273	1	62	1	71	4139	4991	4138	4990	614	1361
2017			2545	998	22	0	79	137	140	286	1	63	1	71	4343	5229	4342	5229	643	1425
2015	27 + 167 - 28 + 489	K	3684	1330	117	1	152	93	163	286	0	47	24	33	5930	7171	5906	7164	694	1735
2017			3875	1399	118	1	159	97	171	300	0	48	24	33	6225	7517	6201	7510	727	1818
2015	28 + 489 - 30 + 065	K	4100	1327	147	0	156	94	154	266	3	41	38	10	6336	7546	6298	7535	673	1683
2017			4312	1396	149	0	163	99	161	279	3	42	38	10	6652	7913	6614	7902	705	1763

**45. sz. főút 2017. évi átlagos napi forgalma**

**451. SZ. KISKUNFÉLEGYHÉZA - CSONGRÁD - SZENTES II. RENDŰ FŐÚT**  
30 + 863 - 42 + 457 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgk.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű						Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi	
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsás	nyerges	spec.	[J/nap]				[E/nap]	[J/nap]	[E/nap]	[J/nap]	[E/nap]	
2015	30 + 863 - 34 + 503	K	5039	1122	131	3	186	46	148	236	0	68	2	25	7006	8154	7004	8153	616	1540
2017			5300	1180	132	3	195	48	155	247	0	69	2	25	7356	8548	7354	8548	645	1613
2015	34 + 503 - 42 + 060	K	1733	649	7	0	184	65	154	247	1	15	4	41	3100	4143	3096	4142	651	1628
2017			1823	683	7	0	193	68	161	259	1	15	4	41	3255	4344	3251	4343	682	1705
2015	42 + 060 - 42 + 457	K	1678	625	15	0	116	94	174	219	1	14	4	26	2966	3928	2962	3927	604	1510
2017			1765	657	15	0	122	99	182	230	1	14	4	26	3115	4122	3111	4121	634	1585

**451. sz. főút 2017. évi átlagos napi forgalma**

**4401. J. SZARVAS - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
**9 + 855 - 28 + 782 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom**

ÉÁNF	Fekvése	Szgl.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csatlós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	9 + 855 - 19 + 070	K	629	251	19	0	24	16	36	35	7	10	3	19	1049	1279	1046	1278	118	295
2017			661	264	19	0	25	17	37	36	7	10	3	19	1098	1334	1095	1333	122	305
2015	19 + 070 - 28 + 782	K	755	243	16	0	21	27	26	40	0	23	14	22	1187	1401	1173	1396	114	285
2017			793	255	16	0	22	28	27	42	0	23	14	22	1242	1463	1228	1459	119	298

**4401. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**4402 J. ECSER - NAGYKIRÁLYSÁG ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
**0 + 000 - 7 + 325 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom**

ÉÁNF	Fekvése	Szgl.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csatlós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	0 + 000 - 7 + 325	K	48	5	2	0	1	3	3	0	0	14	9	13	98	122	89	119	7	18
2017			50	5	2	0	1	3	3	0	0	14	9	13	100	124	91	121	7	18

**4402. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**4406. J. OROSHÁZA - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
**18 + 1035 - 32 + 019 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom**

ÉÁNF	Fekvése	Szgl.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csatlós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	18 + 1035 - 32 + 019	L	614	200	58	0	16	16	10	10	0	48	263	26	1261	1197	998	1118	52	101
2017			645	210	59	0	17	17	10	10	0	49	263	26	1306	1244	1043	1165	54	104

**4406. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**4516. J. NAGYTÓKE - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
**7 + 150 - 17 + 657 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom**

ÉÁNF	Fekvése	Szgl.	K.teher gk.	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csatlós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	7 + 150 - 15 + 947	K	187	48	6	0	1	1	0	2	0	15	32	43	335	389	303	380	4	10
2017			196	50	6	0	1	1	0	2	0	15	32	43	346	400	314	391	4	10
2015	15 + 947 - 16 + 117	K	284	73	9	0	2	2	1	1	0	14	23	12	421	443	398	436	6	15
2017			298	77	9	0	2	2	1	1	0	14	23	12	439	461	416	454	6	15
2015	16 + 117 - 18 + 815	L	2583	541	14	0	17	19	2	10	0	182	1146	49	4563	3831	3417	3487	48	88
2017			2714	568	14	0	18	20	2	10	0	185	1146	49	4726	3994	3580	3650	50	91

**4516. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**

**4521. J. SZENTES - MINDSZENT - HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
 0 + 833 - 2 + 835 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgz.	K.teher gk	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	0 + 833 - 2 + 835	L	1476	461	55	7	35	28	7	18	0	108	1056	47	3298	2725	2242	2409	88	162
2017			1551	484	55	7	36	29	7	19	0	110	1056	47	3401	2830	2345	2514	91	168

**4521. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**4642. J. GYOMAENDRÖD - NAGYSZÉNÁS - SZENTES ÖSSZEKÖTŐ ÚT**  
 59 + 965 - 67 + 359 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgz.	K.teher gk	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	59 + 965 - 67 + 359	L	1038	344	34	2	16	12	22	27	0	32	110	26	1663	1735	1553	1702	77	167
2017			1091	361	34	2	17	12	23	28	0	33	110	26	1737	1812	1627	1779	80	173

**4642. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**45122. J. MAGYARTÉS BEKÖTŐ ÚT**  
 0 + 000 - 2 + 711 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgz.	K.teher gk	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	0 + 000 - 2 + 711	L	71	21	12	0	2	1	0	1	0	8	21	1	138	135	117	129	4	7
2017			75	22	12	0	2	1	0	1	0	8	21	1	143	140	122	134	4	7

**45122. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**
**45321. J. SZENTES ÁLLOMÁSHOZ VEZETŐ ÚT**  
 0 + 000 - 0 + 325 km szelvények közötti évi átlagos napi forgalom

ÉÁNF	Fekvése	Szgz.	K.teher gk	Busz		Tehergépjármű					Mkp.	Kp.	Lassú j.	Összes forgalom		Összes motoros forg.		Összes tehergépkocsi		
				szóló	csuklós	közepes	nehéz	p.kocsis	nyerges	spec.				[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	[Jlnap]	[Elnap]	
2015	0 + 000 - 0 + 325	L	1712	404	36	0	34	6	10	10	0	120	558	28	2918	2611	2360	2443	60	108
2017			1799	424	36	0	35	6	10	10	0	122	558	28	3028	2720	2470	2553	61	110

**45321. j. út 2017. évi átlagos napi forgalma**