

POMÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT POLGÁRMESTERE

2013 Pomáz, Kossuth Lajos utca 23-25. Telefon: (26) 814-300 Fax: (26) 325-640 E-mail: pomaz@pomaz.hu honlap: www.pomaz.hu
Ügyfélfogadási idő: Minden páratlan hét hétfőjén 13-17-ig. Az ügyintézés helye: 2013 Pomáz, Kossuth Lajos utca 23.

Ügyiratszám: 1493-2/2017/01

Tárgy: Előterjesztés

Szakmai előkészítő: Hámornyikné Csemeczki Zita

Pomáz Város Önkormányzat

Képviselő testülete

ELŐTERJESZTÉS

Pomáz város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata aktualizálása

Pomáz Város Önkormányzata 2016 évben úgy határozott, hogy elkészítteti a „*Pomáz város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata aktualizálása*” című dokumentumot tekintettel arra, hogy a korábban ebben a témában készült tervek több mint 10 év elteltével már nem felelnek meg a jelenlegi állapotoknak.

A megbízott tervezők a Bokút-Terv Mérnöki és Vállalkozó Kft. képviselőjében 2016 év folyamán a meglévő utak állapotfelmérését is elvégezve, a hivatal szakembereivel többszöri egyeztetve elkészítették az aktualizálást, amely alapja lehet Pomáz város forgalomtechnikai rendjének megfelelő kialakításához.

A tanulmány kitér Pomáz városának a környező településekhez képesti elhelyezkedésére, közlekedési helyzetére, figyelembe veszi az országos távlati terveket, továbbá a meglévő útszerkezetek gyűjtőút funkcióit, egyirányú utcáit, parkolási helyzetét stb. is felülvizsgálja.

Amennyiben az elkészült tervdokumentumot a Képviselő-testület elfogadja, a végrehajtásához el lehet készíttetni a táblázási, forgalmi rend kialakítási ütemezési tervet, továbbá ennek megfelelően lehet elvégezni az útfelújításokat.



Pomáz, 2017.02.07.

Vicsi László
polgármester

HATÁROZATI JAVASLAT:

POMÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
_____/2017. (II.15.) határozata

Pomáz Város Önkormányzat Képviselő testületeigennem szavazattal
..... tartózkodás mellett úgy határozott, hogy „Pomáz Város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata aktualizálása” című tervdokumentumot elfogadja, Pomáz Város Önkormányzat Képviselő testülete felhatalmazza a polgármestert a végrehajtásának előkészítésére.

Tsz.: 1269



Megbízó: Pomáz Város Önkormányzata

**Pomáz Város közútjainak, gyalogos és
kerékpáros útvonalainak
forgalomtechnikai felülvizsgálata,
aktualizálása**



Készítette:

BOKÚT-TERV MÉRNÖKI ÉS VÁLLALKOZÓ KFT.

2017. január



Bokút-Terv Mérnöki és Vállalkozó Kft.

H-1033 Budapest, Bogdáni út 5. III/7.

Tel.: +36-20/579-1590, +36-1/336-1790, Telefax: +36-1/336-1791,

E-mail: bokut@bokut.t-online.hu

Pomáz Város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata, aktualizálása

Megbízó: Pomáz Város Önkormányzata

Megbízói konzulens: Hámornyikné Csemeczki Zita városfejlesztési főtanácsos
Bándi János beruházási előadó

Készítette: Bokút-Terv Mérnöki és Vállalkozó Kft.

Bokker István ügyvezető, vezető tervező
okleveles építőmérnök

Kamarai szám: 01-9326 – KÉ-K, KÉ-VA, KÉ-L, KÉ-HA, ME-KÉ, MV-KÉ
FMV/MüE szám: 01-64501

Antal Gábor vezető tervező
okleveles építőmérnök

Kamarai szám: 01-11554 – KÉ-K, KÉ-VA, KÉ-L, KÉ-HA, GT, VZ-TEL, VZ-TER, VZ-VKG, ME-KÉ, MV-KÉ
FMV/MüE szám: 01-64500

Szalacsi Tóth Judit vezető tervező
okleveles építőmérnök

Kamarai szám: 13-9327 – KÉ-K, KÉ-VA, KÉ-L, KÉ-HA, ME-KÉ, MV-KÉ
FMV/MüE szám: 13-64499

Czágler András tervező
okleveles építőmérnök

Budapest, 2017. január

Alvállalkozó: Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.

Vincze Andrea irodavezető
okleveles építőmérnök

Kamarai szám: 01-8794 – KÉ-K, KÉ-VA, KÉ-L, KÉ-HA, Tkö



Laufer Péter tervező
okleveles közlekedésmérnök

Kamarai szám: 01-11913 - KÉ-KK, KÉ-VK



Nováki Andrea tervező
okleveles építőmérnök



Budapest, 2017. január

TARTALOMJEGYZÉK

1.	A MEGBÍZÁS TÁRGYA	4
2.	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
3.	ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK	6
3.1.	ORSZÁGOS TERÜLETI TERVEK POMÁZT ÉRINTŐ ELEMEI	6
3.2.	ORSZÁGOS KÖZLEKEDÉSÁGAZATI TERVEK POMÁZT ÉRINTŐ ELEMEI	8
3.3.	ÖNKORMÁNYZATI TERVEK	11
3.4.	CÉLKITŰZÉSEK	13
4.	POMÁZ JELENLEGI GAZDASÁGI, TÁRSADALMI POZÍCIÓJA	14
4.1.	PEST MEGYE	14
4.2.	SZENTENDREI JÁRÁS	15
4.3.	POMÁZ	16
4.4.	KÖRNYEZŐ TELEPÜLÉSEK	17
5.	A MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA HELYZETE; KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK	21
5.1.	KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS	21
5.2.	KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	25
5.3.	KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	27
5.4.	GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	27
5.5.	EGYÉB KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	28
6.	KÖZÚTI FORGALOM JELLEMZŐI	29
7.	POMÁZ VÁROS TELEPÜLÉSRESZEINEK JELENLEGI FORGALOMTECHNIKÁJA ÉS AZ EGYES TELEPÜLÉSRESZEBEN JAVASOLT FORGALOMTECHNIKAI INTÉZKEDÉSEK	31
7.1.	DÉL-KELETI VÁROSRESZ	31
7.2.	DÉLI VÁROSRESZ	39
7.3.	DÉL-NYUGATI VÁROSRESZ	48
7.4.	KELETI VÁROSRESZ	52
7.5.	ÉSZAKI VÁROSRESZ	55
8.	JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET	67
9.	BALESETI ELEMZÉS	68
9.1.	BALESETI ADATOK	68
9.2.	BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ORSZÁGOS KÖZUTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN	71
9.3.	BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ÖNKORMÁNYZATI UTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN	76
10.	TÁVLATI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	81

1. A MEGBÍZÁS TÁRGYA

Pomáz Város Önkormányzata 2006. októberében a **ROADTECH Kft.**-vel elkészítette a „*Pomáz város belterületi burkolt útjai forgalomtechnikai rendezési tervének felülvizsgálata és Pomáz közúthálózat fejlesztésének főbb feladatai*” című tanulmányt.

Pomáz Város Önkormányzata 2007. decemberében a **Környezetfejlesztés Mérnökiroda Kft.**-vel elkészítette a „*Pomáz város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata*” című tanulmányt.

A korábbi tanulmányok elkészülte után **Pomáz Város Önkormányzata** megbízásából a **Bokút-Terv Mérnöki és Vállalkozó Kft.** 2016. novemberében elkészítette a „*Pomáz város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata, aktualizálása*” című tanulmányt.

A tervezési szerződés alapján az elvégezendő feladat:

- A Környezetfejlesztés Mérnökiroda Kft. által 2007. decemberében a tárgyban készült anyag aktualizálása
- A Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége Ütügyi Osztály által hozott ÚT/2016/1/2015 illetve ÚT/2016/5/2015 ikt sz. határozatainak feldolgozása

A tervezés közbeni egyeztetések alapján a tervezési munkába bevonásra került a Pomáz Város területére Szabályozási Tervet készítő **Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.**

2. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Összesen 5 városrész tekintetében tettünk forgalomtechnikai beavatkozási javaslatokat. A javaslatok alapja egy összközlekedést, forgalmi helyzetet, baleseteket vizsgáló tanulmányi munkarész volt.

Beavatkozási alapelvek:

1. Az országos utak forgalomtechnikai felülvizsgálata szükséges, különösképpen a *gyalogos átkelőhelyek* forgalombiztonsága tekintetében.
2. Az országos közutak folyópálya szakaszainak és csomópontjainak *kapacitása* általánosságban kimerült. Szükséges a Pomáz városát átszelő országos utak tehermentesítése, emellett az átkelési szakaszok korszerűsítése, fejlesztése.
3. Az országos közutak és önkormányzati utak csomópontjainak fejlesztése szükséges, mind a geometriai kialakítás, mind az alá- fölérendeltségi viszonyok egyértelmű kialakításával.
4. Az önkormányzati gyűjtőutak forgalomcsillapításának megszüntetése. A gyűjtőutakon a forgalmi lefolyás, elsőbbségi viszonyok biztosítása.
5. Lakóutcákon a forgalomcsillapított övezetek kijelölése.
6. Lakóutcák egyirányúsítása.

Jelen tanulmány Pomáz városának jelenlegi belterületén található úthálózati elemeinek vizsgálatát tartalmazza.

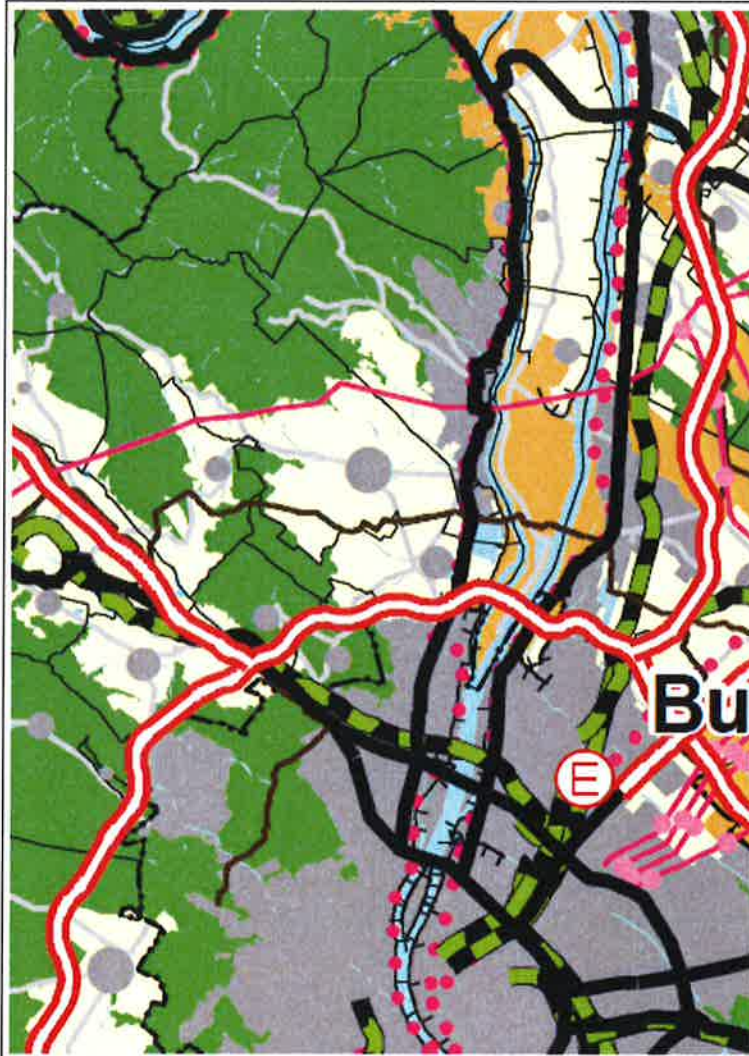
3. ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK

3.1. ORSZÁGOS TERÜLETI TERVEK POMÁZT ÉRINTŐ ELEMEI

Az országos léptékű tervek közül az Országos Területrendezési Tervet (OTrT-t) szükséges kiemelni, amely a magyar jogrendbe törvényi kihirdetéssel került be. E mellett a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT) tartalmaz Pomáz vonatkozásában releváns előírásokat. A BATrT-t is törvény hirdette ki.

3.1.1. ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV (OTrT)

Országos Területrendezési Terv (OTrT)	
Területrendezési terv készült:	2008. (2003.)
Kihirdető jogszabály:	2003. évi XXVI. törvény
	<i>módosította:</i> 2008. évi L. törvény



Az Országos Területrendezési tervről szóló törvény rögzíti az országos főhálózati közlekedési elemeket mind a közúti, mind a vasúti alágazaton belül.

Pomáz szűkebb környezetét érintően főhálózati elem kialakítása, illetve fejlesztése nem szerepel a tervben. (A terv léptékénél fogva nem tartalmazza a melléküti fejlesztéseket, ezért a Pomáz elkerülő út vonatkozásában nem foglal állást.)

Pomáz közigazgatási területén kívül, de a város megközelítése szempontjából fontos fejlesztési elem az M0-gyűrű 11. és 10. sz. főutak közötti szakasznak a megvalósítása. Ehhez kapcsolódóan pedig az M10 kiépítése Esztergom felé.

A kötöttpályás hálózat vonatkozásában a meglévő elemek megmaradnak. (Számtalan az OTrT léptéke miatt nem szerepel a Pomáz is érintő HÉV tervezett fejlesztése.)

Pomáz szempontjából fontos távlati fejlesztés az M0-M10 vonal fejlesztése, amely eredményeként a Budapest-Esztergom közúti forgalom számára a Pomázon keresztülvezető útnál kedvezőbb elérést biztosító útvonal jön létre. Így nagytávlatban a város főutcájának tehermentesítését eredményezi majd az új autót.

3.1.2. BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE (BATrT)

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT)

Területrendezési terv készült:	2005.
Kihirdető jogszabály:	2005. évi LXIV. törvény
	<i>módosította:</i> 2011. évi LXXXVIII. törvény



A törvény hatálya Budapestre és Pest megyének a Budapesti Agglomerációhoz tartozó településeire, illetve települési önkormányzataira terjed ki. A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve szerkezeti tervet és övezeti tervet tartalmaz.

A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve a településrendszert, a térségi területfelhasználásnak és a műszaki infrastruktúra-hálózatnak a térbeli rendjét határozza meg $M = 1:50.000$ méretarányban.

A szerkezeti terv tartalmazza valamennyi közlekedési főhálózati elemet, ami az OTrT-ben is szerepel.

A Pest Megyei Területrendezési Terv (PmTrT) Pomáz vonatkozásában nem tartalmaz releváns adatot, tekintettel arra, hogy Pomáz a fővárosi agglomeráció részeként a BATrT hatálya alá tartozik.

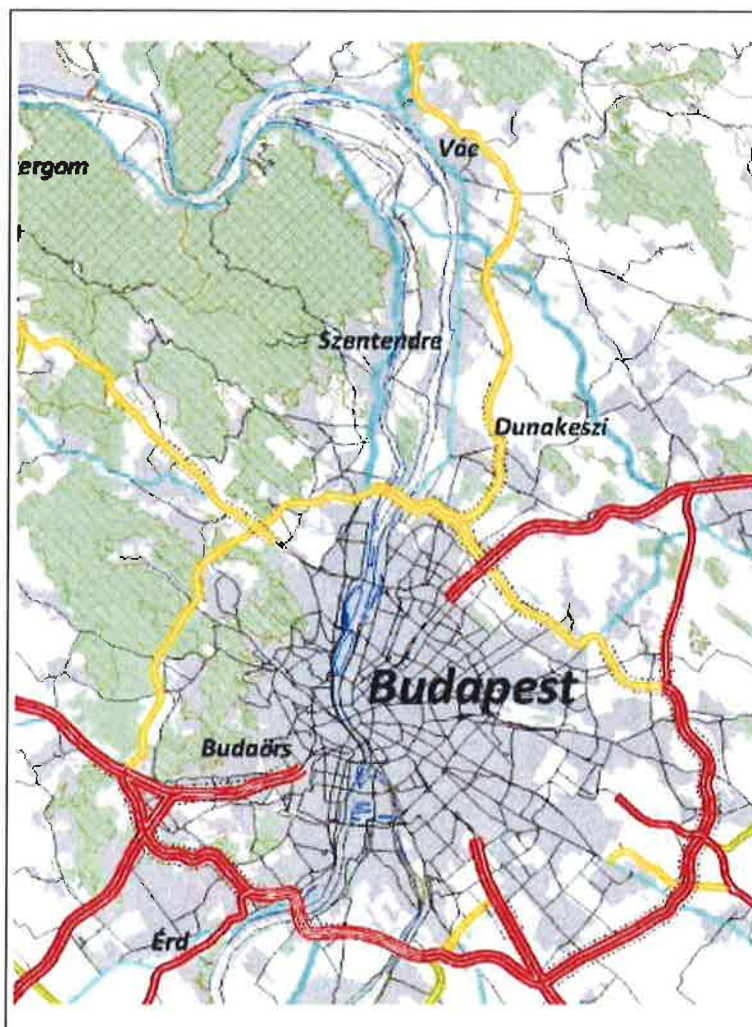
A PmTrT tartalmazza a Pomáz közigazgatási területét keresztező – az OTrT-ben nem szereplő – hálózati elem megvalósítását.

3.2. ORSZÁGOS KÖZLEKEDÉSÁGAZATI TERVEK POMÁZT ÉRINTŐ ELEMEI

Hasonlóan a Pomázt érintő területi tervekhez, a közlekedéságazati elképzelések között is szerepelnek a közúti elemek. A közlekedésfejlesztési elképzelések között, megtalálható az M0 gyorsforgalmi út folytatása, miként az M10 autópályát kiépítése is.

3.2.1. A GYORSFORGALMI ÉS FŐÚTHÁLÓZAT NAGYTÁVÚ TERVE (2011.)

A gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve	
Közlekedési terv készült:	2011.
Kihirdető Kormánydöntés:	1222/2011. (VI. 29.) Korm. hat.



A gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve több éves előkészítő munka után, 2011-ben készült el.

Pomáz térségében – a területi tervekkel teljesen összhangban – az M0 és az M10 gyorsforgalmi utak találhatóak – autópályai besorolásban. A terv ütemezést is tartalmazott, azonban az elmúlt időszak kormányzati döntései az ütemezést felülírták.

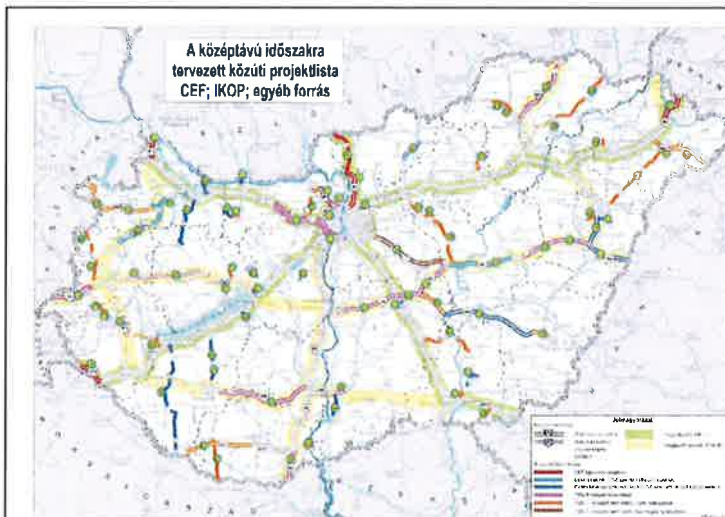
Jelenleg folyamatban van az M0 11-10. sz. főutak közötti szakaszának előkészítése.

A főúthálózat vonatkozásában fontos kiemelni a Gödöllő és Vác közötti új nyomvonalon megvalósítani tervezett új főutat, amely a Váctól délre tervezett új Duna-híd balparti kapcsolatrendszerre lesz. A Szentendrei-szigetet keresztezve a 11. sz. főútig vezet majd. Megvalósítása esetén a M2 autópályával együtt egy Szentendre-Leányfalu-Tahitótfalu elkerülő útként funkcionálva tudja majd tehermentesíteni a 11. sz. főutat, amely áttételesen Pomáz közötti kapcsolatrendszerének javulását eredményezi.

A nagytávú terv a mellékúthálózat fejlesztésére nem tért ki.

3.2.2. NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA (2014.)

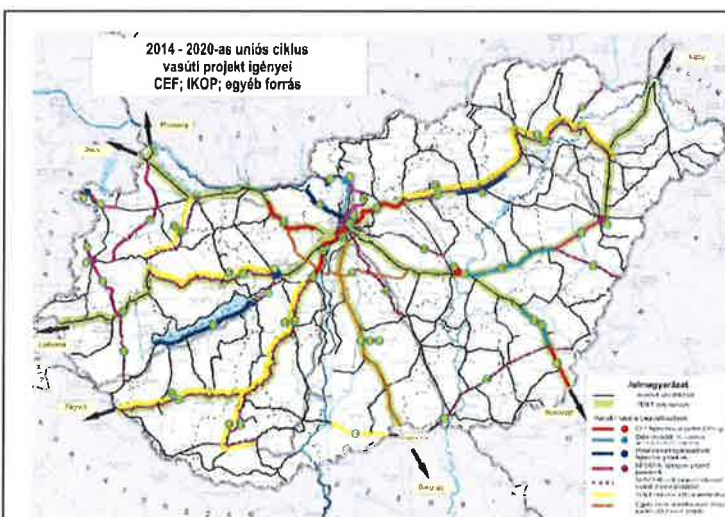
Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia	
Közlekedési terv készült:	2014.
Kihirdető Kormánydöntés:	1486/2014. (VIII. 28.) Korm. hat.
<p>A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (korábbi nevén: Nemzeti Közlekedési Stratégia, NKS) többéves előkészítés után 2014-re készült el. Összközlekedési szemlélettel, de ágazati bontásban. A stratégia a 2014-2020-as EU-s programozási időszak közlekedésfejlesztési projektjeinek alátámasztására készült.</p> <p>Az NKS-t a Kormány – a projektlista nélkül – fogadta el 2014 augusztusában annak érdekében, hogy az ágazati operatív program elfogadására még 2014-ben sor kerülhessen Brüsszelben. A projektlista elfogadására 2014 végén került sor.</p>	



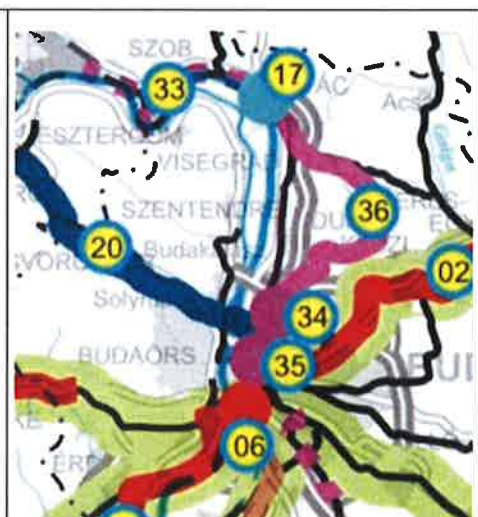
A közúti projektek összefoglalása a 2014-2020-as időszakra



Pomáz térsége




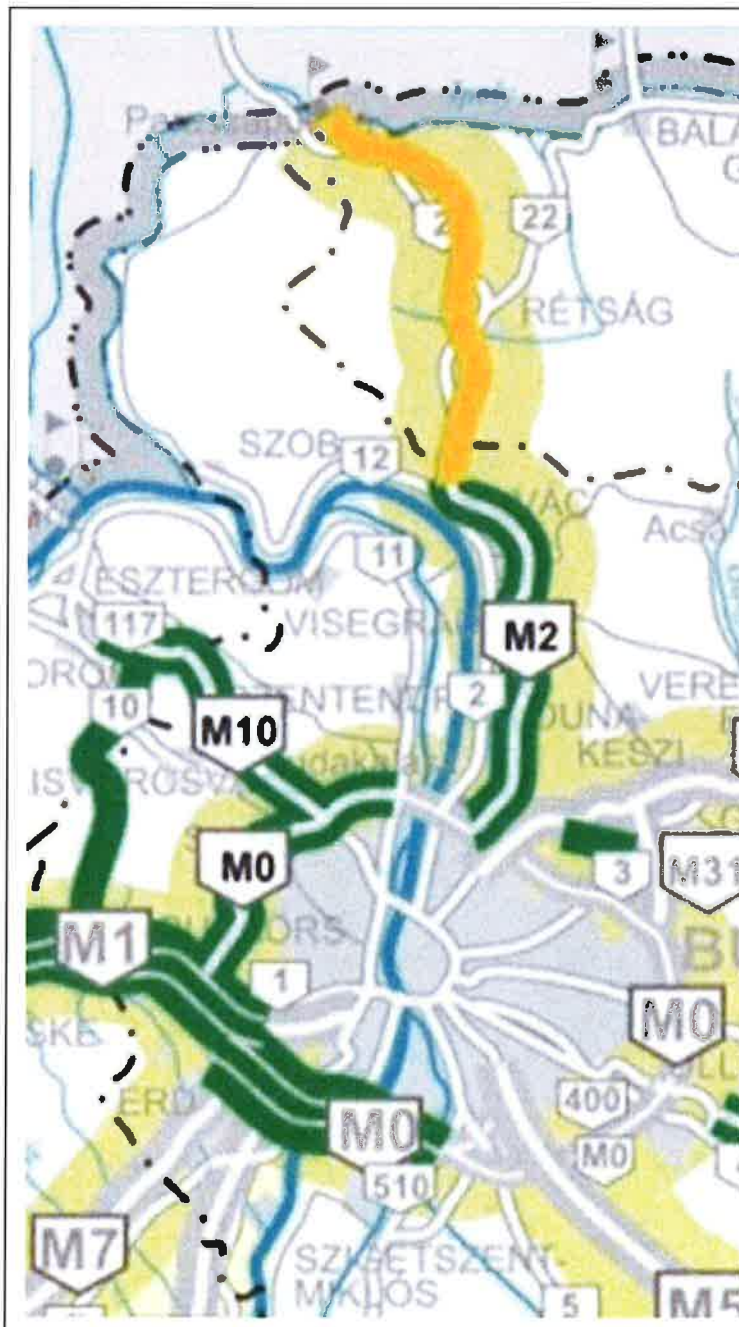
A vasúti projektek összefoglalása a 2014-2020-as időszakra



Pomáz térsége

3.2.3. INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM (2014.)

Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)	
Közlekedési terv készült:	2014.
Kihirdető Kormánydöntés:	1696/2014. (XI. 26.) Korm. hat.
	



A 2014. és 2020. közötti EU programozási időszakban a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére a legnagyobb forrástömeg az ágazati OP-ben, az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP) áll rendelkezésre. Az IKOP-ból elérhető források – Kohéziós Alap, ERFA – felhasználási területen erősen korlátozott. Különösen igaz ez Pest megyében, ahol csak TEN-T hálózaton lévő közúti fejlesztések támogathatóak.

Ezek közül kiemelt helyen található az M2 projektje, amely megvalósítása az előző, 2007-2013. közötti ciklusból toledott át a jelenlegi ciklusra. A projekt az M0 és Vác között tartalmazza az M2 bővítést új csomópontok megvalósításával, illetve a jelenlegi pálya felújításával együtt.

Az IKOP nemzeti forrásokat egészíti ki a CEF, amely pályázati úton nyerhető el – első körben – a nemzeti borítékból, később tényleges versenyben. A forrás közúti projektekre rendkívül korlátozottan használható fel. Csak határkapcsolatok építésére, és a teljes keret 10%-ig lehet közútfejlesztésre költeni.

Az egyik lehetséges projekt az M2 határközeleli szakasza, amely egyelőre nem meghatározott, de vélhetően a Rétság és országhatár közötti részt jelenti. A projekt előkészítetlensége miatt azonban – nagy valószínűséggel – csak az előkészítés fog megtörténni a jelen programidőszakban, 2020-ig. Első lépésként a határmetszési pontról kell egyezményt kötni Szlovákiával, amely a teljes M2-es fejlesztését, illetve annak finanszírozását érinti.

3.3. ÖNKORMÁNYZATI TERVEK

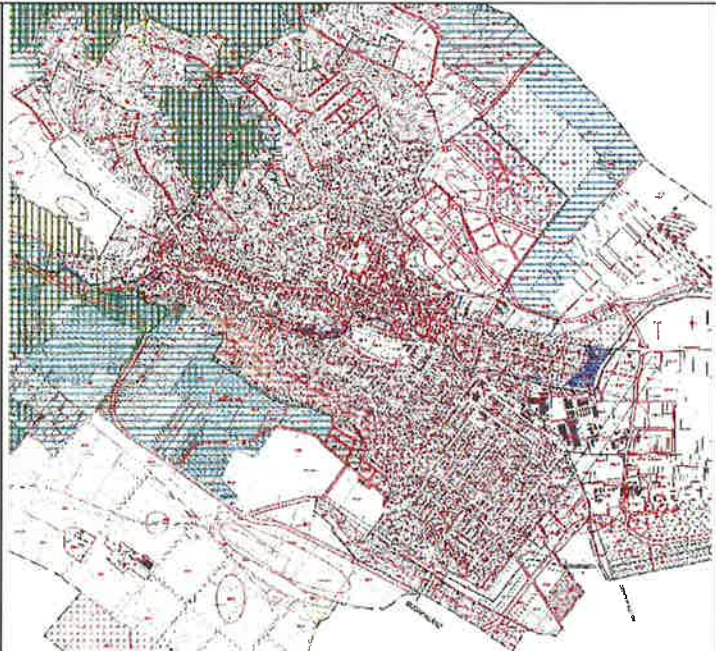
Pomáz ágazati terveinek folyamatos módosítására van szükség az igények követése érdekében, Településfejlesztési Konceptiójának elkészítése jelenleg is folyamatban van.

3.3.1. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT, HÉSZ

A Szabályozási Terv készítését 2001-ben egy Településfejlesztési koncepció előzte meg.

Pomáz Város Önkormányzata Képviselőtestülete 32/2006. (2007. III. 6.) rendeletével fogadta el Pomáz Város Helyi Építési Szabályzatát (HÉSZ). A rendelet módosítására többször, az alábbi időpontokban, illetve helyi, önkormányzati rendeletekkel került sor:

- 13/2013. (V. 31.),
- 6/2013. (III. 21.),
- 20/2011. (IX. 20.),
- 17/2011. (VII. 28.),
- 27/2010. (IX. 21.),
- 16/2010. (V. 19.),
- 28/2009. (VI. 26.),
- 1/2009.(I. 26.),
- 35/2008. (XII. 11.),
- 30/2008. (X. 30.),
- 29/2008. (IX. 18.),
- 19/2008. (V. 23.),
- 1/2008. (I. 18.),
- 16/2007. (VIII. 7.),
- 9/2007. (IV: 26.),
- valamint az 1/2007. (I. 25.) önkormányzati rendeletekkel)



Pomáz belterületének szabályozási terve

3.3.2. INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA, IVS – MÓDOSÍTÁS (2010.)

Az Integrált Városfejlesztési Stratégia Módosítása 2010 januárjában készült el.

Az IVS figyelembe vette a város képviselőtestülete által 2006. tavaszán elfogadott projektjavaslatokat, a Pomáz Város Településfejlesztési Terv – Programot, a 166/2001 (10.25.) és 167/2001 (10.25.) számú ÖK határozatot, a Dunakanyar-Pilis Fejlesztési Konceptiót (2006. március), a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Konceptiót, valamint az Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007-től 2013-ra szóló koncepcióit.

Az IVS központi gondolata a funkcionalitás, azaz mind a helyzetelemzés, mind a stratégiaalkotás során a város és a városrészek jelenlegi és fejlesztendő funkcióit kerültek megvizsgálásra.

A stratégia célkitűzései:

- Nyugodt kisvárosi élet a főváros szomszédságában, harmóniában a környezettel.
- Pomáz a Pilis kapuja.
- Biztonságos, családközpontú élet, fejlett lakossági szolgáltatásokkal.

Középtávú tematikus célok:

- T1. A külső és belső megközelíthetőség és elérhetőség javítása
- T2. Fejlett és innovatív vállalkozói infrastruktúra kiépítése a stabil és diverzifikált gazdasági struktúra kialakításához
- T3. A gazdaság igényeihez illeszkedő humánerőforrás-fejlesztés
- T4. A(z inter)regionális szerepkör erősítése
- T5. A fenntartható turizmus kialakítása és Pomáz versenyképes turisztikai célterületté tétele
- T6. Kiegyensúlyozott településszerkezet kialakítása és az épített környezet védelme
- T7. A természeti és környezeti állapot javítása, a környezeti ártalmak csökkentése
- T8. A lakosság egészségi állapotának javítása és az egészségügyi ellátórendszer fejlesztése
- T9. A magas szintű kultúra és a közművelődés lehetőségeinek biztosítása
- T10. A szociális biztonság megteremtése

3.3.3. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

Pomáz Településfejlesztési koncepciójának kidolgozása jelenleg is folyamatban van (tervező: PESTTERV Kft.). A koncepció fő célkitűzései a következők:

A helyi gazdaság élénkítése, a foglalkoztatás növelése

- Helyi gazdaság élénkítése, a foglalkoztatás növelése munkahelyteremtés
 - (Ipari park bővítése, a kis és középvállalkozások támogatása, a foglalkoztatási központok elérhetőségének biztosítása)
- Ipari park fejlesztése, inkubátorház létesítése (új körforgalom építése az 1112. j. ök. úti csomópontban, közműfejlesztés,
- Gyümölcs és szőlőtermesztés fejlesztése
- Turizmus fejlesztése

Minőségi lakókörnyezet és magas színvonalú ellátás biztosítása, a közösségi kohézió folyamatos erősítése, a helyi kultúra, a nemzetiségi identitás megőrzése és továbbadása

- Közösség építés (életminőség javítás,)
- Életkörülmények javítása, intézmény- és infrastruktúra fejlesztés

A települési környezet értékőrző megújítása, arculatának javítása, a településszerkezet fejlesztése

- A városkép javítása és a településszerkezet fejlesztése (Pomáz agglomerációs település, minden együttjárójával)
 - új lakóterület kijelölése nem javasolt
- Településfejlesztés érdekeit szolgáló közlekedésfejlesztés
 - elkerülő út építése szükséges a tranzit forgalom csökkentésére
 - parkolókapacitás, P+R felülvizsgálat, tájékoztatási rendszer fejlesztése szükséges
 - rövidtávú cél a HÉV és az autóbusz pályaudvar fejlesztése, a terület intermodalitásának fejlesztése
 - gyűjtő utak fejlesztése (burkolatépítés)
 - gyalogos és kerékpáros hálózat fejlesztése szükséges
- A települési környezet értékőrző fejlesztése, klímabarát település
 - Alcsevica közművesítése
 - energiahatékonyság, napelem-park létesítése (elektromos autó-töltők kiépítése)
 - új hulladékgazdálkodási rendszer
 - helyi vízgazdálkodás fejlesztése
 - értékvédelem

A későbbi fejezetekben megjelenő gyűjtőút hálózat vizsgálata során a hatályos HÉSZ-ben szereplő gyűjtőutakat tekintettük meglévő állapotnak. A jelen tervben szereplő javaslatok (pl. javasolt gyűjtőúti besorolások) összhangban vannak a felülvizsgálati terv készítése során ismert, a készülő Településfejlesztési Konceptióban szereplő közlekedési fejlesztésekkel. A Településfejlesztési Konceptió véglegesítése és elfogadása azonban jelen terv lezárásánál későbbi időpontban várható, ezért a teljes körű egyezés nem biztosítható.

3.4. CÉLKITŰZÉSEK

Jelen tanulmány célja Pomáz Város területére vonatkozóan átfogó forgalomtechnikai javaslatok tétele, mely magában foglalja az összközlekedési rendszer vizsgálatát. A vizsgálatok szempontrendszere az alábbi volt:

- Megvizsgáltuk az országos közúti hálózati rendszert.
- Megvizsgáltuk az önkormányzati közúti hálózati rendszert.
- Megvizsgáltuk a gyalogos, kerékpáros, tömegközlekedési és gépjármű közlekedés, valamint a parkolási lehetőségeket.
- Elemzés készült a balesetekből eredő probléma körre.
- A dokumentáció részeként távlati fejlesztési lehetőségeket vizsgáltunk.

A vizsgálat elkészült az egyes városrészek tekintetében illetve a közúti hálózat szerint is.

4. POMÁZ JELENLEGI GAZDASÁGI, TÁRSADALMI POZÍCIÓJA

Pomáz Pest megyében, a Szentendrei járás második legnagyobb lakónépességű városaként, a Pilis hegység lábánál, Budapeستől északra, Budakalász és Szentendre szomszédságában helyezkedik el.

4.1. PEST MEGYE

Pest megye területe 6.393,14 km². A teljes lakosság száma 1.235.308 fő volt 2012. január 1-én. A megyében található 187 település 18 járásba tartozik.

A Magyarország középső részén elhelyezkedő megye határait északról Szlovákia és Nógrád megye, keletről Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyék, nyugatról Fejér és Komárom-Esztergom megyék jelentik.

Székhelye az ország fővárosa, Budapest, mely azonban önálló területi egységet alkotva nem tartozik Pest megye területéhez.

Pest megyébe 1950-ben mindösszesen 4 város volt (Cegléd, Nagykőrös, Szentendre, Vác). Gödöllő 1965-ben, Százhalombatta 1970-ben, Dunakeszi 1977-ben, Érd pedig 1978-ban kapott városi rangot. Tehát még az 1980-as évek elején is mindösszesen 8 város volt a megyében. A városiasodás, illetve a városok számának gyarapodása (különösen Pest megyében) az 1990-es évek társadalmi-gazdasági átalakulásai során erősödött fel. Azóta további 46 település kapott városi rangot, így az időközben megyei jogú várossá fejlődött Érdet is beleszámítva 54 település rendelkezik városi ranggal.

A városi rang mellett a népesség is – általában – folyamatosan nőtt a településeken, mindösszesen 12 településen volt kisebb a népesség, mint 10.000 fő 2014. január 1-én, de csak 4 településen nem éri el a lakosság száma az 5.000-et. Ezzel szemben 12 településen is meghaladta a népesség a 20.000-es határt már 2014-ben, sőt – ezek közül – 6 településen (Érd, Dunakeszi, Cegléd, Szigetszentmiklós, Vác, Gödöllő) 30.000-nél is többen laktak.

Más megközelítésben az is mutatja a lakosság jelentős koncentrációját a Pest megyei városokban, hogy a magyarországi városok lakónépesség szerinti listáján (2012. január 1.), az összes megyeszékhelyet magába foglaló első 31 település között 6 Pest megyei város is található (ennyi előzi meg a legkisebb lakosságú megyeszékhelyet, Szekszárdot a listán).



4.2. SZENTENDREI JÁRÁS



A Szentendrei járás a Pilisvörösvári, az Esztergomi, a Szobi, a Váci és a Dunakeszi járással szomszédos. A járáshoz Szentendre, Budakalász, Pomáz és Visegrád városok, valamint kilenc község tartozik.

A Szentendrei járáshoz tartozó települések összes területe 326,58 km². A településeken 77.720 fő lakik (2013. január 1.), ezzel a 7. legnépesebb járás Pest megyében.

A népsűrűséget tekintve a Szentendrei járás nyolcadik a megye 18 járása közül, a 238 fő/km² értékkel a megyei átlagos népsűrűség értékét (190 fő/km²) meghaladja.



Település	Rang (2013. július 15.)	Közös hivatal	Kistérség (2013. január 1.)	Népesség (2013. január 1.)	Terület (km ²)
Budakalász	város		Szentendrei	10 450	15,17
Csobánka	község		Szentendrei	3 178	22,76
Dunabogdány	község		Szentendrei	3 113	25,5
Kisoroszi	község	Tahitótfalu	Szentendrei	946	10,94
Leányfalu	nagyközség		Szentendrei	3 483	15,37
Pilisszentkereszt	község		Szentendrei	2 193	17,21
Pilisszentlászló	község	Szentendre	Szentendrei	1 193	17,75
Pócsmegyer	község		Szentendrei	1 919	13,08
Pomáz	város		Szentendrei	16 445	49,03
Szentendre	járászékhely, város	Szentendre	Szentendrei	25 274	43,82
Szigetmonostor	község		Szentendrei	2 235	23,51
Tahitótfalu	község	Tahitótfalu	Szentendrei	5 496	39,17
Visegrád	város		Szentendrei	1 795	33,27

A Szentendrei járás települései

4.3. POMÁZ

Pomáz városban 16.445 fő lakik a 2013. január 1-i népszámlálási adatok szerint. Ezzel a Szentendrei járás 13 települése közül a második legnagyobb lakónépességgel rendelkező város. A szomszédos Szentendre népessége 25.274 fő, ezzel a járás legnépesebb települése.

Pomáz népsűrűsége 341,91 fő/km², mely meghaladja mind a Pest megyei (190 fő/km²), mind a Szentendrei járásbeli (238 fő/km²) átlagos népsűrűségértéket.

Területének nagysága 49,03 km². A település Budapesttől alig 2 km-re északra helyezkedik el.

4.3.1. POMÁZ VÁROSRÉSZEI

Pomáz területe – az Integrált Városfejlesztési Stratégia, IVS – Módosítás (2010) alapján – 9 egységre, városrészre tagolódik. Az egyes városrészek egymástól – sok tekintetben és jelentősen – eltérnek.

A lakónépesség vonatkozásában jelentős különbségek mutatkoznak meg. Amíg a déli, belvárosi, családiházias jellegű városrészek (V1, V2) a teljes népesség nagy részét adják, (közel 60%-a a teljes népességnek), az északi, V3 jelű családiházias lakóterület csupán a népesség 13%-ának ad otthont.



4.4. KÖRNYEZŐ TELEPÜLÉSEK

Pomázt 5 település határolja, melyekkel Pilisszentlászló kivételével közvetlen közúti kapcsolat található.



Pomáz területe és környező települései

4.4.1. BUDAKALÁSZ

A Budapesttel közvetlenül határos város határait keleten a Duna, északon Szentendre és Pomáz, nyugaton Csobánka, délnyugaton Pilisborosjenő és Üröm, délen pedig Budapest jelenti. Területének nagysága 15,17 km².

10.450 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás harmadik legnépesebb városa Szentendre és Pomáz városát követve. Népsűrűsége magas, 703,56 fő/km².

Budakalász és Pomáz között a 1111 j. Budakalász – Dobogókő - Esztergom összekötő út, valamint a 1108 sz. Szentendre - Üröm összekötő út biztosít közvetlen közúti kapcsolatot.



Budakalász területe



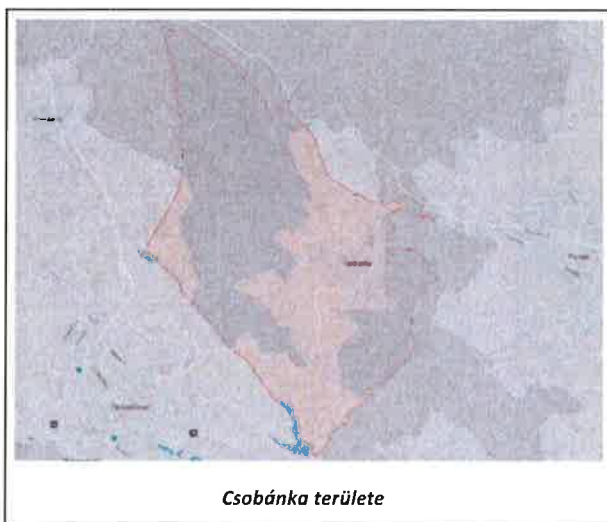
Budakalász madártávlatból

4.4.2. CSOBÁNKA

Csobánka község területének nagysága 22,76 km².

3178 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás alacsonyabb népességű településeinek egyike. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 140,86 fő/km².

Csobánka és Pomáz között a 1109 j. Pilisvörösvár - Pomáz összekötő út biztosít közvetlen közúti kapcsolatot.



Csobánka területe



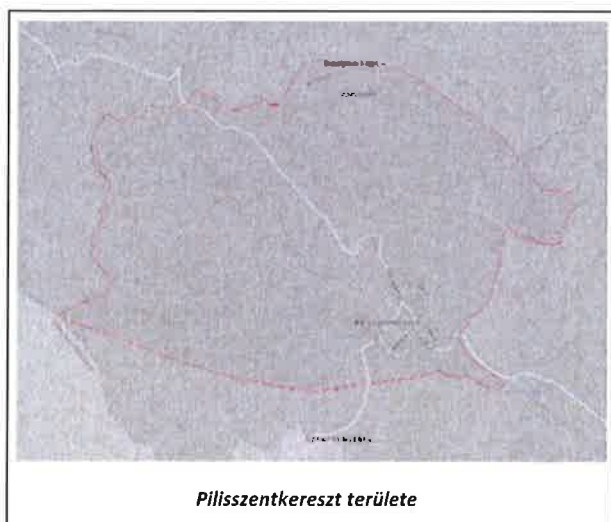
Csobánka madártávlatból

4.4.3. PILISSZENTKERESZT

Pilisszentkereszt község területének nagysága 17,21 km².

2193 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás alacsonyabb népességű településeinek egyike. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 122,84 fő/km².

Pilisszentkereszt és Pomáz között a 1111 j. Budakalász – Dobogókő - Esztergom összekötő út biztosít közvetlen közúti kapcsolatot.



Pilisszentkereszt területe



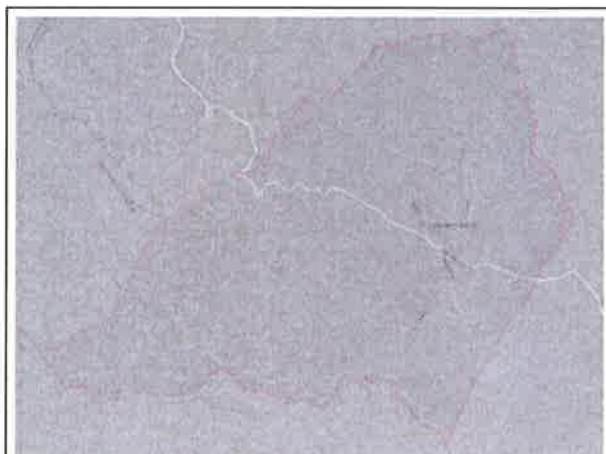
Pilisszentkereszt madártávlatból

4.4.4. PILISSZENTLÁSZLÓ

Pilisszentlászló község területének nagysága 17,75 km².

1193 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás második legalacsonyabb lakónépességű települése. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 122,84 fő/km².

Pilisszentlászló és Pomáz között közvetlen közúti kapcsolat nincs.



Pilisszentlászló területe



Pilisszentkereszt madártávlatból

4.4.5. SZENTENDRE

Szentendre város a Szentendrei járás székhelye. A város területének nagysága 43,82 km². Ezzel a járás második legnagyobb területű települése Pomáz után.

Teljes népessége 25.274 fő (2013. január 1.), mely a Szentendrei járás legnagyobb lakónépességű településévé teszi. Népsűrűsége a járási átlag feletti, 238 fő/km².

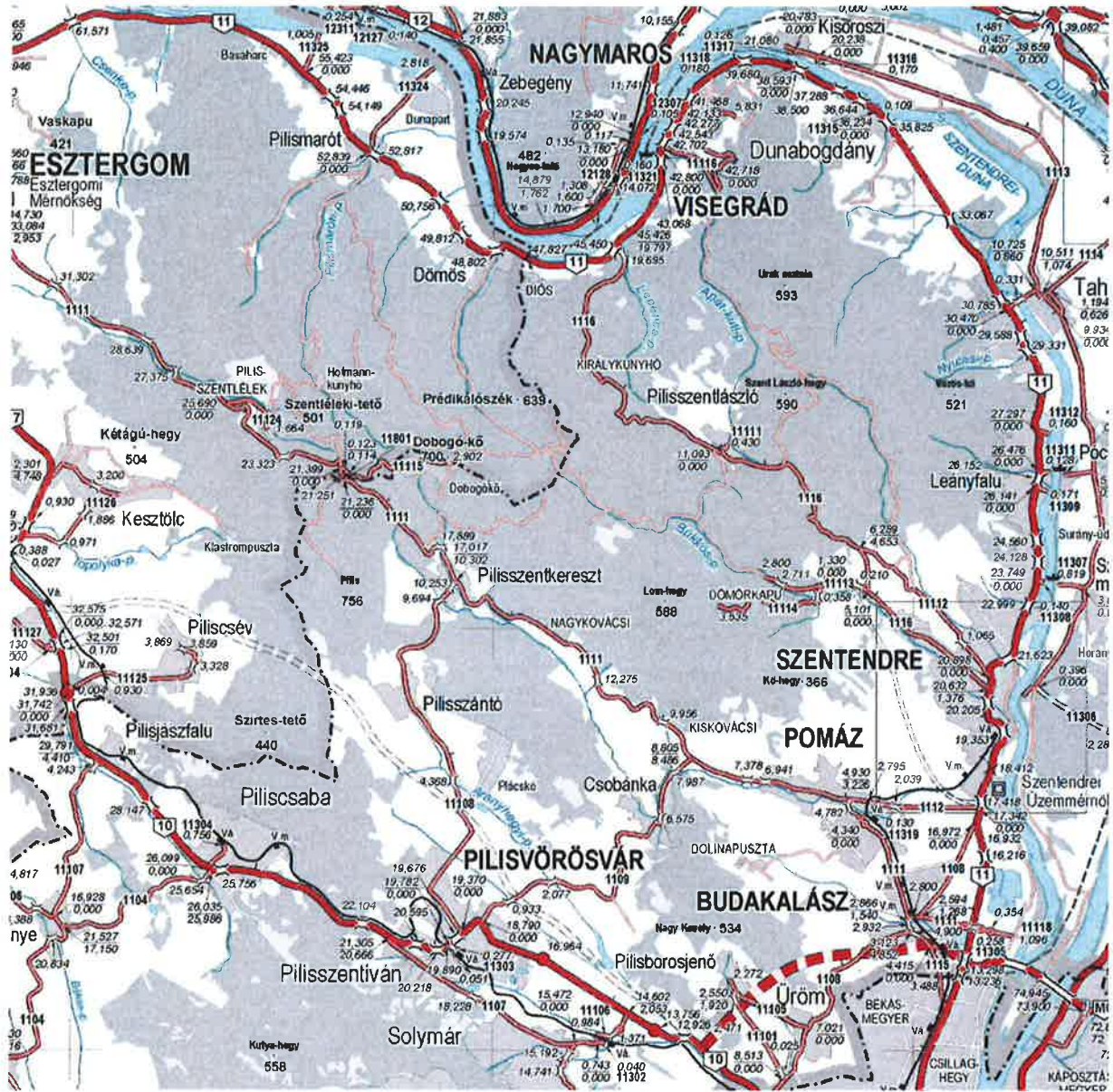
Szentendre és Pomáz között a 1112 j. Szentendre - Pomáz összekötő út, valamint a két település között húzódó önkormányzati út révén közvetlen közúti kapcsolat van. A két település közötti vasúti kapcsolatot a H5 jelű HÉV vonal biztosítja.



Szentendre területe



Szentendre madártávlatból



Pomáz környezetének országos közúti hálózata

5. A MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA HELYZETE; KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK

Pomáz belterületén komoly problémát jelent a Pilisi területek és a főváros között bonyolódó tranzitforgalom. A település középvezetékén haladó 1111 j. úton – főként a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban - rendszeresen a torlódások, amely az útállapot leromlásához, jelentős környezeti és zajterheléshez, az élhető környezet romlásához vezet. Az északi városrészek jelentős része szilárd burkolattal nem rendelkezik, keskeny, erősen íves vonalvezetésű, hegyvidéki jellegű.

5.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A közúti közlekedés áttekintése során az alapvetően kétszintűnek tekinthető közúthálózat szerint az országos és az önkormányzati elemek kerülnek bemutatásra.

5.1.1. KÖZÚTI HÁLÓZATI ELEMEK

5.1.1.1. GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT

A közúti TEN-T hálózat alakulása

Magyarország Európai Unióhoz történt csatlakozását követően a főbb közlekedési folyosók a TEN-T hálózat részévé váltak. Ennek alapját a Helsinki folyosórendszer, valamint az ezeket kiegészítő TINA hálózati elemek alkották.

A TEN-T IV. folyosó:

Berlin/Nürnberg – Prága – Pozsony/Bécs –
Budapest – Konstanca/Szaloniki/Isztambul;



Pomáz városnak nincs közvetlen kapcsolata gyorsforgalmi úthálózattal. Az M0 körgyűrű a 11-es sz. Budapest – Esztergom - Tát másodrendű országos főútnál véget ér és körforgalmú csomóponttal kapcsolódik hozzá.

Az M0-gyűrű, északi szektor jelenlegi kiépítettsége

Az M0-gyűrű nyugati szektorának kiépítése jelenleg nem időszerű. A távlati tervek szerint a körgyűrű befejezéséhez a 11-es utat az M1-es autópályával kell összekötni a budai hegyeken keresztül. A kormány 2011. júniusi határozata szerint a 11-es főút és az M10 autótút közötti szakasz megépítése a 2011-2016 közötti időszakban, az M10 és az M1 gyorsforgalmi utak közötti szakasz megépítése pedig a 2017-2020 közötti időszakban volt tervezve. Ez a szakasz a tervek szerint két helyen – alagutakkal – érinti a Budai Tájvédelmi Körzetet. A terepviszonyok miatt kb. 5 db 1–2 km hosszú alagút építése szükséges, ami jelentősen növeli az építési költségeket.

Pomázt gyorsforgalmi úton jelenleg nem lehet megközelíteni.

5.1.1.2. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT TOVÁBBI ELEMEI

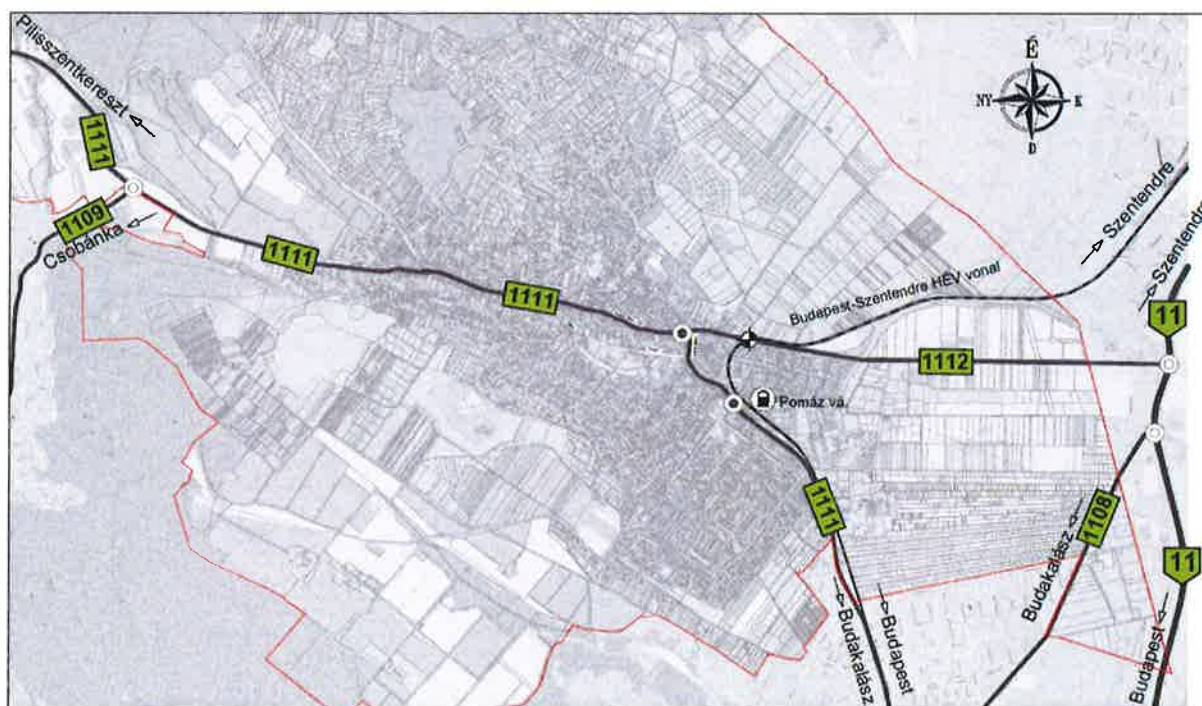
A **11 sz. Budapest – Esztergom - Tát másodrendű főút** a Duna mentén észak-déli irányban haladva teremt kapcsolatot a Dunakanyar nyugati parti települései, az M0 körgyűrű, és Budapest között. Kiépítettsége 2x2, Szentendrétől északra 2x1 sávós, ez a főbb csomópontokban osztályozókkal bővül. A 1112 pomázi összekötő úttól délre eső szakaszán az út átlagos napi forgalma 48.162 E/nap.

A 11 sz. főút és Pomáz között a **1112 sz. Szentendre - Pomáz összekötő út** teremt kapcsolatot. A 2x1 forgalmi sávós kiépítésű út átlagos napi forgalma 15.020 E/nap.

Pomázt a **1111 sz. Budakalász – Dobogókő - Esztergom összekötő út** kapcsolja össze Budakalással és Budapesttel. Észak felé Csobánka, Pilisszentkereszt, és Dobogókő érintésével éri el Esztergomot. Az út 2x1 sávós kialakítású. Átlagos napi forgalma a Kossuth Lajos úton 11.428 E/nap, a Hősök terei csomóponttól délre eső szakaszán 9.588 E/nap.

A **1109 sz. Pilisvörösvár - Pomáz összekötő út** Pomáztól nyugatra, a 1111. sz. útból kiágazva éri el Pilisvörösvár települést. A Csobánkán is áthaladó út átlagos napi forgalma 5.923 E/nap, irányonként 1 forgalmi sávval.

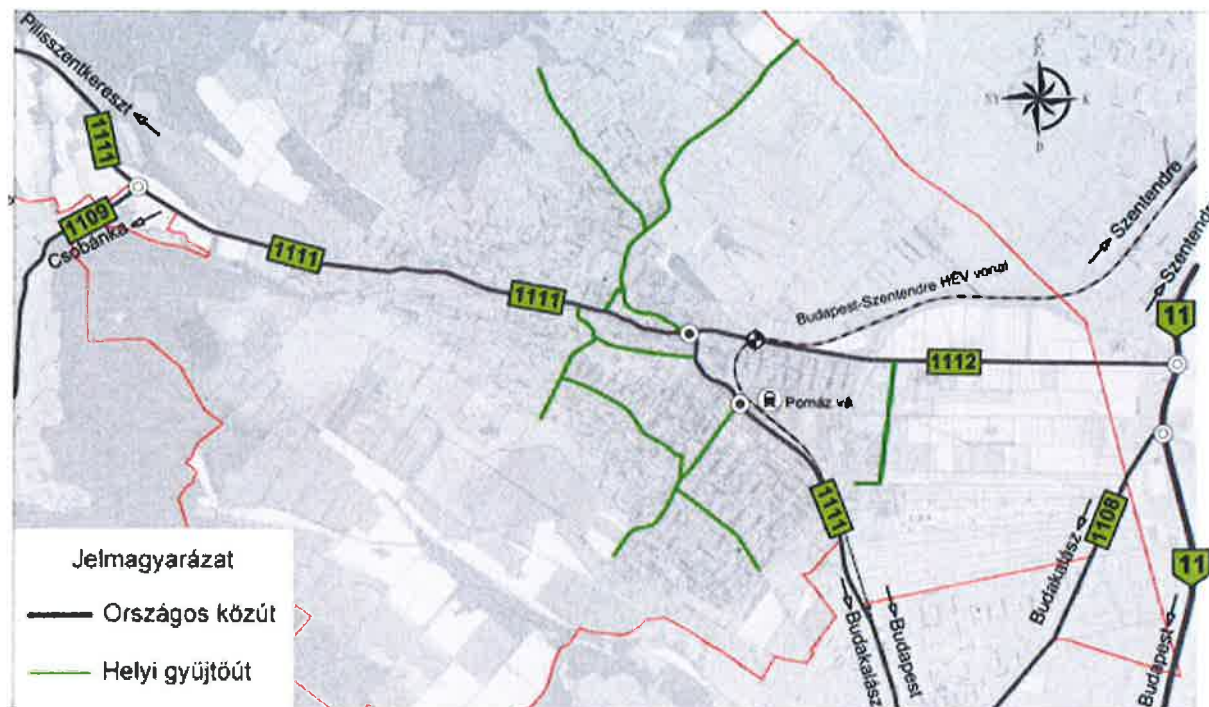
Pomáz közigazgatási területén halad át a 11-es sz. út és 10-es sz. út közvetlen kapcsolatát jelentő **1108 sz. Szentendre - Üröm összekötő út**. Az út Budakalász településen keresztezi a 1111 sz. utat. Az út 2x1 sávós kiépítésű, átlagos napi forgalma 13.651 E/nap.



Az országos közúthálózat Pomázt érintő elemei

5.1.1.3. AZ ÖNKORMÁNYZATI KÖZÚTHÁLÓZAT

A települési fő- és gyűjtőút hálózatot az alábbi ábra mutatja be.



Pomáz helyi gyűjtőút hálózata

5.1.2. CSOMÓPONTOK

Pomáz területén 5 olyan csomópont van, amelyek a város egyes részeinek megközelítése szempontjából jelentős szerepet játszanak. Ezek a következők.

Az országos közúthálózaton lévő főbb csomópontok és kialakításuk az alábbiakban foglalható össze:

- | | |
|---|-------------------------|
| • 11 sz. út – 1112 j. út | jelzőlámpás szabályozás |
| • 1111 j. út – 1112 j. út (Hősök tere) | körforgalom |
| • 1111 j. út – 1109 j. út | jelzőtáblás szabályozás |
| • 1111 j. út (József A. u.) – Rákóczi F. u. | körforgalom |
| • 1111 j. út (Árpád f. u.) – Szilágyi E. u. | jelzőlámpás szabályozás |

A 1111 j. és 1112 j. utakon csúcsidőszakban tapasztalható torlódások idején az érintett csomópontok is rendkívül nagy terhelésnek vannak kitéve, különösen igaz ez a Hősök terei körforgalomra. A csúcsidőszakokban a csomópont komoly kapacitáshiánnyal küzd.

Általánosan jellemző, hogy a nagy forgalmú időszakokban, az említett főutak kisebb csomópontjaiban, az alárendelt utcákból nehéz a kikanyarodás, amely a forgalmi helyzettől és a járművezetők figyelmetlenségétől függően balesetveszélyes helyzeteket teremthetnek.

A Bodza u. és a Goethe u. főúti csatlakozása rendkívül kedvezőtlen geometriájú, ezen utcákba a főúton nyugat felől érkező járművek csak a szembe sáv elfoglalásával tudnak bekanyarodni.

Pomáz városát érintő főbb, országos közúti csomópontok:



11 sz. és 1112 j. utak csomópontja



1111 j. és 1112 j. országos közutak csomópontja



1111 j. és 1109 j. utak csomópontja



1111 j. út és Rákóczi Ferenc utca csomópontja



1111 j. út és Szilágyi Erzsébet utca csomópontja

5.1.3. PARKOLÁSI HELYZET

Pomáz területén jelenleg díjfizető parkolási övezet nincs kijelölve. A HÉV állomás környezetében aszfalt burkolatú P+R parkoló található, 40-50 férőhellyel. A P+R parkoló nem megfelelő kapacitású, ezért az állomással átellenben található utcákban (Mátyás király u., Szilágyi Erzsébet u.) is megjelenik a P+R jellegű parkolás.

A főutak mentén található üzletek és intézmények közelében állandó probléma a fellépő parkolási igényeknek megfelelő kapacitású parkolók hiánya. A 1111 j. út belső szakaszain az igen szoros beépítés miatt új parkolóhelyek kialakítása csak indokolatlanul nagy átépítésekkel lehetne megvalósítható. A település egyéb részeinek túlnyomó részein, az ott jellemző kertvárosi, családi házas jelleg miatt a gépjármű elhelyezés általában nem jelent problémát, a gépjárműtárolás telken belül megoldható.



Parkoló a H5 jelű HÉV állomásának környezetében



Parkolási helyzet a Szilágyi Erzsébet utcában

5.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Pomáz közösségi közlekedése megfelelőnek mondható. A fővárossal az ütemesen közlekedő HÉV, a környező településekkel helyközi buszjáratok biztosítanak kapcsolatot.

5.2.1. H5 JELZÉSŰ ELŐVÁROSI VASÚT (HÉV)

Pomáz települést Budapesttel kötött pályán a H5 jelzésű Szentendrei HÉV vonal köti össze. A HÉV a településen belül mindösszesen egy helyen áll meg, melyet a Budapesti Közlekedési Zrt. (BKV) üzemeltet.

A szerelvények reggeli csúcsidőben 7,5, napközben 30, délutáni csúcsidőben 12 percenként közlekednek Budapest (Batthyány tér), valamint Szentendre irányába.

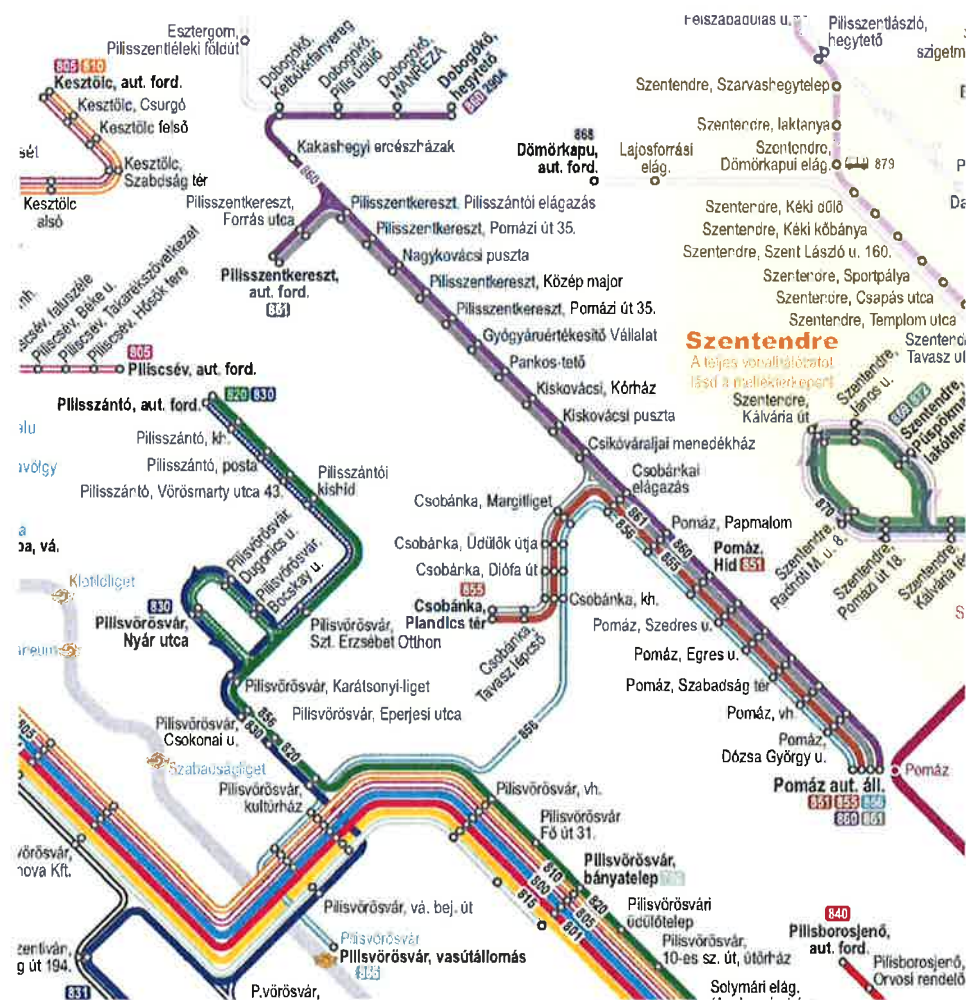
5.2.2. HELYI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS

Pomáz város területén belül és a távolabbi településekre a Volánbusz Zrt. járatai közlekednek. Az autóbuszok a HÉV mellett kialakított autóbusz végállomásról indulnak, az alábbi irányokba:

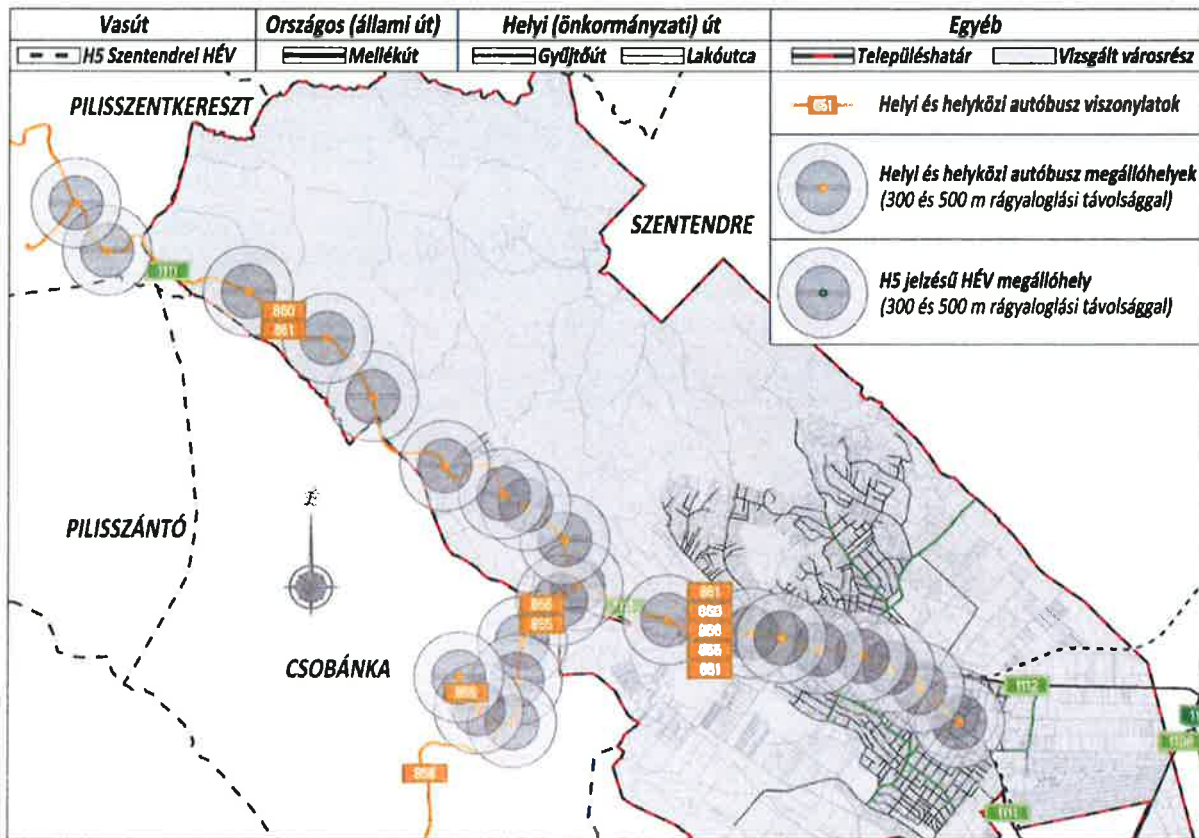
- 851: Pomázon belül közlekedik naponta egyszer
- 855: Csobánka felé csúcsidőben 30, napközben 60 percenként közlekedik
- 856: Pilisvörösvár felé naponta 4 alkalommal közlekedik
- 860, 861: Pilisszentkereszt valamint Dobogókő irányába csúcsidőben 30, napközben 60 percenként közlekedik

A településen 7 megállóhely pár kialakított a József Attila utca – Kossuth Lajos utca – Beniczky utca – Dobogókői út útvonal mentén. A megállóhelyek autóbusz öbölben kerültek elhelyezésre.

A városban van éjszakai autóbusz közlekedés, melyet a BKV Zrt. üzemeltet (megrendelő a BKK Zrt.), 943-as számjelzéssel. Az autóbusz Óbuda, Autóbuszgarázs / Békásmegyer, HÉV és Szentendre között közlekedik éjszakánként 3, illetve 2 alkalommal. Az éjszakai autóbusz a városon belül a HÉV állomásnál, valamint a Dózsa György utcánál áll meg.



Pomáz várost érintő helyi és helyközi autóbuszvonalak



Pomáz város tömegközlekedési megállóhelyei és azok rágyalogási távolságai (300 és 500 m-es körzet)

5.3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Pomázon jelenleg kerékpáros infrastruktúra nem található. A HÉV-állomáson fedett, zárható (konténeres) tároló került telepítésre (B+R tároló), ám az lezárt állapotban van, nem használható.¹

5.4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Pomázon a gyalogos felületek, járdák meglehetősen változatos képet mutatnak.

A közelmúltban felújított infrastrukturális elemekhez tartozó gyalogosfelületek (pl. Huszár u., Szabadság tér) jó minőségű burkolattal, megfelelő kialakítással bírnak. A 1111 j. főút belső szakaszain, a szoros beépítés miatt a gyalogosjárdák igen keskenyek, állapotuk rossz. A főúton, több helyen gyalogátkelőhelyek kerültek kialakításra, amelyek közül az Egres utcánál és a Városháza előtt találhatóak jelzőlámpával védettek. A 1111 j. Budakalász – Dobogókő – Esztergom összekötő úton található kijelölt gyalogos átkelőhelyek környezetében az elmúlt időszakban több esetben történt gyalogos elütés jellegű közúti baleset.

¹ B+R tárolóknak a közlekedési módváltás feltételeinek javítása érdekében, a közösségi közlekedési járművek megállóiban, elhelyezett kerékpártárolókat nevezünk. Elnevezése a Bike+Ride kifejezésből ered, amely egy olyan utazási láncra utal, amelyben az utas a megállóhelyet kerékpárral közelíti meg, majd járművét ott hagyva, továbbutazásához a közösségi közlekedési hálózatot veszi igénybe.

A családi házas beépítésű területeken gyakran járda sem került kialakításra, a gyalogosforgalom az útpályán bonyolódik.

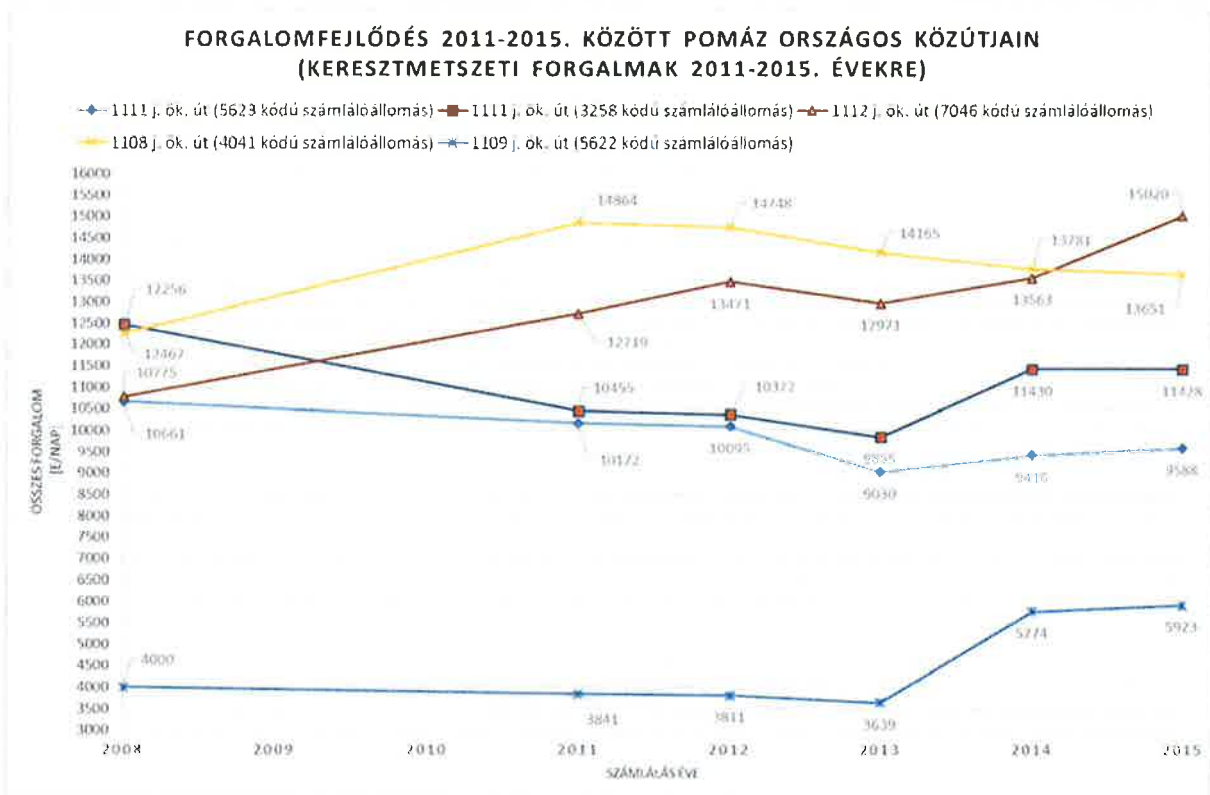
5.5. EGYÉB KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

Pomáz város területén jelenleg nagyvasúti, vízi és légi közlekedési infrastruktúra nem található.

6. KÖZÚTI FORGALOM JELLEMZŐI

A tervezés során vizsgáltuk az országos közúthálózathoz tartozó, Pomázt érintő utak átlagos napi forgalmát. A legutóbbi, 2015. évi számlálásokból az alábbi értékek adódnak.

- 11 sz. Budapest – Esztergom - Tát másodrendű főút ÁNF = 48.162 E/nap
- 1108 j. Szentendre - Üröm összekötő út ÁNF = 13.651 E/nap
- 1109 j. Pilisvörösvár - Pomáz összekötő út ÁNF = 5.923 E/nap
- 1111 j. Budakalász – Dobogókő - Esztergom összekötő út
 - Kossuth Lajos u. ÁNF = 11.428 E/nap
 - Árpád fejedelem útja ÁNF = 9.588 E/nap
- 1112 j. Szentendre - Pomáz összekötő út ÁNF = 15.020 E/nap



Pomáz város országos közútjainak forgalomfejlődése a 2008. évben, valamint a 2011-2015. évek között

A település országos közútjainak összegzett forgalomfejlődését tekintve az elmúlt 7 évben hozzávetőlegesen 10%-os növekedés figyelhető meg. A 2008-2012 évek közötti időszakban egyenletes növekedés ment végbe az országos közutak együttes forgalomnagyságának értékében, 50.159 E/nap-ról 52.497 E/nap-ra növekedett a gépjárművek száma. 2013. évben az összegzett országos közúti forgalomnagyságban csekély csökkenés volt tapasztalható, mely óta ismételt növekedés figyelhető meg. A 2013. évi 49.660 E/nap értékről 2015-re 55.610 E/nap értékre növekedett a város országos közútjainak forgalomnagysága.

Az egyes közutak önálló forgalomnagyságának értékében nagyobb változások és ugrások figyelhetőek meg az egyes évek között, mint az összesített forgalomnagyságban, a fenti ábrán látható módon.

A Pomáz területén található országos közutak elmúlt 5 évi forgalomnagyságának változását az alábbi ábra tartalmazza.

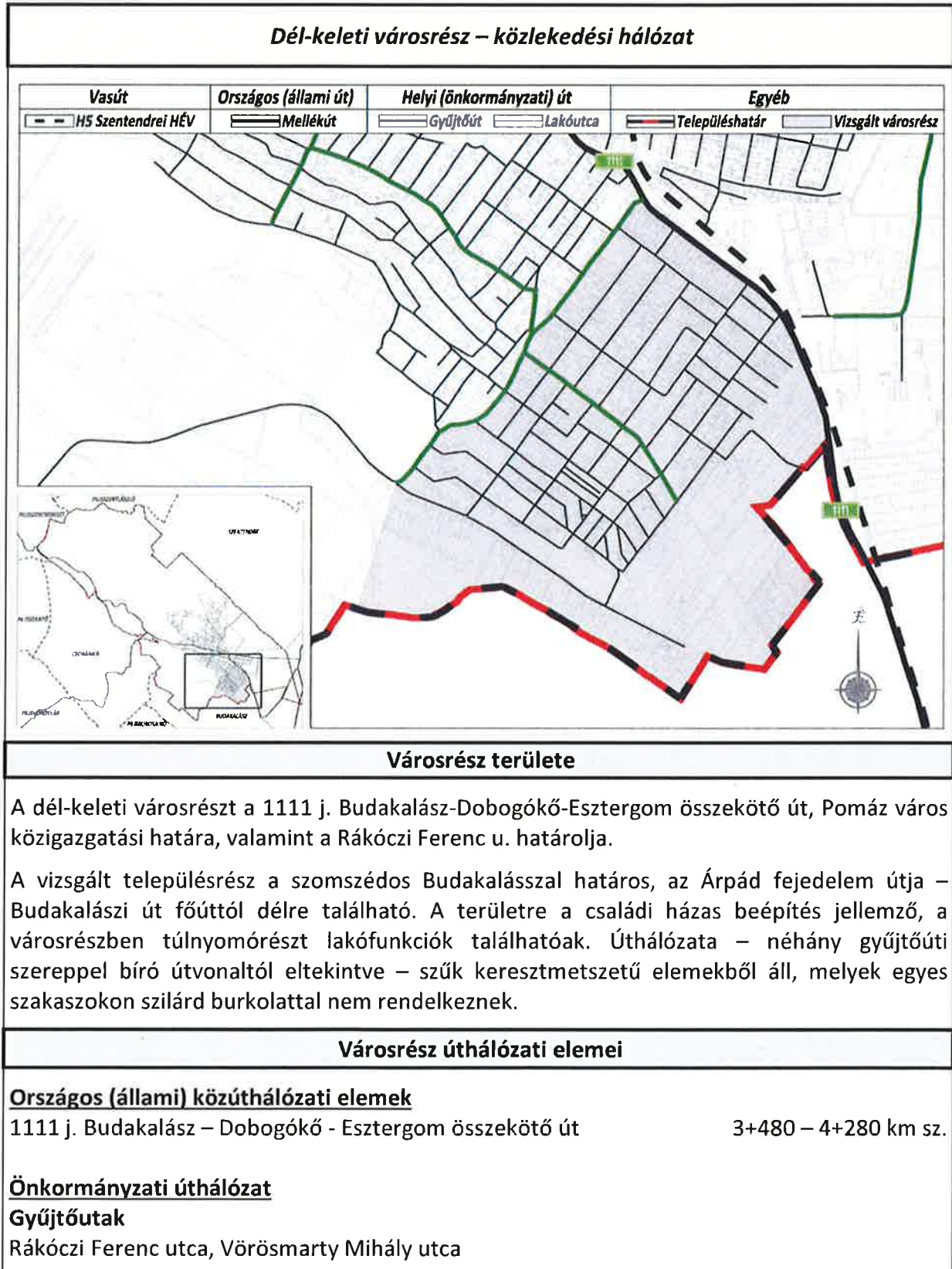
6. Közúti forgalom jellemzői

A számláló-állomás kódja	Közút száma	Útkategória	Megye	A számlálóállomás			Számítás éve	MOF [E/ó]	Kapacitás [E/ó]	Kapacitás kihasználtság [%]	Összes forgalom		Ös mot forg [j/nap]	
				szelvénye	érvényességi szakaszának határszelvényei						[j/nap]	[E/nap]		
					[km+m]	[km+m]								[km+m]
				[km+m]	[km+m]	[km+m]					[j/nap]	[E/nap]		[j/nap]
4041	1108	összekötő út	Pest megye	3+000,00	0+000,00	3+123,00	2008	1161	-	-	12164	12256	12032	
							2011	1397	-	-	14606	14864	14448	
							2012	1431	1200	119%	14476	14748	14335	
							2013	1317	1200	110%	14058	14165	13891	
							2014	1282	1200	107%	13679	13781	13516	
							2015	1447	1200	121%	13611	13651	13120	
5622	1109	összekötő út	Pest megye	7+000,00	0+000,00	8+486,00	2008	466	-	-	3989	4000	3941	
							2011	438	-	-	3759	3841	3712	
							2012	370	1200	31%	3726	3811	3684	
							2013	364	1200	30%	3556	3639	3504	
							2014	577	1200	48%	5628	5774	5597	
							2015	580	1200	48%	5752	5923	5714	
5623	1111	összekötő út	Pest megye	4+000,00	1+540,00	4+930,00	2008	1103	-	-	10535	10661	10415	
					2011	1038	-	-	9911	10172	9794			
					2012	979	1200	82%	9822	10095	9718			
					2013	813	1200	68%	9099	9030	8970			
					2014	847	1200	71%	9482	9416	9364			
					2015	940	1200	78%	9673	9588	9525			
3258	1111	összekötő út	Pest megye	5+250,00	4+930,00	8+805,00	2008	1239	-	-	12613	12467	12133	
					2011	1035	-	-	10242	10455	10186			
					2012	1006	1200	84%	10154	10372	10104			
					2013	887	1200	74%	9650	9855	9587			
					2014	1029	1200	86%	11382	11430	11203			
					2015	1120	1200	93%	8202	11428	8176			
7046	1112	összekötő út	Pest megye	2+500,00	3+000,00	0+000,00	3+226,00	2008	1108	-	-	10573	10775	10529
					2011	1297	-	-	12503	12719	12366			
					2012	1320	1200	110%	13241	13471	13113			
					2013	1219	1200	102%	12745	12971	12621			
					2014	1275	1200	106%	13327	13563	13198			
					2015	1427	1200	119%	14743	15020	14703			
				2+440,00	0+000,00	3+216,00								

Pomáz város országos közútjainak forgalomfejlődés

7. POMÁZ VÁROS TELEPÜLÉSRESZEINEK JELENLEGI FORGALOMTECHIKÁJA ÉS AZ EGYES TELEPÜLÉSRESZEBEN JAVASOLT FORGALOMTECHIKAI INTÉZKEDÉSEK

7.1. DÉL-KELETI VÁOSRÉSZ



Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

A Rákóczi Ferenc utca 6,0 m széles két irányban járható gyűjtőút. József Attila utca - Árpád fejedelem utcával alkotott csomópontjában körforgalom került kialakításra, a kisebb csatlakozó utcákkal alkotott csomópontjai jelzőtáblával szabályozottak, a Rákóczi Ferenc utcának főrendelt szerepe van. Burkolata aszfalt, megfelelő állapotú. A Mátyás király utcánál kijelölt gyalogátkelőhely segíti a biztonságos gyalogos közlekedést.



A Rákóczi Ferenc utca elhelyezkedése a dél-keleti városrészben



Általános kialakítás a Rákóczi Ferenc utcán



Kijelölt gyalogátkelőhely a Rákóczi Ferenc utcán

A **Vörösmarty Mihály u.** 6,0 m széles két irányban járható gyűjtőút. Aszfalt burkolata megfelelő állapotú. Rákóczi Ferenc utcával alkotott, jelzőtáblás szabályozású csomópontjában alárendelt iránynak tekinthető, Bajcsy-Zsilinszky E. utcai csomópontjában jelzőtáblás szabályozás nincs. A kisebb csatlakozó utcákkal alkotott csomópontjai jelzőtáblával szabályozottak.



A Vörösmarty Mihály utca elhelyezkedése a dél-keleti városrészben



Általános kialakítás a Vörösmarty Mihály utcában



A Vörösmarty Mihály utca kialakítása a Bajcsy-Zsilinszky utcával alkotott csomópontja környezetében

Meglévő forgalmi rend bemutatása

Egyirányú utcák

A területen több egyirányú utca is található. A **Toldi Miklós u.** a **Kölcsey Ferenc u.** felé, a **Bibó István u.** (**Vörösmarty M. u. – Széchenyi I. u. szakasz**) a Széchenyi I. u. felé, míg a **Széchenyi István u.** (**Bibó I. u. – Deák F. u. szakasz**) a Deák F. u. irányában egyirányú.

Csillapított forgalmú övezetek

A **Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. - Bajcsy-Zsilinszky E. u. – Budakalászi út – Toldi Miklós u. – Gárdonyi Géza u. – Mátyás király u., ill. a Bajcsy-Zsilinszky E. u. – Budakalászi út – belterület határa – Vörösmarty M. u.** által bezárt területeken lakó-pihenő övezet kijelölt. A határoló utak nem képezik az övezet részét.

A Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. – Dobó István u. – Illyés Gyula u. – Madách Imre u. – Kislovác u. által határolt területen 30 km/h korlátozott övezet kijelölt. A Rákóczi F. utca és a Vörösmarty M. u. nem tartoznak az övezethez.

Sebességkorlátozások

A Bajcsy-Zsilinszky Endre u. teljes hosszában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben. Az utcában, két oldalán, felváltva, nagyméretű virágládák kerültek elhelyezésre, hogy az útpálya szélességének helyenkénti beszűkítésével csökkentsék a forgalom sebességét.

A Mátyás király utcában, valamint a Toldi Miklós u., a Jókai Mór u., Arany János u. egyes szakaszain 20 km/h sebességkorlátozás van érvényben, jellemzően sebességcsökkentő küszöbökhöz kapcsolódóan.

Teherforgalmi korlátozások

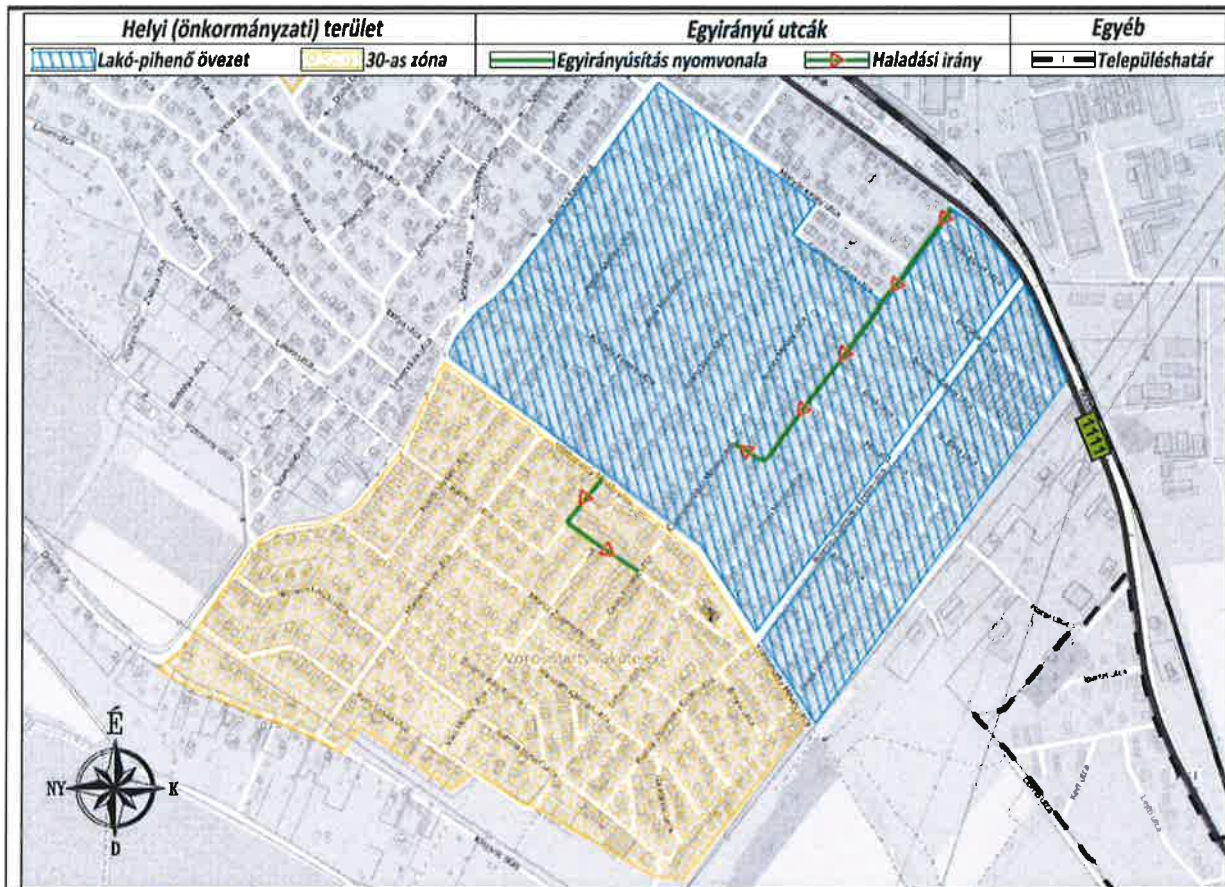
A Bajcsy-Zsilinszky Endre utcában 12t, a Bocskai utcában 5,5t, ill. 3,5t teherforgalmi korlátozás érvényes, míg a Csokonai Vitéz Mihály utcából minden tehergépkocsi kitiltásra került.

Parkolás

A főút északi oldalán található a HÉV állomáshoz tartozó, 40-50 férőhelyes parkoló munkanapokon, a reggeli órákban igen hamar megtelik. A parkoló kapacitásán túli, P+R jellegű parkolási igény a közeli Mátyás király utcában és a Szilágyi Erzsébet utcában jelenik meg. Az útpadkán, zöldfelületeken rendezetlenül parkoló járművek tönkreteszik a környezetet, rontják az utca képét, és a városrész jellegével nem összeegyeztethető forgalmat generálnak. A megnövekedett forgalmi terhelésből fakadó baleseti kockázatot a Mátyás király utcában található intézményeket (iskola, óvoda) látogató gyermekek még inkább megnövelik. A P+R jelleggel parkoló járművek kiszorítják az intézményekhez autóval érkező szülőket is, akik számára nincs rendezett megállási lehetőség.

A Petőfi Sándor utcában, az iskola mellett, merőleges beállású parkoló kiépített.

A lakóövezetek kisebb utcáiban a parkolás legtöbbször telken belül történik, komolyabb parkolási problémák nem jelentkeznek.



A városrészről általánosságban elmondható, hogy forgalomtechnikai jelzésrendszere több karbantartást igényel. A kihelyezett jelzőtáblák és/vagy oszlopok gyakran rossz állapotúak, elfordultak, megdőltek, előfordul, hogy hiányoznak. Több helyen felesleges, zavaró jelzőtáblák is ki vannak helyezve (pl. lakó-pihenő övezetben 20km/h korlátozás, teherforgalmi korlátozás).

Általános javaslatok a településrész önkormányzati gyűjtőút hálózatára

Javasolt a **Bajcsy-Zsilinszky Endre u.** gyűjtőúti funkciónak megfelelő kialakítása. Az utcában érvényben lévő 30km/h sebességkorlátozás, és a lokális útszűkületek miatt, jelen állapotában nem felel meg a gyűjtőutakra jellemző követelményeknek. A megfelelő gyűjtőúti funkció biztosítása érdekében javasolt a korlátozások megszüntetése.

Vörösmarty u.-val alkotott csomópontjában – jelzőtáblák kihelyezésével – hangsúlyozni kell a gyűjtő útvonal fölérendeltségét az alárendelt irányokkal szemben.

A jelenlegi és tervezett gyűjtőutak esetében egyaránt fontos, hogy funkciójuk (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező”) kell felhívni az alárendelt irányból érkezők figyelmét.

Bajcsy-Zsilinszky Endre utca*Meglévő állapot ismertetése*

A **Bajcsy-Zsilinszky Endre u.** 5,0 m széles, mindkét irányban járható gyűjtőút. Burkolata aszfalt, a burkolat állapota megfelelő. Budakalászi úttal alkotott, jelzőtáblás szabályozású csomópontjában alárendelt iránynak tekinthető, Vörösmarty Mihály utcai csomópontjában jelzőtáblás szabályozás nincs. A kisebb csatlakozó utcákkal alkotott csomópontjai jelzőtáblával szabályozottak.

Az út két irányban járható, teljes hosszában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben. Két oldalán helyenként nagyméretű virágládák kerültek elhelyezésre, hogy az útpálya szélességének lokális beszűkítésével csökkentsék a forgalom sebességét.

A Budakalászi úti csomópontjában, valamint a Május 1. utcánál, és a Bethlen Gábor utcánál jelzőtáblával és burkolati jellel kijelölt gyalogátkelőhely található.



A Bajcsy-Zsilinszky Endre utca elhelyezkedése a dél-keleti városrészben



Bajcsy-Zsilinszky Endre utca



Bajcsy-Zsilinszky Endre utca

Beavatkozási javaslatok

Gyűjtőúti szerepének megfelelően, a forgalom biztonságos és folyamatos lebonyolódása érdekében, meg kell szüntetni a jelenleg érvényben lévő 30 km/h sebességkorlátozást, valamint el kell távolítani az úton elhelyezett nagyméretű virágládákat.

Vörösmarty utcával alkotott csomópontjában az elsőbbségi viszonyok egyértelmű jelzése szükséges, a balesetek elkerülése érdekében.

A településrészen javasolt forgalmi beavatkozások**Mátyás király utca rendezése**

A Mátyás király utcában tapasztalható parkolási nehézségek feloldása érdekében javasolt az utcában a megállási tilalom bevezetése. Az iskola és az óvoda előtti szakaszon, az út intézmények felőli oldalán, várakozás tiltása mellett, a megállást lehetővé tevő szabályozás bevezetése javasolt. A gyermekek ki- és beszállását ez még lehetővé teszi, azonban a hosszú idejű (P+R) parkolásra nem ad lehetőséget.

További parkolóhelyek kialakításának lehetősége javasolt a Petőfi Sándor utcában található, merőleges beállású parkoló folytatásaként, hogy a Mátyás király u.-ból kiszorított járművek elhelyezésére.

Vizsgálatra javasolt annak lehetősége, hogy a Mátyás király utcában az út átépítésével, a vízelvezető árkok befedésével, miként alakíthatóak ki további parkolóhelyek.

A gyermekek ki- és beszállásának biztonsága növelhető rövid idejű megállásra szolgáló K+R (Kiss+Ride) parkolóhelyek kialakításával.

Az előzőekkel együtt, a parkolási helyzet rendezéséhez hozzájárulhat egy díjfizető parkolási rendszer kialakítása terhelt területen és környezetében. A rendszer pontos jellemzőinek és paramétereinek (díjfizető időszak, övezet kiterjedése, tarifa, kedvezményezett köre, ellenőrzés, szankcionálás stb.) meghatározása külön, összetett vizsgálatot igényel.

Lakó-pihenő övezetek bevezetése**Toldi Miklós u. - Mátyás király u. - Gárdonyi Géza u.**

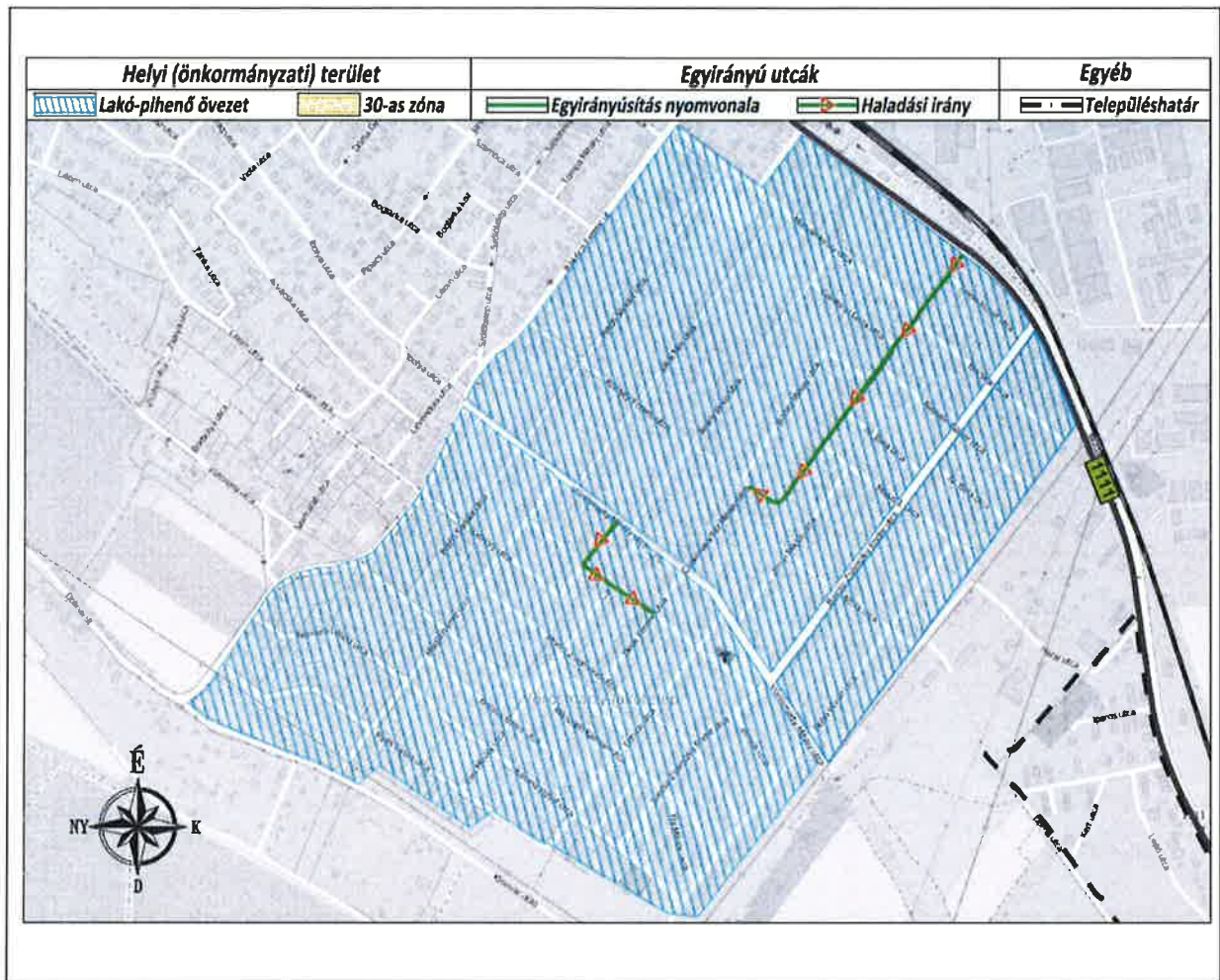
A parkolási helyzet rendezésével, javasolt a jelenlegi Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. - Bajcsy-Zsilinszky E. u. – Budakalászi út – Toldi Miklós u. – Gárdonyi Géza u. – Mátyás király u. lakó-pihenő övezet kiterjesztése a Toldi Miklós u. - Mátyás király u. (Szilágyi E. u. – Toldi M. u. szakasz) - Gárdonyi Géza u. utcákra. A 20 km/h sebességkorlátozó táblák és a teherforgalmi korlátozó táblák a lakó-pihenő övezeten belül leszerelendők. Mindemellett, a Petőfi Sándor utcában, a lakó-pihenő övezet határát a meglévő, merőleges parkoló végétől javasolt kezdeni, hogy a parkoló által keltett járműforgalom ne az övezetben bonyolódjon.

Amennyiben a Mátyás király utcában épített parkolóhelyek kerülnek kialakításra, és ezzel a javasolt, megállást tiltó szabályozás megszűnik, az utcaszakasz kivétele javasolt a lakó-pihenő övezetből.

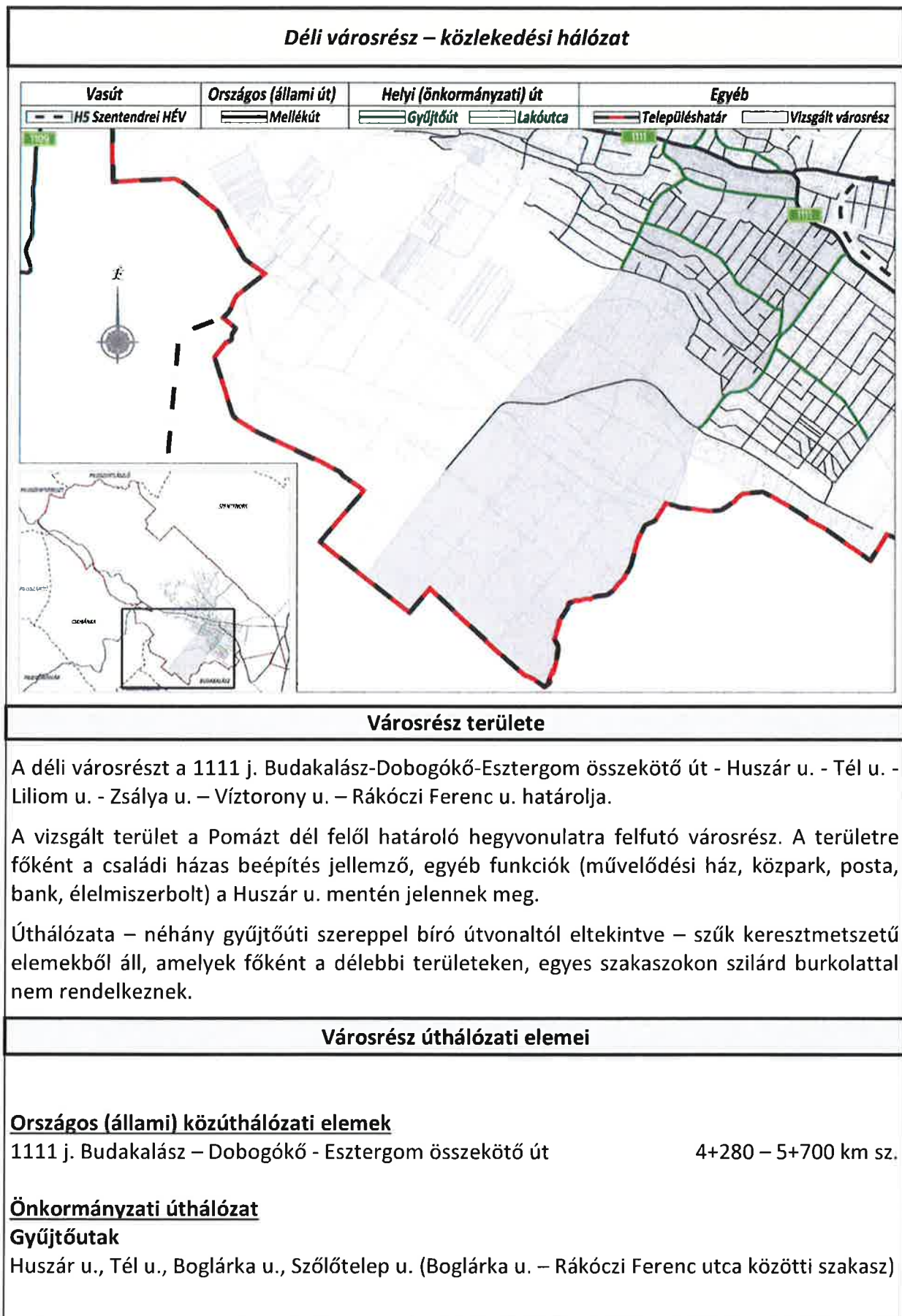
A Petőfi Sándor utcában található merőleges beállású parkolók bővítése esetén, a lakó-pihenő övezet határát az épített parkoló végéhez kell illeszteni.

Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. – Dobó István u. – Illyés Gyula u. – Madách Imre u. – Kislovác u.

A jelenlegi Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. – Dobó István u. – Illyés Gyula u. – Madách Imre u. – Kislovác u. 30 km/h korlátozott övezet helyén lakó- pihenő övezet kialakítása javasolt. A tervezett övezetbe nem kerül bele a déli határát jelentő Kislovác dűlő, amelyen azonban a jelenlegi 30 km/h sebességkorlátozás megtartása javasolt.



7.2. DÉLI VÁOSRÉSZ



Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

A **Huszár u.** 7,0 m széles, két irányban járható gyűjtőút. Csomópontjai jelzőtáblával szabályozottak. Beniczky utcával és József Attila utcával alkotott csomópontjaiban jelzőtáblás szabályozású csomópontjában alárendelt iránynak tekinthető, a kisebb csatlakozó utcákból érkezőkkel szemben a Huszár úton haladóknak van elsőbbségük. Aszfaltburkolata jó állapotú.



A Huszár utca elhelyezkedése a déli városrészben



Általános kialakítás a Huszár utcában



Rosszul belátható csomópont (Huszár utca – Tél utca)

A Tél u., alsó szakaszán 6,0 m, felső szakaszán 3,5-4,0 m széles, két irányban járható gyűjtőút. Aszfalt burkolata megfelelő állapotú. Huszár utcával alkotott, jelzőtáblás szabályozású csomópontjában alárendelt iránynak tekinthető, Töhötöm utcai csomópontjában a Tél u. a fő irány. Egyéb csomópontjaiban jelzőtáblás szabályozás nincs.



A Tél utca elhelyezkedése a déli városrészben



Általános kialakítás a Tél utca északi szakaszán



Általános kialakítás a Tél utca déli szakaszán

A **Boglárka u.** 4,0-4,5 m széles, mindkét irányban járható gyűjtőút. Szőlőtelep utcával alkotott csomópontjában elsőbbségadási kötelezettsége van, egyéb csomópontjai jelzőtáblával nem szabályozottak. Aszfaltburkolatának állapota változó, többnyire megfelelő, egyes szakaszain azonban felújításra szorul.



A Boglárka utca elhelyezkedése a déli városrészben



Általános kialakítás a Boglárka utca nyugati szakaszán



Általános kialakítás a Boglárka utca keleti szakaszán

A Szőlőtelep u., Boglárka u. – Rákóczi Ferenc utca közötti szakasza, a Boglárka u. folytatásaként, mindkét irányban járható, 3,5 m széles gyűjtőút. Rákóczi Ferenc utcával alkotott csomópontjában alárendelt irány, Boglárka utcai csomópontjában fölérendelt szerepe van. Aszfaltburkolatának állapota megfelelő.



A Szőlőtelep utca elhelyezkedése a déli városrészben



Általános kialakítás a Szőlőtelep utcán



A Szőlőtelep utca Rákóczi Ferenc utcával alkotott csomópontja

Meglévő forgalmi rend bemutatása**Egyirányú utcák**

A területen több egyirányú utca is található. A **Dózsa György u.**, a **Jankovich Gyula u.**, valamint a **Szőlőtelep u. (József Attila u. – Boglárka u. szakasza)** a Boglárka u. felé egyirányú. A Jankovich Gyula u., főúthoz csatlakozó szakasza, a gyermekorvosi rendelő és patika előtt mindkét irányban járható, csak az intézmények előtti szakasztól délre haladva válik egyirányúvá.

Csillapított forgalmú övezetek

A **Huszár u. – Tas u. – Boglárka u. – Tél u.**, ill. a **Huszár u. – Álmos u. – Boglárka u. – Tas u.** által bezárt területeken 30 km/h korlátozott övezet kijelölt. A határoló utak nem képezik az övezet részét.

30 km/h korlátozott övezet jelzőtáblák kerültek kihelyezésre a **Tél u.**, Huszár u. felé eső, kb. 80 m-es szakaszán, ez az egyetlen útszakasz azonban nem tekinthető zónának, csak lokális sebességkorlátozásnak.

Sebességkorlátozások

A **Dózsa György utcában** 40 km/h, a **Szőlőtelep u.**, **Rózsa u. – Szamóca u. szakaszán**, 30 km/h, a **Levendula u.**, **Szőlőtelep u. – Ibolya u. szakaszán**, 20 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Teherforgalmi korlátozások

A **Rózsa u.**, **Dózsa György u. – Álmos u. közötti szakaszán**, valamint a **Viola u.**, **Gyöngyvirág u. – Százszorszép u. közötti szakaszán** 5,5t teherforgalmi korlátozás érvényes.

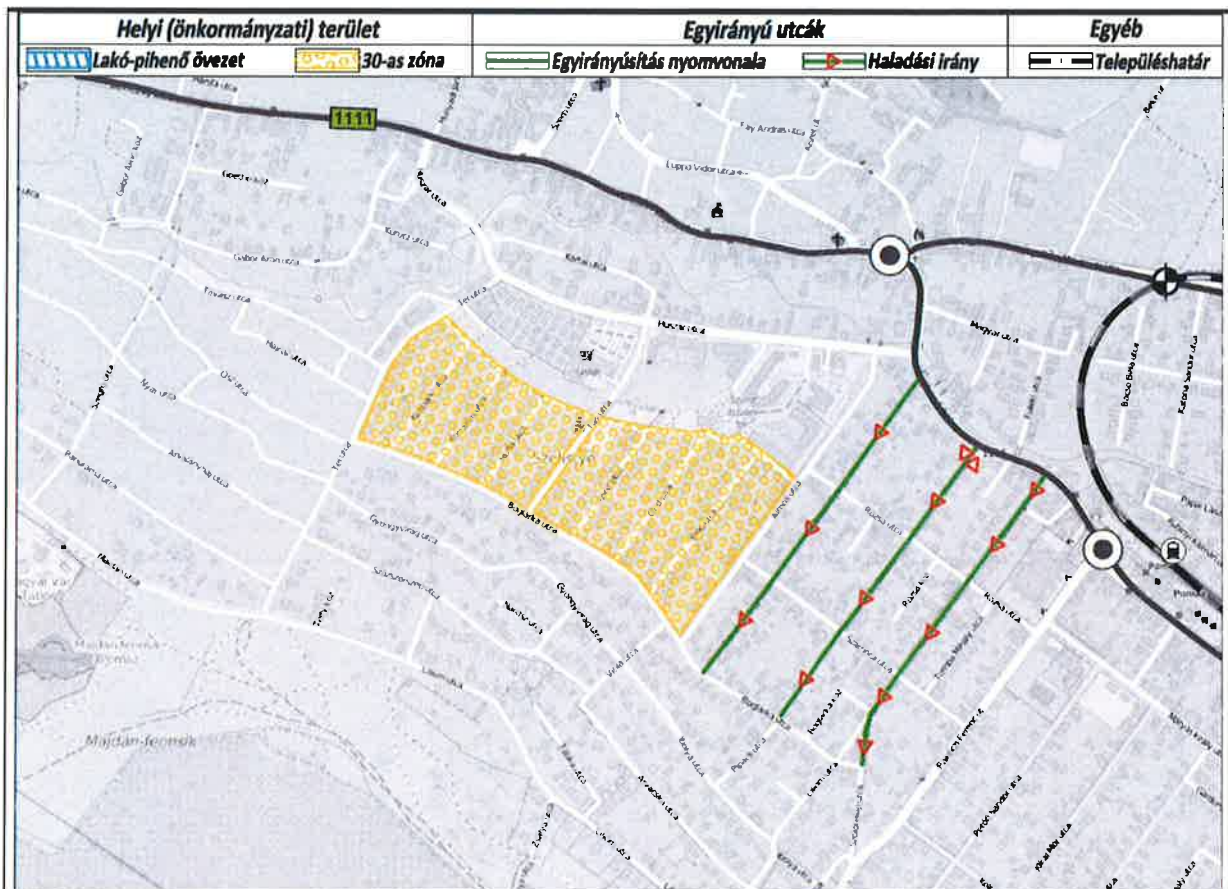
Parkolás

A **Huszár utcában**, a **posta előtt**, merőleges beállítású, 18 férőhelyes parkoló kiépített.

A **Művelődési Ház előtt** murvás parkolóterület áll a látogatók rendelkezésére, 40-50 férőhellyel.

A **Huszár utcában** található **élelmiszer áruház** saját kiépített parkolóval rendelkezik, kb. 70 férőhellyel.

A lakóövezetek kisebb utcáiban a parkolás legtöbbször telken belül történik, komolyabb parkolási problémák nem jelentkeznek.



A városrészeiről általánosságban elmondható, hogy forgalomtechnikai jelzésrendszere több karbantartást igényel. A kihelyezett jelzőtáblák és/vagy oszlopok gyakran rossz állapotúak, elfordultak, megdőltek, előfordul, hogy hiányoznak. A teherforgalmi korlátozások esetlegesnek tűnnek (pl. csak az egyik irányból kerültek kihelyezésre).

Általános javaslatok a településrész önkormányzati gyűjtőút hálózatára

A jelenlegi és tervezett gyűjtőutak esetében egyaránt fontos, hogy funkciójuk (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező”) kell felhívni az alárendelt irányból érkezők figyelmét.

A településrészen javasolt forgalmi beavatkozások

Csomópontok

A gyalogos és a közúti forgalom biztonságának növelése érdekében javasolt megvizsgálni a Beniczky u. - Huszár u. - Hunyadi János u. csomópont (és a hozzá tartozó gyalogos átvezetés) jelzőlámpás szabályozásának kialakítását. A vizsgálat során figyelembe kell venni a javasolt jelzőlámpás szabályozásnak a település úthálózatára – különös tekintettel a Hősök terei körforgalmú csomópontra – gyakorolt hatását.

Egyirányú utcák

Jankovich Gyula utca

A Jankovich Gyula u. jelenleg is egyirányú, a Boglárka u. felé. A két szomszédos párhuzamos utca (Dózsa György u., Szőlőtelep u.) szintén ebben az irányban egyirányú. A közúti körbejárhatóság és elérhetőség javítása érdekében javasolt a Jankovich Gyula u., jelenleg is egyirányú szakaszán, a forgalom irányának megfordítása, a József Attila u. irányába. (A rendelő előtti szakasz változatlanul mindkét irányban járható.) Ezzel az egymással párhuzamos egyirányú utcákban a forgalom iránya váltakozik, amivel a helyi ingatlanok, célpontok megközelítése közvetlenebbé válik, a forgalom egyenletesebben oszlik el az utcahálózaton.

Rózsa utca

A Rózsa utca jelenleg kb. 3,5-4,0 m széles, két irányban járható. Több szakaszán nyitott vízvezető árok található, így az esetlegesen szembe találkozó járművek nem tudnak lehúzódni a padkára. A forgalmi problémák megoldása érdekében a Rózsa utca egyirányúsítása javasolt, az Álmos utca felé.

Csillapított forgalmú övezetek

Javasolt a **József Attila u. – Álmos u. – Boglárka u. – Szőlőtelep u. - Rákóczi F. utca** által bezárt területen 30 km/h korlátozott sebességű övezet kijelölése. Az övezeten belül a sebességhatalmazó, valamint az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák leszerelendők.

A **Tél u. – Boglárka u. – Szőlőtelep u. – Rákóczi Ferenc utca – Víztorony u. – Liliom u. – Százasorszép u.** által bezárt területen lakó-pihenő övezet kijelölése javasolt.

A **Tél utca felső szakaszán** található 30 km/h övezet jelzőtáblák leszerelendők.

Egyéb javaslatok

A **Huszár u. – Tél u. csomópontban** a Huszár u. íve nehezen belátható, ezért forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt.

A **Boglárka u. – Szőlőtelep u. csomópontban** a Boglárka u. felől érkezők számára kihelyezett elsőbbségadás kötelező tábla beszedése javasolt. Ezzel a jobb kéz – szabály szerint a Szőlőtelep u.-n észak felől érkezőkkel szemben elsőbbségük van, amely támogatja az útvonal gyűjtőúti szerepét. Emellett a csomópont rossz beláthatósága érdekében, forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt. A Szőlőtelep u. gyűjtőúti szakaszán a szűk keresztmetszet miatt a szembejövő forgalom alá- és fölérendeltségi viszonyainak tisztázása javasolt, esetlegesen forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt.

A **Kamilla u. – Margaréta u. csomópont** nehezen belátható, forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt.

A **Rákóczi Ferenc u. – Margaréta u. csomópont** nehezen belátható, forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt.

Vizsgálatra kerültek a **József Attila u. - Szőlőtelep u. között** található átkötés forgalmi helyzetének javítási lehetőségei. Az átkötés szervízútként szolgál az ott található üzletek

dolgozóinak és vásárlóinak, mindkét irányban járható. A szervízút szűk keresztmetszetét tovább csökkentik az ott parkoló járművek, a forgalom lebonyolódása esetenként fennakadást okoz. A kedvezőbb használat érdekében vizsgáltuk a forgalomtechnikai eszközökkel megvalósítható fejlesztési lehetőségeket:

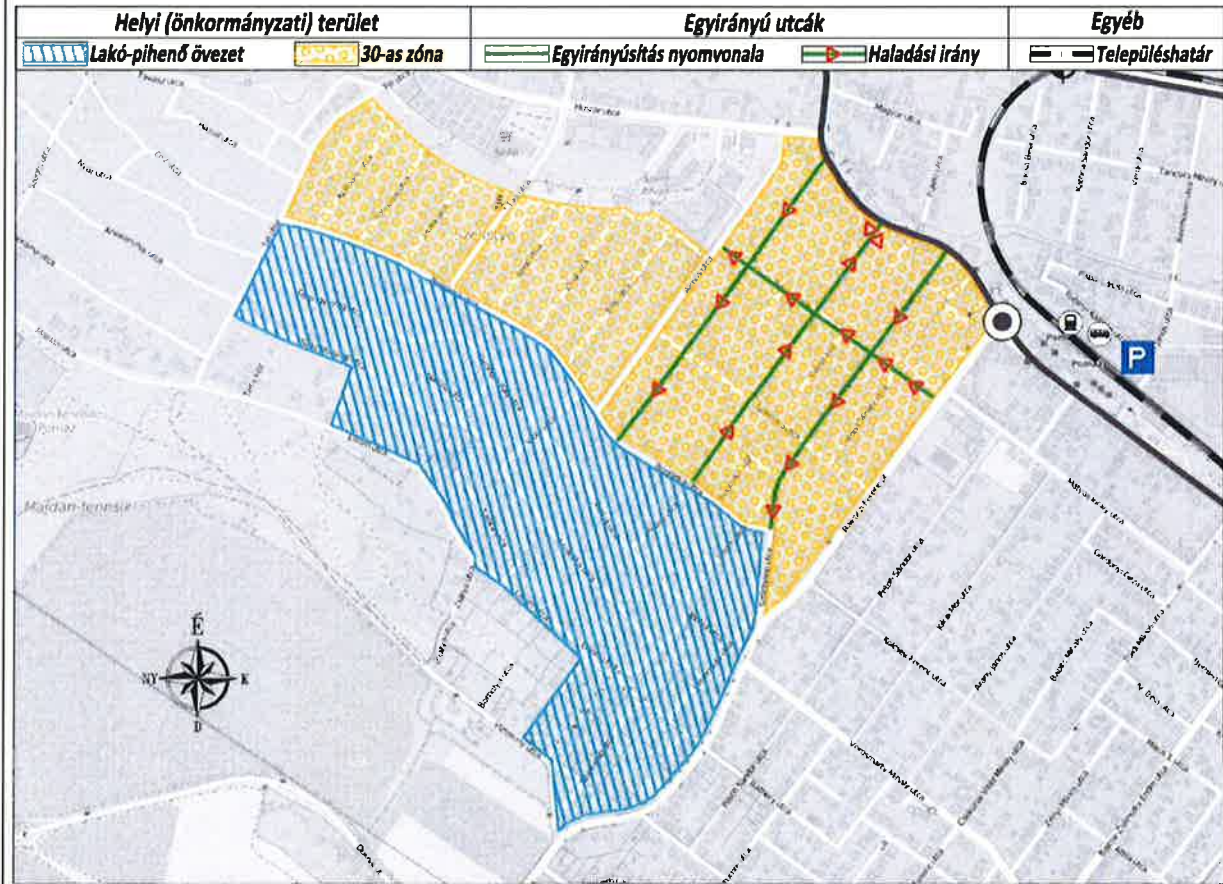
1. A Szőlőtelep u. felső (szervízúttól északra eső) szakaszán kétirányú forgalom engedélyezése, ezzel együtt a szervízút egyirányúsítása a Szőlőtelep utca felé. A megoldás előnye, hogy forduló járműmozgás nincs a szervízúton, hiszen a főút a Szőlőtelep u.-n megközelíthető. Hátrány, hogy a Szőlőtelep u. felső szakasza az érintett kb. 60m-en csak 4,5m széles, nem bővíthető, így rendszeresek lennének a forgalmi torlódások.

2. Amennyiben a Szőlőtelep u. felső szakasza a főút felé kerül egyirányúsításra, a fenti probléma megoldódik, és a körbejárhatóság is megfelelő (csak jobbra kisíves mozgásokkal). Hátránya, hogy így a Szőlőtelep u.-n dél felé haladni szándékozók a szervízúton érhetik el a Szőlőtelep u.-t, amely éppen a forgalomcsillapítás ellen hat.

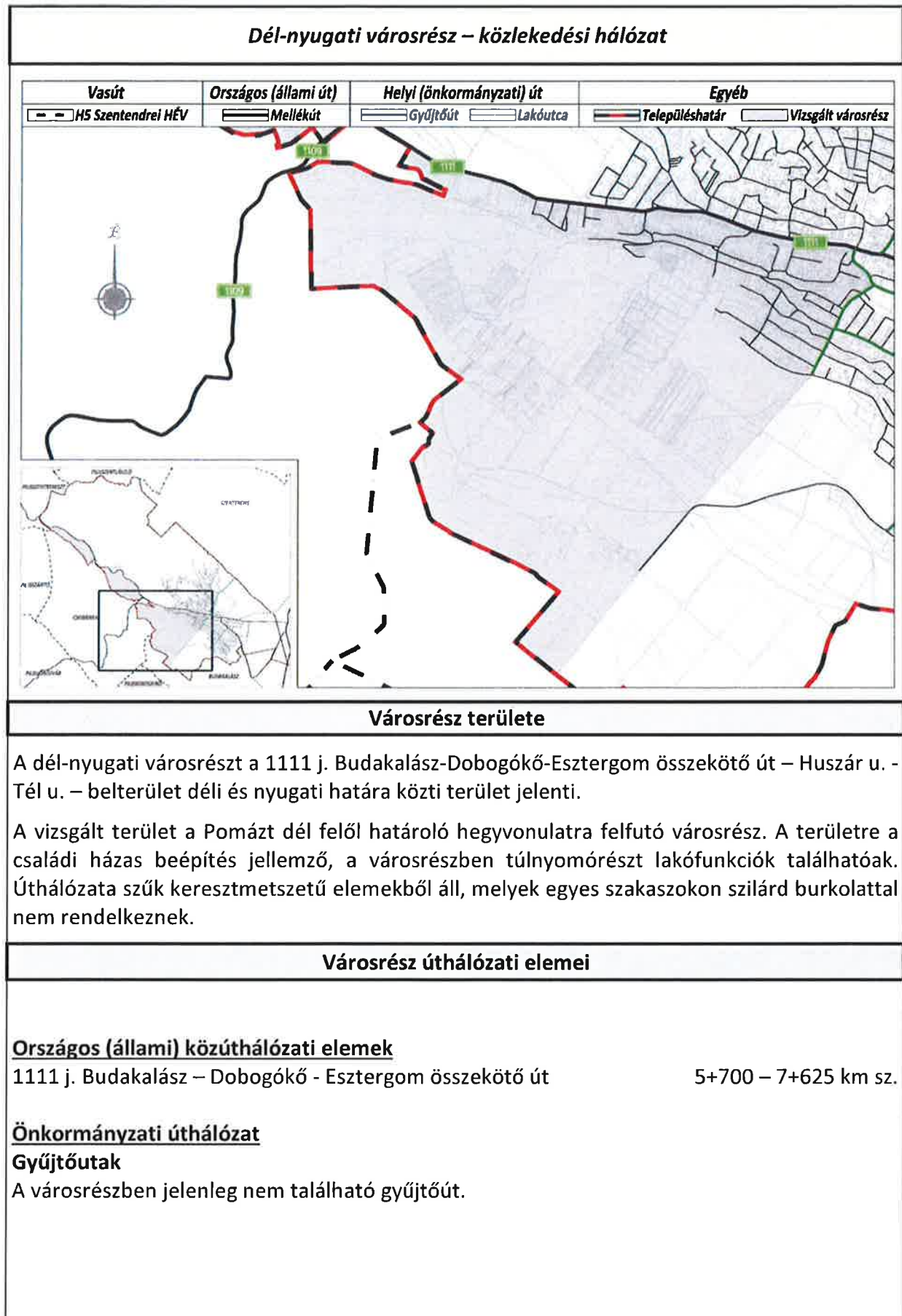
3. Lehetőség a szervízút egyirányúsítása, a főút irányában. A megoldás előnye ebben az esetben is az, hogy forduló járműmozgás nincs az utcában. Hátrány, hogy a körbejárhatóság iránya kedvezőtlen (balra nagyíves, főúti szakasszal), valamint hogy a szervízút közvetlenül a főútról nem megközelíthető.

4. A szervízút egyirányúsítható a Szőlőtelep u. irányába, a Szőlőtelep u.-ban a jelenlegi forgalmi irány megtartásával. A megoldás előnye, hogy a szervízút közvetlenül megközelíthető, hátrány, hogy az utcát elhagyó járművek csak igen nagy kerülővel találhatnak vissza a főútra.

A vizsgált lehetőségeket figyelembe véve, a **szervízút forgalmának csökkentése pusztán forgalomtechnikai eszközökkel nem javítható**, a lehetséges megoldások okozta hátrányok meghaladják a jelenlegi helyzethez képest nyerhető előnyöket.



7.3. DÉL-NYUGATI VÁOSRÉSZ



Meglévő forgalmi rend bemutatása

Csillapított forgalmú övezetek

A Garat u. – Molnár u. – Pappalom utcában 30km/h korlátozott övezet kijelölt. Az övezetnek egy be- és kijárata van, a Garat utcán köt ki a 1111. j. (Margitligeti) útra.

Sebességkorlátozások

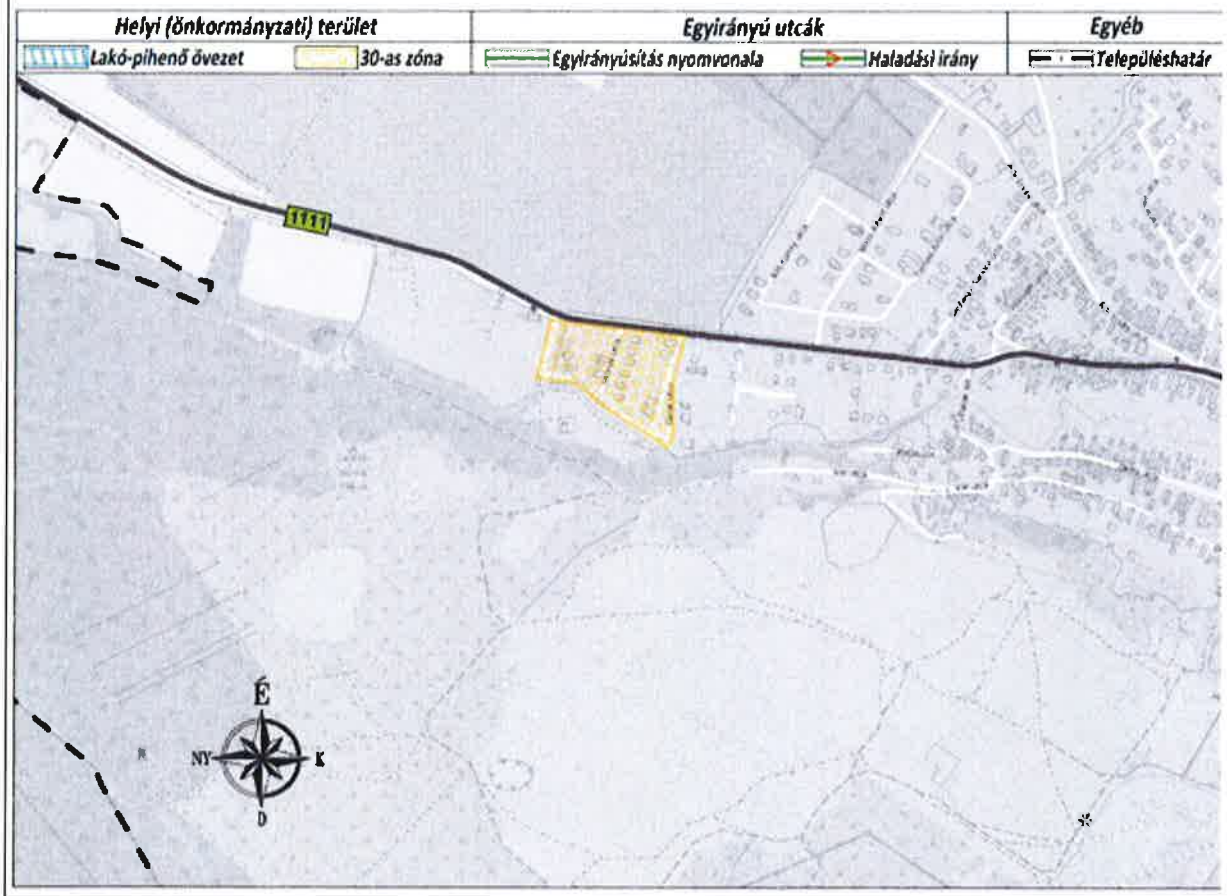
A Diófa u. nyugati szakaszán, ill. a Pataksor u. északi szakaszán egy-egy szakaszon 20km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Csomópontok

A Dobogókői út, Bodza utcával, valamint Goethe utcával alkotott csomópontjainak geometriája rendkívül előnytelen. Az alárendelt utcák utolsó szakasza a főúttal szinte párhuzamosan érkeznek a csomópontba, ezért a Dobogókői úton nyugat felől érkező járművek saját sávjukból nem, csak a szembejövő forgalom feltartásával tudnak a mellékutcákba bekanyarodni. A csomópontok beláthatóságát nehezíti, hogy a mellékutcák csomóponti szakaszai meglehetősen meredeken érkeznek a főúthoz.

Parkolás

A lakóövezetek utcáiban a parkolás legtöbbször telken belül történik, komolyabb parkolási problémák nem jelentkeznek.



A városrésztől általánosságban elmondható, hogy forgalomtechnikai jelzésrendszere több karbantartást igényel. A kihelyezett jelzőtáblák és/vagy oszlopok gyakran rossz állapotúak, elfordultak, megdőltek, előfordul, hogy hiányoznak.

Általános javaslatok a településrész önkormányzati gyűjtőút hálózatára

A **Tavaszi u. – Orgona u. útvonal** kelet-nyugati irányban tárja fel a dél-nyugati városrész lakóterületeit, a Pataksor u. és a Téli u. összekötésével. Javasolt az útvonal, gyűjtőúti funkcióinak megfelelő kiépítése, a szükséges szabályozási szélesség biztosításával.

A gyűjtőúti funkció (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező”) kell felhívni az alárendelt irányból érkezők figyelmét.

Tavaszi utca – Orgona utca

Meglévő állapot ismertetése

A **Tavaszi u. - Orgona u. útvonal** kelet-nyugati irányban tárja fel a dél-nyugati városrész lakóterületeit, a Pataksor u. és a Téli u. összekötésével. Bár nem rendelkezik a gyűjtőúti funkcióhoz szükséges szabályozási szélességgel és kialakítással, alternatíva híján jelenleg is akként funkcionál. Az útvonal 3,0-4,0 m széles, két irányban járható gyűjtőút. Csomópontjaiban jelzőtáblás szabályozás nincs. Aszfaltburkolatának állapota változó: a centrumhoz közelebb eső szakaszain alapvetően megfelelő, míg nyugat felé távolodva egyre gyakoribbak az úthibák.



A Tavasz u. –Orgona u. elhelyezkedése a dél-nyugati városrészben



Tavasz utca



Orgona utca

Beavatkozási javaslatok

A városrészben megjelenő gépjárműforgalom biztonságos és folyamatos lebonyolódása érdekében, javasolt az útvonal megfelelő kiépítése, a szükséges szabályozási szélesség biztosításával.

A településrészen javasolt forgalmi beavatkozások

Csillapított forgalmú övezetek

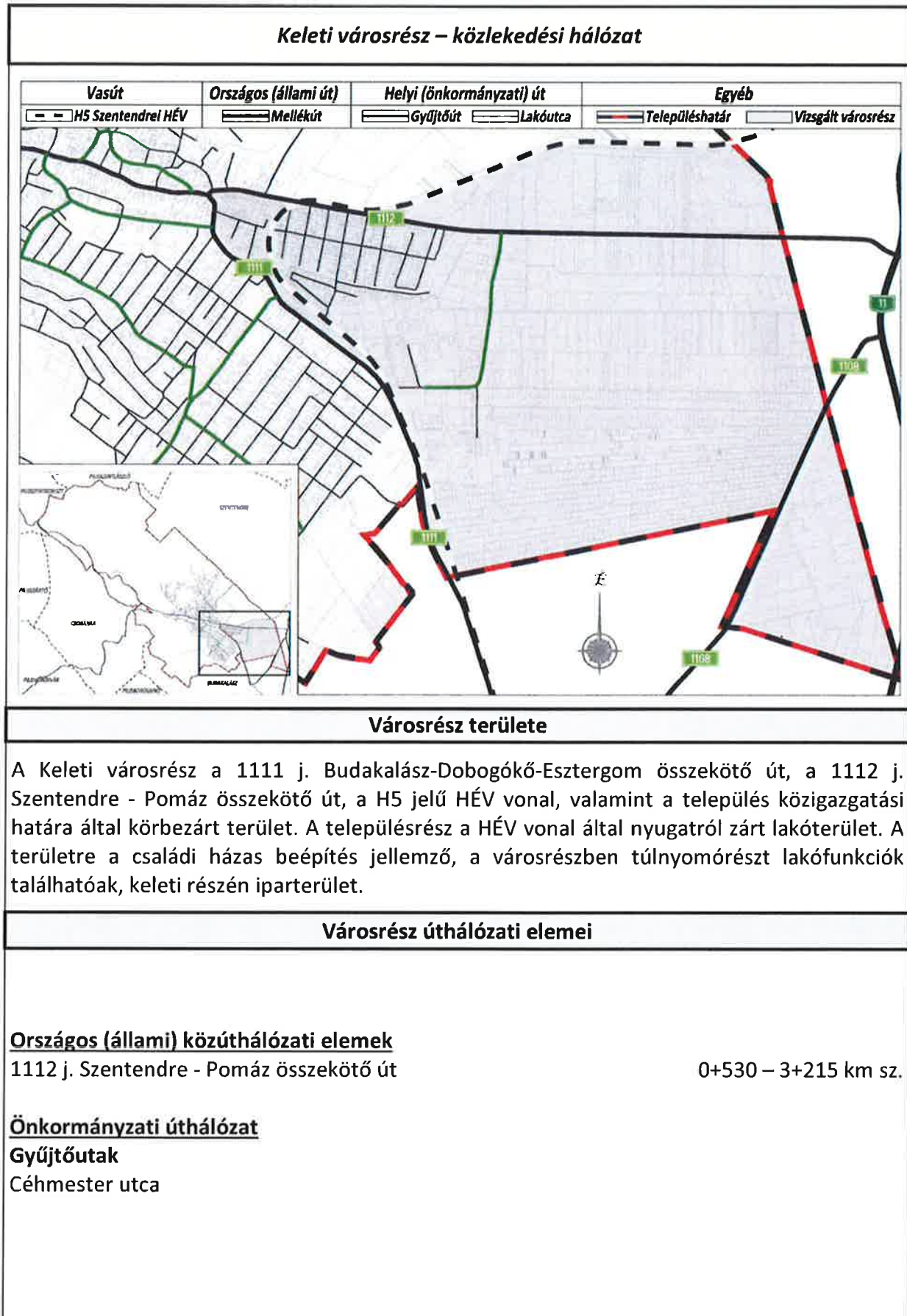
Lakó- pihenő övezet kijelölése javasolt a **Tavasz u. – Tél u. – Majdán u. – belterület határa** által közbezárt területen.

30 km/h korlátozott sebességű övezet kijelölése javasolt a **Huszár u. – Tél u. – Tavasz u. – Orgona u. – Diófa u. – Pataksor u. – Dobogókői út** által bezárt területen. Az övezeten belül a sebességkorlátozó, valamint az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák leszerelendők.

Csomópontok

A **Dobogókői út - Goethe u.** és a **Dobogókői út - Bodza u.** csomópontokban, a csomópontok rossz geometriája miatt a főútról történő jobbra kanyarodás tiltása javasolt. A többi forgalmi irányban a haladás változatlanul megengedett.

7.4. KELETI VÁOSRÉSZ



Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

A vizsgált településrész két különböző jellegű területből áll. Egyrészt a település ipari területeinek ad helyet, másrészt a HÉV vonaltól keletre eső családiházias területet tartalmazza. A településrésznek nincs kapcsolata a 1111 j. Budakalász – Dobogókő - Esztergom összekötő úttal. A HÉV nyomvonalán keresztezési lehetőség nem található déli irányba, így a városrész zsákszerű, átmenő forgalom nem terheli az úthálózati elemeket. Általánosságban elmondható, hogy a családiházias részeken a lakóutak forgalma csekély. Számottevő forgalom kizárólag az ipari területeket kiszolgáló utakon bonyolódik.

A **Céhmester utca** a településrész egyetlen gyűjtőútja. Az út a település ipartelepeit köti be az országos közúti hálózatba (1112 j. Szentendre - Pomáz összekötő út). Az út burkolata aszfalt, szélessége 6,0 m, burkolatállapota megfelelő. Az útvonal teljes hosszában két irányban járható. Országos úti csomópontjában jelzőtáblás forgalomszabályozás található, alárendelt forgalmi irány.



A Céhmester utca elhelyezkedése a keleti városrészben



Általános kialakítás a vizsgált szakaszon



A Céhmester utca 1112 j. ök. úttal alkotott csomópontja

Településrész meglévő forgalmi rendje**Egyirányú utcák**

A területen egyirányú utcák nem találhatóak.

Csillapított forgalmú övezetek

Korlátozott övezet a vizsgált keleti városrészben nem található.

Sebességkorlátozások

A Beethoven utcában 20 km/h sebességkorlátozás és forgalomcsillapító küszöb található. Az Erkel Ferenc utcában 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Parkolás

A városrész utcáiban a parkolás legtöbbször telken belül történik, komolyabb parkolási problémák nem jelentkeznek.

A városrészeiről általánosságban elmondható, hogy forgalomtechnikai jelzésrendszere több karbantartást igényel. A kihelyezett jelzőtáblák és/vagy oszlopok gyakran rossz állapotúak, elfordultak, megdőltek, előfordul, hogy hiányoznak.

Általános javaslatok a településrész úthálózatára

A jelenlegi gyűjtőút esetében fontos, hogy funkciója (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező”) kell felhívni az alárendelt irányból érkezők figyelmét.

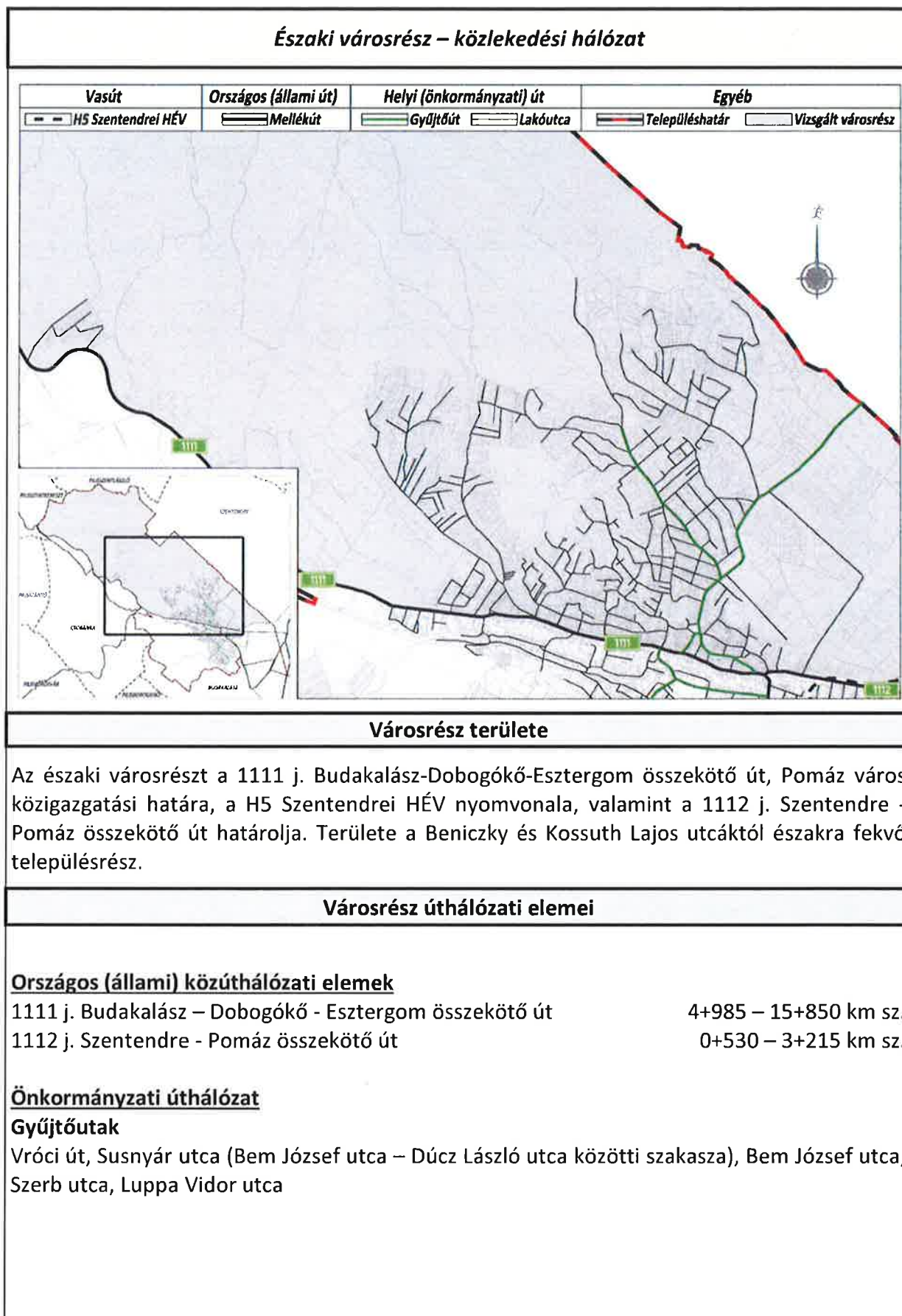
A településrész utcahálózatának forgalomtechnikai szabályozási alapelvei megfelelőek.

A családiházias városrészben az egyenrangú lakóutak a csekély forgalom lebonyolítására alkalmasak.

A településrészen javasolt forgalmi beavatkozások

Az országos közúti csomópontokban a lakóutakon azok alárendelt forgalmi iránya „Állj! Elsőbbségadás kötelező.” táblákkal jelendő. A csomópontok környezetében a megfelelő beláthatóság biztosításának érdekében a parkoló autók tiltó táblával távol tartandóak.

7.5. ÉSZAKI VÁROS RÉSZ



Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

A vizsgált településrész a Pomáz városát északi irányból körülölelő hegyvonulatokra felfutó városrész. A természeti és domborzati adottságok miatt a meglévő úthálózat ezen a területen jellemzően meredek, íves vonalvezetésű, szűk keresztmetszetű elemekből áll, melyek egyes helyeken szilárd burkolattal nem rendelkeznek. Ezen tulajdonságokból fakadóan nehezen belátható, egyes esetekben balesetveszélyes útszakaszok találhatóak a vizsgált, északi városrészben.

A **Vróci út** a Bem József utcából kiinduló, kétirányú, 4,0 m szélességű, aszfalt burkolatú gyűjtőút a település határáig húzódóan. Az út közvetlenül országos közúthálózati elemhez nem kapcsolódik. A burkolat minőségi állapota erősen leromlott. A Bem József utcával alkotott csomópontjában alárendelt irány, további csomópontjai jelzőtáblával nem szabályozottak.



A Vróci út elhelyezkedése az északi városrészben



Általános kialakítás a Vróci úton



Foltzásokkal tarkított aszfalt burkolat a Vróci úton

A **Susnyár utca – Dúcz László utca** szakasz a Pomázt Szentendrével összekötő Pomázi út folytatásának tekinthető, 5,0 m szélességű, aszfalt burkolatú, két irányban járható gyűjtőút. A meglévő aszfaltburkolat állapota jelentősen leromlott. A keresztutcákkal alkotott csomópontjaiban főlérendelt irány, a csomópontokban jelzőtáblás szabályozás található.



A Susnyár utca – Dúcz László utca szakasz elhelyezkedése az északi városrészben



Általános kialakítás a Susnyár utcán



Úthibákra figyelmeztető jelzőtábla a vizsgált szakaszon

A Bem József utca a fent ismertetett Susnyár utca folytatásaként halad déli irányba. 6,0 m szélességű, megfelelő állapotban lévő aszfalt burkolatú, két forgalmi irányú gyűjtőút. Csomópontjaiban elsőbbséggel rendelkező irány, táblás forgalomszabályozás található a szakaszon. Az utcában több helyen 30 km/h sebességkorlátozás és forgalomcsillapító küszöbök találhatóak.



A Bem József utca szakasz elhelyezkedése az északi városrészben

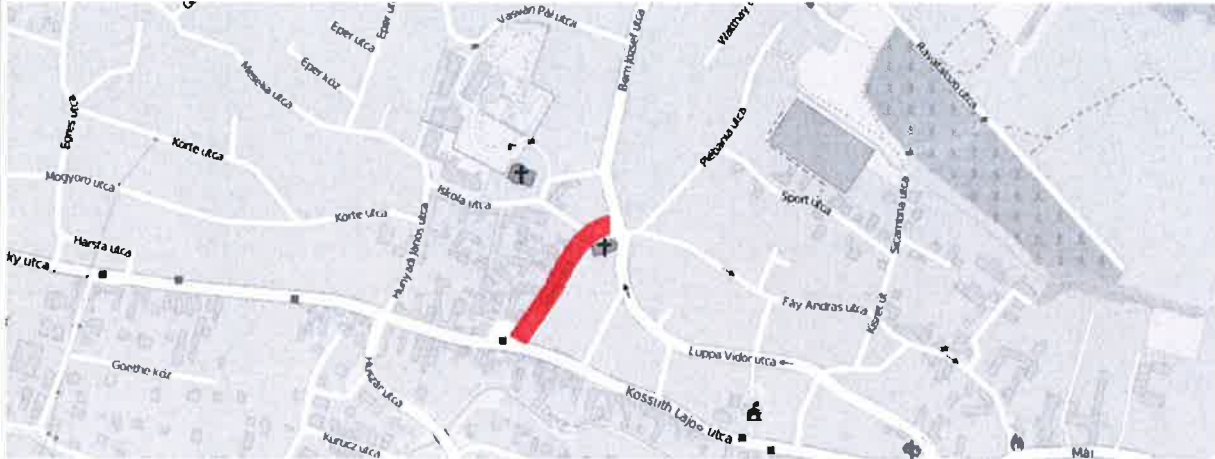


Általános kialakítás a Bem József utcában



Aszfalt forgalomcsillapító küszöb a Bem József utcában

A Szerb utca a Bem József utca és a Kossuth Lajos utca összeköttetését a Szabadság téren keresztül biztosító egyirányú gyűjtőút. 4,0 m szélességű aszfalt burkolata jó minőségű. A Kossuth Lajos utcával alkotott csomópontjában alárendelt irány, egyéb csomópont a szakaszon nem található.



A Szerb utca elhelyezkedése az északi városrészben



Általános kialakítás a Szerb utcában



A Szerb utca Kossuth Lajos utcai becsatlakozása

A Luppa Vidor utca a Szerb utcával ellentétes irányú, egyirányú gyűjtőút, mely ahhoz hasonlóan a Kossuth Lajos utcához csatlakozik. Szélessége 3,0-4,0 m, aszfalt burkolata megfelelő állapotú. Csomópontjaiban jelzőtáblás forgalomszabályozás található.



A Luppa Vidor utca elhelyezkedése az északi városrészben



A Luppa Vidor utca általános kialakítása



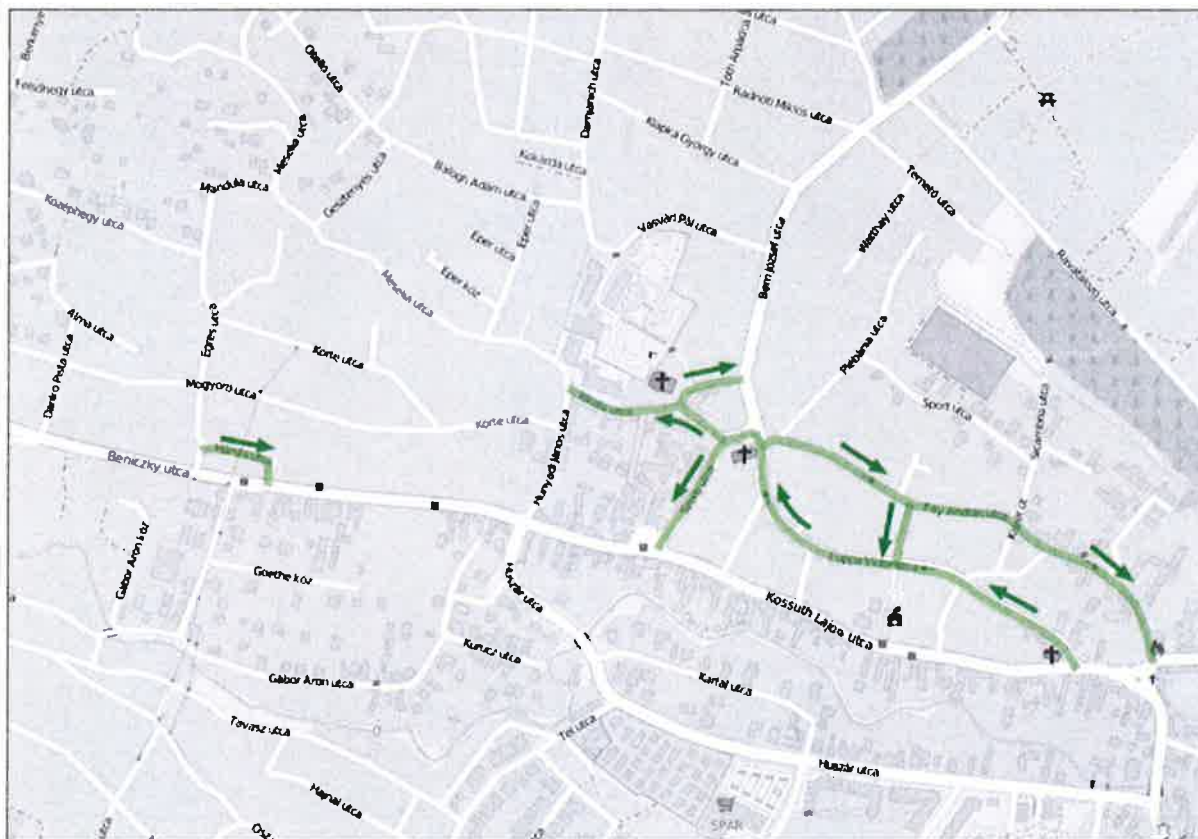
Az egyirányú forgalmi rend jelzőtáblákkal megfelelően jelzett

Településrész meglévő forgalmi rendje

Egyirányú utcák

A területen található egyirányú utcák és azok irányai az alábbiak:

- Hársfa utca keleti irányban egyirányú
- Iskola utca nyugati irányban egyirányú
- Szerb utca déli irányban egyirányú
- Fáy András utca keleti irányban egyirányú
- Lupa Vidor utca nyugati irányban egyirányú
- Lámpa utca déli irányban egyirányú



Meglévő egyirányú utcák elhelyezkedése és forgalmi iránya az északi városrészben

Csillapított forgalmú övezetek

A Kápolna u. – Vincellér u. – Kadarka u. és Honfoglalás útja – Mandics utcán 30km/h korlátozott övezet kijelölt. Az övezet határait a Vróci út és Susnyár dűlő gyűjtőutak jelentik.

Sebességkorlátozások

A városrész gyűjtőútjain a forgalomcsillapító küszöbök környezetében 30km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Parkolás

A városrész kisebb lakóutcáiban a parkolás legtöbbször telken belül történik, komolyabb parkolási problémák ezen utcákban nem jelentkeznek. A főút mentén található forgalomvonzó létesítmények környezetében a parkolás közforgalmú parkolókkal megoldott.

Az Iskola utcában a Sashegyi Sándor Általános Iskola forgalomvonzásából, valamint az utca szűk keresztmetszetéből parkolási és közlekedési problémák adódnak. A városrész parkolási szempontból szintén problémás helye a Tölgyes Kálmán utca.

A városrésztől általánosságban elmondható, hogy forgalomtechnikai jelzésrendszere több karbantartást igényel. A kihelyezett jelzőtáblák és/vagy oszlopok gyakran rossz állapotúak, elfordultak, megdőltek, előfordul, hogy hiányoznak.

Általános javaslatok a településrész úthálózatára

A jelenlegi és tervezett gyűjtőutak esetében egyaránt fontos, hogy funkciójuk (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező”) kell felhívni az alárendelt irányból érkezők figyelmét.

A településrész utcahálózatának forgalomtechnikai szabályozási alapelvei megfelelőek.

A meredek és keskeny utcák bővítése, nyomvonaluk korrekciója az esetek túlnyomó többségében nem lehetséges. A vizsgált városrész szűk utcáinak egyirányú kialakítása megoldást jelent a korábban ismertetett helyi adottságokból eredő problémákra.

A településrészen javasolt forgalmi beavatkozások

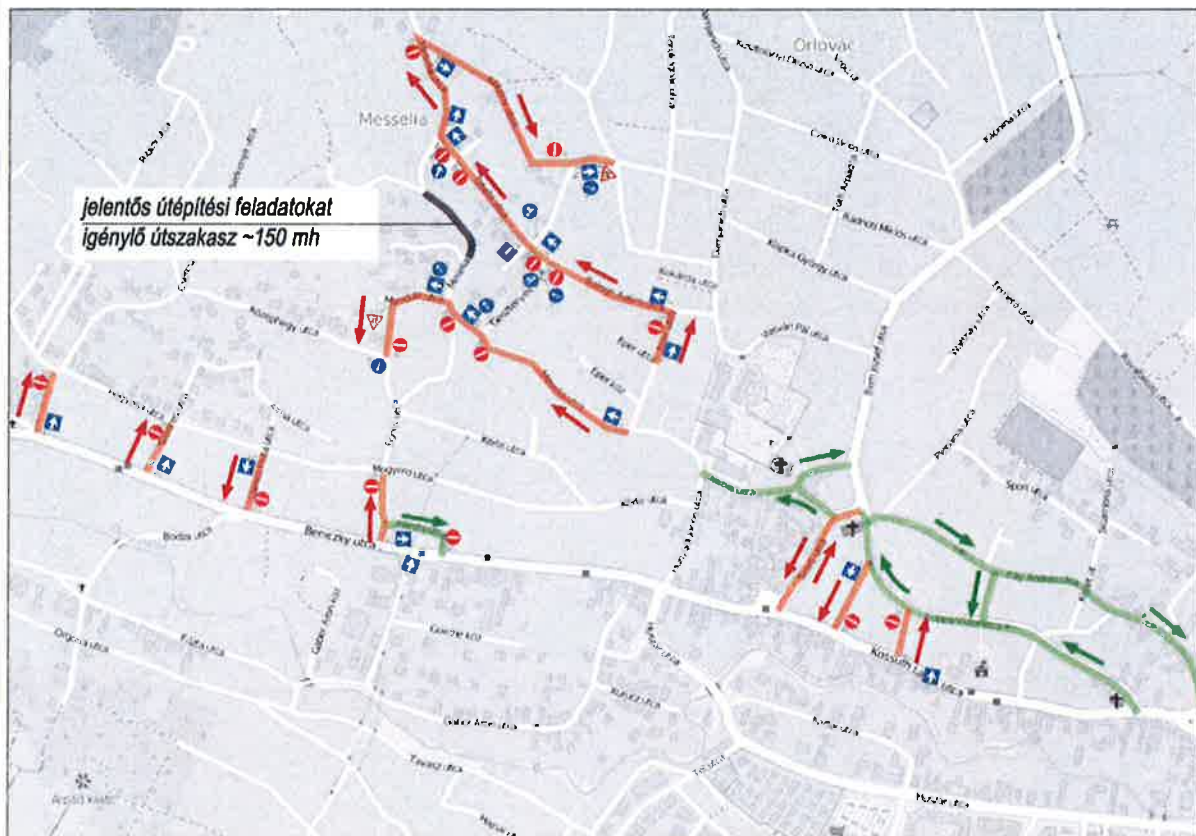
A meglévő egyirányú utcák egy átgondolt rendszer részei. Javasolt a jelenlegi egyirányúsítások megtartása, valamint további utcákban az egyirányú forgalmi rend bevezetése egyértelmű forgalomtechnikai jelzésrendszerrel.

Egyirányú forgalmi rend bevezetése javasolt az alábbi szakaszokon:

- Cseresznyés utca a Hegyalja utca – Beniczky utca szakaszon északi irányba
- Szedres utca a Beniczky utca – Hegyalja utca szakaszon északi irányba
- Dankó Pista utca a Hegyalja utca – Beniczky utca szakaszon déli irányba
- Egres utca a Beniczky utca – Mogyoró utca szakaszon északi irányba
- Szerb utca meglévő egyirányúsításának megszüntetése, kétirányú forgalmi rend bevezetése
- Sztojity Sztefán utca egyirányúsítása déli irányba
- Nikola Tesla utca egyirányúsítása északi irányba

A Szerb utca kétirányúsításával egy időben javasolt a jelenleg rosszul belátható, nem egyértelmű geometriával és forgalomszabályozással rendelkező Templom téri csomópont átépítése, beláthatóságának és használhatóságának javítása érdekében.

A Nikola Tesla utca egyirányúsításával egy időben javasolt az utca forgalmi rendje szerinti jobb oldalon parkolósáv kialakítása.



Javasolt egyirányú utcák elhelyezkedése és forgalomtechnikai kialakítása az északi városrészben

Az északi településrész problémás területe a **Messelia** városrészben található meredek és keskeny utcák. A terület hegyvidéki jellegű, az utak részére csupán keskeny sávok állnak rendelkezésre. A meglévő utak bővítésére, korrekciójára nincs lehetőség, **egyirányú forgalmi rend** bevezetését javasoljuk hosszú távon a „10. Távlati fejlesztési javaslatok” fejezetben részletezett beavatkozásokkal. A Messelia utca egy szakaszán jelenlegi állapot szerint jelentős beruházási költséggel rendelkező útépitési feladatok ellátása után biztosítható a megfelelő színvonalú közlekedés. Az útszakasz megépítéséhez jelentős terep- és földmunka szükséges. A tárgyi szakasz kiépítéséig alternatív egyirányúsítást javasolunk az alábbiaknak, valamint a fenti ábrának megfelelően:

- Messelia utca és a Mandula utca egyirányúsítása a Középhegy utcáig
- Balogh Ádám utca – Otelló utca – Messelia utca – Kökény utca útvonal egyirányúsítása

Jelen állapot szerint a Messelia, Balogh Ádám és Otelló utcák szélessége keskeny, kb. 4,0 – 5,0 m széles keresztmetszetű, melyből a burkolat 2,0-3,0 m széles. A burkolatuk aszfalt, de helyenként burkolatlan, földút. A meglévő aszfalt burkolat is töredezett, rossz állapotú. Az utcák jelentős hossz-eséssel rendelkeznek, két szembejövő gépjármű találkozásánál a kikerülés nehezen megoldható. Vízvezetés az adott térségben nem megoldott.

Az alternatív változatban a Messelia utca fejlesztendő útszakaszának kihagyásával két egyirányú útvonal hozandó létre. A déli terület feltárását a Messelia utca és a Mandula utca egyirányúsítása a Középhegy utcáig biztosítja, míg az északi területek megközelíthetőségét a Balogh Ádám utca – Otelló utca – Messelia utca – Kökény utca útvonal biztosítja az ábrán látható irányokban.

A Kökény utcán a meglévő burkolatlan út fejlesztése, burkolattal történő ellátása javasolt.

A forgalmi rend ily módú megváltozása az adott térség egyirányú közlekedési rendjét eredményezi az elsőbbségi viszonyok szabályozásával (kötelező haladási irányok, behajtási tilalmak, egyirányú út és zsákutca), ezáltal kizárva a szembe érkező járművek találkozását, az ebből eredő konfliktus helyzetek megszűnnek.

Javasolt a kopóréteg töredezettsége, repedezettsége miatt kopóréteg csere építése az egyirányúsított szakaszon a csapadékvizeknek a pályaszerkezetbe való bejutásának megakadályozása céljából, mely a burkolat további romlását eredményezné. A kopóréteg cserével egy időben szükséges az egyirányú útszakaszon „K” vízvezető szegély vagy kiemelt szegély beépítése az út keresztirányú esésének megfelelően, mely hosszirányban levezeti a burkolatra hulló csapadékot. Szükséges a lefolyó vizek befogadóba történő elvezetése.

Amennyiben a kiemelt szegély kapubejáró elé esik, ott döntött szegély alkalmazása javasolt, a csapadékvíz ingatlanokra való bejutásának megakadályozása érdekében.

A kopóréteg csere esetén az út felületében lévő fedlapokat szintbe kell emelni.

A burkolatlan útszakaszokon a közúti terhelésnek megfelelő mértékű szilárd burkolatú út kiépítése, és a vízvezetés előbbieken ismertetett módon való megoldása.

A kiemelt vagy „K” szegélyek mellett a lerakódott hordalék elszállítása, az út karbantartása szükséges.

A Messelia utca Otelló utca utáni szakaszán egyirányúsítás nem vezethető be, itt szükséges részletes tervek alapján **kitérő helyek** kijelölése, majd ez alapján azok kialakítása, megépítése.

A vizsgált útszakaszokon a rendelkezésre álló terület rendszerint szűk, mindkét oldalon kerítéssel, kapukkal határolt. Ebből adódóan csak kisajátítás és a meglévő építmények bontásával, átépítésével alakíthatóak ki szabványos kitérők. Jelenlegi állapotban az úthasználók kitaposott, kijárt területeken húzódnak félre esetleges járműtalálkozás esetén. Ezek általában kapubehajtók, kerítések melletti kiszögellések, az út számára fenntartott terület kiszélesedései. Javasoljuk ezen meglévő kikerülési helyek fenntartását és bővítését, az út melletti területek rendezését, megfelelő karbantartásának biztosítását.



Félrehúzóási lehetőség a szűk keresztmetszetű utcában

A szembetalálkozó gépjárművek akadálytalan továbbhaladásának érdekében burkolt útszakaszokon a burkolat szélesítését, burkolatlan utakon a szükséges szélességben gépjárművel járható felületek kialakítását növényirtással, tereprendezéssel.



Szembehaladó gépjárművek akadálytalan továbbhaladását biztosító kialakítás

Helyszíni szemlék alapján, az „Északi városrész meglévő és javasolt kikerülési helyei” ábrán jelölt helyszíneken javasoljuk a meglévő kikerülési helyek bővítését, új félreállási, kikerülési helyek kialakítását.

A kialakított félrehúzódsági szakaszoknál legalább 10,0 m hosszon javasolt 4,75 m szélességű gépjárművel járható felület fenntartása (2 x 2,00 m mértékadó gépjármű szélessége, 3 x 0,25 m oldalakadály távolság a gépjárművek között és mellett).

8. JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET

A lakókörnyezetekben, a főutak és a gyűjtőutak alkotta hálózaton belüli területeken (vagyis a körbevett területeken belül) lakó-pihenő övezetek kijelölése szükséges. Ezzel együtt a korlátozott sebességű övezet területi szabályozást célszerű megszüntetni.

A lakó-pihenő övezet táblákkal meghatározott területeken az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (vagyis: KRESZ) által biztosított intézmény vezethető be. Az intézmény egy szabályozási rendszer, amely arra irányul, hogy a lakókörnyezetben a lakóké (gyalogosok, kerékpárosok) legyen az elsőbbség a motoros forgalommal szemben a „tranzit” jellegű forgalom lehetőség szerinti kizárásával.

39/A. § Közlekedés lakó-pihenő övezetben

(1) Lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemet szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,

c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,

d) az oda látogatókat szállító autóbusz,

e) az oda építő- és tüzelőanyagot szállító tehergépkocsi és hozzákapcsolt pótkocsi,

f) az út- és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági, rendvédelmi, betegszállítási, közegészségügyi feladat, illetőleg postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen.

(2) A lakó-pihenő övezetben járművel legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(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.

Ezzel szemben a korlátozott sebességű övezet táblákkal meghatározott területen csak és kizárólag az általános (50 km/h) sebességkorlátozástól eltérő – a gyakorlatban: 30 km/h – sebességhatár kerül bevezetésre.

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

...

z/1. „Korlátozott sebességű övezet” (53/a. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott sebességű övezet vége” (53/b. ábra) jelzőtábláig az úton a táblán megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos.

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

...

z/2. „Korlátozott forgalmú övezet (zóna)” (53/c. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet (zóna) vége” (53/d. ábra) jelzőtábláig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.

9. BALESETI ELEMZÉS

9.1. BALESETI ADATOK

A vizsgálattal érintett településre (Pomáz) vonatkozóan kigyűjtöttük az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) bekövetkezett személyi sérüléssel járó baleseteket a KSH adatállományával megegyező WEB-BAL adatbázis segítségével. Az **országos közutakra** (1111 j. út és 1112 j. út) vonatkozó baleseti adatokat az alábbi táblázat tartalmazza:

Év	Balesetszám	Baleset kimenetele	Típus
2011	12 db	1 db halálos, 5 db könnyű	azonos irányba haladó járművek összeütközése
		1 db könnyű	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése
		2 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		3 db könnyű	szembe haladó járművek összeütközése
2012	16 db	4 db könnyű	azonos irányba haladó járművek összeütközése
		1 db könnyű	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése
		1 db súlyos, 2 db könnyű	gyalogos elütése
		1 db súlyos, 5 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		2 db könnyű	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
2013	9 db	1 db könnyű	azonos irányba haladó járművek összeütközése
		2 db könnyű	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése
		2 db súlyos, 1 db könnyű	gyalogos elütése
		1 db súlyos	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
		1 db könnyű	szembe haladó járművek összeütközése
2014	9 db	1 db halálos, 1 db súlyos, 1 db könnyű	gyalogos elütése
		2 db súlyos, 2 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		2 db súlyos	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
2015	5 db	2 db könnyű	gyalogos elütése
		1 db súlyos, 1 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül

Baleseti gócpontok **országos közutak** tekintetében az alábbi helyeken található:

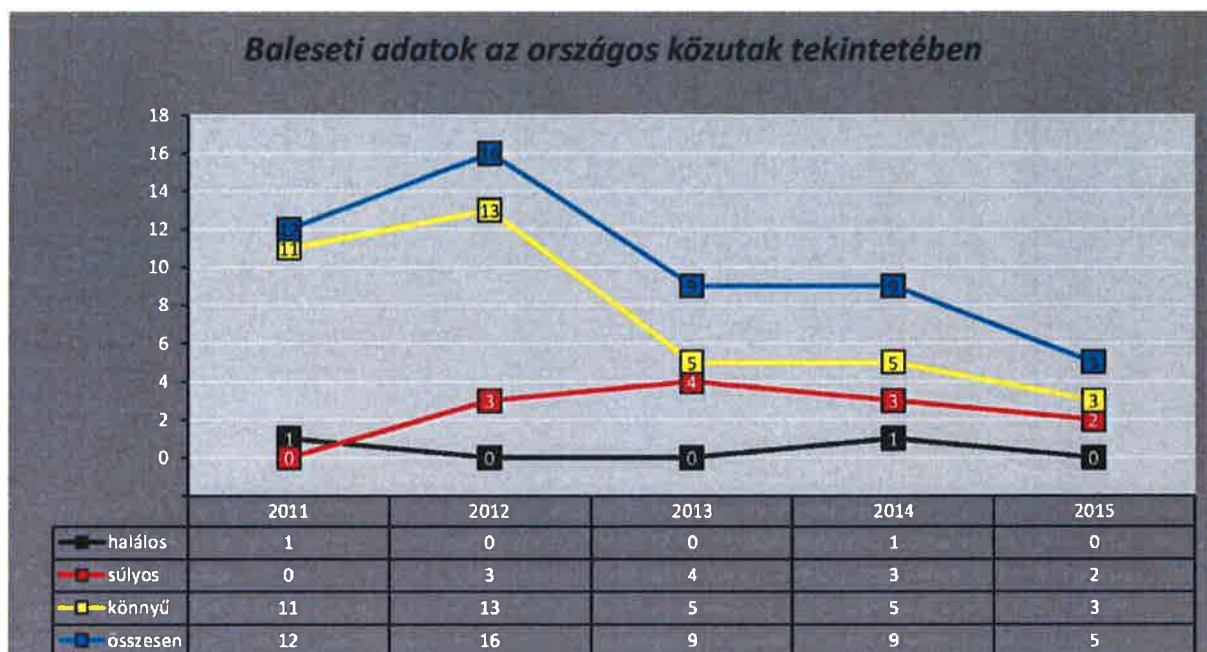
- A1)** 1111 j. út 3+680 km szelvény térsége (Árpád fejedelem út – Bajcsy-Zs. u.) /3 baleset 5 év alatt/
A2) 1111 j. út 4+590 km szelvény térsége (József Attila utca) /7 baleset 5 év alatt/
A3) 1111 j. út 5+000 km szelvény térsége (Hősök tere) /4 baleset 5 év alatt/
A4) 1111 j. út 5+540 km szelvény térsége (Kossuth Lajos u. – Szabadság tér) /3 baleset 5 év alatt/
A5) 1112 j. út 2+960 km szelvény térsége (Mártírok útja – Béke út) /2 baleset 5 év alatt/

Az önkormányzati utakra vonatkozó baleseti adatokat az alábbi táblázat tartalmazza:

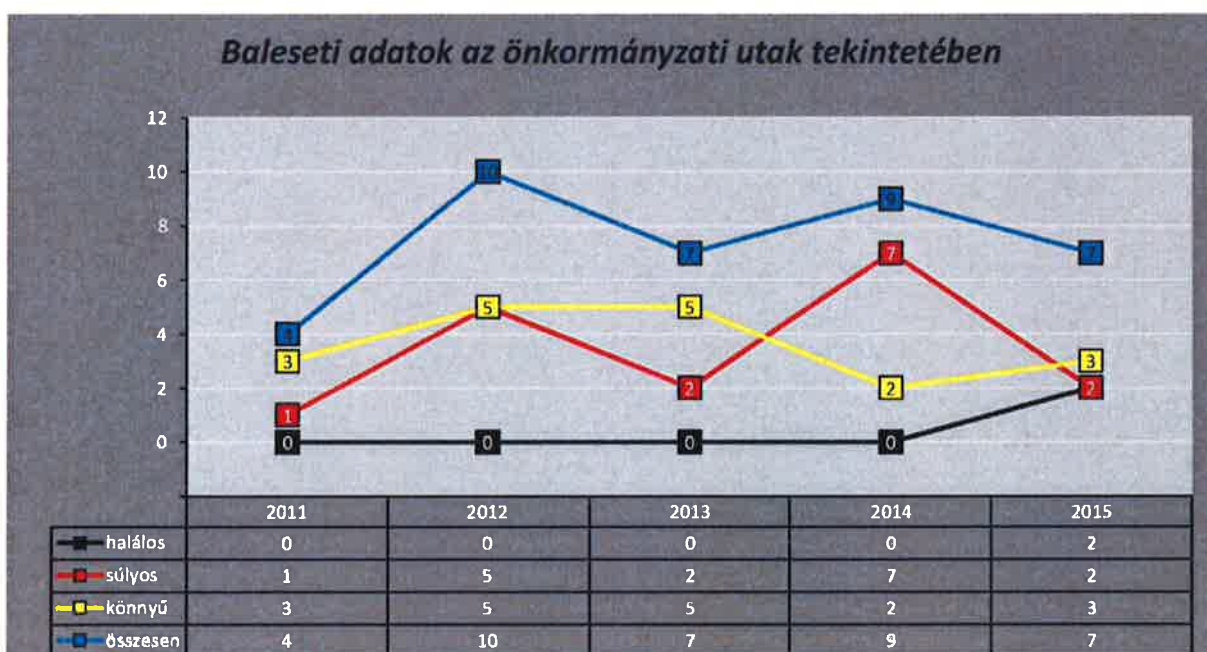
Év	Balesetszám	Baleset kimenetele	Típus
2011	4 db	1 db könnyű	gyalogos elütése
		2 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán
2012	10 db	1 db súlyos	álló járműnek ütközés
		1 db súlyos, 1 db könnyű	gyalogos elütése
		2 db súlyos, 3 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán
		1 db könnyű	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
2013	7 db	1 db súlyos, 1 db könnyű	álló járműnek ütközés
		1 db súlyos	gyalogos elütése
		1 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos, 1 db könnyű	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán
		1 db súlyos	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
2014	9 db	1 db könnyű	egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése
		1 db súlyos, 4 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db könnyű	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán
		1 db súlyos, 1 db könnyű	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
2015	7 db	1 db súlyos, 2 db könnyű	gyalogos elütése
		1 db halálos	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db halálos, 1 db súlyos, 1 db könnyű	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán

Baleseti gócpontok az önkormányzati utak tekintetében az alábbi helyeken található:

- | | |
|--|------------------------|
| B1) Rákóczi Ferenc utca – Szamóca utca csomópontja | /2 baleset 5 év alatt/ |
| B2) Rákóczi Ferenc utca – Szőlőtelep utca csomópontja | /3 baleset 5 év alatt/ |
| B3) Szőlőtelep utca – Rózsa utca csomópontja | /2 baleset 5 év alatt/ |
| B4) Szőlőtelep utca – Szamóca utca csomópontja | /2 baleset 5 év alatt/ |
| B5) Huszár utca – Tél utca csomópontja | /2 baleset 5 év alatt/ |



Baleseti adatok a Pomáz városát érintő országos közúthálózati elemeken az elmúlt 5 teljes évben (2011-2015)



Baleseti adatok Pomáz város önkormányzati útjain az elmúlt 5 teljes évben (2011-2015)

9.2. BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ORSZÁGOS KÖZUTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN

9.2.1. 1111 JELŰ ÚT 3+680 KM SZELVÉNY TÉRSÉGE (ÁRPÁD FEJEDELEM ÚT – BAJCSY-ZSILINSZKY U.)

Meglévő állapot:

A Bajcsy-Zsilinszky utca 1111 jelű útba történő becsatlakozása ívben helyezkedik el. A csomópont „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával szabályozott. A főpályán „40 km/h-ás sebességkorlátozás” van érvényben. A Bajcsy-Zsilinszky utca torkolatában kijelölt gyalogos-átkelőhely került kialakításra, mely csak a jelzőtáblából derül ki, burkolati jelek teljes egészében lekoptak. A főpályán a Pomáz felőli irányból megállási tilalom van elrendelve a csomópont előtt, mely a csomópont után már nem folytatódik. A megállási tilalom ellenére nem csak a becsatlakozás után, hanem előtte is rendszeresen gépkocsik várokoznak az útpadkán, melyek a Bajcsy-Zsilinszky utca felől érkezők kikanyarodáshoz szükséges megfelelő kilátását akadályozzák.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 3 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (1 db súlyos, 2 db könnyű) A balesetek természete mindhárom esetben hasonló, keresztező irányba haladó járművek összeütközése volt.



A csomópont a Bajcsy-Zs. utca irányából



A csomópont a településhatár irányából

Beavatkozási javaslatok:

- Lassító harántcsíkozás alkalmazása a közúton a becsatlakozás előtt mindkét irányból
- Megállási tilalom bevezetése Pomáz felől a becsatlakozás után is mintegy 50 m hosszban
- Kopott jelzőtáblák lecserélése
- Kopott útburkolati jelek helyreállítása (gyalogos-átkelőhely, helyzetjelző vonal, STOP felirat)

9.2.2. 1111 J. ÚT 4+590 KM SZELVÉNY TÉRSÉGE (JÓZSEF ATTILA UTCA)

Meglévő állapot:

A 1111 jelű út fenti szakasza enyhe „S” útkanyarulat közepén helyezkedik el, ahol kijelölt gyalogos-átkelőhely található. Az „S” kanyarulat ellenére az útszakasz jól belátható. Az átkelőhely „Gyalogos átkelés” veszélyt jelző táblával és útburkolati jellel megfelelő távolságban elő van jelezve, bár utóbbiak kopott állapotúak. Sebességkorlátozás az adott szakaszon nincs.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 8 db személyi sérüléssel járó baleset volt az útszakaszon. (3 db súlyos, 5 db könnyű) A balesetek természete túlnyomó részt (5 db) gyalogos elütése volt. 4 esetben a gépjárművezető volt a vétkes, elsőbbség meg nem adása, illetve előzés szabályainak megszegése miatt.



Az átkelőhely Csobánka felől nézve



Az átkelőhely Budakalász felől nézve

Beavatkozási javaslatok:

- Lassító harántcsíkozás alkalmazása a gyalogos-átkelőhely előtt mindkét irányból
- 40 km/h-ás sebességkorlátozás bevezetése a közút adott szakaszán
- Előzési tilalom bevezetése
- A „Gyalogos-átkelőhely” jelzőtábla sárga villogóval történő kiegészítése
- Kopott útburkolati jelek helyreállítása (gyalogos-átkelőhely, gyalogos-átkelőhely piktogram, terelő és záróvonalak)

9.2.3. 1111 J. ÚT 5+000 KM SZELVÉNY TÉRSÉGE (HŐSÖK TERE)

Meqlévő állapot:

A 1111 jelű út 5+000 km szelvényének térsége, tulajdonképpen a 1111 és a 1112 jelű utak alkotta csomópont környezete. A csomópont körforgalmi kialakítású, melyet 2014. december 19-én adtak át a forgalomnak.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 4 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópont térségében. (2 db súlyos, 2 db könnyű) A balesetek természete változatos, egy okra nem visszavezethető. A balesetek mind az átépítés előtti kedvezőtlen T geometriájú csomópontnál történtek.



A csomópont átépítés előtt



A csomópont átépítés után

Beavatkozási javaslatok:

A csomópont átépítése óta baleset nem történt, beavatkozásra forgalomtechnikai szempontból nincs szükség.

9.2.4. 1111 J. ÚT 5+540 KM SZELVÉNY TÉRSÉGE (KOSSUTH LAJOS U. – SZABADSÁG TÉR)

Meglévő állapot:

A 1111 jelű út fenti szakasza enyhe „S” útkanyarulatban helyezkedik el. A Szabadság tér két oldalán egy-egy útcsatlakozás található a 1111 jelű út irányába. (Szerb utca és Községház utca) A két utcával közrefogott útszakaszon autóbuszöböl került kialakításra a közút szelvényezés szerinti jobb oldalán. Az útcsatlakozások „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával szabályozottak, mivel mindkét esetben korlátozott látómező biztosítható. Az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák táblák kopottak. A Községház utca esetében az úthoz közeli beépítettség, míg a Szerb utca esetében a megálló autóbuszok miatt elégtelen a közútra történő kilátás. A Szabadság tér előtt (szelvényezés szerint) kijelölt gyalogos-átkelőhely található a 1111 jelű úton, melyet a gyalogosok a számos kereskedelmi egység rövidebb elérése miatt sokszor nem vesznek igénybe. Az elsőbbség szabályozó táblák, valamint az útburkolati jelek kopottak. Sebességkorlátozás az adott szakaszon nincs.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 5 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópont térségében. (2 db súlyos, 3 db könnyű) Két esetben gyalogos elütés, két esetben pedig keresztező irányban haladó gépjárművek ütközése volt a baleset természete. Utóbbiaknál az elsőbbség meg nem adása, előbbieknél elsőbbség meg nem adása, valamint sebesség nem megfelelő megválasztása volt a kiváltó ok.



A csomópont térsége



A csomópont a Községháza utca felől

Beavatkozási javaslatok:

- 40 km/h-ás sebességkorlátozás bevezetése a közút adott szakaszán
- A „Gyalogos-átkelőhely” jelzőtábla sárga villogóval történő kiegészítése
- Kopott útburkolati jelek felújítása, kiegészítése
- Kopott elsőbbség szabályozó táblák cseréje
- Forgalmotechnikai tükör kihelyezése a Községház utcával szembe

9.2.5. 1112 J. ÚT 2+960 KM SZELVÉNY TÉRSÉGE (MÁRTÍROK ÚTJA – BÉKE ÚT)

Meglévő állapot:

A Béke út 1112 jelű útba történő becsatlakozása egyenes szakaszon helyezkedik el. A csomópont „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával szabályozott. A főpályán sebességhatárítás, illetve egyéb korlátozás nincs.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 2 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (2 db könnyű) A balesetek természete jellegében különböző, azonos okra nem vezethető vissza.



Az útcsatlakozás a településhatár felől nézve



Az útcsatlakozás Pomáz felől nézve

Beavatkozási javaslatok:

Mivel a két bekövetkezett baleset nem vezethető vissza azonos okra, inkább csak a gépjárművezetők figyelmetlensége az ok ezért balesetek szempontjából beavatkozásra nincs szükség.

9.3. BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ÖNKORMÁNYZATI UTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN

9.3.1. RÁKÓCZI FERENC UTCA – SZAMÓCA UTCA CSOMÓPONTJA

Meqlévő állapot:

A Szamóca utca Rákóczi Ferenc utcába történő becsatlakozása egyenes szakaszon helyezkedik el. A csomópont „elsőbbségadás kötelező” jelzótáblával szabályozott. A főpályán sebességkorlátozás, illetve egyéb korlátozás nincs. Az útszakasz jól belátható.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 2 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (2 db könnyű) A balesetek természete jellegében különböző (gyalogos elütése és álló járműnek ütközés), azonos okra nem vezethető vissza.



Az útcsatlakozás a közút irányából



Az útcsatlakozás a Szamóca utca felől nézve

Beavatkozási javaslatok:

Mivel a két bekövetkezett baleset nem vezethető vissza azonos okra, inkább csak a gépjárművezetők figyelmetlensége az ok ezért beavatkozásra nincs szükség.

9.3.2. RÁKÓCZI FERENC UTCA – SZŐLŐTELEP UTCA CSOMÓPONTJA

Meglévő állapot:

A Szőlőtelep utca Rákóczi Ferenc utcába történő becsatlakozása enyhe ívben helyezkedik el, az ív külső oldalán. A becsatlakozási szög lapos, ~40°-os kialakítású. A csomópont „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával szabályozott, mely burkolati jellel nincs megerősítve. A főpályán sebességkorlátozás, illetve egyéb korlátozás nincs. Az útcsatlakozás torkolatának kialakítása lassítás nélküli kihajtásnak a lehetőségét „biztosítja” a Szőlőtelep utcából a Rákóczi Ferenc utca déli irányába.

A szóban forgó becsatlakozástól pár méterre a Levendula utca csatlakozik be a Szőlőtelep utcába nyugati irányból. Ebben az esetben a jobbról jövő gépjárműnek van elsőbbsége. (jobbkez szabály) A Levendula utcából a Rákóczi Ferenc utca déli irányába történő kihaladásakor az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla észreveghetetlen.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 3 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (3 db könnyű) A balesetek természete mindhárom esetben hasonló, keresztező irányba haladó járművek összeütközése volt.



Az útcsatlakozás a közút irányából



Az útcsatlakozás a Szőlőtelep utca felől nézve

Beavatkozási javaslatok:

- A csomópont torkolatának átalakítása oly módon, hogy a lapos becsatlakozási szög megszűnjön (szegélykorrekció)
- „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezése a Levendula utcába
- Az elsőbbséget szabályozó tábla áthelyezése jobban észrevehető helyre
- Az elsőbbségi kötelezettség megerősítése útburkolati jelekkel (helyzetjelző vonal, STOP felirat)

9.3.3. SZŐLŐTELEP UTCA – RÓZSA UTCA CSOMÓPONTJA

Meqlévő állapot:

A Rózsa utca Szőlőtelep utcába történő becsatlakozása egyenes szakaszon helyezkedik el. A csomópont „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzótáblával szabályozott. A jelzótáblák a közelmúltban kerültek kihelyezésre. A főirány a Szőlőtelep utca, mely déli irányban egyirányú.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 2 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (1 db súlyos, 1 db könnyű) A balesetek természete mindkét esetben hasonló, keresztező irányba haladó járművek összeütközése volt, melynek oka a jobbról érkező járműnek való elsőbbség meg nem adása. Ezekben az időpontokban még tábla nélküli szabályozással működött a csomópont.



Az útkeresztesítés a Rózsa utca észak-nyugati irányából nézve elsőbbség szabályozás nélkül



Az útkeresztesítés a Rózsa utca észak-nyugati irányából nézve elsőbbség szabályozással

Beavatkozási javaslatok:

A csomópont táblával történő elsőbbség szabályozásának bevezetése óta baleset nem történt. Beavatkozásra baleseti szempontból nincs szükség.

9.3.4. SZŐLŐTELEP UTCA – SZAMÓCA UTCA CSOMÓPONTJA

Meglévő állapot:

A Szamóca utca Szőlőtelep utcába történő becsatlakozása egyenes szakaszon helyezkedik el. A csomópont „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával szabályozott. A jelzőtáblák a közelmúltban kerültek kihelyezésre. A főirány a Szőlőtelep utca, mely déli irányban egyirányú.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 2 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (2 db könnyű) A balesetek természete mindkét esetben hasonló, keresztező irányba haladó járművek összeütközése volt, melynek oka a jobbról érkező járműnek való elsőbbség meg nem adása. Ezekben az időpontokban még tábla nélküli szabályozással működött a csomópont.



Az útkeresztezés a Szamóca utca észak-nyugati irányából nézve elsőbbség szabályozás nélkül



Az útkeresztezés a Szamóca utca észak-nyugati irányából nézve elsőbbség szabályozással

Beavatkozási javaslatok:

A csomópont táblával történő elsőbbség szabályozásának bevezetése óta baleset nem történt. Beavatkozásra nincs szükség.

9.3.5. HUSZÁR UTCA – TÉL UTCA CSOMÓPONTJA

Meqlévő állapot:

A Huszár utca fenti szakasza „S” útkanyarulatban helyezkedik el. A csomópont „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával szabályozott. A főirány a Huszár utca. Az útkanyarulat miatt a Huszár utcából balra kanyarodó járművek, illetve a szemből érkező járművek kölcsönösen nehezen észlelik egymást. A szakaszon sebességkorlátozás, illetve egyéb tilalom nincs bevezetve. Az útkanyarulatra tábla nem hívja fel a figyelmet.

Az elmúlt öt teljes évben (2011-2015) 2 db személyi sérüléssel járó baleset volt a csomópontban. (2 db könnyű) A balesetek természete egyik esetben keresztező irányba haladó járművek összeütközése, másik esetben megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán volt.



Az útcsatlakozás a Huszár utca keleti irányából



Az útcsatlakozás a Huszár utca nyugati irányából

Beavatkozási javaslatok:

- 40 km/h-ás sebességkorlátozás bevezetése a Huszár utca adott szakaszán
- „Egymás utáni veszélyes útkanyarulatok” tábla kihelyezése

10. TÁVLATI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A dinamikusan fejlődő lakónépesség, illetve az elővárosi szerepkör a forgalomtechnika területén kihívások elé állítják a várost. A forgalom növekedésével együtt fokozódik az igény a forgalomcsillapítás legújabb eszközeinek alkalmazására.

Belváros tehermentesítése

A város tengelyében haladó 1111. j. úton nap mint nap megjelenő - főként átmenő – forgalom óriási terheket ró a belső városrészekre. A járművek okozta állandó zaj- és környezetterhelés, a ritka átkelési lehetőségek, és az ebből fakadó balesetveszély megnehezítik a helyi lakosok mindennapi életét, korlátozzák közlekedési, ügyintézési, kikapcsolódási lehetőségeiket.

Távlati lehetőségként felmerülhet a városon áthaladó 1111. út belvárosi szakaszának tehermentesítése. A koncepció szerint a Kossuth Lajos u., Huszár u. – József Attila u. közötti szakaszára gépjárművel csak az alábbi korlátozásokkal hajthatnának be:

- 30 km/h sebességkorlátozás
- célforgalomban
- 3,5t össztömeg alatt
- városi autóbusz
- taxi
- megkülönböztetett jelzéssel közlekedő jármű

Az országos közút ezen szakaszának szerepét és forgalmát a párhuzamosan futó Huszár u. venné át, amely a József Attila utcát elérve csatlakozik a jelenlegi hálózathoz.

A megoldás előnyei:

- a belvárosban megszűnik a tranzit forgalom, ezzel
- csökken a zaj- és környezetterhelés
- az út faltól- falig átépítésével a gyalogosok és kerékpárosok számára kedvezőbb környezet alakítható ki
- az út elválasztó hatása csökken, javul a két oldalon lévő városrészek kapcsolata
- a belvárosi intézmények, üzletek könnyebben látogathatók
- hétvégéken, rendezvények idején akár teljes egészében sétálóutcává alakítható

A megoldás hátrányai:

- az átmenő forgalom a Huszár utcára terhelődik, ezzel
- a jelenleg békés utcában és környezetében a zaj- és környezetterhelés jelentősen megnő
- a Huszár u. - József Attila u. csomópont igen közel esik a patakhoz és a hídhoz, jelenlegi formájában nem bővíthető
- jelzőlámpás szabályozással a csomópont forgalma nem lebonyolítható
- körforgalmú csomópont kialakítása csak rendkívül nagy beavatkozások (kisajátítások, patak befedése stb.) árán valósítható meg, amely igen magas költségekkel jár
- Beniczky u. – Huszár u. csomópont átépítése szükséges

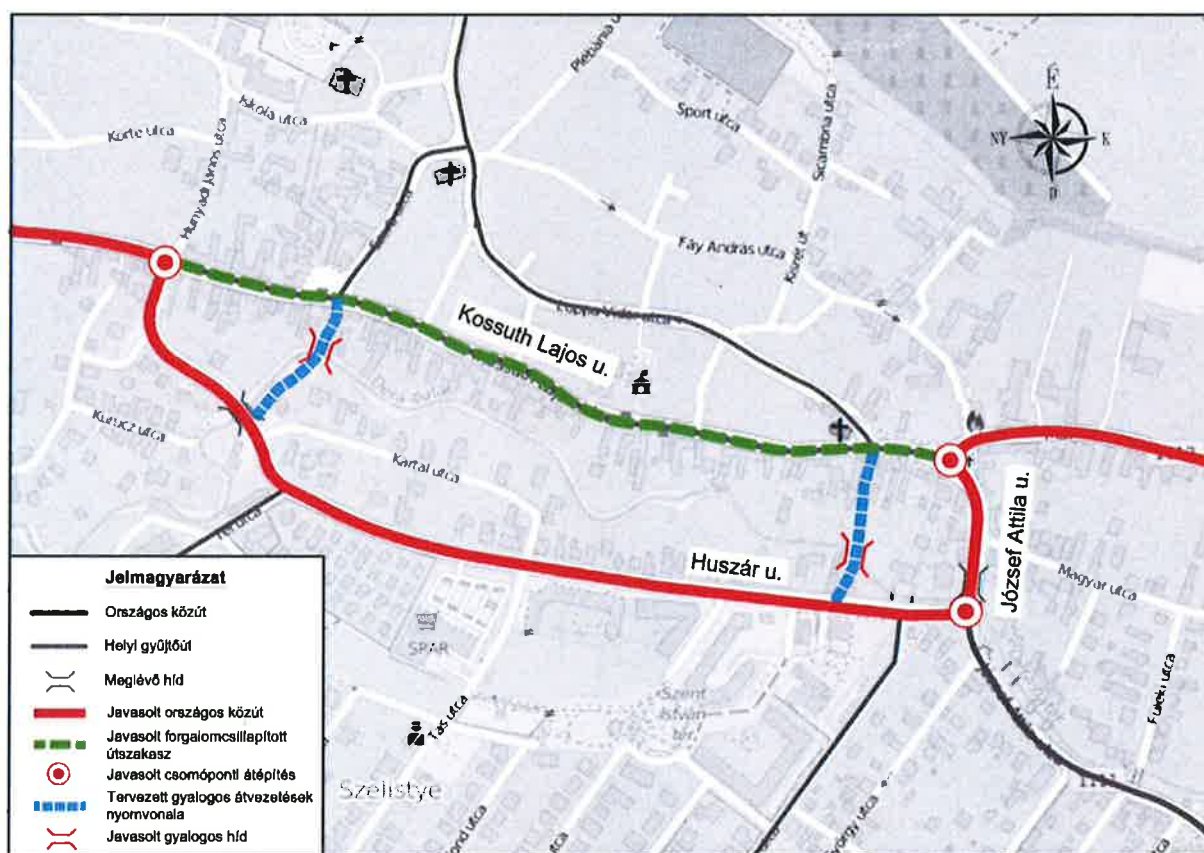
Igény esetén a belváros tehermentesítésének lehetősége a későbbiekben részletesebben megvizsgálható.

Gyalogos-kerékpáros kapcsolat kialakítása

A Kossuth Lajos u., valamint a Huszár u. mentén számos lakóház, közintézmény (Polgármesteri Hivatal, Művelődési Ház), üzlet (pl. Spar), és egyéb létesítmény található. A két párhuzamos út mentén elhelyezkedő létesítmények megközelítése a másik út felől adott esetben gyalogosan is csak nagy kerülővel érhető el, a Kossuth Lajos u. – Huszár u. és a József Attila u. – Huszár u. csomópontok között mintegy 750-800 méteren nincs semmilyen átjutási lehetőség.

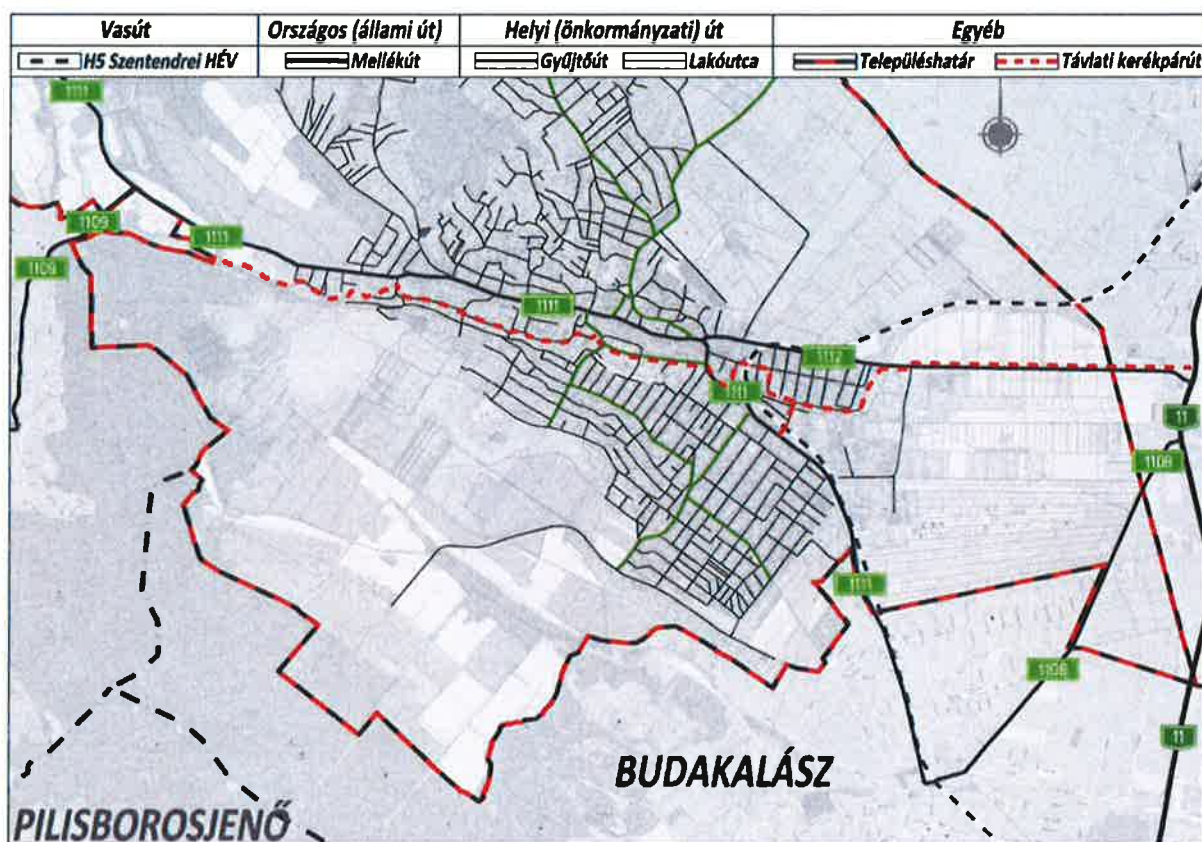
A település két súlyvonalának összekötését segítheti egy gyalogos- és kerékpáros kapcsolat kialakítása a két csomópont között.

Pomáz Önkormányzata ezért gyalogos átvezetések kialakítását tervezi a Szerb u., ill. a Lupa Vidor u. vonalában. Az Önkormányzat szándékai szerint a tervezett fejlesztések rövid- vagy középtávon megvalósulnak.



Vizsgálandó távlati beavatkozások a belvárosban

A település kerékpáros hálózatára a Helyi Építési Szabályzat (HÉSZ) az alábbi ábrán található nyomvonalakat tartalmazza. Az Önkormányzat képviselőinek elmondása alapján a 1112 j. Szentendre - Pomáz összekötő út menti nyomvonalra konkrét tervek léteznek, melyek a 2017. évben valószínűsíthetően megvalósulnak.



Távlati kerékpáros nyomvonalak elhelyezkedése a településen belül

Déli elkerülő út építése

A Pomázt terhelő átmenő forgalom érdemi csökkentése egy, a várost elkerülő út építésével érhető el. Ennek pontos nyomvonalára korábban már készültek tervek. A tervek alapján a várostól délre haladó elkerülő út a HÉV-et külön szintben keresztezi, és közúti kapcsolattal rendelkezik a 1111., a 1108., a 11. országos közutakhoz, valamint az M0 körgyűrű jelenleg még tervezett nyugati szektorához. Jelenleg a tervek véglegesítése és a szükséges kisajátítások előkészítése zajlik a HÉV vonalig.

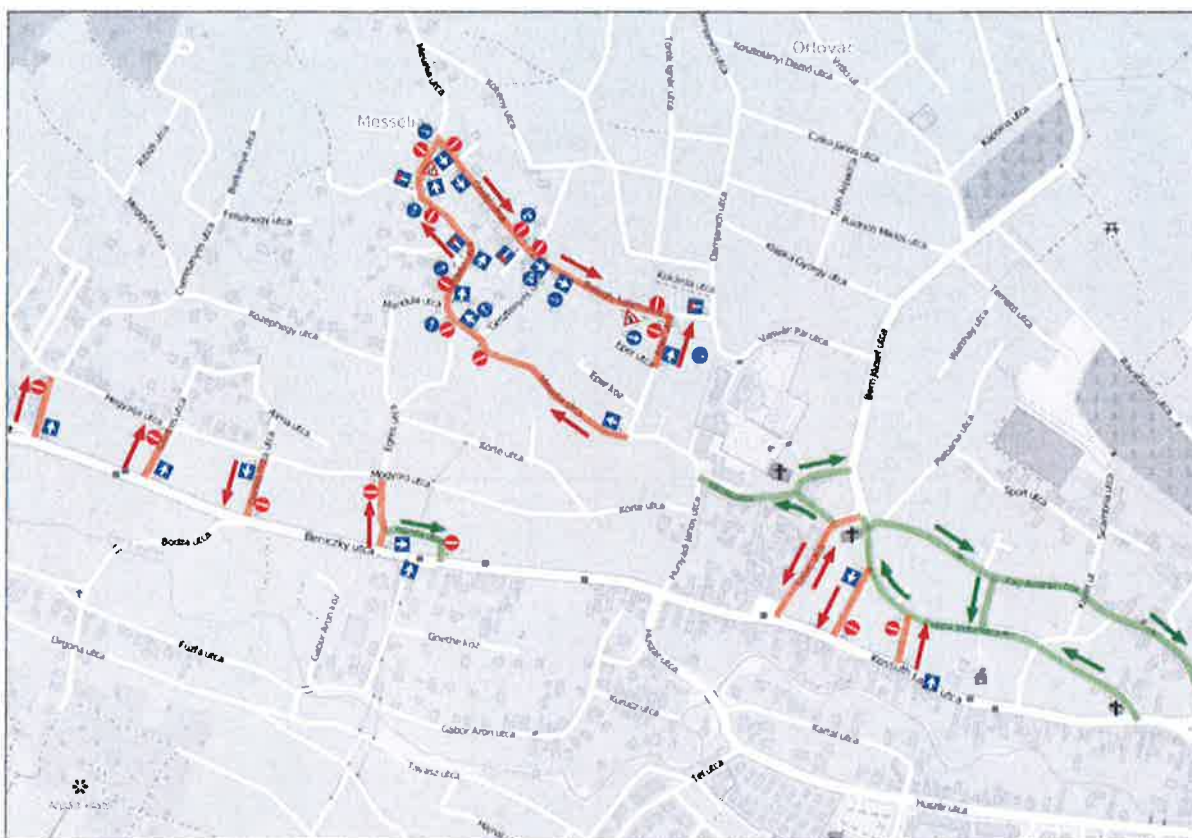
A déli elkerülő út kialakítása esetén a település gyűjtőút-hálózatát hozzá kell kapcsolni az elkerülő úthoz, a Tél u., a Rákóczi Ferenc u., valamint a Vörösmarty Mihály u. meghosszabbításával.

P+R parkolás a HÉV-állomáson

A HÉV-állomáson és környezetében a P+R parkolás komoly feszültségeket okoz. A jelentkező igényeknek a jelenlegi parkoló kapacitása nem tud megfelelni, a parkoló járművek a környező lakóutcákban parkolnak, kaotikus állapotokat teremtve. A HÉV-állomás környezetében a sűrű beépítés miatt újabb, komolyabb kapacitású parkoló nem alakítható ki.

A P+R parkoló férőhelyek számának érdemi növelése érdekében javasolt megfontolni a parkoló külön szintű bővítését, mélygarázs, vagy parkolólemez építésével.

Messelia városrész távlati fejlesztése



Távlati javasolt egyirányú utcák elhelyezkedése és forgalomtechnikai kialakítása az északi városrészben

A Messelia utca hiányzó szakaszának kiépítésével egyidőben **egyirányú forgalmi rend** bevezetését javasoljuk az alábbiaknak, valamint a fenti ábrának megfelelően:

- Messelia utca egyirányúsítása az Eper utca – Otelló utca szakaszon északi irányba
- Otelló és Balogh Ádám utca egyirányúsítása déli irányba az Eper utcáig
- Eper utca északi, keskeny végének északi irányba történő egyirányúsítása

Jelen állapot szerint a Messelia, Balogh Ádám és Otelló utcák szélessége keskeny, kb. 4,0 – 5,0 m széles keresztmetszetű, melyből a burkolat 2,0-3,0 m széles. A burkolatok aszfalt, de helyenként burkolatlan, földút. A meglévő aszfalt burkolat is töredezett, rossz állapotú. Az utcák jelentős hossz-eséssel rendelkeznek, két szembejövő gépjármű találkozásánál a kikerülés nehezen megoldható. Vízvezetés az adott térségben nem megoldott.

A javasolt beavatkozások az alábbiak:

Messelia utca:

Az Eper utcától a jelenleg kétirányú forgalmat egyirányúsítani felfelé, az Otelló utcáig.
A becsatlakozó utcák kötelező haladási irányának egyértelmű jelzése.

Otelló utca:

A Messelia utcától a Gesztenyés utcáig egyirányúsítás lefelé.

Balogh Ádám utca:

Egyirányúsítás a Gesztenyés utcától az Eper utcáig.

Eper utca:

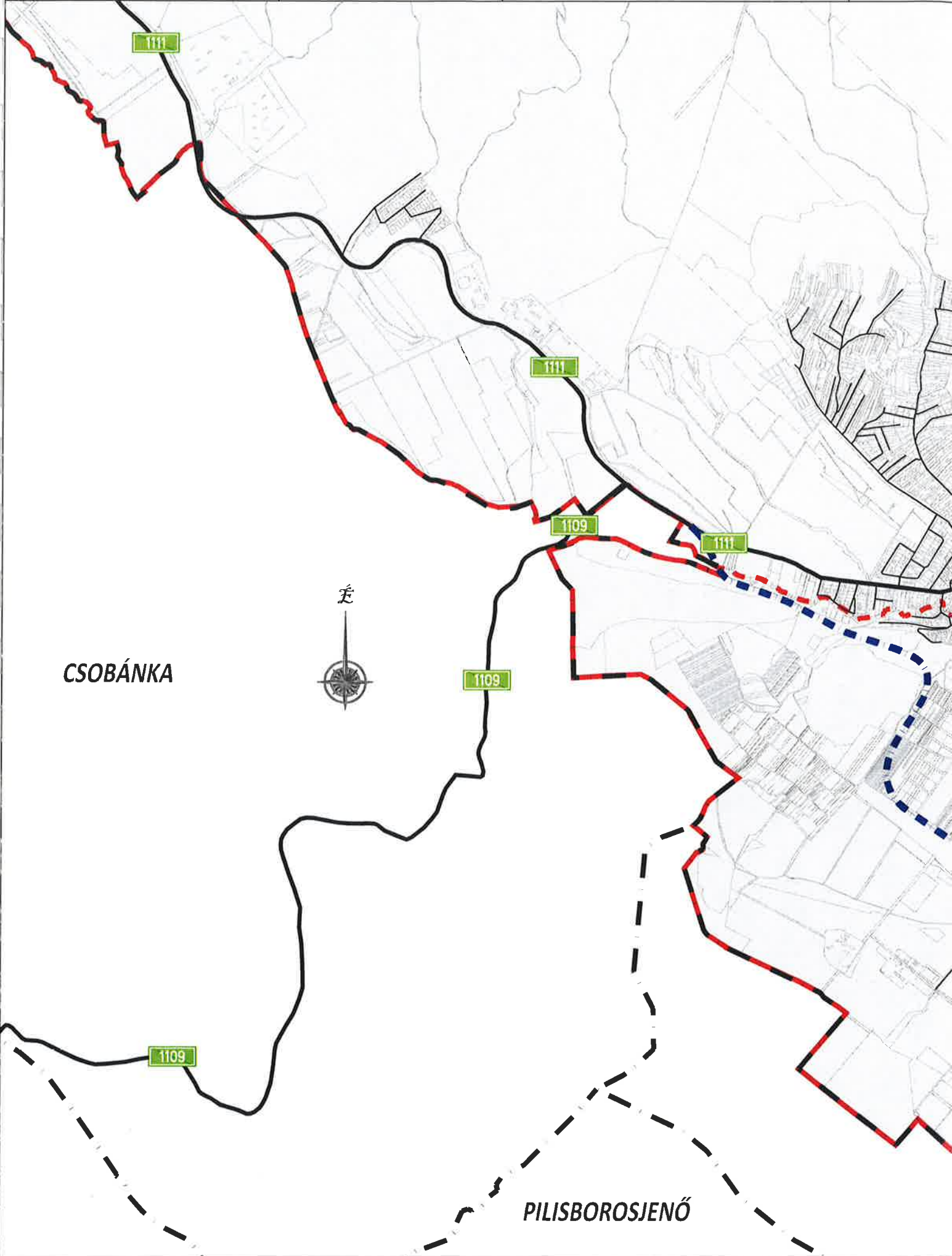
Egyirányúsítás a Balogh Ádám utca előtti, szűk keresztmetszetű szakaszon.

Gesztenyés utca:

Kétirányú forgalom biztosítása a Messelia utca és a Balogh Ádám utca között.

A forgalmi rend megváltozása az adott térség egyirányú közlekedési rendjét eredményezi az elsőbbségi viszonyok szabályozásával (kötelező haladási irányok, behajtási tilalmak, egyirányú út és zsákutca). Ez alapján megállapítható, hogy a szembe érkező jármű találkozás kizárt, az ebből eredő konfliktus helyzetek megszűnnek.

Vasút	Országos (állami út)	Helyi (önkormányzati) út		Egyéb
H5 Szentendrei HÉV	Mellékút	Gyűjtőút	Lakóutca	



Helyi (önkormányzati) út

 Gyűjtőút

 Meglévő egyirányú utca

 Tervezett egyirányú utca



Forgalom
Tervezett forgalom

