



ÜRÖM KÖZSÉG

Belterületi útjainak forgalomtechnikai felülvizsgálata, valamint a
felmerült problémák megoldási javaslatának elkészítése
Forgalomtechnikai kiviteli terv

MEGBÍZÓ:

ÜRÖM KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA

(2096 Üröm, Iskola utca 10.)

A DOKUMENTÁCIÓT KÉSZÍTETTE:

Rozsiné Lukács Linda

Rozsiné Lukács Linda E. V.

Mérnökkamarai szám: 13-12321

KÉ-K, KÉ-HA, KÉ-L, KÉ-VA, Tkö, VZ-TEL

- 2022. 05. 20. -

TARTALOMJEGYZÉK

TERVEZŐI NYILATKOZAT	
1. ELŐZMÉNYEK	
2. KIINDULÁSI ADATOK	
3. KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSEK	5
4. HELYZETÉRTÉKELÉS	
2. KIINDULÁSI ADATOK	6
3. KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSEK	6
4. HELYZETÉRTÉKELÉS	7
4.1. A vizsgált terület lehatárolása	7
4.2. Alapadatok	7
4.3. Elhelyezkedés	8
4.4. Megközelíthetőség	8
4.5. Területfelhasználás	11
4.6. Országos közutak	12
4.7. Helyi közutak	16
4.8. Csomópontok	16
4.9. Baleseti adatok	17
5. FORGALOMTECHNIKAI FELÜLVIZSGÁLATI RENDSZERE	21
5.1. Tematika	21
5.2. A tervezés szempontjai, alapelvek	22
5.3. Helyszínrajzi megjelenítés	22
5.4. Jelzótábla kataszteri táblázat	23
6. TERVEZETT FORGALOMTECHNIKAI TÍZTERESEK	25

6.1.	Övezeti jellegű beavatkozások	25
6.2.	Eseti hibák javítása	31
6.3.	Utcanev táblák	40
7.	TÁJÉKOZTATÁSOK	41
7.1.	Lakó-pihenő övezet	41
7.2.	Korlátozott sebességű övezet	44
8.	LAKOSSÁGI ÉRINTETÉSEK	
9.	DÖNTÉSEK A JAVASOLT FORGALOMTECHNIKAI BEAVATKOZÁSOKRÓL	
10.	FORGALOMTECHNIKAI ESZKÖZÖK	58
10.1.	Tervezett jelzőtáblák	59
10.2.	Tervezett oszlopok	60
11.	JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET	
12.	VONATKOZÓ RENDELETEK	
13.	FORGALOMTECHNIKAI BEAVATKOZÁSSAL ÉRINTETTEK JEGYZÉKE	
14.	EGYEZTETÉSEK	
15.	EGYEBEK	
16.	MELLÉKLETEK: KÖZÚTI JELZŐTÁBLA-KIHELYEZÉSI ADATLAP	64
17.	MELLÉKLETEK	64
15.	EGYEBEK	65
16.	MELLÉKLETEK: KÖZÚTI JELZŐTÁBLA-KIHELYEZÉSI ADATLAP	65
17.	MELLÉKLETEK	67

ÁBRAJEGYZÉK

1.	ábra: Üröm elhelyezkedése	7
2.	ábra: Üröm Község szomszédos területei	8
3.	ábra: Üröm megközelítése közúton	9

4. ábra: Üröm megközelítése tömegközlekedési eszközökkel	10
5. ábra: Üröm megközelíthetősége	10
6. ábra: Üröm Község jelenleg érvényes területfelhasználás	11
7. ábra: Forgalomnagyság az állami utakon Üröm területén	13
8. ábra: Nehézgépjármű forgalomnagyság az állami utakon Üröm területén	14
9. ábra: M0 gyorsforgalmi út meglévő része	15
10. ábra: M0 gyorsforgalmi út északi szektor tervezett kialakítása	15
11. ábra: M0 gyorsforgalmi út (jelenleg ismert) tervezett csomóponti kialakítása Üröm Községben ..	16
12. ábra Balesetek helyszínei 2011-2021 között	19
13. ábra A balesetek okok szerinti megoszlása	19
14. ábra Üröm-Sadove városrész	43
15. ábra Vörösbegy utca környezet	46
16. ábra Fenyves u. – Szeder köz környezete	46
17. ábra Radnóti M. utca környezete	47
18. ábra Széchenyitelep	47
19. ábra Budai út-Tücsök u. közötti terület	48

TÁBLÁZATJEGYZÉK 1. táblázat Balesetek száma	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
2. táblázat A baleset okozója.....	22
3. táblázat Vezetői döntések	62
4. táblázat Jelzőtáblák névleges mérete	63

TERVEZŐI NYILATKOZAT

TERVEZŐI NYILATKOZAT

Tárgy: Üröm Község Belterületi útjainak forgalmotechnikai felülvizsgálata, valamint a felmerült problémák megoldási javaslatának elkészítése, Forgalmotechnikai Kiviteli terv
Tervszám: 13/2021.

Alulírott **Rozsiné Lukács Linda** a vonatkozó rendeleteknek megfelelően kijelentem, hogy a tárgyi tervdokumentáció kialakításához szükséges forgalmotechnikai kiviteli tervben alkalmazott műszaki megoldások megfelelnek az általános érvényű és eseti hatósági előírásoknak.

A terv készítése során a „Közutak tervezése” (KTSZ) c. e-UT 03.01.11 sz., az e-UT 04.02.11, e-UT 04.02.12, e-UT 04.02.13., e-UT 04.02.21., e-UT 04.02.22., e-UT 04.02.23., e-UT 04.02.24., e-UT 04.02.25., e-UT 04.02.26. e-UT 04.02.31., e-UT 04.02.32., e-UT 04.02.33., e-UT 04.02.34., Ütügyi Műszaki Előírás, az e-UT 04.00.11., e-UT 04.00.12 Ütügyi Műszaki Szabályzat és a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet a közúti jelzőtáblák méretéről és műszaki követelményeiről, valamint „Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről” szóló 20/1984. (XII. 21.) KM sz. rendelet előírásait alkalmaztuk.

A vonatkozó rendeleteknek megfelelően

- a tárgyi dokumentációt a Megbízóval egyeztettem,
- az alkalmazott műszaki megoldások megfelelnek az általános érvényű és eseti hatósági előírásoknak,
- megfelelnek a megelőző tűzvédelmi követelmények kielégítéséről szóló rendeletek, szabályzatok, az országos (MSZ) és ágazati szabványok, a műszaki előírások, illetve az engedélyezett eltérések követelményeinek,
- a tárgyi dokumentáció a létesítmény (létesítmény-csoport) telepítésére, tervezésére és üzemeltetésére vonatkozó munkavédelmi, biztonságtechnikai szabályok, továbbá egyéb hatósági egészségvédelmi és környezetvédelmi előírások betartásával készült, valamint
- ezek érvényesítésének módját, adatait a műszaki leírás megfelelő fejezetei tartalmazzák.
- nem honvédelmi és katonai célú létesítmény működési vagy védőterületén valósul meg.

A tárgyi tervdokumentáció a belügyminiszter 54/2014. (XII. 5.) BM rendelete az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról (OTSZ) című rendeletnek megfelel.

A tervezett kialakítás az érvényes műszaki és tűzvédelmi előírásoknak, szabványoknak megfelel.

Szentendre, 2022. 05. 20.

Rozsiné Lukács Linda

Rozsiné Lukács Linda E. V.

Mérnökkamarai szám: 13-12321

KÉ-K, KÉ-HA, KÉ-L, KÉ-VA, Tkö, VZ-TEL

1. ELŐZMÉNYEK

1. ELOZMENYEEK

Üröm Község Önkormányzat (2096 Üröm, Iskola utca 10.) megbízásából 2021. november 2022 január hónapban Rozsiné Lukács Linda Egyéni Vállalkozó készítette el **Üröm Község Belterületi útjainak forgalmotechnikai felülvizsgálata, valamint a felmerült problémák megoldási javaslatának elkészítése, Forgalmotechnikai Kiviteli tervét.**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 34. § (2.) bekezdésében foglaltak alapján a **közút kezelőjének a forgalmi rendet** a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, **de legalább öt évenként felül kell vizsgálnia**, és ha szükséges módosítania kell. A jogszabály alapján Üröm Község, mint a településen lévő önkormányzati utak kezelője el kívánta készíttetni a belterületi utak forgalmotechnikai felülvizsgálatát.

Üröm Község belterületi útjainak forgalmotechnikai felülvizsgálata a meglévő táblakataszter előállításával, a forgalmotechnikai jelzések állapotának felméréssel, a nem megfelelő vagy hiányos forgalmotechnikai jelzések felülvizsgálatával a vonatkozó nemzeti szabványok, útügyi műszaki előírások és rendeletek betartása mellett, a szabályozási tervvel és HÉSZ-tal való összhangban készült, valamint a felmerült problémák megoldási javaslatának elkészítése és kidolgozása is a feladat részét képezte.

A vizsgálat során az alábbi elvégzendő feladatok készültek:

- Az önkormányzati úthálózaton és a Magyar Közút NZrt. kezelésében lévő úthálózaton a meglévő közúti jelzőtáblák felvétele és térképen való feltüntetése.
- A hiányos forgalmotechnikai jelzések tekintetében javaslattétel a forgalmi rendnek megfelelő jelzőtáblák elhelyezésére, a 20/1984. (XII.21.) KM. számú rendelet szerint.
- Lakossági észrevételek alapján beérkezett javaslatok megvizsgálása és szakmai szempont alapján történő megválaszolása.

Az elmúlt években több lakossági bejelentés érkezett a meglévő, hiányos forgalmotechnikai állapot, a megváltozott forgalmi viszonyok, a megnövekedett forgalomnagyság-, és a sebességhatárok be nem tartása miatt.

Az önkormányzat részéről ezen lakossági észrevételek, panaszok összegyűjtésre kerültek, és a forgalmotechnikai kérdések felülvizsgálatához a tervező rendelkezésére bocsátották.

A feladat során megvizsgálásra kerültek a bejelentésekhez kapcsolódó hiányos forgalmotechnikai jelzések, a forgalmi rendnek megfelelő jelzőtáblák elhelyezése, mely a 20/1984. (XII.21.) KM. számú rendelet szerint szükséges.

A lakossági észrevételek alapján beérkezett javaslatok megvizsgálása és szakmai szempont alapján történő megválaszolása szintén a feladat részét képezte.

Üröm Község belterületi útjainak forgalmotechnikai felülvizsgálata a fenti okokra hivatkozva szükséges és időszerű.

2. KIINDULÁSI ADATOK

2. KIINDULÁSI ADATOK

A Megbízó adatszolgáltatásként az alábbi dokumentumokat bocsátotta rendelkezésre a forgalomtechnikai kiviteli terv készítéséhez:

- Üröm Község jogerős földhivatali alaptérkép digitális állománya
- Üröm Község Településfejlesztési koncepciója (PESTTERV KFT., 2018. április; Üröm Község Önkormányzat Képviselő-testülete 47/2018. (IV.25.) Kt. számú határozatával fogadta el)
- Üröm Község Helyi Építési Szabályzata (Üröm Község Önkormányzat Képviselőtestületének 13/2017. (VI. 29.) önkormányzati rendelete)
- Üröm Község Településszerkezeti terve (77/2017 (VI. 28.) Kt. sz. határozat; 85/2019 (VI.26.) Kt. sz. határozattal módosítva; 36/2021 (VI. 14.) sz. önk. határozattal módosítva)
- Üröm Község Szabályozási Terve (13/2017 (VI. 29.) önk. rendelet; 11/2019. (VI. 27.) önk. rendelet; 4/2019 (III. 28.) önk. rendelet; 7/2021 (VI. 14.) önk. rendelettel módosítva)

A tervezés kiindulási alapjaként a településre készült földhivatali hivatalos alaptérkép, a meglévő táblák helyének geodéziai felmérése, illetve a helyszíni szemlék szolgáltak.

A forgalmi rend felülvizsgálatának célja a lakott területi úthálózat függőleges közúti jelzéseinek állapot felvétele, a meglévő jelzőtáblák megfelelőségének értékelése és az értékelés alapján nem megfelelő jelzések terv szerű kijavítása. A felülvizsgálat során meg kell vizsgálni, hogy a jelenleg érvényben lévő intézkedések elérték-e a kívánt eredményeket, és amennyiben nem, akkor annak okaira, és lehetséges megoldásaira is javaslatot kell készíteni.

A jelen forgalomtechnikai kiviteli tervdokumentációban szereplő javaslatok a korábbi tanulmányok figyelembevételével készültek, az abban foglaltakkal összhangban kerültek kidolgozásra, a korábbi tanulmánytervek mellett a szakmai alapon történő javaslatok kialakítása volt elsődleges szempont.

3. KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSEK

- Üröm Község 2018. évben megújított stratégiai zajtérképére épülő intézkedési terve (EnviroPlus Kft.; 2019. január-február)
- Üröm Község településfejlesztési koncepciója (Pest megyei Terület-, Település-, Környezet Tervező és Tanácsadó Kft.; 2018. április)
- Üröm Község Helyi Építési Szabályzata (önk. rend.; 2021. július)
- Üröm Község Településszerkezeti terve (Pomsár és Társai Építész Iroda Kft.; 2021. június)
- Üröm Község Szabályozási Terve (Pomsár és Társai Építész Iroda Kft.; 2021. július)

Üröm Község belterületi útjainak forgalomtechnikai felülvizsgálata támaszkodik egyrészt az önkormányzat jelenleg hatályos Településfejlesztési koncepciójára, Helyi Építési

Szabályzatára, Településszerkezeti tervére és Szabályozási Tervére, továbbá a települést érintő más koncepciókra, tervekre, programokra.

4. HELYZETÉRTÉKELÉS

4.1. A VIZSGÁLT TERÜLET LEHATÁROLÁSA

Az elmúlt évek során számos jelentős változás következett be a településen, a járásban, a szűkebb és a tágabb környezetben egyaránt.

A forgalmi rend felülvizsgálata során Üröm Község közigazgatási területén belül, annak lakott területén kerültek megvizsgálásra a forgalmotechnikai jelzések.



1. ábra: Üröm elhelyezkedése

4.2. ALAPADATOK

Üröm község Pest megyében, a Pilisvörösvári járásban, a budapesti agglomerációban helyezkedik el. Közvetlenül határos Budapest Főváros III. kerületének több városrészével, Budakalász várossal, Solymár nagyközséggel, illetve Pilisborosjenő községgel.

Népessége jelenleg ~8100 fő, területe 6,6 km², népsűrűsége 1084 fő/km². Az agglomeráció kedvelt települése, kedvező fekvése és sajátos domborzati adottságai vonzóvá tették a

fővárosból kiköltözők számára, így népessége az elmúlt 10 évben mintegy 15%-al növekedett. A gyarapodás üteme mára jelentősen lassult, a beépíthető területek száma megfogyatkozott. Az infrastrukturális adottságok kihasználtsága határértéken mozog, további jelentős növekedés már működési zavarokat okozhat.

4.3. ELHELYEZKEDÉS

Üröm a Pilis hegység délkeleti vonulatai mentén, a fővárostól északnyugatra helyezkedik el. Szomszédjai észak felől Budakalász, nyugat felől Pilisborosjenő, illetve közigazgatási területének délnyugati részén, egy kisebb szakaszon határos Solymárral is.

Délnyugati határán húzódik a 10 sz. Budapest - Dorog - Almásfüzitő elsőrendű főút, a település legfontosabb közlekedési útvonala viszont a Szentendrétől, a 11 sz. Budapest - Esztergom - Tát másodrendű főúttól induló, és a 10 sz. főútig tartó 1108 jelű Szentendre-Üröm összekötő út (Ürömi út – Dózsa György út – Iskola utca – Diófa utca – Budakalászi út). A 1108 j. útból két olyan út ágazik ki a település területén, amelyek országos közútnak minősülnek, mindkettő Pilisborosjenő központjába vezet. Az egyik a településközpontban ágazik ki, ez a 11105 jelű Pilisborosjenő bekötő út (Fő út), a másik pedig a község déli részén, Széchenyitelepen ágazik ki, ez a 11101 jelű Pilisborosjenő öreg bekötő út (Budai út).



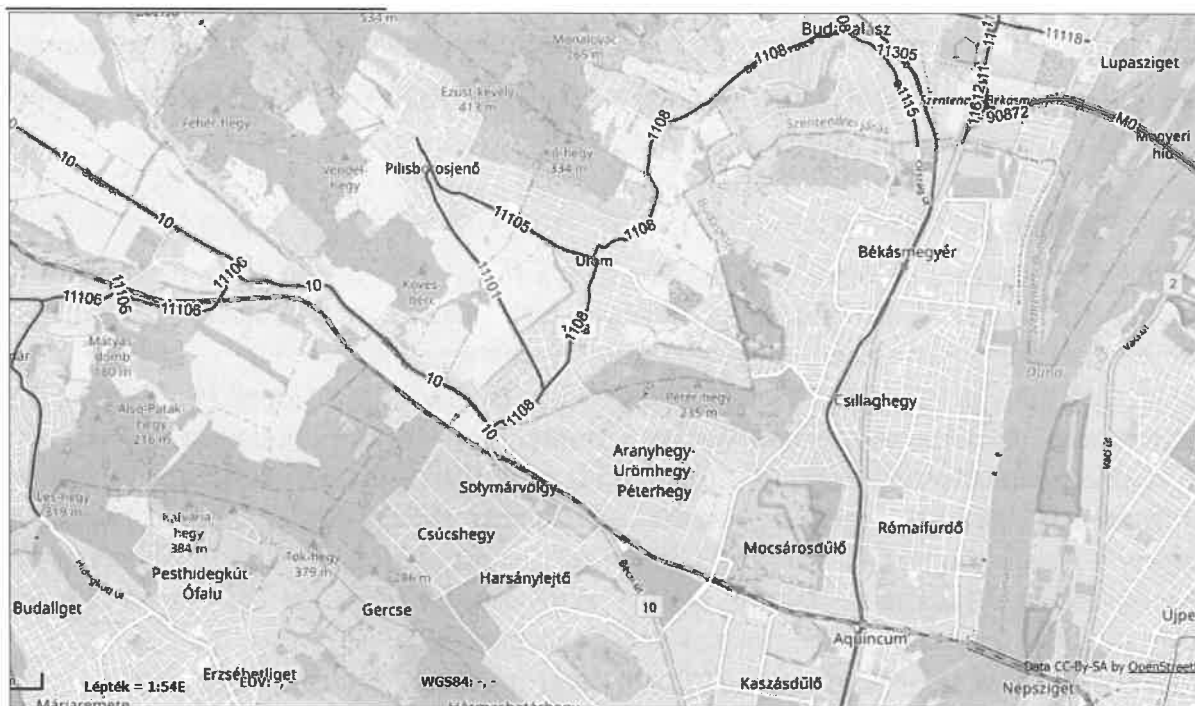
2. ábra: Üröm Község szomszédos területei¹

4.4. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

Ürömet Pilisvörösvár, Solymár felől a 10. sz. főúton, a 11. sz. főút felől Budakalászon át, a 1108 j. közutakon lehet megközelíteni.

Az országos közutak a 10. sz. főút és a 11. sz. főút között 12 t korlátozott forgalmú övezetként vannak kijelölve, ennek megfelelően a 12 t össztömeget meghaladó tehergépjárművek csak célforgalomban közlekedhetnek a település területén. A község területén nincs légikikötő, nincs hajózási útvonal és kötöttpályás közlekedéssel sem érintett, a település a gépjármű forgalom számára kizárólag közúton érhető el.

¹ http://gis.teir.hu/rendezes_pest_trt_ov/



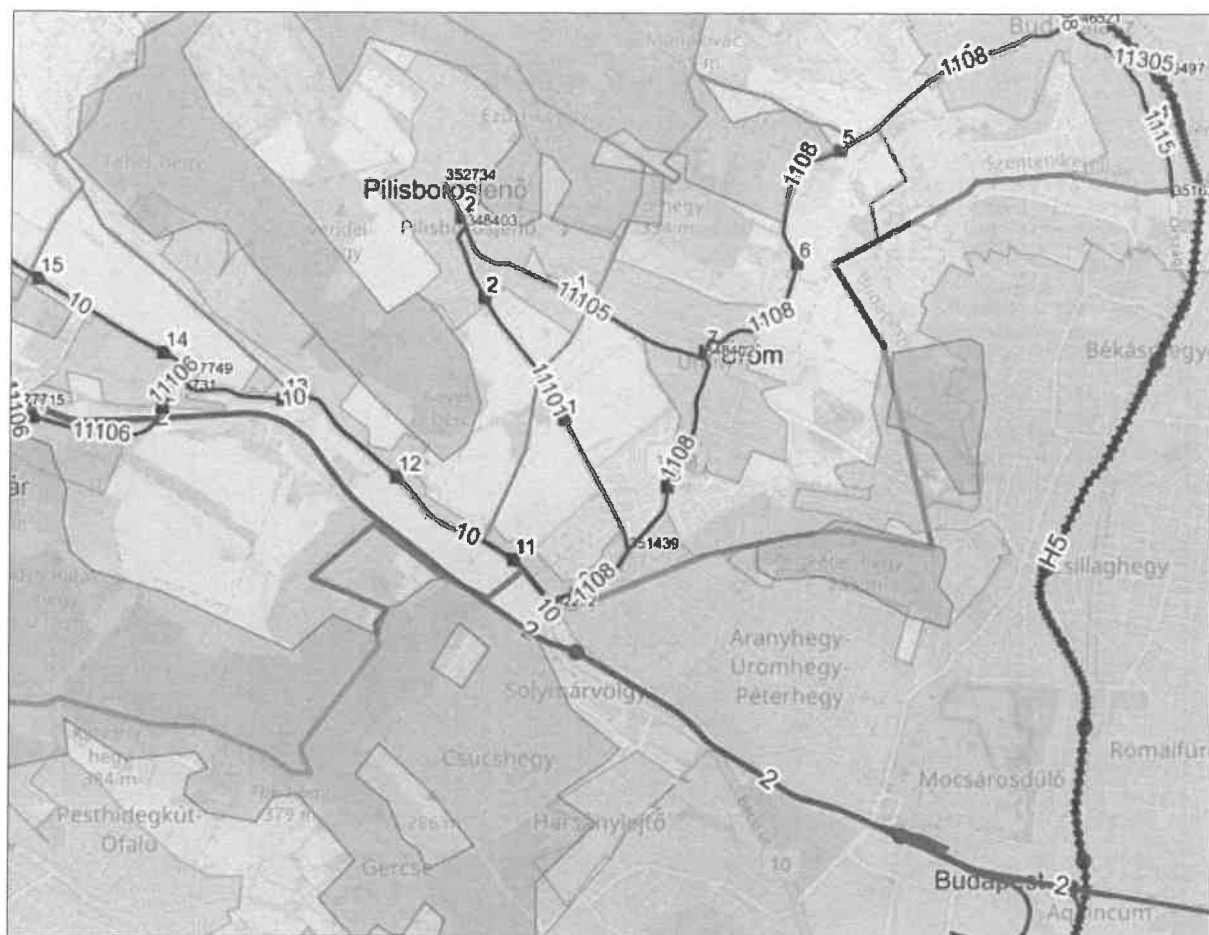
3. ábra: Üröm megközelítése közúton

A településközpontot tömegközlekedéssel a Volánbusz 840-es és 848-as járatával, a déli településrészt, illetve a Bécsi út melletti településrészt a BKK által üzemeltetett 218-as, 800as, és 815-ös, 820-as járataival lehet elérni. Az északi irányból, Budakalász felől és Csillaghegy felől a települést nem lehet közösségi közlekedéssel megközelíteni.

Kötött pályás közlekedés a településen nem található, a hálózati kapcsolatot a 2. számú Budapest – Esztergom vasútvonal – Üröm megállóhellyel a településközponttól kb. 2,5 km-re érhető el autóbuszjáratokkal, kerékpárral, és gyalog.



4. ábra: Üröm megközelítése tömegközlekedési eszközökkel²



5. ábra: Üröm megközelíthetősége³

² <https://www.openstreetmap.org/#map=14/47.5891/18.9879&layers=T>

³ <https://kira.kozut.hu/kira/main.jsp>

4.5. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

A település jelenleg érvényes területfelhasználását az alábbi ábra szemlélteti:



⁴ https://www.urom.hu/images/stories/telepulesszerkezetiterv/2021/szerkterv%20terfelh_210715.pdf

4.6. ORSZÁGOS KÖZUTAK

Országos főút:

- 10. sz. Budapest – Dorog - Almásfüzitő elsőrendű főút a közigazgatási határ mellett, de azon kívül (Útkategória: K.IV.A és B. IV. b.C.)

Üröm Község a 10+540 – 11+245 km sz. között érintett

Országos mellékutak:

- 1108 jelű Szentendre-Üröm összekötő út (Ürömi út – Dózsa György út – Iskola utca –

Diófa utca – Budakalászi út; Útkategória: K.V.A. és B.V.b.C.)

Üröm Község a 4+840 – 9+172 km sz. között érintett

- 11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út (Pilisborosjenő irányába vezet; Útkategória:

K.V.B. és B.V.c.B.)

Üröm Község a 0+000 – 1+360 km sz. között érintett

- 11105 j. Pilisborosjenő bekötő út (Pilisborosjenő irányába vezet; Útkategória: K.V.B. és B.V.c.B.)

Üröm Község a 0+000 – 0+870 km sz. között érintett

Forgalmi adatok

A település közlekedését alapvetően meghatározó úthálózati elem a 10. sz. főút átkelési szakasza. A települési közlekedés üttöere érzékeny terület, bármilyen fennakadás komoly, nemcsak helyi, de térségi problémákat okoz a terhelt csúcsidőszakokban, reggel a Főváros irányába, délután pedig a Főváros irányából. A főút nyomvonalán kívül nincs alternatív nyomvonal, a lakott területek védelme érdekében a menekülő utak átjárhatóságát forgalmotechnikai eszközökkel korlátozták a települések. Így a teljes, nem helyi érdekű átmenő forgalom, beleértve a teherforgalom egészét is a főúton közlekedik.

A nagy forgalmú 10. sz. főúthoz közepes forgalmú országos közutak csatlakoznak, melyek összekötő út és bekötőút hálózati funkciók szerint ráhordó szerepet töltenek be a 10. sz. főút átkelési rendszerében (1108 jelű Szentendre-Üröm összekötő út; 11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út; 11105 j. Pilisborosjenő bekötő út).

A Magyar Közút NZrt. gondozásában évente megjelenő „Az országos közutak 2020. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadvány közli az országos közúthálózat útjainak keresztmetszeti forgalmi adatait. A kiadvány nyilvánosan hozzáférhető a Magyar Közút honlapján².

A tervezés során kigyűjtésre került az országos közúthálózathoz tartozó, Üröm Községet érintő utak átlagos napi forgalma, amelyek az alábbi értékek szerint változtak:

² <https://internet.kozut.hu/kozerdeku-adatok/orszagos-kozuti-adatbank/forgalomszamlalas/>

10. sz. Budapest – Dorog - Almásfüzitő elsőrendű főút

- Érvényességi határ: 10+609-13+733
- ÁNF: 15.229 j/nap (16.678 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 1.242 j/nap (2.669 E/nap); részarány: 16%

1108 jelű Szentendre-Üröm összekötő út

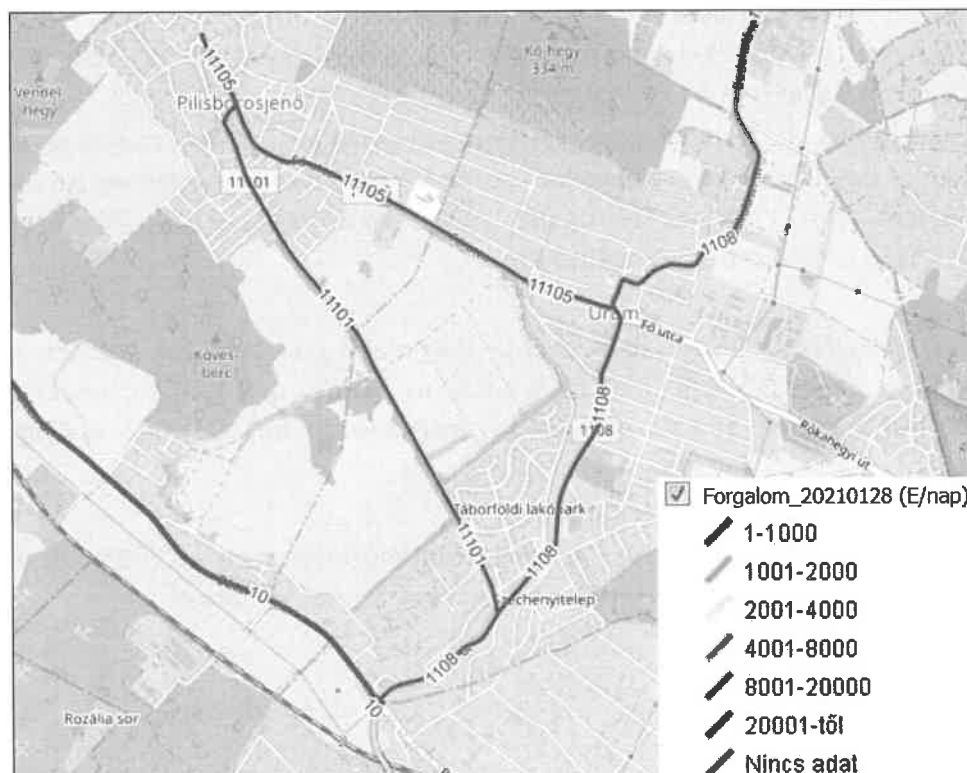
- Érvényességi határ: 3+148-9+191
- ÁNF: 6.291 j/nap (6.609 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 225 j/nap (451 E/nap); részarány: 7%

11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út

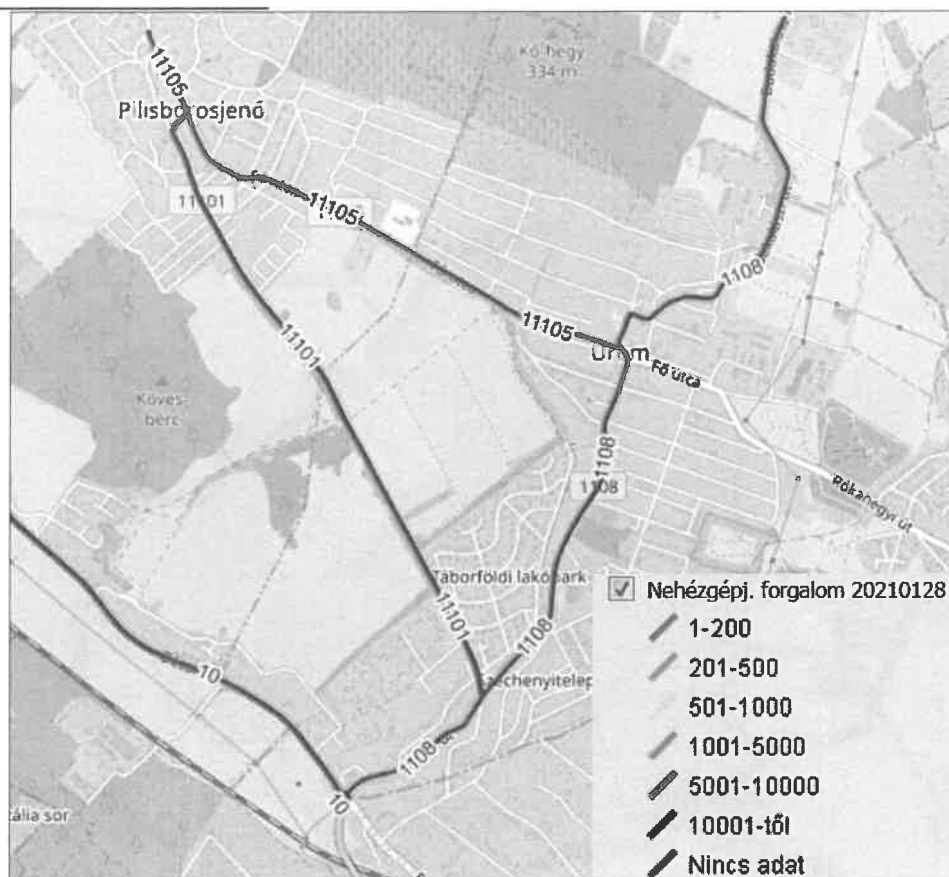
- Érvényességi határ: 0+000-2+541
- ÁNF: 1.269 j/nap (1.282 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 11 j/nap (23 E/nap); részarány: 2%

11105 j. Pilisborosjenő bekötő út

- Érvényességi határ: 0+000-2+269
- ÁNF: 5.294 j/nap (5.484 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 216 j/nap (443 E/nap); részarány: 8%



7. ábra: Forgalomnagyság az állami utakon Üröm területén³



8. ábra: Nehézgépjármű forgalomnagyság az állami utakon Üröm területén⁴

Távlati országos közúthálózat fejlesztési elképzelések

Távlati gyorsforgalmi úthálózat:

Jelenleg folyik az M0 autópályát északi szektor 11.-10. sz. főutak közötti szakaszának tervezése. A Megyeri hidat és a 10. sz. főutat összekötő tervezett szakasz 8041 méter hosszúságú. A 11. sz. főút után egy viadukton halad majd át a szentendrei HÉV vonala és a mellette haladó 1115-ös számú út felett, ezután pedig rögtön talajszint alá vezetik a gyorsforgalmi utat. Az első alagút mintegy két kilométer hosszú lesz, az Ezüsthegy alatt halad, és a Budakalászi útnál ér majd véget. Ezután egy újabb, 3,2 kilométeres alagút következik, majd a Kövesbércnél bukkan ki a föld alól a nyomvonal, és itt éri el a 10. számú főutat.

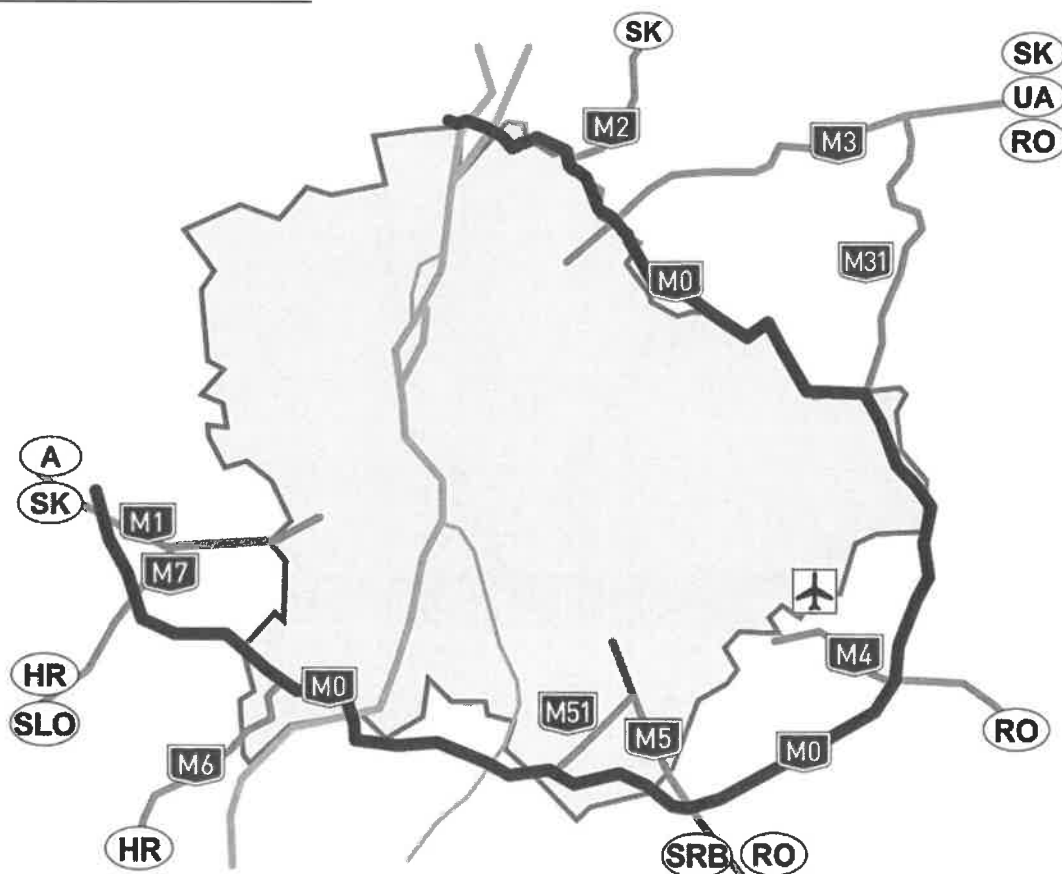
A tervezett szakasz funkciója, hogy a jelenleg Budakalász, Pomáz, Csobánka és Üröm belterületén áthaladó út/utak átmenő forgalmát csökkentse.

Az M0 gyorsforgalmi út ún. északi szektor 10. sz. főút és 11. sz. főút közötti szakasza az új 10. sz. főútra és Ürömben a 1108 jelű útra csomóponti kapcsolattal lesz kialakítva. Ezáltal a régi 10. sz. főút szerepköre bekötőút jellegűvé, gyűjtőúttá válik.

³ <https://kira.kozut.hu/kira/main.jsp>

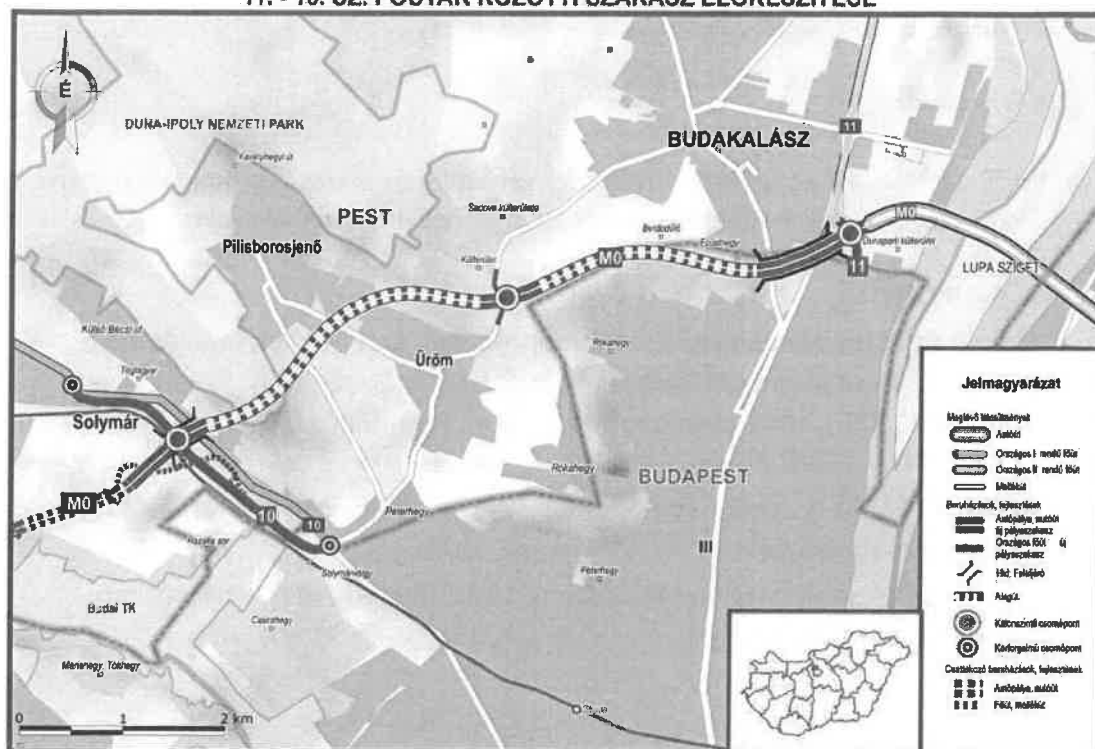
⁴ <https://kira.kozut.hu/kira/main.jsp>

Üröm Község jelenleg érvényben lévő Szabályozási terve (7/2021. (VI. 14.) önk. rendelete szerint) a szükséges szabályozási szélességeket tartalmazza.

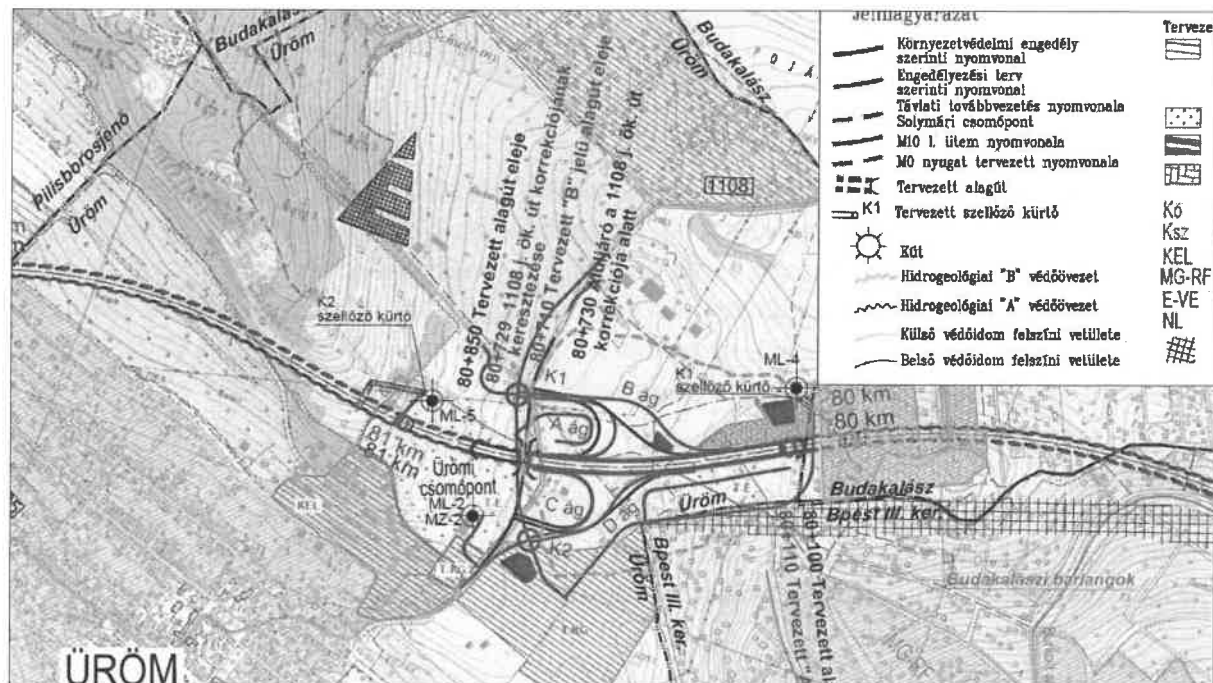


9. ábra: M0 gyorsforgalmi út meglévő része

M0 AUTÓÚT ÉSZAKI SZÉKTOR,
11. - 10. SZ. FŐUTAK KÖZÖTTI SZAKASZ ELŐKÉSZÍTÉSE



10. ábra: M0 gyorsforgalmi út északi szektor tervezett kialakítása



11. ábra: M0 gyorsforgalmi út (jelenleg ismert) tervezett csomóponti kialakítása Üröm Községben⁵

⁵ <https://www.autonavigator.hu/cikkek/mi-lesz-veled-m0-korgyuru/>

4.7. HELYI KÖZUTAK

Települési gyűjtőutak (Útkategória: B.V.c.B.):

- Fő utca
- Rókahegyi út

A térszerkezet alapján a gyűjtő- elosztó úthálózatot lényegileg az országos közúthálózat részei, illetve a fenti két helyi közút alkotják. A többi helyi közút alsóbbrendű úthálózati elem, kiszolgáló út, lakóutca.

4.8. CSOMÓPONTOK

Üröm területén és környékén 3 nagyobb csomópont van, amelyek a település egyes részeinek megközelítése szempontjából jelentős szerepet játszanak:

- 1108 j. – 11105 j. utak csomópontja (Üröm, Templom tér) jelzőlámpás szabályozás
- 1108 j. – 11101 j. utak csomópontja (Üröm, Pilisborosjenői elágazás) jelzőtáblás szabályozás
- 10 sz. – 1108 j. utak csomópontja (Üröm, 10 sz. főút elkerülő) körforgalom (közigazgatási határon kívül)

4.9. BALESETI ADATOK

A település közigazgatási területén bekövetkezett közúti balesetek adatait a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatnyilvántartásából igényeltük. A szolgáltatott adatok az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) jegyzőkönyvei alapján kerültek rögzítésre. Az adatok között a rendőri intézkedéssel járó események szerepelnek, azok közül is csak a személyi sérüléssel járó esetek vannak jelen. Az anyagikáros balesetekről nincs hivatalos adat. A 2021. évi adat előzetes, a statisztikai zárás következő év augusztusában történik.

Fogalmak:

Közlekedési baleset fogalmán – statisztikai szempontból – olyan váratlan, nem szándékosan előidézett forgalmi eseményt értünk, amelynek következményeként haláleset, illetve személysérülés történt, vagy anyagi kár keletkezett.

A közlekedési baleseti statisztika megfigyelési köre a következőkre terjed ki: a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetekre: a fogalmi meghatározásokat lásd a közúton történt balesetek fogalmi meghatározásánál;

a vasúti közlekedési balesetekre: az országos hálózaton történő baleset, melyben legalább egy mozgásban lévő vasúti jármű vett részt, legalább egy ember meghalt vagy súlyosan megsérült, illetve a mozgóállományban, vágányban, más berendezésben vagy a környezetben jelentős kár keletkezett. A jelentős vasúti balesetek küszöbértékét a 2006. évtől az uniós

normákhoz igazítottuk. A módszertani változás következtében a jelentős balesetek értékhatára a korábbi 10 millió forintról 40 millió forintra emelkedett; **vízi közlekedési balesetekre:** a "Vízi szállítás" ágazatba sorolt jogi személyiségű adatszolgáltatók, valamint a Budapesti Közlekedési Vállalat vízi járműveivel belföldi és külföldi vizeken történt minden olyan forgalmi baleseti eseményre, amelynek során személysérülés történt vagy anyagi kár keletkezett;

légi közlekedési balesetekre: a "Légi szállítás" ágazatba sorolt jogi személyiségű adatszolgáltatók repülőgépeivel belföldön és külföldön történt minden olyan forgalmi baleseti eseményre, amelynek során személysérülés történt vagy anyagi kár keletkezett (nem tartalmazza pl. a mezőgazdasági, sporttevékenység stb. során történt baleseteket).

A vasúti és közúti kereszteződéseknél történt baleseti események mind a vasúti, mind a közúti közlekedési baleseteknél szerepelnek.

Ittas személy által okozott balesetek kategorizálásakor az alkoholos befolyásoltságot véralkohol-vizsgálattal állapítják meg.

A közúton történt baleseteknél előforduló főbb fogalmak:

Személysérüléses közúti közlekedési baleset: minden olyan közúton vagy a közforgalom számára megnyitott magánúton történt baleset, amelyben legalább egy mozgó jármű részt vett, melynek következtében legalább egy személy meghalt vagy megsérült.

A balesetek minősítése kimenetel szerint: **halálos kimenetelű** az a baleset, amely következtében legalább egy személy a baleset helyszínén, illetve 30 napon belül meghalt; **súlyos sérüléses** az a baleset, amely következtében legalább egy személy súlyosan, 8 napon túl gyógyulóan megsérült;

könnyű sérüléses az a baleset, amely következtében legalább egy személy könnyen, 8 napon belül gyógyulóan megsérült. A személysérülések minősítése: **meghaltként** szerepel, aki a baleset következtében a baleset helyszínén, illetve 30 napon belül elhunyt;

súlyos sérülések az általában 8 napon túl gyógyuló sérülések, törések, zúzódások, belső sérülések, súlyos vágások és roncsolások, orvosi kezelést igénylő általános sokk, illetve bármely olyan sérülés, amely kórházi ápolást tesz szükségessé; **könnyű sérülések** a ficamok, horzsolások.

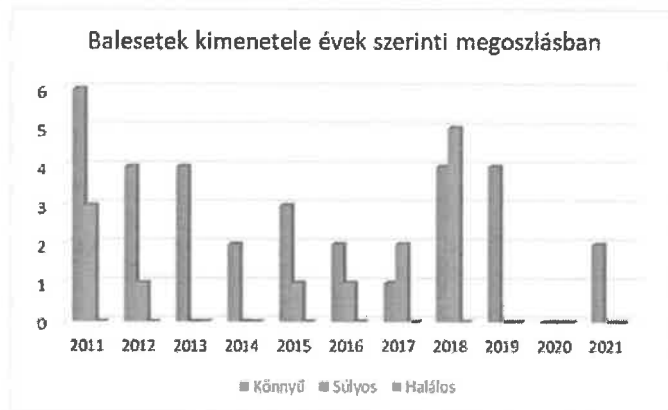
A tárgyévben bekövetkezett balesetek adatai a tárgyévet követő év augusztus végén válnak véglegessé, a rendőrségi vizsgálatok, ellenőrzések lezárását követően.

Az adatok forrása: a közlekedési balesetek közül a közúti balesetek adatainak alapjául a megyei (budapesti) rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti osztályai által kitöltött statisztikai lapok szolgálnak, a többi adat a szállító szervezetektől (MÁV, MAHART stb.) származik.

Az adatfelvétel teljes körű azokra a balesetekre, amelyekben rendőri intézkedés történik.

év	baleset [db]
2011	9
2012	5
2013	4
2014	2
2015	4
2016	3
2017	3
2018	9
2019	4
2020	0
2021	2

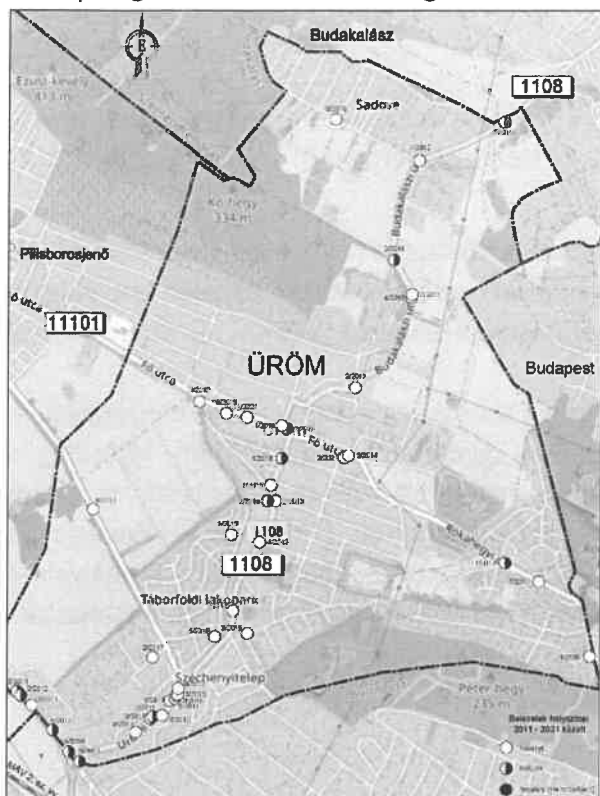
1. táblázat Balesetek száma



A KSH által szolgáltatott adatok közül a 2021. év nem teljes, a statisztikai adatszolgáltatást az igénylés időpontjában még nem zárták le. Ennek megfelelően lényegileg a vizsgált időszak 2011-2020 közötti 10 évre terjed ki, a 2021. évi adatokkal nem számoltunk. Az adatok szerint a településen az elmúlt 10 évben halálos kimenetelű baleset nem történt.

A vizsgált időszakban a legtöbb baleset (9 db) 2011. és 2018. évben történt. A legrosszabb év 2018. volt, amikor a 9 esetből 5 súlyos kimenetelű esemény volt. A legszerencsésebb év 2020. volt, abban az évben nem történt személyi sérüléssel járó baleset Ürömin. Meg kell jegyezni azonban, hogy a 2020-as év a statisztika szempontjából nem lehet mértékadó. A pandémia miatt elrendelt lezárások okán jelentősen visszaesett a forgalom, a helyváltoztatások száma megcsappant és vélhetően ennek köszönhetően jelentősen javult a baleseti statisztika is.

Összességében kijelenthető, hogy a vizsgált időszakban bekövetkezett 43 baleset (30 könnyű, 13 súlyos, 0 halálos kimenetelű) nem tekinthető soknak a teljes települési úthálózat vonatkozásában (lakott területen belül és azon kívül) tíz év leforgása alatt.



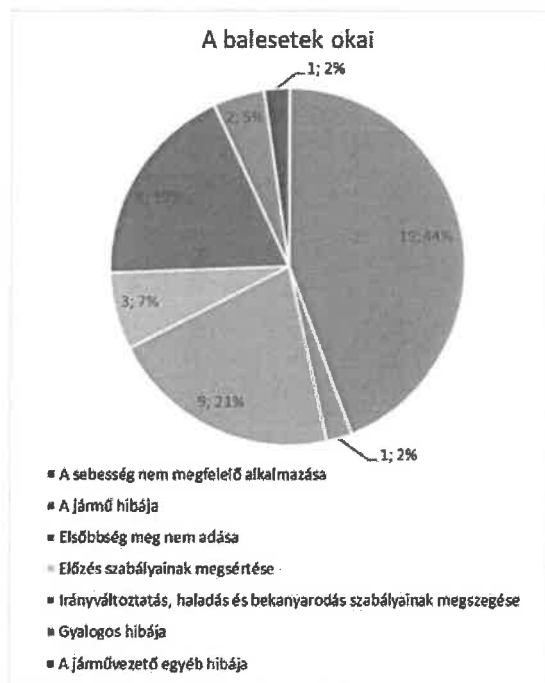
12. ábra Balesetek helyszínei 2011-2021 között

A baleset okozója	baleset [db]
gyalogos	2
kerékpár	2
motorkerékpár	2
segédmotoroskerékpár	4
személygépkocsi	31
tehergépkocsi <3,5t	1
tehergépkocsi >3,5t	1

sérüléseket szenvedő kerékpáros.

A balesetek 21 %-a történt helyi úton (9 db) és 79 %-a országos közúton (34 db). Jelentős baleseti gócpont nem igazán alakult ki, jellemzően veszélyes útszakasznak talán csak az Ürömi útnak a Boglárka utcától délre eső elleníves, kanyargós szakasza mondható.

Jellemző, hogy a súlyos kimenetelű balesetek egy kivétellel országos közúton történtek (nyilván a nagyobb forgalom szerepe számottevő ebben). Ugyanakkor a 10. sz. főúton volt a súlyos balesetek 38 %-a, pedig a főút települési szakasza nincs 700 méter hosszú. Az egyetlen súlyos sérüléssel járó helyi úton bekövetkezett baleset 2017ben történt. A baleset oka a sebesség nem megfelelő megválasztása volt, aminek következtében pályaelhagyás történt. A balesetnek egy résztvevője volt, a súlyos



A vizsgált időszakban bekövetkezett balesetek 72 %-a történt személygépkocsi vezető hibájából. A tehergépjárművek által okozott balesetek elenyésző száma megnyugtató. Mindkét gyalogos

baleset könnyű sérüléssel járt, a két kerékpáros 13. ábra A balesetek okok szerinti megoszlása baleset azonban súlyos sérüléses volt. Olyan gyalogos baleset, melynek vétlen részese lett volna a gyalogos nem történt, volt viszont két könnyű sérüléses kerékpáros baleset, melyben a vétlen szenvedő volt a kerékpáros.

A bekövetkezett balesetek mintegy háromnegyede a sebesség nem megfelelő megválasztása miatt következett be. Ez az úgynevezett relatív gyorsajtás, mely nem kizárólag a megengedett sebesség túllépése miatt történik, ide értendő a nem az út- és látási viszonyok szerint helytelenül megválasztott sebesség is. Számottevő ok (21%) az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása, illetve (19%) az irányváltoztatás, kanyarodás szabályainak megszegése. Ezek a baleseti okok országos szinten is vezető kockázati tényezők a statisztikai adatok szerint.

5. FORGALOMTECHNIKAI FELÜLVIZSGÁLAT RENDSZERE

A település helyi közútjaira, a belterületi úthálózat forgalmi rendjével szoros összefüggésben a forgalomtechnikai jelzések felülvizsgálatára, módosítására vonatkozóan ez idáig nem készült forgalomtechnikai terv. Ezáltal nem került felmérésre a meglévő forgalomtechnikai táblakészlet, az esetleges értelmetlen, egymásnak ellentmondó, hibás jelzések feltárására nem volt mód, nincs térképi lehatárolása az egyes területek övezetbe vonásáról sem (pl: Korlátozott sebességű övezet; Korlátozott forgalmú övezet; Várakozási övezet; Gyalogos övezet).

A jelzőtáblák kihelyezése eseti jellegű, egy-egy adott intézkedés vagy intézkedés csomag érdekében történtek. A jelzőtáblák kihelyezéséről, bevonásáról vagy ideiglenes érvénytelenítéséről nem készültek jegyzőkönyvek, a Hivatal nem vezet naprakész nyilvántartást.

Jelen terv hiánypótló jellegű munka. Arra használható, hogy a forgalmi rend kialakítására hivatott jelzőtáblák állapota és elhelyezkedése a vonatkozó rendeleteknek és előírásoknak megfelelően feladatuk ellátására alkalmas állapotba kerüljön. A terv nem tartalmaz koncepcionális közlekedéstervezési javaslatokat és nem fogalmaz meg távlati közlekedésfejlesztési célokat, de foglalkozik területi jellegű fejlesztési elképzelésekkel, melyek a jelenlegi forgalmi rend megváltoztatására, jobbá tételére vonatkoznak.

A tervezett beavatkozási javaslatok jelentős része jogszabályi kötelezettségből ered és a forgalmi rend jelzéseinek hibáit javítja ki. Ezek a feladatok megtervezésre kerültek, a terv tartalmazza azok végrehajtásához szükséges intézkedéseket. A területi jellegű fejlesztési javaslatok túlmutatva jelen terv keretein, külön szakági tervezést igényelnek, melyekhez előzetesen önkormányzati döntések is szükségesek.

5.1. TEMATIKA

A tervezési feladat részeként a lakott területi országos és helyi úthálózaton geodéziai méréssel felvételre kerültek a forgalomtechnikai jelzések. Minden jelzőtábla oszlop koordináta helyes bemérése ábrázolásra került a földhivatali alaptérképen, sorszámozott jelöléssel ellátva, rajta a jelzési képnek megfelelő jelzőtáblával. A felméréskor fotó is készült, valamint az oszlopra és a táblára vonatkozó adatok táblázatos formában is rögzítésre kerültek.

A fényképes, rajzi és a táblázatos adatok alapján a vonatkozó jogszabályi környezetnek megfelelően minden egyes jelzés megfelelőségének értékelése megtörtént, a megfelelés szerint a szükséges beavatkozások rögzítésre kerültek.

Az összetartozó jelzőtábla csoportok által egy útszakaszra, vagy egy területre kialakított forgalmi rend felülvizsgálata is elkészült, mely alapján a szükséges intézkedések is rögzítésre kerültek.

A jelzőtáblák megfelelőségének és az általuk kialakított forgalmi rendnek a vizsgálatából eredő javaslatok a vonatkozó jogszabályi kötelezettségek alapján kerültek megfogalmazásra ezért

azok a meglévő hibák javításának számítanak, így ezek az intézkedések részét képezik jelen tervdokumentációnak.

A település egészére vonatkozóan átfogó kép alakult ki a forgalmi rendről és a közútkezelői szándékokról, melyek alapján fejlesztési javaslatok is készültek. Ezen fejlesztési javaslatoknak a forgalomtechnikai tervezése nem része jelen tervdokumentációnak, ezek az adott részfeladatra vonatkozóan külön szakági terv készítését igénylik.

A Megrendelői adatszolgáltatás részeként átadott lakossági észrevételek, bejelentések feldolgozása is megtörtént, a szöveges értékelés jelen tervbe beépítésre került. A forgalomtechnikai felülvizsgálathoz kapcsolódó észrevételek, javaslatok megfontolásra kerültek.

5.2. A TERVEZÉS SZEMPONTJAI, ALAPELVEK

- Az önkormányzati úthálózaton és a Magyar Közút NZrt. kezelésében lévő úthálózaton a meglévő közúti jelzőtáblák felvétele és térképen való feltüntetése.
- A szükséges és elégséges közúti jelzések kihelyezésének ellenőrzése, a hiányzó közlekedési jelzőtáblák felderítés.
- A hiányos forgalomtechnikai jelzések tekintetében javaslatként a forgalmi rendnek megfelelő jelzőtáblák elhelyezésére, a 20/1984. (XII.21.) KM. számú rendelet szerint.
- Lakossági észrevételek alapján beérkezett javaslatok megvizsgálása és szakmai szempont alapján történő megválaszolása.
- A közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

5.3. HELYSZÍNRAJZI MEGJELENÍTÉS

A Megrendelői adatszolgáltatásként kapott földhivatali térképállomány szelvényekre osztva jelenik meg. Az egyes szelvények mérete az A/3 lapnak felel meg, melyen M=1:1.000 méretarányban látható az adott terület rész. A kiosztás hálós rendszerű, a sorok betűjelet, az oszlopok számjelet kaptak. Az így kapott betű-szám kombináció egyedileg jelöli az egyes térképszelvényeket. A térképszelvények tájolása mindig északi, a szelvényeken felfelé van észak. A szelvénykiosztás rendszerét az F-02. jelű átnézeti helyszínrajz mutatja be M=1:12.500 méretarányban.

A térképszelvények tartalmazzák a felmért jelzőtáblákat az azonosító számukkal együtt, valamint a felméréskori állapotnak megfelelő szükséges intézkedésekkel.

5.4. JELZŐTÁBLA KATASZTERI TÁBLÁZAT

A táblázat minden sora egy jelzőtábla részletes adatait tartalmazza az alábbiak szerint:

Jelzőtábla azonosítása sorszáma: A felmért oszlopok sorszámot kaptak, az oszlopokon szereplő táblák, amennyiben az adott oszlopon több tábla található betűjelet (pl. 510a és 510b). **térképszelvény száma:** a helyszínrajzi munkarésznel részletezett kiosztás szerint a jelzőtábla elhelyezkedését jelölő adat.

Jelzőtábla anyaga oszlop: a tartószerkezet anyagminőségét adja meg (horganyzott acél, alumínium, beton stb.) **tábla:** a jelzőtábla anyagminőségét adja meg (horganyzott acél, fa, műanyag stb.)

Rögzítés módja: a jelzőtáblát az oszlopra erősítő szerkezet, megoldás megnevezése

Alsó tábla alsó él magassága: a tábla vagy táblacsoport alsó elemének földtől vagy burkolattól mért távolsága méterben megadva.

Jelzőtábla tartalma KRESZ szerint

Megnevezése: a jelzőtábla hivatalos neve az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben.

UME/KRESZ száma: A jelzőtábla száma a vonatkozó útügyi műszaki előírásban (UME) és ábra száma az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben. (pl. C-033 / 30.)

Jelzőtábla kezelője: a tábla elhelyezkedése és hatálya alapján megállapított kezelő.
önkormányzat: Üröm Község Önkormányzata

Magyar Közút: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóság

Budapest Közút: Budapest Közút Zrt. **Budakalász:**

Budakalász Város Önkormányzata

magán: nem közületi fenntartású forgalomtechnikai jelzés

Jelenlegi formában megfelel: a jelzés általános megfelelőségét jelzi, értéke *igen, nem* vagy *új* lehet, a nem felirat piros színű, halvány piros háttérrel, az új felirat zöld színű halványzöld háttérrel.

Megfelelővé tehető: a nem megfelelő táblát javításának érdekében megtehető egyszerű javító intézkedéseket tartalmaz, *nem* felirat szerepel itt, ha a jelzőtábla egyszerű módon nem hozható megfelelő állapotba. **áthelyezés:** a jelzőtáblát új, vagy meglévő másik oszlopon kell elhelyezni, **bilincs pótlás:** a jelzőtáblát tartó bilincs hiányzik, pótolni szükséges, **egyengetés:** a jelzőtábla felülete valamilyen mechanikai hatás következtében nem sík, ki kell azt egyenesíteni,

gallyazás: a jelzőtábla láthatósága és felismerhetősége korlátozott, növényzet fedi, melyet le kell nyesni, **oszlop igazítás:** a tartóoszlop megdőlt, függőleges helyzetbe kell visszaállítani **tábla igazítás:** a jelzőtábla elfordult, nem megfelelő irányba áll, meg kell igazítani **sorrend csere:** az egymás alatt/felett lévő jelzések sorrendje nem megfelelő, a táblák sorrendjét meg kell változtatni **tisztítás:** a jelzőtábla felülete koszos, rongált, firkált vagy matricázott, meg kell tisztítani

Tábla vagy oszlop csere: amennyiben a jelzőtábla nem tehető egyszerűen megfelelővé gondoskodni kell a cseréjéről vagy az eltávolításáról **el kell távolítani:** a jelzést meg kell szüntetni, a táblát le kell szerelni, adott esetben, ha nem maradna tábla egy oszlopon akkor az oszlopot is el kell távolítani **oszlop csere:** a jelzőtábla tartó oszlopot, jellemzően ennek sérülése, vagy alacsony volta miatt ki kell cserélni **tábla csere:** a jelzőtáblát, jellemzően annak

nem megfelelő állapota miatt ki kell cserélni *tükör csere*: a forgalomtechnikai tükröt, jellemzően annak sérülése miatt ki kell cserélni *új oszlopon...:* a jelzőtáblát valamilyen részletezett okból új tartóoszlopon kell elhelyezni

Megjegyzés: a tervezett intézkedés, beavatkozás rövid szöveges indoklását tartalmazza

6. TERVEZETT FORGALOMTECHNIKAI INTÉZKEDÉSEK

6.1. ÖVEZETI JELLEGŰ BEAVATKOZÁSOK

A település lakott területén önkormányzati hatáskörben a lehetséges övezeti jellegű forgalomszervezési intézkedések közül a lakó-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet került bevezetésre. Az országos közúthálózaton jelenleg korlátozott forgalmú övezet (12t) is érvényben van, azonban annak jelzései a Magyar Közút Nzt. kezelői hatáskörébe tartoznak.

Lakó-pihenő övezetek:

Lakó-pihenő övezetet tisztán lakó területen célszerű létesíteni, ahol a terület a lakás, a pihenés célját szolgálja, és a lakók jelentős mértékben használják a közterületeket szociális célokra (jellemző a játék, a kerékpározás, a sétálás és beszélgető csoportok kialakulása stb.). A személygépkocsik lépésben közlekedtetése indokolt, a megjelenő gépjárműforgalom célforgalmi jellegű, rendszeres tehergépkocsi-forgalmat vonzó létesítmény nincs. A forgalom számára fenntartott közterületet oly módon kell kialakítani (általában jelentős ráfordítást igénylő, építési kialakítással), hogy járművel a 20 km/h sebességet ne lehessen túllépni, így kell a gyalogosok, kerékpárosok biztonságát, az ott élők megfelelő életkörülményeit biztosítani. A KRESZ 17. § (1) bekezdés j) és k) pontjaiban előírt „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) és „Lakó-pihenő övezet vége” (E-044; 123. ábra) jelzőtáblákkal határolt terület útjain, a KRESZ 39/A § (2) bekezdése szerint, járművel legfeljebb 20 km/h sebességgel szabad közlekedni. A szabályozás kezdetének térbeli hatályát jelző táblákat a területen belüli útkereszteződésekben nem kell megismételni.

Kmety György utca

A Bécsi út (10. sz. főút) és az Ürömi út (1108 j. út) körforgalmú csomópontjának kiépítését követően a Kmety György utca korábbi útcsatlakozása lezárásra került. A mai Kőkereskedés és a Kmety György utcai társasház megközelítésének biztosítására új útpálya épült. A lakóterület és a vásárlói forgalom elválasztása céljából -talán nem hivatalosan- kikerült a társasház előtti útszakaszra a „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) jelzőtábla. Az övezet kialakítása indokolt, azonban a forgalomtechnikai jelzésrendszer erősen hiányos. Az övezeti jelleg kialakítása miatt minden kordonponton szükséges jelezni az övezet kezdetét, illetve végét is. Fentieknek megfelelően a P-2 térképszelvényen jelzett helyeken szükséges elhelyezni a hiányzó „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) és „Lakó-pihenő övezet vége” (E-044; 123. ábra) jelzőtáblákat. Az övezetnek összesen két be- illetve kilépési pontja van.

Présház utca környezet

Zárt rendszerűre tervezett lakóparki környezetben került kijelölésre lakó-pihenő övezet a Présház utca környezetében. A lakópark egyetlen kordonponttal rendelkezik, melyen az övezet kezdete és vége is jelezve van. Az övezetet a Présház utca, Sajtár utca, Bodnár utca, Óbor sétány, Must utca és Akó utca útpályái alkotják. Az övezet forgalomszabályozása azonban nem felel meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről előírásainak. A rendelet III. fejezet 10.2.2.2. pontja szerint **„Lakó-pihenő övezetekben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek, az övezetet tömegközlekedési járat vagy vasúti pálya nem keresztezheti.”** A vizsgált övezetben a Présház

utca, a Must utca és az Óbor sétány elsőbbségadásra kötelezett a Sajtár utca forgalmával szemben, illetve a Bodnár utca elsőbbségadásra kötelezett a Présház utca forgalmával szemben. Szükséges tehát, hogy a G-6 és H-6 jelű térképszelvényeken jelzett „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák (B-001 / 9. ábra) eltávolításra kerüljenek.

Pillangó utca

A Róka-hegyi részen található „egyutcás” lakó-pihenő övezetet a nem kívánatos forgalmi terhelés hívta életre. Elsődleges célja az átmenő forgalom kitiltása lehetett. Az átmenő forgalom kiszorítására sorompó telepítésére is sor került az utca felső végén az Ürömi Hütte közelében. Jelenleg a sorompó nyitott állapotban van, az útzárat jelölő jelzőtáblák letakarással érvénytelenítésre kerültek. A lakó-pihenő övezet kijelölése indokolt, megszüntetése nem célszerű, bár vélhetően a lakosság nincs tisztában az övezet részletszabályaival. Jellemző ugyanis a területen a gépjárművel az útpálya igénybevételével történő várakozás.

Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 39/A§ rendezi a lakó-pihenő övezetben történő közlekedés szabályait:

„(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. **Ha az úton járda nincs,**

a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.”

Azokon az útszakaszokon tehát, ahol nincs járda, tilos az úton várakozni (megállni mindenhol szabad, ahol más szabály nem tiltja).

Az övezet kijelölése nem megfelelő, a forgalomtechnikai jelzésrendszer hiányos. Az övezeti jelleg kialakítása miatt minden kordonponton szükséges jelezni az övezet kezdetét, illetve végét is. Fentieknek megfelelően az L-8, M-8 és M-9 térképszelvényeken jelzett helyeken szükséges elhelyezni a hiányzó „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) és „Lakó-pihenő övezet vége” (E-044; 123. ábra) jelzőtáblákat. Az övezetnek összesen három be- illetve kilépési pontja van. A Kócsag utcai kordonpont különleges, mert a lakó-pihenő övezet itt egy korlátozott sebességű övezettel határos. Sajnos a korlátozott sebességű övezet megfelelő jelzései is hiányoznak, az intézkedés keretében pótolni kell tehát a „Korlátozott sebességű övezet (30 km/h)” (E-028; 53/a ábra) és a „Korlátozott sebességű övezet vége (30 km/h)” (E-029; 53/b ábra) vége jelzőtáblákat is (M-8 térképszelvény). A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet szerint ahogy a lakó-pihenő övezetben úgy a korlátozott sebességű övezetben is (nem releváns kivételekkel) csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek. Következésképpen a két övezet határán sem lehet az elsőbbséget jelzőtáblával szabályozni. Ennek megfelelően a Pillangó utca – Kócsag utca csomópontjában meg kell szüntetni az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát (B-001 / 9. ábra).

Táborföldi lakópark

A Táborföldi lakópark területe korlátozott sebességű övezetnek van kijelölve (beavatkozást igényel), azonban a Gábor Áron sétány-Táborföld utca csomópontjában a Táborföld utcára

vonatkozóan elhelyezésre került egy „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) jelzőtábla. A jelzőtábla indokolatlan, a jelzés nem megfelelő, övezet kijelölésére önmagában alkalmatlan. Az L-4 térképszelvényen ábrázolt 102. jelű jelzőtáblát el kell távolítani.

Korlátozott sebességű övezetek:

A korlátozott sebességű övezet kijelölésekor alapvető feladat, hogy az övezethatárok egyértelműen és hiánytalanul rögzítve legyenek. Az övezet területére belépők számára ki kell helyezni a „Korlátozott sebességű övezet kezdete” jelzőtáblát (E-028; 53/a ábra) és a kilépők számára az övezethatáron el kell helyezni a „Korlátozott sebességű övezet vége” (E-029; 53/b ábra) jelzőtáblát. Ezeknek a jelzéseknek a hiánytalan megléte elengedhetetlen. A szabályozás kezdetének térbeli hatályát jelző táblákat a területen belüli útkereszteződésekben nem kell megismételni.

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 10.2.1.2. pontja szerint csökkentett sebességű, védett övezetben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek (vagy körforgalom). Ennek jelentősége van a sebesség csillapításának kikényszerítésében is. Amikor a jobbkéz szabály helyett valamely belső csomópontban az elsőbbséget jelzőtábla szabályozza az elsőbbséggel rendelkező úton közlekedő védetté válik, nagyobb sebesség kifejtésére lesz alkalmas, mivel nem kell számítani a jobbról érkező járműre. Ezt jellemzően az adott út minden csomópontjában elvégezve nem kívánatos gyűjtő út funkció jön létre, melyen a közlekedők „akaratlanul is” gyorsabban haladnak a megengedettnél. A jogszabályi előírásnak megfelelően a teljes övezet minden belső csomópontjában el kell távolítani az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblákat, kivétel nélkül.

Táborföldi lakópark

A lakópark területe korlátozott sebességű övezetnek van kijelölve, az egyetlen belépési ponton ezt egy fakult, kis méretű tábla jelzi. A lakópark úthálózatának kialakítása és geometriája megfelelő az övezeti szabályozásnak, a két főbb úthálózati elem a Gábor Áron sétány és a Damjanich utca burkolatában pályaszintemeléssel menetdinamikai küszöbököt is építettek. A forgalmi rend azonban teljesen alkalmatlan az övezeti korlátozás fenntartására. Sajnálatos módon a 30 km/h sebességkorlátozású övezeten belül kihelyezésre kerültek további „Sebességkorlátozás 30 km/h” jelzőtáblák. A tilalmi táblák hatályát feloldja az útszakaszon utána következő csomópont, vagyis a járművezetőkben bizonytalanságot kelt, hogy a megengedett sebesség akkor 30 km/h vagy a lakott területi 50 km/h. Egymással ellentmondásba kerülő jelzések alkalmazása tilos a forgalomszabályozásban. Előfordul olyan helyszín is, ahol a tilalmi táblát 5-10 méter múlva hatálytalanítja a csomópont. Ezeknek a tábláknak lényegileg semmi értelme. A jelzőtáblák kihelyezésekor érezhették, hogy ez így nem lesz megfelelő ezért nagyobb távolságot megjelölő kiegészítő táblákkal látták el a „Sebességkorlátozás” tilalmi táblákat, ezt a KRESZ nem engedélyezi. A KRESZ 14. § (6) bekezdés szerint az ott említett jelzőtáblák (többek között a „Sebességkorlátozás” is) „*hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart, kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél **rövidebb távolságot** jelöl meg...*”. Tetézi a bizonytalanságot, hogy a Táborföld utcában kihelyezésre került egy „Lakó-pihenő övezet” jelzőtábla is, mely alapján 20 km/h lenne a legnagyobb engedélyezett sebesség. A lakópihenő övezet részletszabályai szerint a gyalogosoknak és kerékpárosoknak további előjogok járnak, melyek újabb súlyos és balesetveszélyes bizonytalanságot jelentenek. Helyes viszont, hogy az

övezeten belül egy útcsatlakozás kivételével mindenhol egyenrangú útkereszteződések találhatók. Az övezet forgalmi rendjének helyreállításához a Dessewffy utcában el kell távolítani az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001 / 9. ábra) jelzőtáblát, és meg kell szüntetni a „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) táblát a Táborföldi utcában. A Gábor Áron sétányon és a Damjanich utcában mindenhol be kell vonni az „Egyenetlen úttest” (A013; 76. ábra) és a „Sebességkorlátozás 30 km/h” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblákat a kiegészítő táblákkal együtt. A 20/1984 KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 36.1. pont szerint *„A veszélyt jelző táblákat az úton - vagy annak közvetlen környezetében - fennállók, illetve lehetséges olyan veszélyekre való figyelemfelhívás céljából kell alkalmazni, amelyeket a járművezető az adottságokból - a szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal haladva is - csak nehezen, vagy egyáltalán nem tud kellő időben felismerni. A veszélyt jelző táblák elhelyezése földutakon általában mellőzhető.”* Ennek megfelelően, összhangban a vonatkozó tervezési útmutatóval a csökkentett sebességű övezetekben a járművezetőnek számítani kell a sebességcsökkentő küszöbök jelenlétére, így annak veszélyére szükségtelen felhívni a figyelmet, illetve, ha a megengedett legnagyobb sebességgel közlekedik a járművezető az esetleges veszély időben észlelhető.

Fentiek mellett a zónahatáron is meg kell tenni a szükséges intézkedéseket! A korlátozott sebességű övezet kijelöléséhez az övezet kezdetét és végét is jelezni szükséges. Utóbbi jelzőtábla hiányzik, így azt pótolni kell a 37. jelű oszlopon az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alatt elhelyezve. Az övezet kezdetét jelző tábla állapota leromlott, fakult, rongálódott és a mérete sem megfelelő, így cserélni kell 750×600 mm méretűre. Az érintett 36. jelű oszlopon emellett további beavatkozások is szükségesek, az oszlop cseréjéről is gondoskodni kell. A meglévő oszlop már jelen állapotában is alacsony, az alsó tábla alsó él magassága nem éri el a szükséges 1,20 métert, a nagyobb méretű tábla elhelyezésére alkalmatlan lesz. Javasolt a belépési ponton a zónahatár kapu hatásának fokozása és a kellő figyelem felkeltés érdekében a „Korlátozott sebességű övezet (Zóna30)” (E-028; 53/a ábra) jelzőtáblát ismétlődő jelleggel a bal oldalon is elhelyezni a 37. jelű oszlopon a behajtó forgalmi irány részére (a többi táblának háttal).

Található az övezetben még egy javítandó hiányosság a Bem József utcában. Az utca Magyar utca felőli végénél meglévő „Behajtani tilos” (C-001, 53. ábra) jelzőtábla található, azonban a tábla párja az „Egyirányú forgalmú út” (E-012, 104. ábra) a másik oldalon hiányzik. A KRESZ 14. § (1) bek. z) pontja szerint a *„Behajtani tilos (53. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az egyirányú forgalmú útra ebből az irányból behajtani tilos;”* szükséges tehát jelzőtáblával kijelölni az egyirányú forgalmú utat. A forgalmi korlátozást az M-3 jelű térképszelvényen ábrázolt helyen, a Bem József utcának csak a szűk keresztmetszeti geometriájú szakaszára célszerű érvénybe léptetni.

A szükséges intézkedések helyszínrাজي megjelenítése a K-4, L-4, M-3, M-4 és N-4 térképszelvényeken látható. A területre jellemző, hogy a meglévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, szinte mind cserére szorul. Számos tábla felismerhetőségét növényzet akadályozza, illetve igazítani szükséges.

Kálvária utca környezete

Az övezet a Mészégető utcához csatlakozó Kálvária utcánál kezdődik és annak végéig, a beépített terület határáig tart. Része a Kálvária utcához fésűs helyszínrাজي elrendezésben

csatlakozó összes zsákutca (Kamilla u., Csipkebogyó u., Berkenye u., Gyűszűvirág u., Levendula u., Kakukkfű u., Kövirózsa u., Napraforgó u., Rozmaring u.).

Az övezeti lehatárolás a Mészégető utcánál megfelelő, a Kálvária utca végén a Kishegy felé viszont hiányzik a „Korlátozott sebességű övezet vége (Zóna30)” (E-029; 53/b ábra) jelzőtábla, melyet pótolni kell. Itt egy javított földút található, mely hivatalosan ugyan nem út azonban fizikailag lehetséges rajta a közlekedés így kordonpontnak tekintendő (M-6 jelű térképszelvény).

A kijelölt övezeten belül a Kálvária út forgalomszabályozása hibás, mert védett útvonalként elsőbbséggel rendelkezik az összes becsatlakozó utcával szemben. Ennek következtében sérül a vonatkozó jogszabály azon előírása, hogy az övezeten belül csak egyenrangú utak kereszteződése lehet. A hibás forgalomszabályozás miatt elveszik az egyenrangú csomópontoknak a sebességlassító funkciója és a csökkentett sebesség kikényszerítése nem sikerül. A forgalmi rendet a vonatkozó *20/1984 KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 10.2.1.2. pont szerint* kell szabályozni és a Kálvária utcához csatlakozó minden utca csomópontjában egyenrangú utak keresztezését kell kialakítani. El kell távolítani tehát az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001 / 9. ábra) jelzőtáblákat az övezeten belül minden csomópontból. A 20/1984 KM rendelet 36.1. pont alapján javasolt eltávolítani a Kálvária úton kihelyezett „Egyenetlen úttest” (A-013; 76. ábra) jelzőtáblákat is. Az övezetben tervezett forgalomtechnikai beavatkozásokat az M-5, M-6, N-4 és N-5 jelű térképszelvények mutatják be.

Rókahegy

A Rókahegyen kialakított korlátozott sebességű övezet a már tárgyalt Pillangó utcai lakópihenő övezettől délre található nagyobb lakóterületet fedi le. Az övezet kordonpontjai a Rókahegyi út felől a Kárókatona utca és a Fülemlüle utca, a Pillangó utca felől pedig a Kócsag utca. A korlátozás kijelölése a Fülemlüle utcánál megfelelő, bár a jelzőtáblák állapota beavatkozást igényel. A „Korlátozott sebességű övezet (Zóna30)” (E-029; 53/b ábra) jelzőtáblát újra kell cserélni, a „Korlátozott sebességű övezet vége” (E-029; 53/b ábra) jelzőtáblát meg kell igazítani. A Kárókatona utca – Rókahegyi út csomópontban a „Korlátozott sebességű övezet (Zóna30)” (E-029; 53/b ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell azt cserélni, míg a „Korlátozott sebességű övezet vége” (E-029; 53/b ábra) jelzőtábla hiányzik, pótolni szükséges. A Pillangó utca-Kócsag utca csomópontban a korlátozott sebességű övezet megfelelő jelzései hiányoznak. Pótolni kell a „Korlátozott sebességű övezet (30 km/h)” (E-028; 53/a ábra) és a „Korlátozott sebességű övezet vége (30 km/h)” (E-029; 53/b ábra) vége jelzőtáblákat is (M-8 térképszelvény) a lakó-pihenő övezet táblákkal együtt a már korábban leírtak szerint.

Az övezet területén belül a lakóutcák csomópontjaiban az elsőbbség jelzőtáblákkal szabályozva van. Ennek következtében sérül a vonatkozó jogszabály azon előírása, hogy az övezeten belül csak egyenrangú utak kereszteződése lehet. A hibás forgalomszabályozás miatt elveszik az egyenrangú csomópontoknak a sebességlassító funkciója és a csökkentett sebesség kikényszerítése nem sikerül. A forgalmi rendet a vonatkozó *20/1984 KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 10.2.1.2. pont szerint* kell szabályozni és minden övezeten belüli csomópontban egyenrangú utak keresztezését kell kialakítani. El kell távolítani tehát az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001 / 9. ábra) jelzőtáblákat. A 20/1984 KM rendelet 36.1. pont alapján javasolt eltávolítani a Kárókatona utcában

kihelyezett „Egyenetlen úttest” (A-013; 76. ábra) jelzőtáblákat is. A Kárókatona utca elején és a Cinege utcában a 30 km/h sebességkorlátozású övezeten belül kihelyezésre kerültek további „Sebességkorlátozás 30 km/h” jelzőtáblák. A tilalmi táblák hatályát feloldja az útszakaszon utána következő csomópont, vagyis a járművezetőkben bizonytalanságot kelt, hogy a megengedett sebesség akkor 30 km/h vagy a lakott területi 50 km/h. Az egységes és következetes forgalmi rend kialakítása érdekében a Kárókatona utcában és a Cinege utcában kihelyezett „Sebességkorlátozás 30 km/h” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblákat el kell távolítani. Az övezeten belüli forgalmi rend hibáinak javításához tartozik, hogy a Kárókatona utcához csatlakozó zsákutcák sorában egy helyen (M-7 jelű térképszelvény) hiányzik a „Zsákutca” (G-301, 106. ábra) jelzőtábla, melyet oszloppal együtt pótolni kell.

A tervezett forgalomtechnikai beavatkozásokat az M-7, M-8, M-9, N-7, N-8 és N-9 térképszelvények mutatják be.

Róka köz

A Rókahegyi úthoz csatlakozó mintegy 100 méter hosszú zsákutca jelenlegi forgalomszabályozása szerint korlátozott sebességű övezet 20 km/h engedélyezett sebességgel. Mivel egyutcas övezetről van szó, ami zsákutca is, értelem szerűen csak egy kordonpontja van. Az egyetlen be- és kihajtó ponton a „Korlátozott sebességű övezet (20 km/h)” (E-028; 53/a ábra) és a „Korlátozott sebességű övezet vége (20 km/h)” (E-029; 53/b ábra) vége jelzőtáblák elhelyezésre kerültek. A jelzőtáblák láthatósága azonban korlátozott, a fedő növényzet nyesését el kell végezni. A terület az M-9 jelű térképszelvényen látható.

MEGJEGYZÉS:

Az övezeti jellegű beavatkozások során a 20/1984 KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről jogszabályban rögzített módon a lakó-pihenő övezetekben és a korlátozott sebességű övezetekben **csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek!** A jelenlegi forgalmi rend javítása azzal jár, hogy számos csomópontban a meglévő szabályozott elsőbbségi viszonyokat meg kell változtatni. A 20/1984 KM rendelet azt is rögzíti, hogy „Egyéb veszély” (A-053; 94. ábra) jelzőtáblát és alatta „Forgalmi rend változás” feliratú kiegészítő táblát (H-033; -) kell elhelyezni, ha a csomópontban az elsőbbségi viszonyok megváltoztak. Fentiek alapján az övezeten belüli csomópontok előtt 50 méterre azokban a forgalmi irányokban melyek felől az elsőbbségi viszony megváltozik 3-6 hónap időtartamra ki kell helyezni az „Egyéb veszély” (A-053; 94. ábra) jelzőtáblát és alatta a „Forgalmi rend változás” feliratú kiegészítő táblát (H-033; -).

6.2. ESETI HIBÁK JAVÍTÁSA

Az övezetek leírásánál jelzett beavatkozások már nem kerülnek megismétlésre az eseti hibák között szereplő térképszelvényeknél.

B-5 térképszelvény:

A Bükkfa úton a Barackos útnál elhelyezett „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblát el kell távolítani, elhelyezése ezen a helyen indokolatlan a jelzőtáblát követő útszakasz még nem zsákutca.

A Szilva útnál lévő 207. jelű oszlopon és a Cseresznyés úton a 210. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, ki kell azokat cserélni.

A Körte út zsákutca, ezért a Barackos út-Körte út csomópontban ki kell helyezni a „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblát.

C-6 térképszelvény:

A Barackos út-Régi utca csomópontot követően „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla kihelyezése indokolt új oszlopon elhelyezve. A láthatóság érdekében a táblát a meglévő beton oszlop elé kell kihelyezni, valamint a közelben álló fát is gallyazni szükséges.

D-6 térképszelvény:

A Budakalászi út-Folyóka utca csomópontban elhelyezett „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) és „Kötelező haladási irány (jobbra)” (D-003; 18. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, cseréjükéről gondoskodni kell. Ugyanitt a meglévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblát is állapota miatt ki kell cserélni és új oszlopon a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni.

D-7 térképszelvény:

A Budakalászi út-Barackos út csomópontjában az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” (B-002; 11. ábra) jelzőtábla leromlott állapota miatt cserére szorul. Vele azonos oszlopon el kell helyezni a „Lakott terület vége” jelzőtábla táblát (E-021; 132/a) (Üröm-Sadove) is. A 202. jelű oszlopon lévő Üröm-Sadove feliratú „Lakott terület kezdete” jelzőtáblát át kell helyezni a jobb oldalra a 202. jelű oszlopra legalsó jelzőtáblaként. (Megjegyzés: a lakott terület kezdete jelzőtábla nem szabványos, piros keret helyett fekete kerettel készül, azonban funkcióját így is betölti.)

F-6 térképszelvény:

A Makkos utcánál található 222. jelű oszlop az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” (B-002; 11. ábra) jelzőtáblával elferdült, szükséges azt megigazítani.

G-4 térképszelvény:

A Deák Ferenc utcában a 236. jelű oszlopon elhelyezett „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla pozíciója nem megfelelő, mert a jelzőtáblát, kevés kivétellel a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni. A meglévő jelzőtáblát át kell helyezni az út menetirány szerinti jobb oldalára.

A Rákóczi Ferenc úton a 2119/1 helyrajzi számú út csomópontja után hiányzik a „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla, pótlásáról gondoskodni kell. Az új jelzőtáblát a 238. jelű oszlopon kellene elhelyezni, azonban az oszlop állapota nem megfelelő előbb ki kell azt cserélni, csakúgy, mint a rajta lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát. Ugyanitt az út túloldalán a 239. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) állapota is elégtelen, cseréje szükséges.

H-4 térképszelvény:

A Kossuth Lajos utcában a 255. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla felesleges, a zsákutca jelzése már az útszakasz elején az Iskola utcánál megtörténik.

A Kert utcában a 322. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-008; -) jelzőtábla felesleges, az útszakaszra korábbi jelzésekből következően nem lehet behajtani 3,5 tonnát meghaladó tehergépjárművel. A jelzőtáblát el kell távolítani.

A Fő utca - Kert utca csomópontban a 320. jelű oszlop megdőlt, igazítása szükséges. A 321. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla lecsúszott, a táblát helyére kell igazítani és a rögzítő bilincs csavarjait meg kell húzni.

A Fő utcában üzemelő buszmegállónál az „Autóbusz megállóhely” (E-039; 107. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell.

H-5 térképszelvény:

A Rákóczi utca – Iskola utca csomópontjában elhelyezett 240. jelű oszlop kialakítása hibás, az oszlop alacsony, ezáltal az alsó tábla az előírtnál lejjebb van. Az oszlopot ki kell cserélni, úgy, hogy az alsó tábla alsó él magassága meghaladja az 1,20 métert. Az oszlopon lévő jelzőtáblák felismerhetőségét biztosítani kell a belógó növényzet nyesésével. A „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla szennyezett, felületét meg kell tisztítani.

A Kossuth Lajos utca – Iskola utca csomópontjában lévő 254. jelű oszlopon lévő jelzőtáblák felismerhetőségét biztosítani kell a belógó növényzet nyesésével. A 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló vonatkozó szabályozás szerint I melléklet 5.13. a) „...egy tartóoszlopon három táblánál többet nem szabad elhelyezni [ebbe a szokványos kiegészítő tábla (távolság, irány, időtartam) nem számít bele]”. Ezért az „Egyenetlen úttest” (A-013; 76. ábra) jelzőtáblát a táblacsoporttól elkülönítve új tartóoszlopra kell áthelyezni.

A Jókai Mór utcában a Budakalászi utca felől elhelyezett „Behajtani tilos” (C-001; 53. ábra) jelzőtábla párja az „Egyirányú forgalmú út” (E-012; 104. ábra) hiányzik, pótolni szükséges.

H-6 térképszelvény

A Présház utcánál a lakó-pihenő övezet védelme érdekében „Súlykorlátozás (3,5t)” (C-023; 38. ábra) jelzőtáblát helyeztek el, alatta „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblával. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 14. § rögzíti a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák szabályait, mely szerint a „Súlykorlátozás” jelzőtábla hatályát módosító kivételt jelölő kiegészítő tábla nem helyezhető el. A „Súlykorlátozás 3,5t” jelzőtáblát le kell szerelni, helyére „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni. A 228. jelű oszlopon lévő jelzőtáblák felismerhetőségét biztosítani kell a belógó növényzet nyesésével, illetve az oszlopról le kell szerelni a kivitelezéskori állapotra utaló tájékoztató táblát.

A Jókai Mór utca Szőlőskert utca csomópontjában a 227. jelű oszlopon lévő forgalomtechnikai tükör láthatóságát a belógó növényzet nyesésével biztosítani kell. A 226 jelű oszlopon lévő „Egyirányú forgalmú út” (E-012; 104. ábra) jelzőtábla törött, cseréjéről gondoskodni kell.

A Budakalászi út – Jókai Mór utca csomópontban lévő „Állj! Elsőbbségadás kötelező” (B-002; 11. ábra) szennyezett, foltos, meg kell tisztítani. A tájékoztató információs táblát meg kell igazítani, mert elfordult.

A Budakalászi utca – Kinizsi Pál utca csomópontban a Kinizsi utca forgalmára vonatkozó „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla hiányzik, pótolni szükséges a 249. jelű oszlopon elhelyezve. A 247. jelű és a 249. jelű oszlopokon a meglévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, cseréjükéről gondoskodni kell. A 247. jelű oszlopon rossz állapota miatt cserélendő a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla is. A 248. jelű oszlopon lévő „Állj! Elsőbbségadás kötelező” (B-002; 11. ábra) állapota nem megfelelő, ki kell cserélni, láthatóságát a belógó növényzet nyesésével biztosítani kell.

A Budakalászi utca – Kölcsey utca csomópontban a 256. jelű oszlopon elhelyezett forgalmotechnikai tükör sérült, ki kell cserélni.

I-4 térképszelvény

A Kert utcában a 326. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtáblát célszerű lenne a távközlési oszlopról levenni és új jelzőtábla tartóoszlopon elhelyezni.

A Fő utca – Kert utca csomópontjában lévő 328. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla láthatóságát a belógó növényzet nyesésével biztosítani kell.

A Fő utca egyirányú szervízútjánál a 396. jelű oszlopon lévő „Behajtani tilos” (C-001; 53. ábra) jelzőtábla elhelyezése szabálytalan, mert a bal oldalon található. Az említett jelzőtáblát új oszlopon az úttest jobb oldalára kell áthelyezni.

I-5 térképszelvény

A Budakalászi utca – Jókai Mór utca csomópontjában a 245. jelű oszlopon lévő „Behajtani tilos” (C-001; 53. ábra) jelzőtábla elhelyezése szabálytalan, mert a bal oldalon található. Az említett jelzőtáblát új oszlopon az úttest jobb oldalára kell áthelyezni.

A Budakalászi utca – Diófa utca csomópontjában a Diófa utcán lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla össze van firkálva, tisztítani kell (265. jelű oszlop).

Az Iskola utca – Diófa utca csomópontjában a 252. jelű oszlopon lévő forgalmotechnikai tükör szennyezett, tisztítani kell.

A Fő utcában a buszmegállóban a 335. jelű oszlopon lévő menetrend majdnem a földig lecsúszott, meg kell igazítani és a rögzítő csavarokat meg kell húzni.

A Templom téren több önkormányzati kezelésben lévő jelzőtábla állapota elégtelen, ezek cseréjét el kell végezni: 276.b „Kötelező haladási irány (balra)” (D-002; 18. ábra) jelzőtábla, 278. „Behajtani tilos” (C-001; 53. ábra) jelzőtábla, 279. „Állj! Elsőbbségadás kötelező” (B-002; 11. ábra) jelzőtábla, 283. „Egyirányú forgalmú út” (E-012; 104. ábra), 360. „Behajtani tilos” (C-001; 53. ábra) jelzőtábla.

A 281. jelű oszlopon lévő „Lakó-pihenő övezet vége” (E-044; 123. ábra) jelzőtábla értelmezhetetlen, nincs a közelben övezet kijelölve, a jelzőtáblát oszloppal együtt el kell távolítani.

Az Óvoda köz megnyitása miatt (csak engedéllyel) a 267. jelű oszlopon lévő „Kötelező haladási irány (egyenesen)” (D-001; 17. ábra) jelzőtáblát el kell távolítani.

A 270. jelű oszlopon a kiegészítő tábla elfordult, meg kell igazítani, szükség esetén a rögzítő csavarokat meg kell húzni.

Az Óvoda közre vonatkozó 266. jelű oszlopon lévő táblacsoportot feljebb kell emelni. A gyalogos felület miatt az oszlopon lévő alsó tábla alsó élének magassága 2,25 méter felett kell legyen. Szükség esetén az oszlopot ki kell cserélni.

A templom körüli útpályát egyirányú forgalmi rendben üzemelnek, az óvoda közelében azonban hiányzik az „Egyirányú forgalmú út” (E-012; 104. ábra) jelzőtábla, melyet új oszlopon elhelyezve pótolni kell (487. jelű).

J-5 térképszelvény

A Petőfi utcában a Dózsa György utcai csomópontnál a 74. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-008; -) jelzőtáblát cserélni szükséges, mert kopott, fakult, nem ép a jelzési kép. A cserekor javasolt a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla alkalmazása. A 74. jelű oszlopon a jelzőtáblák sorrendjén is változtatni kell. A „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla kerüljön legfelülre, alá a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla és annak kiegészítő táblája.

A Doktor utcában a 310. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell.

A Dózsa György utcán a 85. jelű oszlopon elhelyezett „Idegenforgalmi jelzőtábla (Múzeum)” (I-026; -) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni.

A Patak utcában a 88. jelű oszlopon a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell azt cserélni. A tábla cserekor a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla kerüljön legfelülre, alá a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla és egy új „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő tábla (H-083; -).

Az Ady Endre utcában a 70. jelű oszlopon lévő jelzőtáblák állapota nem megfelelő, ki kell cserélni a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra), a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) és az „Egyenetlen úttest” (A-013; 76. ábra) jelzőtáblát. A „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla alatt a hiányzó „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblát (H-083; -) kell pótolni. A meglévő oszlop rövid, ki kell cserélni, az alsó tábla alsó él magassága min. 1,20 méter legyen.

J-6 térképszelvény

A Fő utcában a 293. jelű oszlopon lévő kiegészítő tábla elfordult, meg kell igazítani.

A Fő utca – Kőbánya utca hegyes szögű csomópontjának veszélyt jelző táblái nem megfelelőek. Általános szabály, hogy a veszélyt jelző táblákat lakott területen belül a veszélyes hely előtt 50-100 méterre kell elhelyezni. A 295. jelű és a 296. jelű oszlopokról a „Veszélyes útkanyarulat jobbra” (A-002; 65. ábra) és a „Veszélyes útkanyarulat balra” (A-001; 64. ábra) jelzőtáblákat új oszlopra át kell helyezni az ívtől legalább 50 méterre. Alattuk, mindkét irányból el kell helyezni az „Útkereszteződés alárendelt úttal” (A-033; 89/a), illetve az (A-032; 89/a) veszélyt jelző táblát (helyszínrajzi geometriának megfelelően). Az új veszélyt jelző táblák alá kell áthelyezni a 295. és 296. jelű oszlopokról az ott lévő „Elsőbbséggel rendelkező út vonalvezetéssel” (H-009; -) kiegészítő táblákat.

A Kőbánya utcában a 299. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla és az „Egyenetlen úttest” (A-013; 76. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjük szükséges. Az útsatlakozásban a 300. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát és az alatt lévő „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblát (H-083; -) új oszlopon kell elhelyezni a Fő utcán.

A Fő utcán a Templom tér felől és a Kőbánya utca felől is sebességkorlátozás van érvényben, azonban a Radnóti utca közbenső csomópontja feloldja azok hatályát. A tilalom fenntartása

érdekében a Fő utcán a Radnóti utca után mindkét forgalmi irány számára ki kell helyezni a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblákat (493. és 494. jelű oszlopok).

A Radnóti Miklós utcában a Fő utca és a Petőfi Sándor utca között indokolt 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése. Mindkét irányból ki kell helyezni a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblákat (491. és 492. jelű oszlopok). A Fő utcánál a gyalogjárda miatt a táblát 2,25 méternél magasabbra kell tenni.

A Petőfi Sándor utca – Radnóti Miklós utca csomópontban lévő 108. jelű oszlop vélhetően ütközés következtében megdőlt, a jelzőtáblák elfordultak, sérültek. Az oszlopot és a táblákat meg kell igazítani, amennyiben a sérülések nem javíthatók, úgy cseréről kell gondoskodni.

A Radnóti Miklós utca – József Attila utca csomópontban a 121. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla elfordult, meg kell igazítani.

A Petőfi Sándor utca – Fő utca csomópontjában az elsőbbséget szabályozó táblát a 112. jelű oszlopon elégtelen állapota miatt ki kell cserélni.

K-5 térképszelvény

A Táncsics Mihály utcában a Dózsa György utcai csomópontnál található 68. jelű oszlop alacsony, cseréje szükséges, úgy, hogy az alsó tábla alsó él magassága meghaladja az 1,20 métert. Az oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-008; -) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni. A cserekor javasolt a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla alkalmazása.

A Radnóti utcában az Ady Endre utcánál a 122. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni. A Táncsics Mihály utcánál a 131. jelű oszlopot kell cserélni. A Csókavár utcánál a 133. jelű oszlopot a „Tehergépkocsival behajtani tilos” (C-007; 43. ábra) jelzőtáblával meg kell szüntetni. A jelzőtábla felesleges, az útszakasz része a rendeletileg is szabályozott tehergépjárművek behajtási korlátozásának, a tilalom megfelelő helyen már jelezve van.

A Szegfű utcában a Dózsa György utcai csomópontnál a 63. jelű oszlopon a meglévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell. A 64. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni.

K-6 térképszelvény

A Fő utca – Péterhegyi út csomópont miatt a 120. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla hatályának fenntartása érdekében a táblát át kell helyezni az útcsatlakozás utánra. A 115. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cserélni kell a táblát. A 118. jelű oszlopon található „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla drótokkal van az oszlopra rögzítve, a rögzítő bilincsek pótlását kell levégezni.

K-8 térképszelvény

Rókahegyen a Fenyves utcában a 371. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell.

L-5 térképszelvény

A Sport utcában a Dózsa György utcai csomópontnál az 59. jelű oszlopon lévő forgalomtechnikai tükör koszos, tisztítani szükséges. A 60. jelű oszlopról az elévült projekt táblát el kell távolítani, a „Bukkanó” (A-014; 75. ábra) jelzőtáblát meg kell igazítani, és a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát rossz állapota miatt le kell cserélni. A 61. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni.

A Sport utcában a Radnóti Miklós utcánál a 141. jelű oszlopon lévő elévült projekt táblát le kell szerelni.

A Szegfű utcában a Radnóti Miklós utcai csomópontnál a 136. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni. A tábla cserekor a megdőlt oszlopot is meg kell igazítani.

A Radnóti Miklós utcában a 145. jelű oszlopon lévő „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni.

L-6 térképszelvény

A Péterhegyi úton a 127. jelű oszlopot a rajta lévő „Egyenrangú utak kereszteződése” (A-027; 88. ábra) jelzőtáblával együtt át kell helyezni a Táncsics Mihály utcai csomóponttól 50 méterre. A jelzőtábla elhelyezése hibás, mert a veszélyt jelző táblát a veszély előtt 50-100 méterre kell kihelyezni (lakott területen belül).

A 128. jelű oszlopon a Táncsics Mihály utcára vonatkozó „Sebességkorlátozás (20 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla láthatóságát a növényzet nyesésével biztosítani kell.

A Csókavár utca végén a lakott terület határán a 134. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell.

L-8 térképszelvény

A Szeder közben a Rókahegyi útnál a 365. jelű oszlopon található „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla oszlop állapota nem megfelelő, ki kell cserélni.

A Fenyves utcában a 374. jelű és a 388. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni. A tábla cserekor a megdőlt 374. jelű oszlopot meg kell igazítani. A Rókahegyi úti csomópontnál lévő 387. jelű oszlopon a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtábla, a "Kivéve engedéllyel" feliratú kiegészítő tábla (H-083; -) és a „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell azokat cserélni. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 14. § rögzíti a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák szabályait, mely szerint a „Súlykorlátozás” jelzőtábla hatályát módosító kivételt jelölő kiegészítő tábla nem helyezhető el. A "Súlykorlátozás 3,5t" jelzőtáblát le kell szerelni, helyére „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni. A Rókahegyi úton a 389. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota miatt cserére szorul. A 386. jelű oszlopon lévő "Súlykorlátozás 3,5t" jelzőtáblát le kell szerelni, helyére „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni. A 382. jelű oszlopon található „Sebességkorlátozás (40 km/h)” (C-033; 30. ábra) és „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblák állapota elégtelen, cseréjükről gondoskodni kell.

A Vörösbegy utcában a Rókahegyi út csomópontjánál található 381. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla, valamint a 380. jelű oszlopon lévő

„Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) és „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, ki kell azokat cserélni. Utóbbi oszlopnál a növényzet nyesése is elvégzendő.

Az Alkonyat sétány elején lévő 376. jelű oszlopon elhelyezett „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla elhelyezése szabálytalan, mert a bal oldalon van. A táblát új tartóoszlopon a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni.

A Pillangó utcánál a 384. jelű oszlopon a nem megfelelő állapotú „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtáblát ki kell cserélni, alatta el kell helyezni a hiányzó „Lakó-pihenő övezet vége” (E-044; 123. ábra) jelzőtáblát. A 383. jelű oszlopon lévő „Lakó-pihenő övezet” (E-043; 122. ábra) jelzőtábla láthatóságát a növényzet nyesésével biztosítani kell.

M-9 térképszelvény

A Rókahegyi úton a 398. jelű oszlopot ki kell cserélni, az oszlop alacsony. A cserét úgy kell intézni, hogy az új oszlopon lévő alsó tábla alsó él magassága legalább 1,20 méteren legyen. Az „Egyéb veszély” (A-053; 94. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, azt ki kell cserélni.

A Róka köz csomópontban az elsőbbséget szabályozó táblák a 402. jelű és a 404. jelű oszlopokon nincsenek megfelelő állapotban. A jelzett oszlopokon új „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni. A 404. jelű oszlopon lévő jelzőtáblák láthatóságát a növényzet nyesésével biztosítani kell.

A 403. jelű oszlopon lévő „Kötelező haladási irány (egyenes)” (D-001; 17. ábra) jelzőtábla elfordult, a Rókahegyi út tengelyére merőleges állásba kell igazítani.

A 405. jelű oszlopon a „Megállni tilos” (C-048; 60. ábra) jelzőtábla elfordult, a menetirány szerinti állásba vissza kell fordítani. A „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) és a „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő tábla (H-083; -) állapota nem megfelelő, ki kell azokat cserélni. Az oszlopon lévő jelzőtáblák láthatóságát a növényzet nyesésével biztosítani kell.

A 410. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) és a „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő tábla (H-083; -) értelmetlen, el kell távolítani azokat. A lakó-pihenő övezet szabályai szerint nem hajthat be csak az oda áruszállítást végző, legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi. Külön további tehergépkocsival behajtani tilos jelzőtábla szükségtelen, engedélyt adni a behajtásra pedig nem lehet, mert csak áruszállítás céljából mehet be teherautó.

A 412. jelű oszlopon található „Előzni tilos” (C-031; 32. ábra) és „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, cseréjükről gondoskodni kell.

N-1 térképszelvény

Az 1. jelű oszlopon található EU-s projektábla hatályát veszítette, el kell távolítani. Az oszlopon „Súlykorlátozás (3,5t)” (C-023; 38. ábra) jelzőtáblát helyeztek el, alatta „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblával. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 14. § rögzíti a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák szabályait, mely szerint a „Súlykorlátozás” jelzőtábla hatályát módosító kivételt jelölő kiegészítő tábla nem helyezhető el. A „Súlykorlátozás 3,5t” jelzőtáblát le kell szerelni, helyére „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011 / 44. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni. A fenti rendelet 14. § (8) bek. szerint „Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával együtt helyezték el, a sebességkorlátozás hatálya a teljes lakott területre kiterjed.”. Ennek a szabályozásnak a feltételei Ürömon nem állnak fenn, ezért az 1.

jelű oszlopról a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát le kell szerelni és a táblacsoporttól külön, egy új oszlopon kell elhelyezni.

N-4 térképszelvény

A 48. jelű oszlopon található „Megállni tilos” (C-048; 60. ábra) jelzőtábla állami területre került, kihelyezése a Magyar Közút hozzájárulása nélkül történt, az ügyben további egyeztetések és döntések szükségesek.

A Mészégető utca csomópontjában lévő forgalomtechnikai tükör törött, ki kell cserélni (54. jelű oszlop).

A Mészégető utcánál a József nádor utca forgalmára vonatkozó „Sebességkorlátozás (20 km/h)” (C-033; 30. ábra) és „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblák állapota nem megfelelő, azokat ki kell cserélni.

A 147. jelű és 151. jelű oszlopokon „Súlykorlátozás (3,5t)” (C-023; 38. ábra) jelzőtáblát helyeztek el, alatta „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblával. Az 1/1975. (II. 5.) KPMBM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 14. § rögzíti a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák szabályait, mely szerint a „Súlykorlátozás” jelzőtábla hatályát módosító kivételt jelölő kiegészítő tábla nem helyezhető el. A „Súlykorlátozás 3,5t” jelzőtáblát le kell szerelni, helyére „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni.

A Mészégető utca – Asztalos utca csomópontjában a „Zsákutca” (G-301, 106. ábra) jelzőtábla elfordult, meg kell igazítani. Az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla láthatóságát a növényzet nyelésével biztosítani kell.

N-9 térképszelvény

A Fülemléle utcai csomópontban a 407. jelű oszlopon elhelyezett „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtáblát ki kell cserélni, állapota elégtelen, a „Korlátozott sebességű övezet vége” (E-029; 53/b ábra) jelzőtáblát meg kell igazítani.

A 406. jelű oszlopon lévő „Korlátozott sebességű övezet” (E-028; 53/a ábra) jelzőtáblát, ki kell cserélni, állapota nem megfelelő. Ezen az oszlopon el kell helyezni egy új „Megállni tilos” (C-048; 60. ábra) jelzőtáblát, alatta „50 m” feliratú kiegészítő táblával (H-017; -). Erre az intézkedésre a csomóponti környezetben történő várakozás tiltása miatt van szükség, hogy az utca forgalma fenntartható legyen. A közeli kirándulóhely miatt gyakran nehezítik az itt várakozók a közlekedést.

A 408. jelű oszlop megsérült, ki kell cserélni. Az oszlopon lévő „Megállni tilos” (C-048; 60. ábra) jelzőtábla törött, illetve a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla színe kifakult, ezeket is cserélni szükséges.

A 414. jelű oszlopon található „Lakott terület kezdete (Üröm)” (E-020; 131/a ábra) jelzőtábla hajlott, ki kell egyengetni. Amennyiben az ép és sík felület nem állítható helyre, úgy ki kell cserélni.

A 415. jelű oszlop kidőlt, jelenleg a földön fekszik és sérült is, cserélni szükséges és a helyére kell állítani.

O-2 térképszelvény

A Tücsök utca – Csóri Sándor utca csomópontja feloldja a Tücsök utcában érvényben lévő sebességkorlátozást. A korlátozás hatályának fenntartása érdekében a csomópont után mindkét forgalmi irány részére új tartóoszlopon el kell helyezni egy-egy „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát (475. és 476. jelű oszlopok)

O-3 térképszelvény

A Görgey utcában a kis köznél a 41. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla megfordult, vissza kell igazítani, jelen állapotában hatálytalan.

O-4 térképszelvény

A 40. jelű oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla és a 42. jelű oszlopon található „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota leromlott, cseréjükről gondoskodni kell.

A Boglárka utcánál a 29. jelű oszlopon az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, ki kell cserélni. Ugyancsak cserére szorul állapota miatt a 26. jelű oszlopon az „Autóbusz megállóhely” (E-039; 107. ábra) jelzőtábla.

A Boglárka utca forgalmának korlátozására a tábla ellenirányú párvaként a 28. jelű oszlopon el kell helyezni a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát.

Az Asztalos utcában a Határkő utca irányából 30 km/h sebességkorlátozás van bevezetve, szükséges a másik forgalmi irány számára is jelezni a tiltást. Az Asztalos utcában a Kalmár utca felől ki kell helyezni egy „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát.

O-5 térképszelvény

A Kalmár utcában a Mészégető utcai csomópontnál a 308. jelű oszlopon lévő jelzőtáblákat meg kell igazítani. A 309. jelű oszlopon lévő „Súlykorlátozás (3,5 t)” (C-023; 38. ábra) jelzőtáblát el kell távolítani, a jelzés értelmetlen, korábban elhelyezett tilalmi jelzőtáblák miatt az útszakasz nem közelíthető meg 3,5 t össztömeget meghaladó tehergépkocsival. A tartóoszlop megdőlt közben azt is meg kell igazítani.

A Mészégető utca végén a Határkő utcában új tartóoszlopon el kell helyezni a „Mindkét irányból behajtani tilos!” (C-002; 40. ábra) és „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő tábla (H-080; -) jelzéscsoportot. Erre az intézkedésre a Határkő utca átmenő forgalmának visszaszorítása okán van szükség. Ezzel együtt a 189. jelű oszlopról el kell távolítani a „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő táblát és a „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát. Ezeknek a tábláknak az elhelyezése jelenleg szabálytalan, jelzéstartalmuk felesleges.

A Határkő utcában a Kőpor utca felől a 219. jelű oszlopon a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát ki kell cserélni, állapota nem megfelelő, illetve a hiányzó „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő tábla (H-083; -) pótlásáról gondoskodni kell. A tartószerkezeten a táblák sorrendje fentről lefelé az alábbi legyen: „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) - „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő tábla (H-083/-) - „Mindkét irányból behajtani tilos!” (C-002; 40. ábra) - „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő tábla (H-080; -).

A 190. jelű oszlopon lévő jelzőtáblákat új oszlopon a forgalmi irány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni. A „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát ki kell cserélni, állapota nem megfelelő.

P-2 térképszelvény

A Tücsök utcában az 5. jelű oszlopon található „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát ki kell cserélni, állapota nem megfelelő. A „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát és a „Kivéve engedéllyel” feliratú kiegészítő táblát (H-083; -) meg kell igazítani.

A Kmety György utcában az Ürömi útnál a 14. jelű oszlopon lévő „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtáblát meg kell igazítani. Az oszlopon lévő „Zsákutca” (G-301; 106. ábra) jelzőtábla elhelyezése szabálytalan, mert a bal oldalon van, új tartóoszlopon a jobb oldalon kell elhelyezni.

P-3 térképszelvény

A Boglárka utcában a Határkő utca felől a 303. jelű oszlopon a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát, annak rossz állapota miatt ki kell cserélni.

P-4 térképszelvény

A József nádor utcában a Határkő utcánál a 196. jelű oszlopon lévő „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtábla állapota nem megfelelő, cseréjéről gondoskodni kell. A 197. jelű oszlopon az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtábla állapota miatt szintén cserére szorul.

A 198. jelű oszlopon lévő kiegészítő táblát meg kell igazítani, lecsúszott az alatta lévőre. A József nádor utcában új tartóoszlopon „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni az ellenirányú meglévő jelzés párjaként.

Az Asztalos utcában a 194. jelű oszlopról el kell távolítani a leromlott állapotú „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát, a „Tehergépkocsival behajtani tilos (3,5t)” (C-011; 44. ábra) jelzőtáblát, annak rossz állapota miatt ki kell cserélni. Az ellenirányú tilalom párjaként a meglévő oszlopon el kell helyezni egy „Mindkét irányból behajtani tilos!” (C-002; 40. ábra) és egy „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő táblát (H080; -). A táblacsoporttól külön új tartóoszlopon „Sebességkorlátozás (30 km/h)” (C-033; 30. ábra) jelzőtáblát kell elhelyezni az ellenirányú meglévő jelzés párjaként.

A 191. jelű oszlopon lévő jelzés önmagában értelmetlen, az elsőbbségadási kötelezettséget előjelezni nem lehet. Táblával azt jelezni, hogy majd 10 méter múlva kell elsőbbséget adni szabálytalan, az „Elsőbbségadás kötelező” (B-001; 9. ábra) jelzőtáblát az elsőbbségadás helyén kell elhelyezni. Előjelzésére van mód, azonban a jelzőtáblának kint kell lenni.

6.3. UTCANÉV TÁBLÁK

Általános tapasztalat a település területén, hogy a közterületek nevét tartalmazó táblák állapota rendezetlen. Bár ez nem tűnik forgalomtechnikai jellegű problémának, azonban elterjedt gyakorlat, hogy közúti jelzőtáblák tartóoszlopaikra kerültek ki az utcanév táblák.

Javasolt a település egészére kiterjedően rendezni, egységesíteni és egy megtervezett arculat szerint lecserélni az összes közterületi névtáblát. Fontos lenne, hogy ezek a táblák valóban egységesek, könnyen felismerhetőek, egyedi kialakításúak és a közúti jelzésekkel nem összetéveszthető kivitelűek legyenek. Elhelyezésükkor kerülni kell a közúti jelzőtábla oszlopok alkalmazását.

7. TÁVLATI JAVASLATOK

Lakóterületi egységekre kiterjedő, jelen terv keretein már túlmutató fejlesztések övezeti korlátozások bevezetését teszik szükségessé. A forgalmi rend felülvizsgálata során tapasztaltak szerint az alsórendű helyi úthálózaton nagyon markáns igény jelentkezik a gépjárművek sebességének mérséklésére. A felmerülő igények kiszolgálására alkalmazott eszköz pedig, a 6.1. pontban tárgyalt övezetek kivételével a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblák kihelyezése. A vonali sebességkorlátozás azonban, kevés kivétellel nem képes komplexen kezelni az egymáshoz közeli, hasonló adottságokkal rendelkező utcák által alkotott nagyobb területek forgalmi igényeit és érdekeit.

Az összefüggő, jól lehatárolható területi egységet alkotó védendő lakóterületek forgalom- vagy sebességkorlátozására az övezeti jellegű intézkedések használhatók hatékonyan. Valóban jól működő rendszer akkor érhető el, ha a területi egység úgy jön létre, hogy az mentesíthető az átmenő forgalomtól. Ebben az esetben a helyben lakók jól felismerhető közös érdeke már megteremtheti a szabálykövető magatartási formákat, és szinte csak a közvetlenül érintetteken és érdekelteken múlik, hogy például milyen sebességgel közlekednek a szűkebb lakókörnyezetükben.

Övezeti jellegű sebesség csillapításra a lakó-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet alkalmazható.

7.1. LAKÓ-PIHENŐ ÖVEZET

Lakó-pihenő övezetet tisztán lakó (pl. lakótelepek), vagy üdülő funkciójú területen célszerű létesíteni, ahol a terület a lakás, a pihenés célját szolgálja, és a lakók jelentős mértékben használják a közterületeket szociális célokra (jellemző a játék, a kerékpározás, a sétálás és beszélgető csoportok kialakulása stb.). A személygépkocsik lépésben közlekedtetése indokolt, a megjelenő gépjárműforgalom célforgalmi jellegű, rendszeres tehergépkocsiforgalmat vonzó létesítmény nincs. A forgalom számára fenntartott közterületet oly módon kell kialakítani (általában jelentős ráfordítást igénylő, építési kialakítással), hogy járművel a 20 km/h sebességet ne lehessen túllépni, így kell a gyalogosok, kerékpárosok biztonságát, az ott élők megfelelő életkörülményeit biztosítani. A KRESZ 17. § (1) bekezdés j) és k) pontjaiban előírt „Lakó-pihenő övezet” (122. ábra) és „Lakó-pihenő övezet vége” (123. ábra) jelzőtáblákkal határolt terület útjain, a KRESZ 39/A § (2) bekezdése szerint, járművel legfeljebb 20 km/h sebességgel szabad közlekedni. A szabályozás kezdetének térbeli hatályát jelző táblákat a területen belüli útkereszteződésekben nem kell megismételni.

A lakó-pihenő övezet kialakításának célja

- a közúti forgalom biztonságának növelése,
- a gépjárműforgalom okozta környezeti károk csökkentése,
- a közúti forgalom csökkentése,
- annak elérése, hogy az átmenő forgalom ne az övezeten haladjon keresztül,

- annak elérése, hogy a járművek legfeljebb 20 km/óra sebességgel közlekedjenek, • a közterület – közlekedési szerepe mellett – az ott lakók tartózkodására alkalmassá, vonzóvá, biztonságossá váljék.

A lakó-pihenő övezet kijelölése

Lakó-pihenő övezetnek bármilyen nagyságú településen a lakóterület, lakott területen belüli vagy kívüli üdülőterület kijelölhető, de csak bizonyos körülmények fennállása esetén. Ezek a körülmények a következők:

- Úthálózata jól elkülöníthető legyen a környező úthálózattól.
- A térség átmenő forgalmát az övezetet határoló utak le tudják vezetni.
- Az övezeten forgalmi és gyűjtőút ne haladjon keresztül.
- Az övezeten tömegközlekedési járat ne haladjon keresztül.
- A célforgalom főleg az ott lakók és pihenők érdekeit szolgálja.
- Az övezeten belül ne legyenek ipari vagy mezőgazdasági üzemek, nagy forgalmú közintézmények (gyermek- és oktatási intézmények kivételével), olyan kereskedelmi létesítmények, melyekhez jelentős áruszállítás tartozik.
- Az övezet egységes, összefüggő lakó-üdülő területet alkosson.
- A terület nagysága korlátozott, legnagyobb kiterjedése ne legyen 1000 méternél nagyobb.
- Az övezetbe egy útvonalon be- és kilépő forgalom ne haladja meg a 150 jármű/óra csúcsóra forgalmat.
- A határoló útvonalakon lévő tömegközlekedési megállók 300-500 m gyaloglási távolságon belül az övezetből elérhetők legyenek.
- A haladás gépjárművel az övezeten belül lehetőleg ne legyen több 300 méteres távolságnál (de ne haladja meg az 500 métert).

A lakó-pihenő övezet kialakítása

Lakó-pihenő övezet úthálózata határoló utakból és az övezeten belüli belső úthálózattól tevődik össze. A kijelölés célszerű feltétele a sebességcsökkentő építési kialakítások léte. A csak táblákkal történő kijelölés nem elegendő, nem eredményes.

Az övezet kialakításánál figyelembe veendő szempontok:

- A határoló utakat és csomópontjaikat az átmenő, valamint az övezetbe belépő és onnan kilépő forgalom lebonyolítására kell alkalmassá tenni.
- A belső úthálózatot a sebességcsökkentés elérésére, az átmenő forgalom megakadályozására, az úti célok elérésére, a parkolási igények kielégítésére kell alkalmassá tenni.
- A lakó-pihenő övezet bejáratát „Lakó-pihenő övezet”, kijáratát „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtáblával kell megjelölni.
- A lakó-pihenő övezeten belül a megengedett sebesség 20 km/h.
- Az övezetbe vezető utak bejáratát a figyelemfelhívás, megkülönböztetés érdekében burkolatszint-emeléssel, sávszűkítéssel célszerű kialakítani. Kétirányú kerékpárutat – a közvetlen kapcsolat miatt – a főút lakó-pihenő övezet felőli oldalán célszerű létesíteni.
- A lakó-pihenő övezetek kijelölése csak táblázással általában nem oldható meg eredményesen, elengedhetetlenek a sebességcsökkentő építési kialakítások is.
- Az övezeten belüli útkereszteződések egyenrangúak.

- Az átmenő forgalom kiküszöbölésére, a sebességcsökkenés elérésére a belső úthálózat egyenes, átmenő útjait át kell alakítani. Célszerű úthálózati alakzatok ennek elérésére az útzárak, a zsákutcák (legfeljebb 200 m hosszon) és a 300-500 m-nél nem hosszabb hurokutcák, amelyeken tengelyelhúzás, útpályaszűkítés, pályaszintemelés, illetve ezek kombinációi alkalmazhatók. Az útzáraknál, a zsákutcás megoldásoknál minden esetben biztosítani kell a kerékpárosok mindkét irányú közlekedését.
- A megközelítést minden esetben biztosítani kell a mentő, tűzoltó, rendőrségi, kommunális szolgáltató, műszaki hibaelhárító járművek számára.
- Megállni mindenhol lehet, de várakozni csak a jelzőtáblával, útburkolati jellel, egyértelmű kiépítéssel kijelölt helyeken szabad. A parkolóhelyek kijelölésénél a kapubejárókat szabadon kell hagyni. Az övezetben célszerű biztosítani azt, hogy az ott lakók lakásuk közvetlen közelében, az utcán parkolhassanak és a kialakított parkolótér se legyen a háztól messzebb, mint 150-500 m.
- A parkolóhelyek 50-80 méterenként váltakozó egyoldali elhelyezésével a forgalmi sávok tengelyeltolása valósítható meg.
- Sajátos útburkolatok, utcabútorok, parkolóhely kijelölések, útpályaelhúzások, növénytartók, növénytelepítés, útvilágítás jellegzetes megjelenési formát alakíthatnak ki.
- Gyalogos övezet a lakó-pihenő övezetben csak kivételesen alkalmazható.
- Az övezeten belül biztosítani kell az áruszállítást, a kommunális járművek, a mentő, tűzoltó, rendőrségi, műszaki hibaelhárító járművek közlekedését.
- Az övezet kijelölésével egy időben célszerű felülvizsgálni a területen alkalmazott forgalomszabályozást, a meglévő jelzőtáblákat.

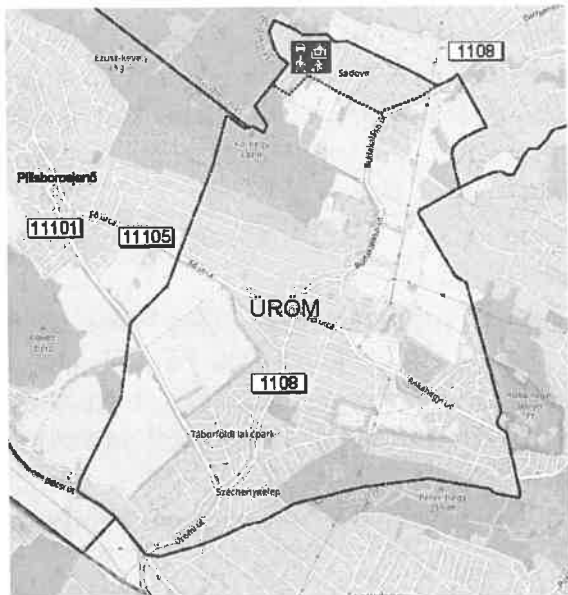
Megszüntetendők, illetve az alábbi elemek alkalmazását kerülni kell:

- elsőbbségadással összefüggő jelzések,
- veszélyt jelző jelzések,
- kijelölt gyalogos-átkelőhely gyalogos átkeléseknél

JAVASLAT

Az alábbi területen javasolt lakó-pihenő övezet bevezetése.

Üröm-Sadove városrész



A településmagtól kieső településrész teljes egészében lakóterület a Budakalászi út mellett. A terület egy kiépített (Barackos út) és egy kiépítetlen (Sadove út) be- és kilépési ponttal rendelkezik, ezek mellett a Budakalászi útra még 2 db zsákutca nyílik (Barackos köz, Tátika köz). Kiterjedése nagy, a területen lévő utak többsége azonban zsákutca. Maga a teljes városrész „zsákterületnek” tekinthető, mivel nyugati irányban nincs folytatása.

A Barackos úton a Budakalászi úti csomópontot követően 30 km/h az engedélyezett sebesség, azonban a vonali sebességkorlátozás hatályát az területen belüli első útcsatlakozás (Rézvirág utca) feloldja, így lényegileg 50 km/h az engedélyezett sebesség a teljes területen. Az

14. ábra Üröm-Sadove városrész egységes területhasználat, a lakókörnyezet és a „zsákterületi” jelleg okán indokolt a terület lakó-pihenő övezatként történő kijelölése.

7.2. KORLÁTOZOTT SEBESSÉGŰ ÖVEZET

A rendszerint 30 km/órás korlátozott sebességű övezet létesítését elsősorban a kijelölt övezet úthálózatán előforduló balesetek számának és súlyosságának csökkentése, az érintett önkormányzatok és lakosság létesítés iránti kérésének teljesítése teszi indokoltá. Az úthálózatnak alkalmasnak kell lennie a kialakításra. A létesítés – elsősorban a bejáratoknál – építéssel jár együtt. Az **építés** azonban sem a bejáratoknál, sem az övezeten belül **nem kötelező**. Kialakítása lényegesen kisebb anyagi ráfordításokkal jár, mint a lakó-pihenő övezet esetében. A KRESZ 14. § (1) bekezdése Z/1 pontjában előírt „Korlátozott sebességű övezet” (53/a. ábra), illetve „Korlátozott sebességű övezet vége” (53/b ábra) jelzőtáblákkal határolt terület útjain a táblán megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos. A szabályozás kezdetének térbeli hatályát jelző táblákat a területen belüli útkereszteződésekben nem kell megismételni.

A korlátozott sebességű övezet létesítésének célja

- a közúti forgalom biztonságának növelése,
- a gépjárműforgalom okozta környezeti károk csökkentése,
- elsősorban az övezetben lakók életminőségének javítása, □ rendezett városépítési fejlődés biztosítása.

A korlátozott sebességű övezet kijelölése

A korlátozott sebességű övezetet csak meghatározott körülmények megléte esetén célszerű **kijelölni**. Ezek a körülmények a következők:

- Az övezetkijelölés elsősorban lakókörzetekben, vagy nagy gyalogos- és kerékpáros forgalommal és keresztirányú forgalmi igénnyel rendelkező úthálózaton javasolható.

- A terület lakó- vagy üdülőtérület, esetenként intézményterülettel vegyesen. A beépítettség módjára, a laksűrűség mértékére vonatkozó korlátozás nincs.
- Az övezet forgalma döntően az övezetbe irányuló célforgalom, és az átmenő forgalom részaránya elhanyagolható.
- Az övezetnek lehatárolhatónak kell lennie. Az övezet határa a nem honos gépkocsivezetők által is könnyen felismerhető legyen. Ezek megerősítik az előírt legnagyobb sebesség betartását.
- Az övezet úthálózata a határoló utaktól lehetőleg jól elkülöníthető legyen. **Szükséges, hogy az utcák** (szélességük, a közterület felosztása, a beépítés stb.), **a keresztezések, a becsatlakozások az övezeten belül lehetőleg egységes kialakításúak legyenek.** Ez megerősíti a járművezetőkben azt a tudatot, hogy övezeten belül vannak.
- A beépítés lehetőleg jól felismerhető környezeti egységet alkosson, egységes településszerkezeti benyomást keltsen.
- A határoló forgalmi utak képesek legyenek az övezetet az átmenő forgalomtól mentesíteni.
- Tömegközlekedési vonalak lehetőleg ne haladjanak át az övezeten, hanem a határoló útvonalakat használják.
- Hosszú tömegközlekedési vonalakat tartalmazó utak, túlnyomóan átmenő forgalommal rendelkező vagy nagy forgalmú utak az övezeten belül nem tarthatók meg.
- Az övezetben lehetőleg ne legyenek nagy tehergépjármű-forgalmat vonzó ipari vagy mezőgazdasági üzemek.
- A zöldövezeti területek és pihenőövezetek nem mindig alkalmasak korlátozott sebességű övezet kijelölésére, inkább a lakó-pihenő övezet kijelölése javasolható.
- Nem haladhat át rajta közforgalmú vasútvonal vagy nagy forgalmú iparvágány.
- Az övezet nagysága általában korlátozott. Túlzott méretű övezet esetén nem várható, hogy a járművezetők betartsák a 30 km/órás sebességkorlátozást. A körzet szélétől a körzeten belüli úti cél lehetőleg **500 méternél** ne legyen távolabb és a körzet területe ne lépje túl a **100 hektárt**. Kivételesen nagyobb területű övezet kijelölésére is sor kerülhet, az úti cél távolság azonban ebben az esetben se lépje túl az 1000 métert. A nagyobb méretű körzeteknél különös gonddal kell vizsgálni a körzet homogenitását.
- Átkelési szakaszok és főútvonalak a korlátozott sebességű övezeten nem vezethetők keresztül. Az övezet utcáinak csúcsóraforgalma a két irányban együtt nem lehet nagyobb: lakóutak esetén **250 jármű/óránál**, gyűjtőutak esetén **500 jármű/óránál**

A korlátozott sebességű övezet kialakítása

Korlátozott sebességű övezet úthálózata határoló utakból (országos közutak bevezető szakaszai; tömegközlekedési útvonalakat tartalmazó utcák; tűzoltók és mentők rendszeres útvonalai; valamennyi főútvonal; ipari központokat, pályaudvarokat, sporttelepeket stb. bekötő utak) és az övezeten belüli belső úthálózatból (elsősorban lakóutak) tevődik össze.

A korlátozott sebességű övezetek kétféle elrendezésben alakíthatók ki:

- **Foltszerű elrendezés:** egyedi kialakítású övezet
- **Területet lefedő elrendezés:** az övezetek egymás mellett, nagyobb területet lefedve helyezkednek el

A területet lefedő elrendezés részesítendő előnyben. Ekkor ugyanis az övezeten belül a 30 km/órás sebességet a járművezetők jobban betartják.

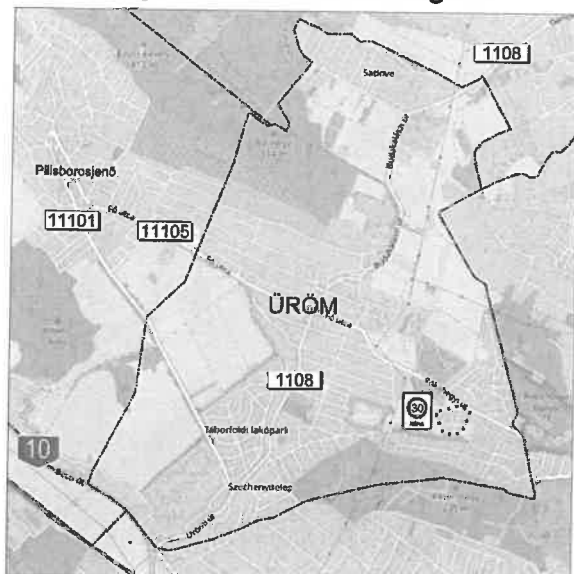
Az övezet kialakításánál figyelembe veendő szempontok:

- A korlátozott sebességű övezet bejáratát „Korlátozott sebességű övezet” jelzőtábla, kijáratát „Korlátozott sebességű övezet vége” jelzőtábla jelzi, ahol a megjelölt sebességnél gyorsabban nem szabad haladni. Az a sebesség általában 30 km/h.
- A korlátozott sebességű övezet bejáratát az úttest szintjének küszöbszerű megemelésével, vagy más építési beavatkozással célszerű feltűnővé tenni.
- A sebesség csökkentése utcabútorok, forgalomcsillapító bordák, növénykazetták kihelyezésével, az útfelület szűkítésével kertészeti eszközökkel, vagy a parkolás váltakozó oldalon történő kijelölésével lehetséges, de ezen elemek nem akadályozhatják a megengedett sebességgel történő folyamatos haladást.
- Az övezet kijelölésével egy időben célszerű felülvizsgálni a területen alkalmazott forgalomszabályozást, a meglévő jelzőtáblákat.
- A keresztezéseknél és a becsatlakozásoknál az elsőbbségadás jobbkéz-szabály szerinti.
- Jelzőlámpás forgalomirányítás az övezeten belüli csomópontoknál nem célszerű. Az esetleg meglévő jelzőlámpák ott távolíthatók el, ahol a biztonság ezt megengedi. A jelzőlámpák kiváltása körforgalmú csomóponttal biztonságosan megoldható.
- A gyalogos és kerékpáros kapcsolatok a szomszédos övezetekkel együtt, összehangoltan tervezendők. Az önálló vonalvezetésű kerékpárutak és a kerékpársávok létesítése a körzeten belül szükségtelen. A körzeten átvezető kerékpáros főhálózati elemek kijelölhetők.
- A korlátozott sebességű övezet bevezetésével az övezeten belüli parkolóhelyek számát lehetőleg nem szabad csökkenteni. Parkolás az útpálya szélén, magán az útpályán történik. Gyalogjárdán a parkolás csak kivételesen megengedett és ezt külön jelezni kell.
- A pályaszélesség ne haladja meg a 6 métert, minél kisebb a sávszélesség, annál kisebb a sebesség. Az ennél nagyobb pályaszélességet például a parkoló járművek részére lehet felhasználni.
- Az egyirányú utcák megszüntethetők, ha a parkolási szükséglet és a forgalomvezetés ezt engedi.
- A megközelítést minden esetben biztosítani kell a mentő, tűzoltó, rendőrségi, kommunális szolgáltató, műszaki hibaelhárító járművek számára.

JAVASLAT

Az alábbi területeken javasolt korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése.

Vörösbegy utca környezete



biztosít övezeti korlátozás bevezetésére, bár a közutak lényegileg nem alkalmasak túlzottan nagy sebesség kifejtésére.

15. ábra Vörösbegy
utca környezet

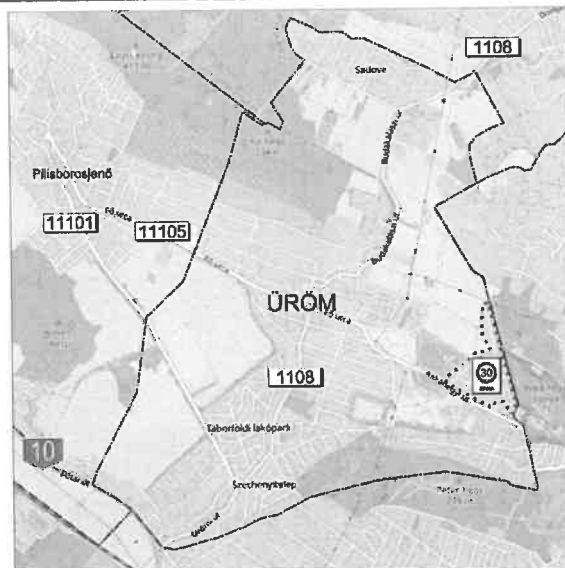
A Rókahegyen található lakóterület egy be- és kilépési ponttal rendelkezik, gyakorlatilag mentes az átmenő forgalomtól. Kiterjedése nem túl nagy, a Vörösbegy utca és az Alkonyat sétány útpályái tartoznak ide.

A Vörösbegy utca – Rókahegyi út csomópontjánál elhelyezett „Sebességkorlátozás 30 km/h” jelzőtábla hatályát az Alkonyat sétány csomópontja feloldja, a lakóterületen lényegileg 50 km/h az engedélyezett sebesség.

Az egységes területhasználat és a lakókörnyezet lehetőséget

Fenyves utca – Szeder köz környezete

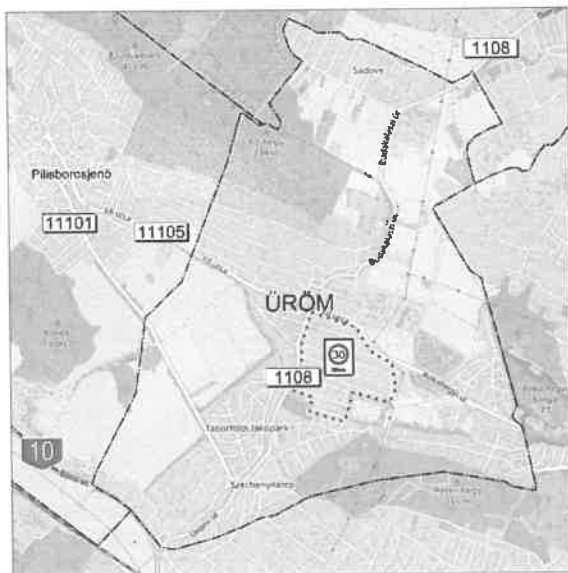
Rókahegyen a Rókahegyi úttól északra fekvő nagyobb kiterjedésű lakott terület jól lehatárolható egységet alkot. Közúton két megközelítési lehetősége van a Rókahegyi útról a Fenyves utcán és a Szeder közön keresztül. Földúton észak felől az Akácfa utca-Bodza utca útvonalon érhető még el. Jól kiépített, viszonylag széles közterületek jellemzik, az útpályák állapota és geometriája, különösen alacsony forgalmi terhelés mellett alkalmas a nagyobb sebességgel való közlekedésre. A sebesség korlátozás és esetleg az épített sebességcsillapító eszközök számának növelése indokolt.



16. ábra Fenyves u. – Szeder köz környezete

Dózsa Gy. út-Fő utca-Péterhegyi út-Sport u.-Honvéd utca által határolt terület

A legnagyobb kiterjedésű egybefüggő terület egység, melynek forgalomszabályozása változtatást igényel. A kelet-nyugat irányú párhuzamos utcákból és egy összekötő észak-déli irányú útpályából (Radnóti M. u.) álló terület a település egyik történelmi magja. A klasszikus hálós elrendezés következtében hosszú egyenes útszakaszok alkotják, melyek nagyobb



sebesség kifejtésére is alkalmasak. Következésképpen szinte minden utca rendelkezik már vonali sebességhatárítással, jellemzően 30 km/h, de előfordul a 20 km/h is. Egyes utcákban épített sebességcsillapító menetdinamikai küszöbök is létesültek. A terület egy lehatárolt egységként kezelve alkalmassá tehető az övezeti korlátozás bevezetésére. Jelentős forgalmi rend változást érintő tervezett beavatkozás esetén az országos közúthálózat érintettsége miatt meg kell kérni a Magyar Közút Nonprofit

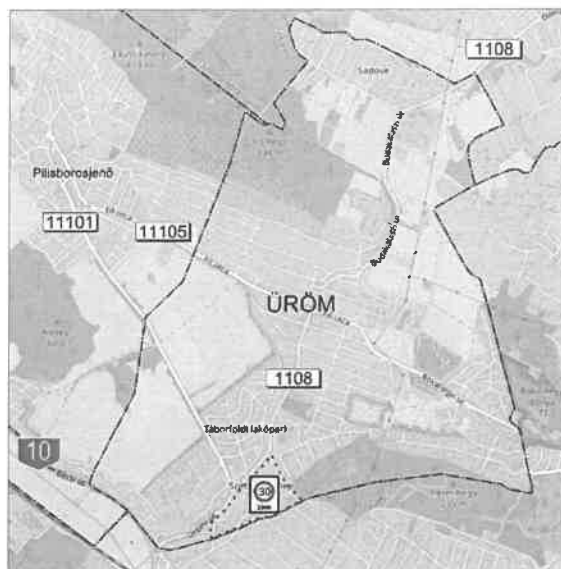
Zrt. közútkezelői hozzájárulását.

17. ábra Radnóti M. utca környezete

Széchenyitelep

Az Ürömi út - Mészégető utca - Határkő utca - Boglárka utca által határolt terület a Fővárossal közvetlen határos és szintén nem tartozik a település új építésű lakókörnyezetei közé. A dombvidéki jellegű területet szűk utcák és meredekebb útszakaszok jellemzik, a vonalvezetés íves kialakítású, igazodva a domborzati viszonyokhoz.

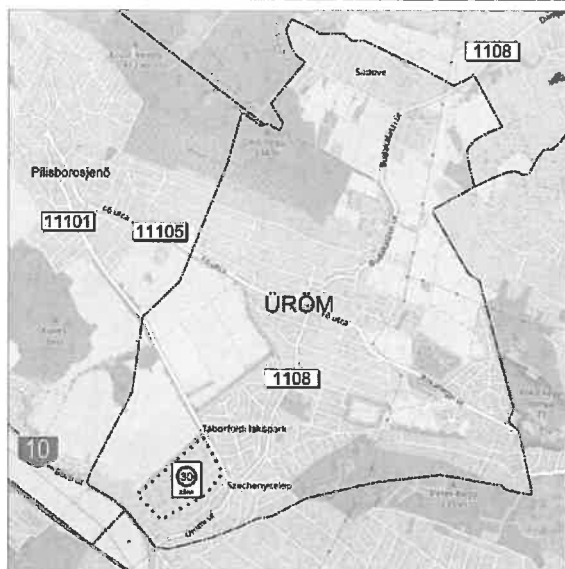
A korlátozott övezet kialakítása egységes forgalmi rendet alakíthat ki, bár a keresztutcák hiánya miatt az egyenrangú útkereszteződések sebességcsillapító hatása nem tud működni. Jelentős forgalmi rend változást érintő



tervezett beavatkozás esetén az országos és a 18. ábra Széchenyitelep fővárosi közúthálózat érintettsége miatt meg kell kérni a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és a Budapest Közút közútkezelői hozzájárulását.

Budai út-Tücsök utca közötti terület

A község közelmúltban rövid idő alatt szinte te terület lényegileg a 10. sz között helyezkedik el, azo a lakópark védelme érdekében fizikailag lezárták az átmenő útpály



korlátozott sebességű övezet kialakítására kifejezetten alkalmas, a te

lehatárolható.

19. ábra Budai út-Tücsök u. közötti terület

A korlátozott sebességű övezet kialakítása

A javasolt övezeti beavatkozások további tervezést igényelnek, megvalósításukhoz helyben szokásos módon döntést kell hozni.

Az utcákon alkalmazható **építési elemek**:

- út zár (csak elkerülhetetlen esetben (átmenő forgalom miatt), kerékpáros átjárhatósággal)
- útpálya elhúzása
- útpálya szűkítése
- burkolati elemek (részbeni vagy teljes szintemelés, útburkolati küszöb)

Az építési elemek alkalmazása takarékos, kismértékű (szemben a lakó övezettel).

Közúti jelzőtáblával kell jelezni a következőket:

- a korlátozott sebességű övezet kezdetét és végét,
- az övezeti utak határoló utakhoz történő csatlakozásánál az elsőbbségi kötelezettséget,
- esetlegesen egyirányú forgalmú utcákat,
- a kötelező haladási irányt,
- be nem látható hosszabb útszűkületeknél a szembejövő forgalom elsőbbségét, illetve az elsőbbséget a szembejövő forgalommal szemben,
- a várakozóhelyeket,
- a körforgalmú csomópontot.

Útburkolati jelek alkalmazhatók az útpályatengely-eltolásnál és alkalmazni kell útpályaszűkítésnél (kiugró szegély élek festésével). A járművek várakozóhelyei felfesthetők.

Megszüntetendők, illetve az alábbi elemek alkalmazását **kerülni kell**:

- elsőbbségadással összefüggő jelzések,
- veszélyt jelző jelzések,
- forgalmi sávok kijelölése útburkolati jellel,
- kijelölt gyalogos-átkelőhely gyalogos átkeléseknél

Az útpálya szélén érvényben lévő korlátozások (várakozási, megállási tilalom felfestése) felülvizsgálandók, megszüntetendők.

8. LAKOSSÁGI ÉSZREVÉTELEK

A tervezés kezdetén Megrendelői adatszolgáltatásként 9 lakossági bejelentés, észrevétel került átadásra.

1.) Hibás forgalomtechnikai táblázás (2021.01.09.)

A bejelentő jelzi, hogy a Kárókatona u.-Fülemüle u.-Pillangó utca által határolt területen nem egységes a forgalomszabályozás, keveredik a lakó*-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet (Zóna30). Hibaként említi a jogszabályokban előírt egyenrangú útkereszteződések hiányát.

A lakó bejelentése teljesen jogos, jelen terv célja többek között az ilyen és ehhez hasonló hibák és anomáliák kiszűrése és javítása. A bejelentésben közölt forgalomtechnikai rendellenességek megszüntetése fontos feladat, jelen terv tartalmazza a szükséges intézkedéseket.

2.) és 3.) Rókahegyi út 21-42 között hiányzó gyalogjárda (2020. 12. 16.) (2020. 12. 17.)

A téma és a bejelentő azonos. Jelzik az érintett lakóközösség nevében, hogy a tárgyi útszakaszon a gyalogos forgalmi létesítmény hiánya balesetveszélyes és egyúttal kéri, hogy az Önkormányzat gondoskodjon a járda kiépítéséről. Ezzel együtt a Rókahegyi út sebességkorlátozására vonatkozó intézkedések fogantatását is szorgalmazza.

A hiányzó járdaszakasz valóban problémás és balesetveszélyes forgalmi helyzeteket eredményez az útszakaszon, javasolt volna orvosolni ezt a régóta fennálló igényt. Az útpálya keresztmetszeti geometriája azonban nem alkalmas arra, hogy egyszerű módon megépíthető legyen a járda. Jelen terv keretein túlmutató, nem tisztán forgalomtechnikai kérdés a járda építése, erre megoldást csak részletes út- és járdaépítési terv keretében lehet adni. A Rókahegyi út települési gyűjtő út, drasztikus sebességcsillapítása nem célszerű, feladata a forgalom kapacitív levezetése volna. A jelenleg érvényben lévő 40 km/h és egyes szakaszokon 30 km/h sebességkorlátozás fenntartása még indokolható, szigorítása nem. Végső megoldás az útszakasz teljes keresztmetszetű kiépítése volna gondos tervezéssel ügyelve a gyalogos forgalmi igényekre is. A megnövekedett forgalmat eltüntetni nem lehet, a gyűjtőút feladata az, hogy levegye a forgalmi terhelést a lakóutcákról, erre alkalmasnak kell lennie.

4.) Csókavár u. 58. fekvőrendőr (2021. 06. 01.)

A bejelentő az Önkormányzat intézkedését kéri az ingatlana elé telepített sebességcsillapító küszöb elbontása vagy átalakítása ügyében. Indoklásul írja, hogy a sebességcsillapító küszöb megépítése óta nagyobb esőzésekkor a csapadékvizet a hibás kialakítás az ingatlanra tereli, ahol azt a meglévő létesítményei nem képesek elvezetni és az alagsorba folyik, áztatva azt. A

probléma kezelése nem forgalmotechnikai feladat, a forgalmi rend jelzésrendszerére nincs befolyással, jelen terv keretein belül nem kezelhető. Az ügy helyszíni kivizsgálást igényel.

5.) Fenyves sétány és Fenyves utca

A Rókahegyi lakópark területén, főleg a járda nélküli Fenyves utcában a megnövekedett gépjármű forgalom és annak nagy sebessége okoz kellemetlenségeket, amit a lakók kifejezetten balesetveszélyesnek tartanak. Kéri az Önkormányzatot, hogy a sebességcsillapítás kikényszerítésére érdekében hatékony épített eszközökkel óvja meg a gyalogosok testi épségét.

Jelen tervben a javaslatok között szerepel az érintett lakóterületen a korlátozott sebességű övezet kialakítása. Az útpályák geometriai adottságaihoz igazodva javasolt az övezet kialakításakor a sebesség csillapítására alkalmas menetdinamikai küszöbök telepítése is.

6.) Barkács áruház – autószervíz parkolás (2021. 08. 17.)

A 1108. j. út (Ürömi út) 33-37. sz. házak előtti területe az Önkormányzat sziklákkal zárta el és „Megállni tilos” jelzőtáblát telepített oda. Tette ezt azért, mert az út melletti közterületen vélhetően javításra váró autókát várakoztatott a közeli autószervíz rendezetlen állapotokat teremtve. A bejelentő üdvözlöi ezt az intézkedést, azonban nehezményezi, hogy azóta a Barkács áruház vásárlói számára vált nehézkessé a parkolás, mert a szerelésre váró autók átkerültek a lakóházak oldalára az útpadkára. A vásárlói forgalom és a közterületen tárolt járművek konfliktusa balesetveszélyes szituációkat eredményez a forgalmasabb időszakban. Javasolja, hogy a közterületen illegálisan várakoztatott járműveket szállítsák el, hogy megszűnjön a probléma és tegyék újra lehetővé, hogy a vásárlók megálljanak a Barkács áruház előtt.

A probléma valós és napi szinten konfliktusokat generál. Az Önkormányzat nem járt el helyesen az intézkedésekkel, mert az állami úton nincs hatásköre beavatkozni akár a forgalmi rendet is megváltoztatni. Ennek okán jelen terv sem képes kezelni a problémát kezelői hatáskör hiányában. Az ügyben szükséges felvenni a kapcsolatot a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Forgalmotechnikai és kezelői osztályával, egyeztetni a lehetőségeket és közösen megoldási javaslatot kidolgozni. Meg kell azonban jegyezni, hogy amint a közterületi illegális jármű tárolás, úgy az üzlet számára elégtelen számú vásárlói parkoló biztosítása is kifogásolható az érintett vállalkozások részéről. Várhatóan mindkét fél számára működési zavarokat okoz egy hatósági erővel foganatosított intézkedés, így célszerű az érintett felek bevonása is. Távolban a már korábban felmerült Ürömi út és a Gábor Áron sétány összenyitása során tervezhető a közterület célzott felhasználása.

7.) 11101. j. út (Budai út) sebességcsillapítása (2021. 08. 26.)

A bejelentő szeretné felhívni a figyelmet arra, hogy a Budai útnak az egyébként lakott területen kívüli szakasza a település növekedésével belterületi jellegűvé vált. Ennek következtében az ott engedélyezett 90 km/h sebesség magasnak bizonyul. Az utat a Magyar Közút a közelmúltban felújította, ami csak tetézte a problémát, hiszen a korábban rossz burkolatminőség sebességcsillapító hatása megszűnt és ma már jelentős sebességtúllépések tapasztalhatók. Az Önkormányzat intézkedését kéri, hogy a lakott terület kezdete/vége kerüljön ki a ténylegesen lakott terület határára, így legyen 50 km/h az engedélyezett sebesség, de ideálisnak a 30 km/h-t tekinti.

A Budai út jelenleg országos közút, a kezelői hatáskör a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nél van, intézkedni az Önkormányzat nem hivatott. A probléma kezelésére az Önkormányzat

beavatkozást kért a Magyar Közúttól, aminek során többszöri egyeztetés alapján beavatkozás is történt. A Magyar Közút NZrt. 2021 novemberében saját hatáskörében eleget téve az Önkormányzat intézkedési kérelmének az útszakaszon az engedélyezett 90 km/h sebességet 70 km/h-ra mérsékelte, az ehhez szükséges forgalomtechnikai beavatkozásokat végrehajtotta. Az útszakasz lakott területbe vonni a Magyar Közútnak nem áll módjában, az ahhoz szükséges intézkedések jelentős része költséges önkormányzati feladat lenne. Távlati célnak tekinthetően javasolt a közforgalmú gyalogos közlekedés létesítményeinek kiépítése és a közvilágítási hálózat meghosszabbítása. Ezekkel együtt kezdhető meg az útszakasz lakott területként történő kijelölése.

8.) Fülemléle utca (2021. 05. 6.)

Péterhegyen a Fülemléle utcában a közeli kirándulóhely látogatói parkolnak rendszeresen, nehezítve ezzel az útszakaszon a közlekedést. A bejelentő az Önkormányzat intézkedését kéri a parkolás tiltása ügyében.

A probléma megoldására javasolt az N-9 térképszelvényen ábrázolt a 406. jelű oszlopra a „Korlátozott sebességű övezet” (E-028; 53/a ábra) jelzőtábla alá elhelyezni egy „Megállni tilos” (C-048; 60. ábra) jelzőtáblát, „50 m” feliratú kiegészítő táblával (H-017; -). A kiegészítő táblával szükséges jelezni a tilalom hatályát, különben az a következő útcsatlakozásig áll fenn. A járda felőli oldalon várhatóan továbbra is meg fognak állni a kirándulók, de az útszakasz áteresztőképességét az intézkedés kedvezően tudja befolyásolni. A helyzet értékeléséhez hozzá tartozik, hogy a járdára fél keréssel felálló autók szabálytalanul várakoznak, különösen a menetiránynak szemben állók. Az 1/1975 (II.5.) KPM BM együttes rendelet (KRESZ) 40. § szerint:

„(1) Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást irányjelzéssel jelezni kell.

...

(8) A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, ha

- a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,
- b) a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,
- c) a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és
- d) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.”

Vagyis ezen az útszakaszon, beleértve a helyben lakókat is (!) csak úgy szabad megállni, ha a jármű kerekei nem érintik a járdát, az ugyanis nem elég széles a szabályos megálláshoz, a többiek büntethetők. Ahol megállni tilos, ott várakozni is tilos.

9.) Radnóti Miklós utca a Fő utca felől

A Fő utca és a Petőfi S. utca közötti szakaszon a keskeny Radnóti utca nem oda illő forgalma okoz problémát a lakó szerint. A jelzőlámpás csomópont elkerülése miatt az utcában jelentős a forgalom, a keresztmetszeti szélesség kicsi, a szembe találkozó járművek konfliktusba kerülnek egymással és a gyalogosokkal is. Sebességkorlátozás nincs, ezért gyorsan is mennek a járművek. A bejelentő az Önkormányzat intézkedését kéri a forgalom mérséklése és a sebesség csillapítása érdekében.

A Radnóti Miklós utcában valóban megjelenik a Rókahegyi út-Fő utca útvonal felől érkezőknek egy része. Jellemző, hogy a jelzőlámpás forgalomirányítású Templom téri csomópontot el

szeretnék kerülni, mert a Fő utca felől a mellékirányból érkezők átjutása nehézkes, mivel a jelzőlámpa programja a nagyobb forgalmú főirányt részesíti előnyben. Kényszerű és egyszerű megoldás volna erre a Petőfi Sándor utca, azonban annak Fő utca – Radnóti utca közötti szakasza a Fő utca felé már régóta egyirányú. A probléma megoldására a helyi lakosság bevonásával lehetne megfelelő intézkedéseket találni. Túl azon, hogy az útszakaszra az egyébként indokolt sebességkorlátozás bevezetésre kerül drasztikusabb beavatkozások lennének szükségesek. Megfontolandó, hogy a Radnóti utat a Petőfi utca felől a Fő utca felé egyirányúvá tegyék. Ez azonban a helyben lakók életére, szokásaira is hatással van, javasolt a lehetőségeket velük átbeszélve megtervezni. Egy adott intézkedés hatása lehet a forgalom olyan mértékű átterelődése is, amely más környező utcát, vagy útszakaszt hoz hátrányos helyzetbe. Komplex területi egységre kiterjedő, átgondolt tervezés szükséges a tágabb, de egybe tartozó lakóterület védelme érdekében. A távlati fejlesztési javaslatoknál megfogalmazott korlátozott sebességű övezet megtervezése indokolt a Dózsa Gy. út-Fő utca-Péterhegyi út-Sport u.-Honvéd utca által határolt területen. Azonnali intézkedésként a Radnóti Miklós utcában a Fő utca és a Petőfi Sándor utca közötti szakaszon 30 km/h vonali sebességkorlátozás bevezetése javasolt.

A terv elkészülte után annak anyagát az Önkormányzat társadalmi egyeztetésre bocsátotta, melynek keretében további lakossági észrevételek érkeztek.

1.) József nádor utca átmenő forgalom előli lezárása (2022.04.08., 4888-10/2022)

A József nádor utca lakói az utcát terhelő, egyre növekvő, átmenő személygépjármű forgalom miatt a lakóutca Újvár utca felőli végén sorompó elhelyezését kérik, melyet csak a lakók használhatnának.

A Képviselő-testület sorompó telepítéséhez nem járul hozzá, helyette rendszám felismerős kamerák telepítését támogatja, melyek segítségével lehet feljelentést tenni az engedély nélkül behajtókkal szemben. Az átmenő forgalommal kapcsolatos beavatkozás módjáról és annak mértékéről szóló döntés meghozatala a helyi közút kezelőjének kompetenciája. A kérdés elsősorban nem forgalmotechnikai, hanem közlekedéspolitikai-stratégiai jellegű.

2.) és 3.) Ürömi úti gyalogos átkelés és járdakapcsolat, gyalogos közlekedés, valamint az Ürömi út felújítása (2022.04.26., 4888-13/2022 és 2022.03.29., 4888-7/2022)

Az Ürömi út-Budai út csomópont közelében található buszmegállóknál esetében gyalogos keresztezés biztosítása az Ürömi úton gyalogos-átkelőhely kialakításával. A gyalogos átkelés jelenleg nehéz és balesetveszélyes.

Az Ürömi út mentén a Boglárka utcától a Lidl élelmiszerüzletig és az Egészségházig nincs járda, a gyalogos eljutás közvetlenül nem lehetséges, csak kerülővel. Emiatt az Ürömi út-Dózsa György út útvonal mellett folytonos járdakapcsolat hiányában Üröm vasúti megállóhely nem érhető el a településközponttól biztonságosan. Emellett a Táborföld és a Völgyliget lakóparkok gyalogos megközelítése jelenleg veszélyes az Ürömi útról.

Az Ürömi utat a településen áthaladó tehergépjármű forgalom tönkretette, ezért annak felújítását látják indokoltnak.

A Boglárka utca és a József nádor utca „menekülő” útvonalként használt lakóutcák, melyekben az átmenőforgalmat kitiltani hivatott jelzőtábláknak nincs visszatartó ereje a rendőrségi jelenlét nagyfokú hiánya miatt.

Az előadott lakossági igények és az említett problémák jogosak és valóságosak, azonban azok kezelése komplexebb, bizonyos esetekben túl is halad az Önkormányzat kompetenciáján. A felvázolt problémák kezelése jelentős építési beavatkozásokat igényel, melyek meghaladják a forgalomtechnikai felülvizsgálat keretét.

Az Ürömi úton (1108 j. Szentendre-Üröm összekötő út) kijelölt gyalogos-átkelőhely a hozzá vezető gyalogos kapcsolatok kialakításával útépitési engedélyköteles tevékenység, annak megvalósításához a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedésfelügyeleti Főosztály Útügyi Osztályának engedélyező határozata szükséges. Az engedély kiadásának előfeltétele a gyalogátkelőre vonatkozó engedélyezési tervdokumentáció készítése, egyeztetve az Ürömi utat kezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóságával. A terv elkészítése nem forgalomtechnikai felülvizsgálati feladat, jelen terv kereteit meghaladja. A gyalogátkelő forgalomba helyezésének feltétele a kétoldali kiemelt megvilágítás kiépítése. Az autóbusz megállóhelyek közelsége miatt a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről alapján a gyalogos-átkelőhely pozíciójánál különös tekintettel kell lenni arra, hogy autóbusz megállóhely előtt 15 méteren belül, illetve a megálló jármű végétől számított 5 méteren belül gyalogos-átkelőhelyet nem szabad kijelölni.

Az Ürömi út-Boglárka utcai csomópont és a Lidl élelmiszerüzlet, valamint az Egészségház között járda építése feltételezhetően útépitési engedélyköteles tevékenység, annak megvalósításához a Pest Megyei Kormányhivatal Pilisvörösvári Járási Hivatala Hatósági Osztályának engedélyező határozata szükséges. A járda kialakítása vélhetően érintene nem az Önkormányzat tulajdonában lévő területeket (az Ürömi út valószínűsíthetően a Magyar Állam tulajdonában lévő területen vezet), ami az 1988. évi I. törvény 29. § (16) b) alapján engedélyköteles építési beavatkozás. Az engedély kiadásának előfeltétele a járdára vonatkozó engedélyezési tervdokumentáció készítése, amely jelen felülvizsgálat keretében nem kezelhető. A Táborföld és a Völgyliget lakóparkok gyalogos megközelítése szintén jogos igény, az Ürömi út és a Budai út mentén hiányoznak a megfelelő járdakapcsolatok. Nagy forgalmú útpályák mentén a gyalogos közlekedés – önálló gyalogos létesítmények hiányában – balesetveszélyes. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) ugyan meghatározza azokat szabályokat, melyek betartása mellett az út mentén járda hiányában is lehet gyalogosan közlekedni, azonban az említett nagyobb forgalmú országos utak mellett elengedhetetlen önálló gyalogos járda kiépítése, főleg a védtelenebb (gyermekek, idősek) közlekedők védelmére. Amennyiben járdát az Önkormányzat a saját tulajdonában lévő területen kíván megvalósítani, úgy azt hatósági engedély nélkül megteheti, csak az építésre vonatkozó bejelentési kötelezettsége van. A bejelentés megtételének feltétele a konkrét járdaszakaszra vonatkozó műszaki terv benyújtása.

Az Ürömi út (1108 j. Szentendre-Üröm összekötő út) a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóságának kezelésében és állami tulajdonban álló országos közút, melynek felújításában nem, vagy csak részben diszponálhat az Önkormányzat. A felújításnak előfeltétele egy útfelújítási kiviteli tervdokumentáció készítése, amely nem a jelen forgalomtechnikai felülvizsgálati terv feladata.

A József nádor utcai illegális átmenő forgalommal kapcsolatos problémára adott megoldás az 1. észrevételnél szerepel. Tervezői javaslat, hogy rendszám felismerős kamerák telepítése a Boglárka utcában is történjen meg, mivel az utca hasonló problémákkal küzd, mint a József nádor utca.

4.) Rákóczi Ferenc utca sebességkorlátozása és az átmenő forgalom áttekerése, valamint az Iskola utca környéki megállás és megfordulás rendezése (2022.04.20., 4888-12/2022)

A Rákóczi Ferenc utca Iskola utca és a Rákóczi utcát a Deák Ferenc utcával összekötő útszakasz közötti szakaszán megnőtt a forgalmi terhelés. Az utcában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben, melyet azonban csak korlátozottan tartanak be a közlekedők. Az utcában a sebességkorlátozást elősegítő megoldások alkalmazására lenne szükség a bejelentő szerint, valamint a forgalom egy részének áttekerésére a Deák Ferenc utca-Szőlőskert utca útvonalra az összekötő útszakasz gépjárműforgalom elől történő elzárásával.

Reggel, iskolaidőben nehéz a kihajtás a Rákóczi Ferenc utca, Kossuth utca és az Iskola utca felől a Budakalászi útra, mivel a József Nádor Általános Iskolához érkezők az útkereszteződés és a Budakalászi út közötti téren igyekeznek megállni, majd visszafordulni a Budakalászi út felé. Meg kellene szüntetni a téren történő megállás és megfordulás lehetőségét.

A Rákóczi Ferenc utca érintett szakaszán előfordulhat az engedélyezett 30 km/h sebesség túllépése, mivel egyenes vonalvezetésű útpályáról van szó. Amennyiben nagy szembejövő forgalomra nem kell számítani, úgy az utcában közlekedők könnyedén haladhatnak 30 km/h-nál nagyobb sebességgel. Az utcában sebességcsökkentő pontok kialakítása javasolható, melyek legkisebb távolsága a 30 km/h sebesség betartásához 75 m kell legyen. Sebességcsökkentő pontok lehetnek a járművekben függőleges vagy vízszintes lengéseket keltő eszközök egyaránt. A függőleges lengéseket keltő eszköz például a dűbelezett vagy kiépített sebességcsillapító menetdinamikai küszöb, vízszintes lengéseket keltő pedig az útkeresztmetszetet szűkítő pl. virágláda vagy kútgyűrű. A sebességcsökkentő pontokat csak olyan helyen lehetséges kialakítani, ahol a közvilágítás biztosított, annak érdekében, hogy a járművezetők éjszaka is megfelelő távolságból érzékelhessék ezeket a forgalomtechnikai elemeket. Jelen forgalomtechnikai terv a meglévő forgalmi rend megfelelőségének vizsgálatáról szól, nem pedig új forgalomtechnikai koncepciók és beavatkozások kidolgozásáról, ezért a sebességcsillapítás kapcsán külön terv készítése szükséges. A Rákóczi Ferenc utca helyi, önkormányzati tulajdonú és kezelési útpálya, így a forgalmi rend kialakításában saját hatáskörben Üröm Község Önkormányzata az illetékes. A Rákóczi Ferenc út és a Deák Ferenc utca közötti összekötő útszakasz lezárása nem támogatható, mivel közforgalom számára megnyitott közterületről, közútról van szó. Emellett az útszakasz lezárása a Deák Ferenc utca-Szőlőskert utca útvonalra terelné a forgalmat, ami az ottlakók számára kedvezőtlen. Mivel a Deák Ferenc utca és a Szőlőskert utca egyaránt murva burkolatú, kiépítetlen, ezáltal a növekvő forgalom által generált porszennyezés és zajhatás jelentősen megnövekedne, ami hátrányosan érintené az utcák mentén lakók életminőségét.

A Budakalászi út-Iskola utca-Kossuth Lajos utca csomópontok környékén található téren történő megállás tiltása nem támogatható, mivel az épített kialakítás a Hegyalja Kisvendéglő felőli oldalon párhuzamos, míg az ellenkező oldalon ferde megállást/várakozást tesz lehetővé. A megállást/várakozást tiltani jelzőtáblával, illetve felfestéssel hatékonyan nem lehet, csak elépítéssel. Amíg a hely/tér fizikailag rendelkezésre áll, addig a megállás/várakozás sem szűnik meg. Emellett a sok forgalomvonzó létesítmény miatt jelentős megállási/várakozási igény tapasztalható a területen, ezért ilyen lehetőségek megszüntetése csak fokozná a problémát. A parkolásra igény mutatkozik, ha valahol az igény kiszolgálása megszűnik, akkor az egy új területre tevődik át, ami csak a probléma egy másik területre történő áthelyezését eredményezné. A parkolási lehetőség megszüntetése helyett inkább a kaotikus, rendszertelen megállások/várakozások megszüntetése kellene, hogy legyen a cél a várakozóhelyek egyértelmű, útburkolati jelekkel és közúti jelzőtáblákkal történő kijelölésével. Illetve, mivel a

bejelentő tájékoztatása szerint elsősorban reggel az iskolához érkezők okozzák a problémát, ezért az iskola előtti párhuzamos várakozásában javasolt rövid idejű várakozást biztosító parkolóhelyek kijelölése. Ilyen típusú K+R (Kiss and Ride) parkolóhelyek csak az iskolához érkezők megállására és az utasra várakozás idejére szolgálnak, hosszú idejű várakozásra ezeken az állásokon nem lenne lehetőség.

5.) Kanyarodás a Rókahegyi út-Kárókatona utca csomópontban, Kárókatona utca végén történő továbbhajtás megakadályozása, valamint a Pillangó utca megnyitása (2022.04.20., 4888-12/2022)

A Rókahegyi útról a Kárókatona utcába balra történő bekanyarodás veszélyes a megnövekedett forgalom és a korlátozott beláthatóság miatt. A bejelentő hosszú távon a csomópont átépítését, rövid távon tükör kihelyezését kéri.

A Kárókatona utca végén a mezőre történő gépjárművekkel történő behajtás rendszeressé vált, ezért ennek fizikai megakadályozása szükséges.

A Kárókatona utca-Kócsag utca csomópontban a „Zsákutca” tábla láthatóságának rendszeres biztosítása szükséges.

A bejelentő kérése a Pillangó utca sorompóval történő lezárásának megszüntetése.

A Rókahegyi út-Kárókatona utca csomópontban a tükör kihelyezése támogatható a lehető legnagyobb méretben (900 mm átmérő). Javasolt a már kint lévő tükrök pozíciójának, illetve méretének felülvizsgálata is. A tükrök pontos pozicionálását a helyszínen történő telepítéskor lehetséges elvégezni a minél jobb belátási szög megtalálása érdekében. A csomópont távlatban történő átépítése támogatott, azonban ez komoly átépítéssel, közműáthelyezéssel és magánterület kisajátítással jár. Javasolt a Kárókatona utca és a Rózsa utca szembefordítása, hogy a jelenlegi eltolt csomóponti rendszer megszűnjön és egy szabványos négyágú csomóponti elrendezés alakuljon ki.

A Kárókatona utca zsákutcás szakaszának a végén a lezárás támogatható, bár ma már a Kárókatona utcából a Rozmaring utca felé történő átjárás feltehetően mérséklődött vagy megszűnt a Rozmaring utca beépülésével. A zsákutca fizikai zárására fix telepítésű útelzáró pollerek alkalmazása javasolt az utca végében.

A településen található meglévő jelzőtáblák karbantartása és fenntartása azon útszakasz kezelőjének a feladata, melynek forgalmára az adott jelzőtábla érvényes. A Kárókatona utca-Kócsag utca csomópontban található „Zsákutca” jelzőtábla láthatóságának rendszeres biztosítása a település önkormányzatának feladata.

Tervező álláspontja szerint a Pillangó utcában a közforgalmú közterület fizikailag történő lezárása nem jó gyakorlat. A közforgalmú útpályák funkciója a közlekedők kiszolgálása, magáncélra történő kvázi „kisajátítása” ellentétes az utak eredeti szerepével. A helyi, települési jellegű forgalmat nem lehet a települési utakról kitiltani, az ilyen településen belüli járműmozgásokat az ott lakóknak kölcsönösen, mindenkinek a saját utcájában tűnie kell. A nem települési jellegű, átmenő forgalom, amely „menekülő” útvonalként használ egy adott lakóutcát, azonban más helyzet. Az ilyen jellegű forgalmat a település gyűjtőút hálózatára (legjobb esetben a település lakott területét elkerülő útra) kell terelni, hogy a lehető leggyorsabban elhagyja a település közigazgatási területét. Az ilyen jellegű forgalmat ki kell szűrni, melynek megvannak az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) által meghatározott, szabályozott módjai közúti jelzőtáblák (behajtási tilalom, lakó-pihenő övezet) kihelyezésével. Üröm Község közigazgatási területén több helyen (József nádor utca, Boglárka utca) tapasztalható, hogy a kihelyezett jelzőtáblák ellenére az

átmenő forgalom nem szűnik meg, mert az áthajtó gépjárművek nem tartják be a közlekedési szabályokat. A Pillangó utca esetében is javasolt a József Nádor utcában a Képviselő-testület által elfogadott megoldás alkalmazása rendszám felismerős kamerák telepítésével.

6.) és 7.) Rókahegyi út-Fő utca sebességcsillapítása (2022.04.03., 4888-9/2022 és 2022.04.29., 4888-14/2022)

A Rókahegyi út-Fő utca útvonalon a megnövekedett gépjármű forgalom sebességének csökkentését kéri az egyik bejelentő járda, illetve gyalogos átkelőhely kialakítása mellett. A másik bejelentő menetdinamikai küszöbök telepítését kéri a Fő utca Templom tér és Kőbánya utca közötti szakaszán.

Az észrevételek jogosak, azonban a problémák orvoslása nem pusztán forgalmotechnikai feladat. Jelen felülvizsgálat a meglévő, érvényben lévő forgalmi rend (közúti jelzőtáblázás) jogszabályoknak történő megfelelésének ellenőrzését tartalmazza, nem pedig közlekedésfejlesztési koncepciót a komplex közlekedési problémák feltárásával és az azokra adott megoldások kidolgozásával. Az érintett útszakaszon váltakozva 30, illetve 40 km/h sebességhatár van érvényben, melynek betartatása rendészeti kérdés. A Rókahegyi út-Fő utca útvonal települési gyűjtőúti funkciót tölt be, így az útpályának a szűkítése vagy egyéb fizikai sebességcsökkentő eszköz (sebességcsillapító menetdinamikai küszöb) nem lehetséges. A gyűjtőúti funkció szerepe, hogy a lehető leghatékonyabban levezesse a forgalmat. A Fő utca Radnóti Miklós utcai csomópont környéki szakaszán a 30 km/h „Sebességhatár” jelzőtáblák jelenleg hiányoznak. A Radnóti Miklós utcai csomópont és a túloldalon, a közelében található parkoló útsatlakozása a vonali sebességhatár hatályát feloldja, ezért Csillaghegy felől a parkoló útsatlakozás és a Templom tér között, míg a településközpont felől a Radnóti utca és Fő utcai ipartelepi útsatlakozás között az engedélyezett sebesség 50 km/h. A hiányzó jelzőtáblák a forgalmotechnikai felülvizsgálati terv keretében pótlásra kerülnek, így ezen a településközponti szakaszon végig 30 km/h lesz az engedélyezett sebesség a Fő utcában. Gyűjtőút környezetében a biztonságos gyalogos közlekedés biztosítása kiemelt fontosságú, melyhez önálló, az útpályától szintben kiemelt és szegéllyel elválasztott járda építése szükséges. A Rókahegyi út-Vörösbegy utca csomópontban a biztonságosabb gyalogos keresztezés kijelölt gyalogos-átkelőhely létesítésével lehetséges, amely a játszótér közelsége okán az oda közlekedő, védendő gyermekek közlekedésével mindképpen indokolható. A Rókahegyi úton kijelölt gyalogos-átkelőhely a hozzá vezető gyalogos kapcsolatok kialakításával útépítési engedélyköteles tevékenység, annak megvalósításához a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedésfelügyeleti Főosztály Ütügyi Osztályának engedélyező határozata szükséges. Az engedély kiadásának előfeltétele a gyalogátkelőre vonatkozó engedélyezési tervdokumentáció készítése. A terv nem forgalmotechnikai feladat, jelen terv kereteit meghaladja. A gyalogátkelő forgalomba helyezésének feltétele a kétoldali kiemelt megvilágítás kiépítése is.

8.), 9.) és 10.) Üröm-Sadove lakó-pihenő övezetté nyilvánítása, illetve zsákutca táblák (2022.04.04., 4888-8/2022, 2022.03.27., 4888-4/2022 és 2022.03.27., 4888-2/2022)

Üröm-Sadove városrész lakó-pihenő övezetbe vonása a biztonságosabb közlekedés érdekében. A területen a gépjárművek nagy haladási sebessége, valamint a járdák hiánya is nehezíti a gyalogosok számára a közlekedést.

Zsákutca tábla kihelyezése a Barackos út-Régi utca csomópontban.

Az észrevételek jogosak, a terület teljes mértékben lakóterület, amely gyakorlatilag elzárt „zsákterületként” üzemel. Cél, hogy az útpályákat csak az ott lakók használják, áthajtási céllal pedig véletlenül se legyen belépő forgalom a területre. A Budakalászi út (1108 j. Szentendre-Üröm összekötő út) Barackos úti és Sadove úti csomópontjaiban „Lakó-pihenő övezet” és „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtáblákat kell kihelyezni az övezet lehatárolására. Az övezet kijelölésére vonatkozó javaslattal a forgalomtechnikai felülvizsgálati anyag kiegészítésre kerül. Az övezeti határokon kihelyezendő jelzőtáblák vonatkozásában a Budakalászi utat kezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóságának közútkezelői hozzájárulását szükséges beszerezni. A hozzájárulás kiadásához a Lakó-pihenő övezet részletes tervezése szükséges, amely jelen felülvizsgálatnak (tervezői szerződés szerint) nem része. A forgalomtechnikai felülvizsgálat a későbbi részletes tervezéshez javaslatot ad a lehatárolás megadásával.

A Barackos út-Régi utca csomópontban kért „Zsákutca” jelzőtábla kihelyezhető, mivel a 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről VIII. fejezet 22.1. a) pontja értelmében a kérdéses területen található úthálózat tekinthető úgy, hogy az útpályáknak nincs további folytatása. A forgalomtechnikai felülvizsgálati terv ennek megfelelően módosításra kerül.

11.) Tücsök köz sebességcsillapítása (2022.03.25., 4888-3/2022)

A Tücsök köz forgalma a közelmúltban történt beépítések miatt megnövekedett. Az út a kétirányú közlekedés számára keskeny, emellett a lehúzódas az út mellett parkoló gépjárművek miatt nem lehetséges. Önálló gyalogjárda hiányában a gyalogos közlekedés rendkívül veszélyes.

Az észrevételek jogosak, a forgalomtechnikai részét a felülvizsgálat a tőle elvárható mértékben kezeli. A Tücsök közben 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben, azonban jelzőtábla csak a Bécsi út (11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út) felől van jelenleg kihelyezve. Vonali sebességkorlátozás esetén jogszabályi előírás, hogy kétirányú úton mindkét irányból ki legyen helyezve a korlátozó jelzőtábla. A felülvizsgálat a Tücsök köz és a Tücsök utca esetében a hiányzó táblákat pótolja. Az útpálya a kétirányú közlekedés számára keskeny, ezért annak szélesítése indokolt lehet, de csak olyan mértékben, ami minimálisan szükséges az egyidejű járműtalálkozások biztonságos végrehajtásához. Túl széles útpálya tovább növelné az egyébként is magas utazási sebességet. Az útpálya szélesítés helyett további lehetőség lehet az útpadkán történő megállás tilalmának bevezetése. Az útpálya és a padka szélessége együttesen elegendő lehet a kikerülésre. Az érintett útszakasz meredek és nehezen belátható, ezért sebességcsillapító küszöbök („fekvőrendőrk”) telepítése nem javasolt. Azok különösen a téli időszakban veszélyt jelentenek a gépjárművezetők számára, emellett az útfenntartást, hóeltakarítást és a csapadékvíz lefolyását is akadályozná. Az útpálya szélesítés mellett önálló járda kiépítése is különösen indokolt, mivel a lakóterületeket gyalogosan jelenleg csak a keskeny út mellett elhaladva lehet megközelíteni. A járda építés és az útpálya szélesítés külön terv készítését igényli, mivel azok komolyabb építési beavatkozások. Az útpálya szélesítés többlet forgalmi sáv létrehozásának hiányában nem engedélyköteles tevékenység. Amennyiben a járda kialakítása nem csak és kizárólag az Önkormányzat tulajdonában lévő területet érint, úgy az építési engedélyhez kötött beavatkozás. Ha a járda kizárólag önkormányzati tulajdonú területen épül, akkor csak bejelentési kötelezettség áll fenn a Pest Megyei Kormányhivatal Pilisvörösvári Járási Hivatala Hatósági Osztálya felé.

9. DÖNTÉSEK A JAVASOLT FORGALOMTECHNIKAI BEAVATKOZÁSOKRÓL

Sorszám	Elnevezés	Tervezői javaslat	Vezetői döntés
1.	Meglévő forgalomtechnikai jelzésrendszer hibáinak javítása a forgalomtechnikai felülvizsgálat intézkedési javaslatai alapján	következetesen haladva, ütemezetten elvégzendő minden feladat, a távlati beavatkozásokat érintő területeket alacsony prioritásúként kezelve	
2.	Korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése a Vörösbegy u. környezetében	tovább tervezést igényel, egyszerűen kialakítható, de kevés gyakorlati hasznót eredményez, csak konkrét lakossági igény esetén javasolt	
3.	Korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése a Fenyves utca – Szeder köz környezetében	tovább tervezést igényel, javasolt fejlesztés, konkrét lakossági kérés is érkezett ez ügyben	
4.	Korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése a Dózsa Gy. út-Fő utca-Péterhegyi útSport u.-Honvéd utca által határolt területen	tovább tervezést igényel, javasolt fejlesztés, közvetett lakossági kérés is érkezett ez ügyben	
5.	Korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése a Széchenyitelepen	tovább tervezést igényel, az úthálózat nem kimondottan alkalmas, csak konkrét lakossági igény esetén javasolt	
6.	Korlátozott sebességű övezet (Zóna30) bevezetése a Budai út-Tücsök utca közötti területen	tovább tervezést igényel, még nem időszerű fejlesztés, a teljes szilárd burkolatú kiépítettség szükséges hozzá	

3.táblázat Vezetői döntések

10. FORGALOMTECHNIKAI ESZKÖZÖK

10.1. TERVEZETT JELZŐTÁBLÁK

A közúti jelzőtáblákat az e-UT 04.02.11, e-UT 04.02.22., e-UT 04.02.23., e-UT 04.02.26. és eUT 04.02.31. Útügyi Műszaki Előírások, az e-UT 04.00.11., e-UT 04.00.12 Útügyi Műszaki

Szabályzat és a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet a közúti jelzőtáblák méretéről és műszaki követelményeiről. (1. sz. táblázat: lakott területen belüli helyi út, ÚT 1-1.147 „Közúti jelzések és úttartozékok fénytechnikai követelményei” Útügyi Műszaki Szabályzat előírásainak megfelelő (kivilágítatlan jelzőtábla fényvisszaverő fóliával) szerint kell elhelyezni.

A közúti jelzőtáblákat az út jellegének (belterület) megfelelő méretben, fényvisszaverő kivitelben kell elhelyezni. A forgalomtechnikai eszközöket a szabvány szerint kell elhelyezni. A közúti jelzőtáblák méretei a 4/2001. (I. 31.) KöViM rendelet a közúti jelzőtáblák méreteiről és műszaki követelményeiről alapján a következők legyenek:

Jelzőtáblák	Névleges méret [D; mm]
Háromszög alakú	600
Kör alakú	600
Egyéb téglalap alakú	600 x 750
Kiegészítő	350x175

4. táblázat Jelzőtáblák névleges mérete

Új jelzőtáblák kihelyezése, rossz állapotú jelzőtáblák cseréje, meglévő jelzőtáblák áthelyezése, továbbá a meglévő jelzőtáblák bontása került tervezésre.

A forgalomtechnikai kialakítást a mellékelt térképszelvények mutatják az 1/1975. (II.5.) KPMBM együttes rendelet a Közúti Közlekedés Szabályairól, valamint a 4/1988. (VI. 30. KM-BM) együttes rendelet alapján és a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet figyelembevételével - a 2/1999. (I.10.) KHVM rendelet módosítás és az 5/1999. (II.12) KHVM rendelet módosítás előírásainak megfelelően.

A jelzőtáblák és tartóoszlopaik alapanyaga alumínium nem lehet!

A jelzőtáblákat úgy kell elhelyezni, hogy az úttest felőli széle az úttest szélétől 0,50-1,25 m távolságra, alsó széle az úttesttől gyalogos közlekedésnél (járdánál) min. 2,25 m, gyalogos közlekedés nélkül (járda nélkül) min. 1,20 m legyen.

A tartóoszlopok függőlegesek, a tábla síkja merőleges legyen az úttengelyre.

A tartóoszlopok \square 76 mm, nem alumínium ötvözetből készült és betontömbbe ágyazottak. Az azonos oszlopra kihelyezett jelzőtáblák egy fóliakategóriába tartozzanak. Amennyiben például már egy DG VIP fóliával ellátott jelzőtábla kikerült az oszlopra, a többi jelzőtábla is DG VIP fóliával ellátott jelzőtábla legyen.

A jelzőtábla kihelyezésekről közúti jelzőtábla-kihelyezési adatlapot kell kitölteni, melyet a forgalomtechnikai kezelő részére át kell adni (mellékelt minta).

Méret

A közúti jelzőtáblák névleges mérete: D=600 mm, 600x750 mm és 350x175 mm.

Anyag

A jelzőtáblákat horganyzott acéllemezről, kezelt hátoldallal kell készíteni.

Rögzítés

A rögzítés új telepítésű, vagy meglévő jelzőtábla oszlopokra történik táblatartó bilincsekkel.

10.2. TERVEZETT OSZLOPOK

Méret, elhelyezés

A közúti jelzőtáblák esetében 76 mm átmérőjű oszlopok alkalmazandók.

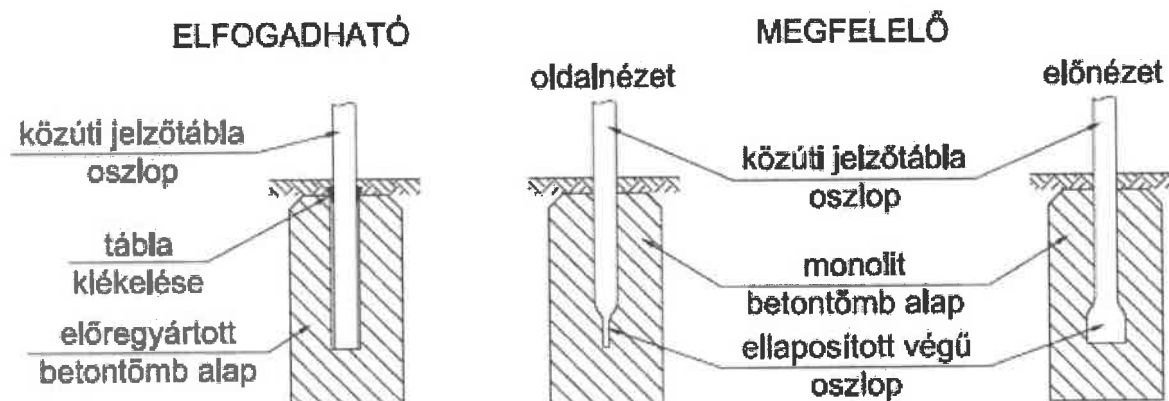
A jelzőtáblák elhelyezése az e-UT 04.02.11 „Közúti jelzőtáblák: A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése” c. Útügyi Műszaki Előírás alapján történjen. A szabvány szerint az előírt legkisebb oldalakadály távolság értéke lakott területen, mellékutak esetén: ha van kiemelt szegély, akkor $b=0,25$ méter, ellenkező esetben $b=0,50$ méter. A legkisebb magasságra vonatkozó értékek úttest mellett, ahol nincs gyalogos közlekedés $h = 1,20$ méter, kerékpárút, járda, gyalogút felett, vagy ahol gyalogos közlekedés van ott $h = 2,50$ (2,25) m. A táblák elhelyezésénél figyelembe kell venni a közúti, a kerékpáros valamint a gyalogos úrszelvények értékeit, melybe a táblák nem lóghatnak bele.

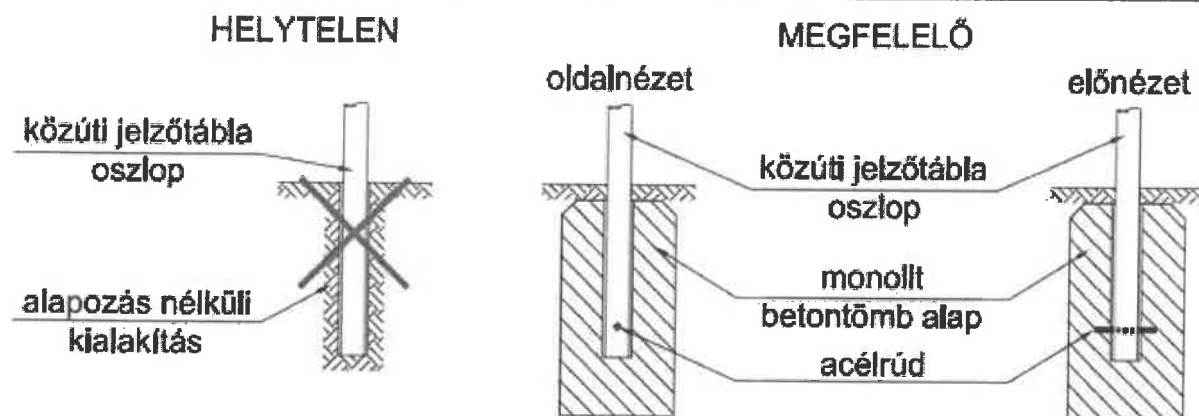
Anyag

A tervezett oszlopok anyaga horganyzott acél legyen.

Rögzítés

A tervezett táblák oszlopait betontömb alapozással kell készíteni. A táblák lopásvédelme érdekében az alábbi kialakításokkal célszerű rögzíteni őket:





A táblák szakszerű rögzítése során fokozott műszaki ellenőrzés javasolt. A jelzőtáblákat 30 cm átmérőjű, 80 cm mély, C8/10-32-F1 min. betonból készült beton alaptestekkel kell befogni.

11. JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET

A tervdokumentáció az alábbi jogszabályokat vette figyelembe:

- a) A munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény és az azt módosító 1997. évi CII. törvény
- b) A munkavédelemről szóló **1993. évi XCIII. törvény** végrehajtására kiadott **5/1993. (XII. 26.) MüM rendelet** és az azt módosító **20/1997 (XII. 19.) MüM rendelet**
- c) a közutak igazgatásáról szóló **19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet**
- d) Az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló **191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet** szerint készült, figyelembe véve az érvényes egészségügyi és munkavégzés biztonságát szolgáló szabályokat, szociális előírásokat és különleges kivitelezési technológiákat.

Így többek között:

- e) az egészséget nem veszélyeztető munkavégzés és munkakörülmények általános egészségügyi követelményeiről szóló **25/1996. (VIII. 28.) NM rendelet**
- f) a veszélyes hulladékokról szóló **102/1996. (VII. 12.) Korm. rendelet**
- g) a közúti közlekedésről szóló **1988. évi I. törvény** és a végrehajtására kiadott **30/1988. (IV. 21.) MT rendelet**
- h) az országos településrendezési és építési követelményekről szóló **253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet**
- i) a gázelosztó vezeték biztonsági övezetében végzett munkára vonatkozó előírást a bányászatról szóló **1993. évi XLVIII. Törvény** végrehajtásáról szóló **203/1998. (XII. 19.) Korm. rendelet**.
- j) a villamosművek, valamint a termelői, magán- és közvetlen vezetékek biztonsági övezetéről szóló **2/2013. (I. 22.) NGM rendelet**
- k) a víziközművek üzemeltetéséről szóló **21/2002. (IV. 25.) KöViM rendelet**
- l) a munkaeszközök és használatuk biztonsági és egészségügyi követelményeinek minimális szintjéről szóló **8/1998. (III. 31.) MüM rendelet**
- m) a munkahelyen alkalmazandó biztonsági és egészségvédelmi jelzésekről szóló **2/1998. (I. 16.) MüM rendelet**
- n) az építési munkahelyeken és az építési folyamatok során megvalósítandó minimális munkavédelmi követelményekről szóló **4/2002. (II. 20.) SzCsM-EüM együttes rendelet**
- o) A munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről szóló **3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendelet**

A tervezés a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) szóló – többször módosított – **1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet**, továbbá az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló **93/2012. (V. 10.) kormányrendelet**, az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló – többször módosított – **20/1984. (XII. 21.) KM rendelet** figyelembevételével készült, ezek betartásáról a kivitelező köteles gondoskodni.

Munkaterületen a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvényben (továbbiakban Mvt.), valamint az építési munkahelyeken és az építési folyamatok során megvalósítandó minimális munkavédelmi követelményekről szóló 4/2002. (II. 20.) SzCsM-EüM együttes rendeletben foglaltak betartása kötelező!

Az Mvt. 54. §-ának (1) bekezdésében meghatározott általános és a 49. §-ának (1) bekezdésében leírt személyi feltételek mellett különösen meg kell valósítani az alábbiakat:

- a) az építési munkahelyen rendet és tisztaságot kell tartani;
- b) a munkavégzés helyének meghatározásakor figyelembe kell venni annak elérhetőségét, meg kell határozni a közlekedési utakat vagy a közlekedési zónákat;
- c) meg kell határozni a munkahelyek kémiai biztonságával összefüggő szabályokat, ideértve a veszélyes anyagok és készítmények, a foglalkozási eredetű rákkeltők egészségkárosító hatásának megelőzésére vonatkozó előírásokat is;
- d) gondoskodni kell a karbantartásról, az üzemeltetést megelőző ellenőrzésről, az eszközök és berendezések rendszeres ellenőrzéséről, a meghibásodások elhárításáról;
- e) az anyagok tárolási területeit el kell határolni, el kell választani, biztosítani kell szabályos tárolásukat, különös tekintettel a veszélyes anyagokra és készítményekre;
- f) meg kell határozni a veszélyes anyagok, készítmények és veszélyes hulladékok kezelési és eltávolítási szabályait;
- g) meg kell állapítani az ipari és kommunális hulladékok, valamint az építési törmelék tárolásának, elszállításának a szabályait;
- h) rendszeresen át kell tekinteni a munkafolyamatok, illetve munkaszakaszok tervezett elvégzési idejét és módját, az organizációs tervet szükség szerint módosítani kell a munkák előrehaladásához, illetve a körülmények változásához igazodva;

biztosítani kell az együttműködést a munkáltatók és az önálló vállalkozók között az építési munkahely és a környezetében lévő ipari tevékenységek kölcsönhatásainak figyelembevételével.

12. VONATKOZÓ RENDELETEK

- e-UT 04.00.12 Közúti jelzőtáblák. A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményei
- e-UT 04.02.11 Közúti jelzőtáblák. A jelzőtáblák megnevezése, alkalmazása és elhelyezése
- e-UT 04.02.12 Közúti jelzőtáblák. A feliratok betűi, számjegyei és írásjelei
- e-UT 04.02.22 Közúti jelzőtáblák. Elsőbbségi jelzőtáblák és jelképek
- e-UT 04.02.23 Közúti jelzőtáblák. Tilalmi jelzőtáblák és jelképek
- e-UT 04.02.26 Közúti jelzőtáblák. Kiegészítő jelzőtáblák és jelképek
- e-UT 04.02.31 Közúti jelzőtáblák. Különleges szabályokat jelző táblák és jelképek
- 3/2001. KöViM rendelet a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről
- 5/2004 (I.28.) GKM rendelet a helyi közutak kezelésének szakmai követelményeiről
- 83/2004 (VI.4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről
- 4/2001. KöViM rendelet a közúti jelzőtáblák méreteiről és műszaki követelményeiről
- 1/1975. KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól □ 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről
- 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet a fás szárú növények védelméről
- 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet a közutak igazgatásáról
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről

13. FORGALOMTECHNIKAI BEAVATKOZÁSSAL ÉRINTETTEK JEGYZÉKE

Közútkezelők:

- Üröm Község Önkormányzata 2096 Üröm, Iskola utca 10.
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóság Forgalomtechnikai és Kezelői Osztály 1183 Budapest, Gyömrői út 93-95.

14. EGYEZTETÉSEK

A tervezés során Üröm Község Önkormányzat képviselőinek a terv részletei bemutatásra kerültek, lényegi kifogás nem merült fel. A Megrendelői észrevételek megtételére bírálati terv készül. A terv alapján szükséges döntések meghozatala a helyben szokásos módon történik.

A tervezés során szintén konzultációra, egyeztetésre volt szükség a Magyar Közút NZrt. munkatársaival. A célzottan helyi közúthálózatra vonatkozó tervezés az Ürömi út és a Budai út kapcsán felmerült problémákkal érintette az országos közutak kezelőjét. A felmerült kérdések tisztázásra kerültek.

15. EGYEBEK

A forgalomtechnikai kiviteli terv intézkedéseinek megvalósítása Önkormányzati hatáskörben, ütemezetten lehetséges.

A távlati fejlesztési feladatok külön részletes tervezést igényelnek, illetve azokhoz a Magyar Közút esetleges érintettsége miatt közútkezelői hozzájárulás is szükséges lesz.

16. MELLÉKLETEK: KÖZÚTI JELZŐTÁBLA-KIHELYEZÉSI ADATLAP

Kihelyezési sorsszám:.....

Közút száma:.....

Neve:.....

Szelvény:.....

Oldal:.....

Település:.....

Tulajdonos:.....

Magyar Közút

önkormányzat

vadásztársaság

Tömegközlekedési vállalat

egyéb

Tulajdonos neve:.....

Jelzőtábla típusa:.....

veszélyt jelző

vasúti átjárót jelző

útvonal típus jelző és elsőbbséget szab.

tilalmi

utasítást adó

közüti útbaigazító

út melletti létesítményekről tájékoztató

tájékoztatóst adó

kiegészítő

Jelzőtábla KRESZ ábra száma:.....

Neve:.....

Tábla állása:.....

Szemben

Háttal

párhuzamosan

Tábla felirata:.....

Kihelyezés indoka:.....

Egyéb megjegyzés:.....

Kihelyezés határideje:.....

elrendelte:.....

kihelyezte:.....

.....

.....

.....

Dátum:.....

Nyilvántartásba rögzítve: 20.....

.....

.....

hó

.....

.....

nap

.....

Aláírás:.....

adatlapot készítette:.....

.....

.....

.....

.....

Dátum:.....

Nyilvántartásba rögzítve: 20.....

.....

.....

hó

.....

.....

nap

.....

Aláírás:.....

Bevonás sorsszám:.....

Oszlop fajtája:.....

50 mm

60 mm

76 mm

89 mm

120 mm

közelítési oszlop

rácsos tartó

l-tartó

többszlopból álló

átvezítésen út felett

konzol

portál

egyéb

Tábla felülete:.....

EG fólia

részben fényvisszaverő fólia

nem fényvisszaverő fólia

festett

belső megvilágítású

külső megvilágítású

HI fólia

DG fólia

EG/HI fólia

EG/DG fólia

HI/DG fólia

egyéb

Oszlop anyaga:.....

alumínium

acél

egyéb

Tábla távolsága a burkolat szélétől:.....

Tábla magassága a burkolat felett:.....

.....

Kiegészítő táblák darab száma:.....

Kiegészítő tábla száma, megnevezése:.....

felirata:.....

mérete:.....

Helyszínrajzi vázlat:.....

Tábla rajza:.....

Bevonás indoka:.....

Egyéb megjegyzés:.....

Bevonás határideje:.....

elrendelte:.....

bevonata:.....

.....

.....

.....

Dátum:.....

Nyilvántartásba rögzítve: 20.....

.....

.....

hó

.....

.....

nap

.....

Aláírás:.....

.....

.....

.....

.....

.....

Dátum:.....

Nyilvántartásba rögzítve: 20.....

.....

.....

hó

.....

.....

nap

.....

Aláírás:.....

17. MELLÉKLETEK

17. MELLÉKLETEK

F-01. Áttekintő térkép M = 1 : 20 000

F-02. Átnézeti helyszínrajz M = 1 : 12 500

F-03. Térképszelvények M = 1 : 1 000

F-04. Baleseti ponttérkép M = 1 : 16 000

M-01. Jelzőtábla kataszteri táblázat

Digitális fénykép állomány a felmért táblákról (2021. november hó)

