

*KONZOL 50 Magas- és Mélyépítő Tervező Kft.  
4026 Debrecen, Csemete u. 1.*

***DERECSKE, BELTERÜLETI ÚTHÁLÓZAT  
FORGALMI REND FELÜLVIZSGÁLATA***

*Tervszám: 90/2020.  
Dátum: 2020. augusztus hónap*

**TARTALOMJEGYZÉK**

|  |           |
|--|-----------|
| 1. Előzmények  | 2. oldal  |
| 2. Derecske úthálózata   | 2. oldal  |
| 3. Forgalomcsillapítás   | 3. oldal  |
| 4. Általános javaslatok  | 3. oldal  |
| 5. Javaslatok lakossági és<br>önkormányzati észrevételek alapján | 5. oldal  |
| 6. Gépjárművek elhelyezése                                       | 7. oldal  |
| 7. Kerékpáros közlekedés   | 8. oldal  |
| 8. Összefoglalás   | 10. oldal |

## **MŰSZAKI LEÍRÁS**

Derecske, belterületi úthálózat forgalmi rend felülvizsgálatához

### **1. Előzmények:**

Derecske Város Önkormányzata (4130 Derecske, Köztársaság út 87.) a település közlekedésének optimalizálása érdekében a közúthálózat forgalmi rendjének felülvizsgálatát határozta el. A forgalmi rend felülvizsgálatot a lakossági bejelentések és igények, valamint a Polgármesteri Hivatal elképzelési erősítik.

### **2. Derecske úthálózata:**

Derecske belterületének úthálózatát a hierarchikus felépítés jellemzi. A településen áthalad a 47. sz. Debrecen – Szeged II. rendű főút, melynek forgalmi terhelése az utóbbi időszakban lecsökkent, a párhuzamos M35 autópálya átadásával.

A 47. sz. főúthoz három országos közút, összekötőút csatlakozik. Az M35 autópálya felé vezető 4816. j. összekötőút (Kossuth utca, Meggyfa utca), a hozzá a főúti körforgalmú csomópontban csatlakozó, Konyár felé vezető, 4811. j. összekötőút (Dózsa György utca, Konyári út), valamint a főúthoz a településközpontban csatlakozó 4803. j. összekötőút (Rákóczi út).

Fentiekén túl, a településen kevés gyűjtőút jellegű út működik (pl.: Semmelweis u., Arany J. u. – Vasvári Pál u.), valamint lakóutak, kiszolgáló utak.

A településre működésére jellemző a mezőgazdaság, ez mezőgazdasági gépjárművek forgalmát idézi elő. Kiszolgáló utakon átmenő forgalom figyelhető meg.

**Kerékpáros közlekedés:** A 47. sz. főúttal párhuzamosan kerékpárforgalmi létesítmény van kiépítve, melyet a kerékpárosok és a gyalogosok együtt használnak. A létesítményen a biztonságos, folyamatos és kényelmes kerékpározás nem biztosított, a kerékpárosok gyakran konfliktushelyzetbe kerülnek (gyalogosok (üzletek, hivatalok működnek az útvonalon), kapubejárók forgalma, becsatlakozó utak forgalma). A Debrecen – Nagyvárad közötti kerékpárút Derecskei szakasza a tervek szerint nem kerül átalakításra, a kerékpáros tranzitforgalomnak a jelenleg is meglévő létesítményen tervezett az áthaladása.

A településen a kerékpáros forgalom aránya magas. A kerékpárosok egyaránt használják az állami összekötőutakat, a helyi utakat, valamint a járdaburkolatokat. A főúti szakaszon kívül kerékpárforgalmi létesítmény nincs kiépítve, vagy kijelölve.

### **3. Forgalmcsillapítás:**

Az élehető település megvalósításának egyik eszköze a közúti forgalom csillapítása. Az emberi élet mindenkor fontosabb, mint a gépjárművek átlagsebességének megtartása, vagy növelése, ezért a települési utakon kívánatos sebességeket kell elérni. A forgalmcsillapítás általános célja lehet többek között:

- a szabályos közlekedés kikényszerítése, forgalomtechnikai eszközökkel, valamint a rendőrség bevonásával,
- a közúti forgalom lassítása, sebességcsökkentés,
- meghatározott útszakasz forgalomnagyságának csökkentése, átirányítása más útvonalra.

A forgalmcsillapítás lehetséges eszközei (Derecske Város esetében):

- sebességcsökkentés:
  - o vonali sebességkorlátozás (pl.: egy útszakaszra vonatkozóan)
  - o korlátozott sebességű övezet kialakítása (30 km/h) (területi szabályozás)
  - o lakó-pihenő övezet kijelölése (területi szabályozás)
  - o sávelhúzások kialakítása, parkolóhelyek kijelölése, váltakozó egyirányú forgalmú szakaszok létrehozása (lásd 7. oldal (Kinizsi utca)),
  - o menetdinamikai küszöb építése (50-75 méterenként kialakítva, sávozott terelőtáblákkal, a kikerülés megakadályozása érdekében)
- kerékpáros forgalom előnyben részesítése,
- egyirányú forgalmi rend kialakítása,
- korlátozott forgalmú övezet kialakítása (súlykorlátozás 7,5t, vagy 3,5t összegre vonatkozóan) a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 10/A. § alapján,
- növényzet telepítése optikai hatás érdekében, kedvező településkép, a lakosság életkörülményeinek javítása,
- visszafejlesztés.

Állami közúton, gyűjtőutakon nem alkalmazható forgalmcsillapítás.

A lakó-pihenő övezet működésének szabályait az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39/A. § szabályozza. Lakó-pihenő övezet nem alakítható ki építési munka nélkül. Legalább az övezet határánál burkolatszint-emelés javasolt. A gépjárművek várakozása csak kijelölt parkolóhelyeken megengedett.

### **4. Általános javaslatok:**

- a) A településen áthaladó állami közutak, valamint gyűjtőútként működő utcák (pl.: Semmelweis utca, Arany János – Vasvári Pál utca) elhatárolható területekre osztják a várost. Az úthálózat felépítése lehetővé teszi a kisvárosias, a kertvárosias, valamint a falusias övezetekben korlátozott sebességű övezet kialakítását. Jelenleg számos utcában van bevezetve vonali sebességkorlátozás (30 km/h), ezek területi szabályozásra való módosítása javasolt, korlátozott sebességű övezet kialakítása (30 km/h). Az övezetek (zónák) kialakításával következetes forgalomszabályozás jön létre, melyet a lakosság mindenkor figyelembe tud venni. A közlekedési szabályoknak megfelelő közlekedés esetén a lakóutcákban biztonságos közlekedést szavatoló sebességek jönnek létre.

- b) A kisvárosias, a kertvárosias, valamint a falusias övezetekben működő, kis szabályozási szélességű, kis burkolatszélességű, valamint íves vonalvezetésű utakból felépülő útszakaszokon nagy sebesség nem alakul ki, nincs szükség egyéb beavatkozásra az alacsony sebességek kikényszerítése érdekében, azonban egyenes útszakaszokon épített elemek kialakítása szükséges. Ezen elemeket egyedi vizsgálat alapján kell elhelyezni, lakossági bejelentések, vagy közútkezelői tapasztalatok alapján. Az épített sebességcsökkentő elemek távolsága 50-75 m, a kialakításukat az e-UT 03.02.12. számú, Közúti forgalom csillapítása című útügyi műszaki előírás szabályozza. A menetdinamikai küszöbök kerékpárosbarát módon kell kialakítani.
- c) A menetdinamikai küszöb nem eshet parkolóhely vonalába, illetve kapubejáróba. Megfelelő sűrűségű (50-75m) elhelyezése esetén a járművek egyenletes sebességgel haladnak, általánostól magasabb zajhatás nem jelentkezik.
- d) A gyűjtőútként működő utcák esetében nagyobb tervezési sebességre méretezett menetdinamikai küszöbök építhetők, melyek nem gátolják a folyamatos forgalomlefolymást, azonban megakadályozza a magas sebességek kialakulását.
- e) A gyalogosok védelme érdekében a járdaburkolattal nem rendelkező területeken gondoskodni kell az alacsony sebességek kikényszerítéséről, pl. menetdinamikai küszöbök építésével, vagy dézsás növényzet útburkolatra helyezésével.
- f) Lakó-pihenő övezet kialakítása közös használatú felületek esetén szükséges, ez a településen nem jellemző, kialakítása nem szükséges.
- g) Az átmenő forgalom nem zárható ki a településen áthaladó állami közutak miatt, azonban a következetes területi és vonali szabályozással megakadályozható a lakóövezetekbe való behajtás.
- h) Az útburkolatok mellett, az útpadkában elhelyezett tereptárgyak a közúti közlekedés biztonságát hátrányosan befolyásolják. Az e-UT 03.01.11 Közutak tervezése 4.7.2.1. pontja alapján az útpadka legkisebb szélessége 1,25 m. Ezen belül nem helyezhető el a forgalom biztonságát, vagy folyamatos lefolymását biztosító objektum.
- i) Az állami közutak forgalomszabályozása kívül esik a helyi önkormányzat hatáskörén, azonban a Magyar Közút NZrt. felé javaslatokat fogalmazhat meg.  
  
A Köztársaság út – Malom utca – Arany János utca csomópontban körforgalmú csomópont kialakítható, mely növeli a forgalom biztonságát, valamint csökkenti a helyi közutakról főútra hajtó járművek időveszteségét.
- j) A meglévő KRESZ-táblákat felül kell vizsgálni, helyenként felesleges KRESZ-táblák vannak kihelyezve.
- k) A mezőgazdasági járművek átmenő forgalma súlykorlátozással, tiltó KRESZ-táblákkal (pl.: KRESZ 45. ábra), valamint „Korlátozott forgalmú övezet” (7,5t) kialakításával megakadályozható, de a célforgalmakat biztosítani kell.

## **5. Javaslatok lakossági és önkormányzati észrevételek alapján:**

- a) **Kölcsey és Zrínyi utcák:** Nehéz gépjárművek behajtásának megakadályozása érdekében súlykorlátozást (3,5t) kell bevezetni. Indokolt a Zrínyi u. egyirányúsítása a Kölcsey utca felé. A Lengyel u. – Kölcsey u. csomópontjában a felesleges KRESZ-tábla bevonása szükséges.



- b) **Semmelweis utca:** A Hajnal utca külterület felé eső szakaszán (stabilizált földút) bevezethető 30 km/h sebességhatár. A Semmelweis u. városközpont felé eső szakaszán sebességhatár bevezetése nem szükséges, azonban az egyenes vonalvezetés miatt szükség esetén nagyobb tervezési sebességre méretezett menetdinamikai küszöbök építhetők.

A Köztársaság úttól cca. 200 m hosszban a meglévő útburkolat szélessége nem biztosítja a biztonságos és folyamatos kétirányú forgalom lebonyolítását. A burkolatot meg kell szélesíteni, terelővonalat kell felfesteni.



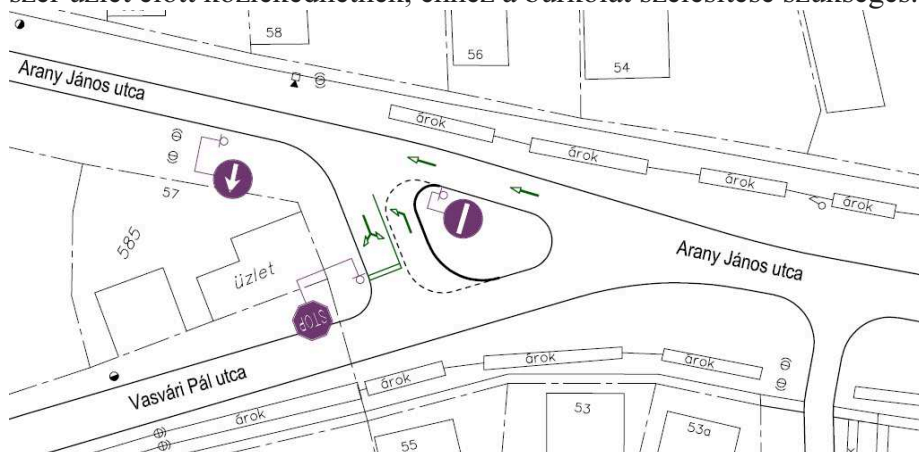
- c) **Szív utca:** Az utca vonalvezetése egyenes, 3,5 m szélességű aszfaltburkolattal rendelkezik, nagy sebességek kialakulása lehetséges. Sebességhatárral nem kényszeríthető ki az alacsony sebesség, ezért menetdinamikai küszöbök építését javasoljuk. A forgalomcsillapítás megvalósításával a párhuzamos utcákra terelődhet forgalom, így a következő párhuzamos utcákra is kiterjedő forgalomcsillapítást célszerű megvalósítani.

- d) **Attila utca:** A Nap és Semmelweis utcák közötti szakaszon az utca vonalvezetése egyenes, 3,5 m szélességű aszfaltburkolattal rendelkezik, nagy sebességek kialakulása lehetséges. Sebességkorlátozással nem kényszeríthető ki az alacsony sebesség, ezért menetdinamikai küszöbök építését javasoljuk. A forgalomcsillapítással az átmenő forgalom csökkenése várható. Az Attila utca Nap u. – Dózsa György u. közötti szakaszához hasonlóan 30 km/h sebességkorlátozás vezethető be.

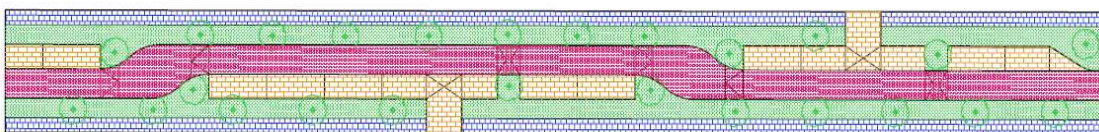
A Nap u. – Dózsa György u. közötti szakaszon a vonali sebességkorlátozás ellenére nagy sebességek figyelhetők meg. Ezen a szakaszon is menetdinamikai küszöbök építését javasoljuk, egymástól 50-70 m távolságra. A látómezőben található növényzetet ritkítani kell, vagy ki kell irtani, majd az utcában pótolni szükséges.

Az átmenő forgalom hátráltatása érdekében az utcában egyirányú forgalmi rend is bevezethető, a Csokonai utcával párt alkotva.

- e) **Virág utca:** Az utca és az útburkolat szélessége egyirányú forgalmi rend működtetését indokolja. Javasoljuk a József Attila utca felől a Kossuth utca felé történő egyirányúsítást. A forgalom csillapítása érdekében, valamint a járdaburkolat hiányára tekintettel, a lakó-pihenő övezetté nyilvánítás megfelelő.
- f) **Keskeny utca:** Jelenleg rossz minőségű stabilizált földút, egyirányú forgalmi renddel, 30 km/h sebességkorlátozással, 3,5t súlykorlátozással. A forgalmi rend kialakítása megfelelő. Jelenleg a járhatóság határán áll a stabilizált burkolat, nagy sebességek nem alakulnak ki. Az Arany János utca felőli felesleges „Előbbségadás kötelező” KRESZ-tábla bevonása szükséges.
- g) **Báthori utca Erkel u. és Rákóczi u. közötti szakasza (Csillag utca):** 3,0 m szélességű aszfaltburkolattal rendelkezik, egyirányú forgalmú út. Szükség esetén súlykorlátozás vezethető be. A Kossuth utca és a Rákóczi utca közötti területen 30 km/h sebességű zóna kialakítását javasoljuk.
- h) **Arany J. u. - Vasvári Pál u. csomópontja:** Forgalmbiztonsági okok miatt a csomópont korrekcióját javasoljuk. Az Arany János utca főút felé eső szakasza felől a meglévő burkolaton haladhatnak a járművek az Arany János utca É-i része felé, azonban a két csatlakozó útburkolat közötti útszakaszt egyirányú forgalmúvá kell tenni. Az egyirányúsítás nyomán az alárendelt irány felől érkezők az élelmiszer üzlet előtt tudnak mellékirányból jobbra, illetve balra kanyarodni a vasvári Pál utcára. A Vasvári Pál utca felől balra kanyarodók szintén az élelmiszer üzlet előtt közlekedhetnek, ehhez a burkolat szélesítése szükséges.



- i) **Szováti utca:** A Meggyfa utca és a Kazinczy utca között 4,0 m szélességű aszfaltburkolattal rendelkezik, egyenes vonalvezetésű. Az útszakaszon jelenleg 30 km/h sebességkorlátozás, valamint 3,5t súlykorlátozás van érvényben. Amennyiben magas sebességek figyelhetők meg, menetdinamikai küszöbök építése válhat szükségessé. A szomszédos depónia az állami közútról megközelíthető, így a súlykorlátozás érvényben tartható a jelenlegi formában, amennyiben célforgalom nem jelentkezik. A Homok utca és az állami közút közötti szakaszon a szabályozás nem megfelelő, a település felől a Szováti útra (balra) kanyarodók számára nem látható a súlykorlátozást jelző KRESZ-tábla.
- j) **A Kinizsi utcai** érzékeny környezetben forgalomcsillapítás kialakítását javasoljuk. Az egyirányú forgalmi rend lehetőséget ad várakozóhelyek kialakítására, növényzet telepítésével. A kapubejárók megközelítését biztosítani kell.



- k) **A Konyári út külterületi szakaszán** a telephelyekkel kapcsolatos jelentős helyi érdekű gépjárműforgalom, valamint a gyalogos és kerékpáros forgalom jelenléte miatt az állami közúton beavatkozás szükséges. A település kezdetét és végét jelző KRESZ-tábla kihelyezése javasolt, ebben az esetben közvilágítás és járda-burkolat kiépítése szükséges. A gépjárművek sebességének tényleges csökkentése érdekében településkaput alkotó középsziget építése történhet. A beavatkozásokat a Közút Nonprofit Zrt-vel egyeztetve kell meghatározni, a költségek várhatóan Derecske Város Önkormányzatát terhelik.
- l) **A Köztársaság út – Rákóczi út csomópontjában** a Debrecen felől jobbra kanyarodó tehergépjárművek számára a járhatóság nem biztosított, nagyobb járművek a szegélyre hajtanak a manőver során. Ívkorrekció, valamint a Rákóczi utcán a helyzetjelző vonal hátrébb helyezése szükséges. A helyzetjelző vonalon belül eső parkolóhely megszüntetését javasoljuk.

## **6. Gépjárművek elhelyezése:**

A település központjában parkolási problémák (kapacitáshiány) figyelhető meg. Az érintett területek a Nap utca, valamint a Városház utca környezete, mindkét helyen jelentős forgalomvonzó létesítmények találhatók. A létesítményekhez munkaidő / tanítási idő kezdetén, egyidőben érkeznek a járművek, a járművek száma jelentősen meghaladja a parkolóhelyek számát. A településközponti elhelyezkedés miatt a közterületen nem építhető jelentős számú parkolóhely.

A parkolóhelyek építése forgalomvonzó hatású, még több gépjármű érkezése várható, így még nagyobb torlódások alakulnak ki a településközpontban. Az élehető város kialakítása / megőrzése érdekében nem javasoljuk parkolóhelyek építését a településközpont érintett részén.



- A gyalogos és kerékpáros forgalom elősegítésével kell motiválni a lakosságot az alternatív közlekedési módok használatára. (Gyalogos létesítmények építése, meglévők szélesítése, növénytelepítés, utcabútorok elhelyezése az útvonalon, fedett kerékpártároló kialakítása kerékpártámaszokkal, stb.)
- A településközponttól sétálható távolságra (300-500m), kevésbé érzékeny területen, közforgalom számára megnyitott parkolóhelyek megvalósítása nyújthat megoldást. Ez történhet közterületen, vagy telkek megvásárlásával. A parkolótér és az utcélok között esztétikus, a gyalogosok számára vonzó gyalogos létesítményeket kell megvalósítani.
- A meglévő parkolóhelyek rendszerének átalakítása:
  - o a létesítményeken dedikált parkolóhelyek alakíthatók ki, pl.: mentő gépjárművek számára.
  - o Rövid távú parkolást (cca. 3-5 perc) lehetővé tevő parkolási zóna kialakítása (pl.: Kiss & Ride). Az ellenőrzés smart eszközökkel biztosítható, a zóna elején és végén rendszám leolvasással kontrollálható a zónában töltött idő, túllépése esetén pénzbírság kiszabásával.
  - o Fizető parkolási rendszer kialakítása. A parkolási díj növelhető a kereslet - kínálat kiegyenlítéséig.
  - o A forgalombiztonságot negatívan befolyásoló parkolóhelyeket meg kell szüntetni.

Fenti, parkolással kapcsolatos intézkedések a döntéshozók és a lakosság számára rövid távon szokatlan és kellemetlen hatást keltenek, azonban hosszú távon az élhető város megvalósítását szolgálják. Az 5. fejezet Kinizsi utcára vonatkozó pontjánál javasolt utca kialakítás a várakozóhelyek számát csökkenti, azonban a forgalom biztonsága növekszik és esztétikus környezet alakul ki.

## **7. Kerékpáros közlekedés:**

### **Kerékpárok tárolása:**

A település központjában a kerékpárok tárolásával kapcsolatban problémák figyelhetők meg. A kerékpártárolók száma nem megfelelő, a nagy forgalmat vonzó létesítmények környezetében kerékpártárolókat kell létesíteni. A kerékpártárolók hiánya és nem megfelelő kialakítása a kerékpáros közlekedés fejlődését gátolja, ez a gépjármű forgalom további növekedését idézi elő. A meglévő elemek többnyire csak a kerékpár kerekének rögzítését teszi lehetővé, ezek használata korlátozza a kerékpárok elhelyezését (pl.: tárcsafék, szélesebb, vagy vékony gumi), károsíthatja a kerékpárt (eldőlés esetén), le kell hajolni a rögzítéshez (idős kerékpárosok esetében fokozottan hátrányos), valamint nem felelnek meg az e-UT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése 7.1. pontjában foglaltaknak. Megfelelő kialakítású (U-alakú, vagy P-alakú) elemek elhelyezésével, fedett (lehetőség esetén örzött) kerékpártároló megvalósításával jelentősen növelhető a településen a kerékpáros forgalom aránya. Egy (megfelelő) típus esetén egységes városkép alakul ki.



*Egységes kerékpártámaszok Bécsben (forrás: kerekparosklub.hu)*

#### Kerékpáros átmenő forgalom útvonalának optimalizálása:

A Malom utca és a Battyhány utca között - a meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket figyelembe véve - alternatív kerékpáros útvonal kijelölését javasoljuk, a 2. pontban ismertett tényezők miatt. A kerékpárosok számára az útvonalat kisforgalmú utakon kell kijelölni, kerékpárosútirány-jelző táblák kihelyezésével, valamint piktogramok felfestésével, az e-UT 03.04.13:2019 számú, Kerékpározható közutak tervezése című útügyi műszaki előírás alapján. Az egyirányú forgalmú utakat kétirányú kerékpáros forgalom számára meg kell nyitni. A kerékpáros forgalom elválasztása a gépjárműforgalomtól nem szükséges.

A javasolt útvonal: Köztársaság út – Malom utca – Dózsa György út – Jókai utca – Nap utca – Piac utca – (városközpont) – Víg utca – Honvéd utca – Petőfi utca – Batthyány utca – Köztársaság út.

Helyenként az útburkolat minősége nem megfelelő, azonban a burkolat felújításával vonzó kerékpáros útvonal kialakítására nyílik lehetőség. A Piac utca környezetében a kerékpárosoknak lehetőségük nyílik a településközpont megközelítésére.

#### Egyéb kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása:

Épített kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítását nem tartjuk indokoltnak, a meglévő úthálózatot - a lehetőségekhez mérten - kerékpárosbaráttá kell alakítani.

A településközponti útszakaszokon (a helyi közutakon) kerékpáros nyom felfestésére nyílik lehetőség, mely a burkolat szélére irányítja a kerékpárosokat, valamint felhívja a gépjárművezetők figyelmét a kerékpáros forgalom jelenlétére.

Az egyirányú utcákban lehetővé kell tenni a kétirányú kerékpáros közlekedést.

## **8. Összefoglalás:**

A meglévő forgalmi rend véleményünk szerint alapvetően megfelelő.

A gyakori 30 km/h sebességkorlátozással szabályozott utcák helyett korlátozott sebességű övezetek kialakítását (30 km/h) javasoljuk.

A meglévő lakó-pihenő övezetek elnyerték a lakosság tetszését, ezek módosítása hátrányos lenne. Azonban új lakó-pihenő övezetek kijelölését nem javasoljuk, a lakó-pihenő övezet - főként parkolásokra vonatkozó - speciális szabályozása miatt. (Csak kijelölt várakozóhelyen történhet a gépjárművek elhelyezése közterületen.)

Az egyirányú utcák hálózata a kis szabályozási és burkolat szélességek miatt indokolt, forgalomcsillapítást eredményeznek. A forgalom iránya általában megfelelő, azok módosítása csak lakossági igények esetén merül fel, külön vizsgálat után módosítható.

A gyalogos és kerékpáros közlekedés arányának növelésével élhetőbb település alakítható ki. Ez Derecske Város esetében a gyalogos forgalmi létesítmények melletti növénytelepítéssel, utcabútorok elhelyezésével, a kerékpártámaszok számának növelésével, a meglévő, nem megfelelő tárolók cseréjével, a kerékpárosbarát úthálózat fejlesztésével érhető el elsősorban.

A parkolási problémákra vonatkozóan a közlekedési szokásokkal kapcsolatos szemlélet formálását javasoljuk, a hosszú távú célok megvalósítása érdekében.

Az állami közúton végzett munka csak a Magyar Közút Nonprofit Zrt-vel történő egyeztetés után történhet, Derecske Város Önkormányzata javaslatai, kezdeményezése alapján. Az építés költségeit Derecske Város Önkormányzata viseli.

A változásokkal kapcsolatosan a lakosság tájékoztatása szükséges.

Debrecen, 2020. augusztus hónap



---

Tarcsei László  
okleveles építőmérnök  
KÉ-K-09-0880