

# 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. képviseletében 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.

A dokumentumhoz 30 napos közzététel után több lakossági bejelentés észrevétel érkezett, melyet az előterjesztéshez mellékeltem utcabontás szerint. A bejelentések nagy részében nem elsősorban a forgalomtechnikai, hanem az útburkolatok minősége, valamint egyéb témára vonatkozó megállapításokat is tettek, melyek nem jelentenek módosítást az alapidokumentum szempontjából.

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, 2017.05.09.



Vicsi László  
polgármester



## HATÁROZATI JAVASLAT:

POMÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK  
\_\_\_\_\_/2017. (IV.10.) határozata


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

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**



Az alább részletezett táblázatban a 2017. március árlisában közzétett "Pomáz Város közútjainak, gyalogos és kerékpáros útvonalainak forgalomtechnikai felülvizsgálata aktualizálása" című dokumnetumra érkezett felvetéseket szó szerint idéztük, melynek alapján a hivatal és a tervezők javaslata szerint az alaplokumentum módosításra került. A 2016. 05.16-ai testületi ülésen már az előzetesen módosított dokumentum kerül véleményezésre.

Helyszín	Probléma	Javaslattevő neve	Tervező/Hivatal javaslata
1 Árpád fejedelem – Bajcsy Zs. 71 oldal 	Árpád fejedelem – Bajcsy Zs. torkolat – terelő sziget igénye évek óta jelentkezik. Baleseti probléma! szükségessége megoldást érdemel.	Kelemen Gábor	<b>Részben elfogadható</b> a felvetés, de a tanulmányban nem kell módosítani. A terelő sziget akadályozná a Bajcsy-Zs. utcából a kihajtást. Budakalász felé való elhelyezésére a Magyar Közút felé csak javaslattal lehet élni.
2 Bajcsy-Zsilinszky utca 	A forgalomcsillapítás jelenlegi formájú megtartása, a környék családi házas jellege miatt javasolt. A nehezen belátható kereszteződés miatt a Budakalászi út csomópontjában megvizsgálandó egy körforgalom kialakításának lehetősége.	Fontányi Viktor	<b>Nem elfogadható:</b> Az út gyűjtő út. A csomópontban nem fér el egy körforgalom. A tanulmány 71 oldala foglalkozik a problémával 50 m hosszan megállni tilos és út saffozás
3 Balogh Ádám, Otelló, Meselia gyűjtő út	Kifogásolom, hogy a most elkészített javaslat, szakvélemény nem kezeli <b>gyűjtőútként</b> a Balogh Ádám, Otelló, Meselia u. útszakaszt, holott az erre az esetre kiírt fogalom meghatározásnak teljes egészében megfelel: a terület, más módon nem közelíthető meg, elkerülési lehetőség nincs, alsóbb besorolású utak csatlakoznak hozzá, magasabb besorolású útszakaszra vezetik le a forgalmat, rendkívül meredek, balesetveszélyes, és a Vízmű megközelítése csak erre lehetséges, és havaria esetén a rendőr, mentő, Katasztrófavédelem csak ezen az útszakaszon tudja megközelíteni a területet, ha egyáltalán sikerül nekik. A város területén csak öt ilyen területtel foglalkoznak, és ez az útszakasz nincs közöttük. Ezért szerintem már induláskor alapjaiban elhibázott koncepció alapján készült a tanulmány, javaslat.	László Attila	<b>Elfogadható</b>




**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

<p><b>Balogh, Otello, Meselia utak</b></p> 	<p>Hiányolom, hogy a 2015.08.13.-án a Pest Megyei Kormányhivatal Útügyi Osztálya által végzett helyszíni bejárás után hozott UT/2016/1/2015 ügyiratszámú határozatban foglaltakat, mely a Balogh, Otello, Meselia utak vonatkozásában a belterületi útszakasz balesetveszélyes és ezért <b>kötelezik az Önkormányzatot</b> a forg rend felülvizsgálatra, melynek keretén belül biztonságot növelő megoldásokat, a mértékadó járműtalálkozások biztosítására szolgáló kitérési lehetőségek megvizsgálására, az esetleg bevezetendő egyirányú forg rend bevezetésének vizsgálatára, nem hozták nyilvánosságra. Ez a Kormányhivataltól hozzám küldött levél szerint 2016.05.26.-án elkészült, de sem a Városüzemeltetési szakbizottság, sem az Önkormányzati Testület nem tárgyalta, és a lakossággal, az érdekeltekkel sem ismertették az abban szereplő javaslatokat. „Együttal felhívom Pomáz Város Önkormányzat Polgármesteri Hivatal figyelmét arra, hogy a törvény 34 § (2) bekezdése szerint „A közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezetre esztétikus és kulturált legyen.” továbbá, a 35 § szerint „ Az út kezelője a kezelői kötelezettségének megszegésével okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint köteles megtéríteni.” Ennek kapcsán szeretném elmondani, hogy a tanulmány nem említi meg, hiszen itt a hegyen nem történt rendőri intézkedés, hogy milyen sok műszaki meghibásodás történt a rossz útszakaszok, illetve a kellően, nem időben takarított téli időszakban útjainkon. Én sok esetben felsoroltam és képanyaggal is elláttam a felelős vezetőket az itteni balesetekről. Sok esetben több százezer forintos kár keletkezett az Önkormányzat elmulasztott intézkedése miatt, de lakótársaink döntő többsége nem kezdeményez kártérítési eljárást, inkább kifizeti saját zsebből, vagy a CASCÓ-ja terhére. A Balogh, Otello és Meselia utak vonatkozásában szilárd útburkolatú, felszíni vízelvezetéssel együtt megoldott, a biztonságos kapubejárókkal kiépítetten, az egy sávon kétirányú forgalom fenntartásával javasolom megoldani, úgy hogy megfelelő távolságban a gépjárművek részére kitérési lehetőséget biztosítsanak. Az aszfaltozott útszakasz szélétől a kerítésig, vagy a kapubejáróig javasolom a már Pomázon is de más városokban is alkalmazott térkőves megoldást a meredek útszakaszon. Ez a leg költség kímélőbb és legegyszerűbb megoldás.</p>	<p>László Attila</p>	<p><u>Elfogadható</u></p>
<p><b>Belváros forgalomcsillapítása</b></p>	<p>A tervezetben foglaltak megvizsgálást kérem abból a szempontból, hogy a Hunyadi utca és Fáy András utca által határolt terület milyen módon lesz megközelíthető, mert a Luppá Vidor utca már csak célforgalom keresztül lenne elérhető, Hunyadi János utca felől pedig egyirányúsítások miatt ez a városrész csak nagy kerülővel érhető el.</p>	<p>Szűcs Attila</p>	<p><u>Nem elfogadható:</u> A tanulmányban nincs célforgalomra utalás. A Hunyadin és a Fáy András utcán változatlan a forgalom iránya.</p>
<p><b>Bem József utca Luppá V. utca kereszteződés</b></p>	<p>A Bem József utca irányából érkező a Luppá Vidor nem belátható, így a Plébánia utcára vagy a Fáy utcára kanyarodás kissé veszélyes, mert a Luppáról érkező (főleg az egyenesen, Bem utcán továbbhaladó) autók nagy sebességgel érkeznek a kereszteződésbe.</p>	<p>Gelencsér-Horváth Anna</p>	<p><u>Elfogadható,</u> de a tanulmányban nem kell módosítani, mert benne van. (csomópont átépítése)</p>
<p><b>Beniczky utca – Huszár utca – Hunyadi utca kereszteződése</b></p>	<p>A Beniczky utca – Huszár utca – Hunyadi utca kereszteződésénél jelzőlámpás gyalogos átkelő létesítése. Indoklás: a fenti kereszteződésben 3 gyalogos átkelőhely található. A reggeli és délutáni órákban ezeket óvodába és iskolába igyekvő kisgyermek szülei használják, hatalmas autósforgalom mellett. Az átkelők biztonságosabbá tételét a szakértői anyag is „javasolt forgalmi beavatkozásként” említi: „A gyalogos és a közúti forgalom biztonságának növelése érdekében javasolt megvizsgálni a Beniczky u. – Huszár u. – Hunyadi u. csomópont (és a hozzá tartozó gyalogos átvezetés) jelzőlámpás szabályozásának kialakítását.” (Bokut-Terv Kft: Pomáz Város közútjainak, gyalogos és kerékpáros forgalomtechnikai felülvizsgálata, aktualizálása. 45. o.)</p>	<p>Óváryné Herpai Dóra</p>	<p><u>Elfogadható,</u> de a tanulmányban nem kell módosítani, mert benne van. (csomópont átépítése)</p>


**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

8	<b>Beniczky, Ady Endre, Cseresznyés u. kereszteződés</b>	Rendezendő a Beniczky, Ady Endre, Csersznyés u. nagy forgalmú torkolatának területe. Rendkívül balesetveszélyes. Útpálya szakszerű kialakítása, felfestés okvetlen szükséges.	László Attila	<b>Elfogadható</b> a felvetés, de a tanulmányban nem kell módosítani. A csoportont jól belátható, a Magyar Közút felé csak javaslattal lehet élni.
9	<b>Boglárka Szőlőtelep sarok</b> 	Szintén nem foglalkozik hatékonyan az anyag a Boglárka utca Liliom u és Szőlőtelep u-i szakasz elviselhetetlen keskenységével. Emiatt a Boglárka u-ról kikanyarodni a Szőlőtelep u.-ra életveszélyes! Úgy hogy nagy átmenő forgalma van a Boglárka u-nak mindkét irányban! Gyakran látok veszélyes közlekedési jeleneteket ebben a kereszteződésben!	Hajdu Gábor	<b>Elfogadható:</b> tükör elhelyezését javasoljuk a tanulmányban jelezni.
10	<b>Boglárka utca keleti szakasza</b>	Mielőbb felújítandó.	Fontányi Viktor	<b>Elfogadható</b> a felvetés, de a tanulmányban nem kell módosítani.
11	<b>Budakalász jelzőlámpás csomópont hatása 29. old / Szöveges elemzésben kitérni a miértekre</b>	Közúti forgalom jellemző adatai alapján – táblázatos adatok! 1108 – Szentendre - Úröm / min. növekedés, 1111 – Pomáz - Hősök tereig / min. csökkenés, 1111 – Pomáz - Hősök Érdemes szöveges elemzésben kitérni a miértekre - pl.: BKalász jelzőlámpás csomópont hatása, 1109 – Csobánka / min. növekedés 1112 – tortasztás eredménye, / maximum növekedés, Pomáz -Szentendre / B.kalász - HÉV átjáró lámpás csomópont generálta probléma!!!terétől / min. csökkenés, BKalász felé	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható:</b> nem ennek a tanulmánynak a kerete
12	<b>Csapadékvízvezetés</b>	A kiépítendő ill. felújítandó útburkolatok hosszú távú megőrzése érdekében kiemelten fontos a csapadékvíz elvezetésének megoldása. E nélkül bármilyen jó minőségben megépített út hamarosan tönkremegy az alámosódás, felfagyás miatt. Inkább történjen a megvalósítás lassabb ütemben, de megalapozott építéssel, évtizedekre megoldva a problémát! A városrész egészére vonatkozik, hogy a csapadékvíz elvezetésnek problematikája alapjaiban határozza meg az útépitések eredményességét. A kihelyezésre kerülő jelzőláblák, forgalomtechnikai jelzésrendszere folyamatos és hathatós karbantartást igényel majd.	Halászné Gambár Mária	<b>Elfogadható</b> a felvetés, de a tanulmányban nem kell módosítani.
13	<b>Csapadékvízvezetés</b>	Hiányolom, hogy a mostani tanulmány, javaslat csak egy félmondatban említi meg a felszíni víz tervszerű elvezetésének fontosságát, különös tekintettel a hegyvidéki szakaszokon. Mindenki tudja, hogy a hegyes részeken csak szilárd burkolatú utakon, a felszíni vízvezetés egyidejű megoldásával lehet csak utat építeni, felújítani. Évek óta tapasztalják, hogy az első felhőszakadáskor lezúduló patakszerű vízfolyások lehordják a hegyről a mart aszfaltot és a murvát.	László Attila	<b>Nem elfogadható:</b> nem ennek a tanulmánynak a kerete
14	<b>Csapadékvízvezetés, parkolási gondok</b> 	Javasolnám a Luppá Vidor utcában alkalmazott és jól bevált, olcsó felszíni vízvezetési rendszer kiterjesztését a város különböző területein is az égető parkolási problémák megoldására. Így a mostani nyitott vízvezető árkok betölthetők lennének és egyben megoldódna sok gépjármű parkolása is. Javaslom a Vasvári Pál utcában a Bem József út közelében jobb oldalt parkolási lehetőségek kialakítását. A környéken állandó parkolási problémák vannak.	László Attila	<b>Nem elfogadható:</b> nem ennek a tanulmánynak a kerete a vízvezetés problémája. A parkolás telken a Bem József és a Vasvári Pál utcában belül kell megoldani, egyéb esetben (vendégparkolás) a magán tulajdonos feladata.



**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

15	<b>Cseresznyés u.</b>	Mint érintett, a Cseresznyés u. alsó szakaszának egyirányúvá tételét. Érveim: 1. soha nem tapasztaltam semmiféle nehézséget ezen a helyen, alapvetően csak a helyiek használják. 2. - Nyílegyenes, jól belátható kb. 100 m, de lehet, hogy kevesebb. 3. Aki előbb érkezik, az halad végig, a később érkező megvárja ("komoly" 5-6 másodpercet kell várni :-). 4. - aránytalan kerülő lenne a Hegyalja útról a második(!) utcán lejutni a Beniczky utcára (óvoda, cukrászda, gazdabolt, 5. zöldéses stb. csak jelentős kerülővel lenne elérhető) 6. amennyiben a főútról való jobbra kanyarodásra kell várni, akkor sem akadályozza a várakozó a főút forgalmát, mert van elegendő hely lehúzódni, itt akár egy külön kanyarodó sáv is lehetne	Bölcsföldi István	<u>Elfogadható</u>
16	<b>Cseresznyés u.</b> 	Ellenjavaslatot szeretnénk vagy módosítást szeretnék kérni a 7. pont 62. oldalán lévő Cseresznyés utca egyirányúsításával kapcsolatban.. sajnos ez több okból is kifogásolható! Sajnálatos módon szűk az utca de belátható és az utca elején s végén is meg tudnak autók állni viszont egyirányúsítás után sajnos egy fentről érkező teherautó szinte képtelen balra elfordulni a hegyalja utcára illetve tekintve arra hogy ez télen szintén nincs telljesen letakarítva és nem tökéletes az út és nem sikk se ebből adódóan komoly útburkolati problémák is lehetnek később illetve a továbbiakban a Dankó utcán egy teherautónak kifordulni is képtelenség illetve elég nehéz egy személyautónak is nem hogy 3 utcányi forgalomnak.	Bujtár János	<u>Elfogadható</u>
17	<b>Cseresznyés utca</b>	A tervezett egyirányúsítási szakasz mindkét irányból jól belátható, esetleges szembeforgalom esetén félrehúzódnásra van lehetőség. A forgalomtechnikai terv szerint a Cseresznyés utcából lefelé érkezve a Beniczky utcára történő kihajtásra úgy volna lehetőség, hogy a Hegyalja utcán balra hajtva a Dankó Pista utcán pedig jobbra fordulva lenne megközelíthető, ez több problémát felvet: egyrészt a Cseresznyés utcából a Hegyalja utcára személyautóval kanyarodni elég nehézkes, ugyanez a Dankó Pista utcáról nem mondható el. Reggeli és délutáni csúcsforgalomban, a Dankó Pista utcára terhelt forgalomnak a Beniczky utcára való kikanyarodása gyakorlatilag lehetetlen. A Dankó Pista utcára túl sok környező utca forgalma lenne terhelve.	Balatoni Dóra	<u>Elfogadható</u>
18	<b>Cseresznyés utca</b> 	1. A Cseresznyés utca első rövid szakaszának egyirányúsítása a Beniczky út felől szükségtelen, hiszen egy rövid szakasról van szó, ami jól belátható. A környéken lévő súlyosabb problémákkal viszont nem foglalkozik a dokumentáció. 2. A Cseresznyés utca felsőbb szakaszai balesetveszélyesek, mert a kanyarok nem beláthatóak. A csatorna hálózat kiépítése után a Cseresznyés utca felső szakaszának korábbi, önerőből történt aszfaltozását nem állították vissza, így ez a szakasz teljesen járhatatlan. 3. A Cseresznyés utca, a Ribizli utca, valamint a Meggyfa utca egy része az ott lakók önerőjéből lett valamennyire járhatóvá téve. 4. Mivel belterületről van szó, így kötelező lenne az uniós előírások szerint ezeket az utcákat aszfalt felülettel ellátni. 5. Évek óta csak emelkedik az adóink, azonban ennek ellenértékéért semmit nem látunk fejleszteni ezen a területen. Eddig itt minden csak saját erőből történt.	Varga Éva	<u>Elfogadható</u>
19	<b>Cseresznyés utca</b> 	A Cseresznyés u. teljes szakaszának a vizsgálata kimaradt a hiszen a Cseresznyés utca szintén olyan meredek és beláthatatlan (mint a tanulmányban írt Mesália u.), ami a kétirányú közlekedést nagyon megnehezíti. Továbbá a Ribizli és Meggyfa utca is szintén nagyon meredek, kétirányú forgalomra így nehezen alkalmas, szűkek az utcák, nehéz a félre állás, sok helyen vissza kell gurulni, tolatni egy kapubeállóba, hogy a fentről érkező kocsik ki tudják kerülni a lentől érkező kocsit, nagyon balesetveszélyes, főleg télen, amikor csúsznak az utak. - A Cseresznyés u. felső szakasza gépkocsival járhatatlan, nincs leaszfaltozva, még mindig föld út van. A korábbi víz és csatorna bevezetés előtt a szomszédok önerőből leaszfaltozták a kocsik nyomvonalát a Cseresznyés u. felső szakaszán, így járható volt az a szakasz is, de miután feltúrták az utat, hogy a vizet és a csatornát bevezessék, nem állították vissza az előtte lévő eredeti állapotot, így azóta újra nem járható az út. Az utcák kekreszteződésében nincsenek tükrök, így nem láthatóak be a kanyarok.	Bisothka Noémi	<u>Elfogadható</u>



**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

20	<b>Cseresznyés utca</b>	A Cseresznyés utca, Hegyalja utca - Beniczky utca szakaszon való egyirányúsítását szükségtelennek tartom és ellenzem, mivel a Beniczky utcára való ráhajtás új útvonala kifejezetten balesetveszélyes lenne. Indokaim a következők: 1. A Cseresznyés utcából a Beniczky utcára való kihajtásnak kedvezőek a feltételei. A Beniczky utca forgalmát jól be lehet látni, a szükséges várakozáshoz kellő hely áll rendelkezésre. Ilyen kedvező helyzetben az alternatív útvonalak egyike sincs, a terelt, növekvő forgalom miatt balesetveszélyes. 2. A Cseresznyés utca egyirányításra tervezett útvonala rövid, és jól belátható. A helyben lakók ezt a helyzetet elfogadták és jól kezelik. 3. Idegenek számára egy olyan tábla hasznos lehetne, mely az előnyben lévő útirányt jelzi	Dr. Góncz Zoltán	<u>Elfogadható</u>
21	<b>Dankó Pista utca</b> 	A Dankó Pista utca a legszűkebb utca a környéken, a házak öregek, ha valakihez nagyobb dolgot szállítanak és egy teherautó beáll az utcába megakasztja az egész forgalmat, ha nem tudnak más utcán lemenni az autók. Mivel 3 tonnánál nagyobb teherautó nem jöhet be az utcába a keskeny utca és az öreg házak miatt, a nagyobb terhelést nem bírnák a házak, megrepednének. Az utcában nincs járda, így az ott lakókra és a gyalogosokra veszélyes lenne a nagy forgalom miatt a közlekedés. Javasoljuk, hogy a Dankó Pista utca maradjon kétirányú, és a környező utcákat felváltva egyirányúsítsák, vagyis egy utca lefele, egy utca felfele, a következő utca megint lefele, az utána lévő megint felfele legyen egyirányú. Ezzel a módszerrel nem a Dankó Pista utcára - mint a legszűkebb utcára - hárulna a legnagyobb forgalom, és a sok feljebb lakónak két-két utca állna rendelkezésére mind a felfelé, mind a lefelé irányuló közlekedésre. Így a forgalom és az útterhelés is megoszlaná.	Magyar Pál	<u>Elfogadható</u>
22	<b>Déli - Messelia egyirányúsított kialakítása</b>	Déli - Messelia egyirányúsított kialakítása kérdéses eredményekkel járhat, mivel a hegyoldali utcák pl. Balog Ádám utca tisztítása, meredeksége kedvezőbb mint a Messelia utca.	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható:</b> az utcák keskenyek.
23	<b>Dél-nyugati városrész</b>	A városrész útjainak egy része nem rendelkezik szilárd burkolattal, csapadékvíz elvezetéssel, járdákkal. Ez folyamatosan, jogos lakossági elégedetlenségek és bejelentések forrása. A városrészen áthalad a 1111 sz. országos közút, a Beniczky utca teljes vonulatában. A köznyelvben Főutaként jelenik meg, hiszen ezen halad a városon nyugat-keleti irányban átmenő forgalom jelentős része. Az út minősége és karbantartása nem önkormányzati, hanem országos közúti kezelésben van. Ennek ellenére az utat szegélyező, hol keskenyebb, hol szélesebb „útpadka” állapota és vizuális képe meghatározza a lakosság és az útvonalon áthaladók hangulatát, véleményalkotását. Ezen mindenképpen javítani kell, mert a jelen helyzet siralmas és rossz képet ad az amúgy (város más területeit érintő) fejlődő városunkról.	Halászné Gambár Mária	<u>Elfogadható</u> , de a tanulmányban nem kell módosítani.
24	<b>Elkerülő út</b>	<u>Elkerülő út</u> – előnyei mellett a hátrányok egy-egy mondatos kiemelése javasolt. Jelenleg a Zöld-hatóság elutasítása van érvényben, - az anyagban nem kerül megemlítésre, a "védett" zöld környezetünkre jelentett káros hatások és az út környezetében várható terület beépítési szándéokra előzetes figyelem felhívó egy-egy mondat minimum szükséges.	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható:</b> nem ennek a tanulmánynak a kereke a zöld környezetre való hatásvizsgálat.
25	<b>Eötvös utca</b>	Nálunk az Eötvös utcában is 1,5 m-re a telek határtól építették az új járdát, ezzel "leszűkítették" az út testet. Kaptunk 1,5 m közterületet. Hurrá! Így a Videotéka előtt a járdán parkolnak sorban az autók. Már egy feújítás ráférne a mi utcánkra is, mert 35 éves az aszfalt! Már egy feújítás ráférne a mi utcánkra is, mert 35 éves az aszfalt! Talán "mar" aszfalttal olcsóbb lenne, és ide megfelelné.	Gulyásné Lovász Erzsébet	<b>Nem elfogadható:</b> az aszfalt minősége az Eötvös utcában megfelelő, a járda létesítésével javult a gyalogosok közbiztonsága.
26	<b>Eper Beniczky keszteződés</b>	Rendkívül balesetveszélyes az Eper utcából jobbra kikanyarodni a Beniczky utcára. Az ötven cm mély szikkasztó árokba még a rövid tengelytávú kis járművek is kénytelenek behajtani a jobb hátsó kerekükkel, hogy ki tudjanak fordulni úgy, hogy ne menjenek át a szembejövő sávba. A szűk utcatorkolat amúgy sem enged kitekintést sem a járdán közeledőkre, sem a nagy forgalmú főútra.	László Attila	<b>Nem elfogadható:</b> Az Eper utca nem keresztezi a Beniczky utcát sehol.

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**




27	<b>Eper utca</b>	Eper utca időszakos téli járhatatlansága miatt az Eper köz egyirányúsítása is kérdéses.	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható:</b> az utca és a kihajtás szűk a tanulmányban jelölt szakaszon.
28	<b>Északi városrész, Sportpálya 66. oldal 7.5.</b>	Sportpálya és környezete közlekedési szempontú említése. Sport rendezvényekhez kapcsolódva a buszok, gépjárművek közlekedése és parkolása nagyon problémás, de az anyagban nem kerül említésre.	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható:</b> eddig ilyen panasz nem érkezett. A területen több parkolóhely épült az utóbbi időben.
29	<b>Fáy András utca</b> 	A Fáy András utca a Bem József utcától a Mártírok útjáig (Hősök tere körforgalomig) egyirányú utca, több mellékutcával és kanyarral. Ezen az utcán zajlik szinte egészében a település egyre jobban benépesülő felsőbb területek lakóinak forgalma. Ez nem csak a forgalom-növekedés mellett sajnálatos, hanem az általános közlekedési morál jelenlegi helyzetéből fakadóan baleset veszélyesebb is. Az utca - kanyargósságából fakadóan – az autósok számára sem belátható, ennek ellenére sokszor nagyon gyorsan közlekednek. Ennek okán az udvarunkra való ki- és behajtás is igen nehézkes, mert az utcában az ingatlanunk közelében is kanyar-ív van, és a sebesség-ütlépéssel „érkező”, elhaladó autók miatt többször csak kis híja volt, hogy nem szenvedtünk balesetet. Az utca nem csak az autóforgalmat bonyolítja, a gyalogos forgalom is jelentős; a munkába, a sporttelepre, állomásra igyekvők, kirándulók stb. a néhol hiányzó járda nélkül az úton tudnak csak közlekedni. A fentiek miatt kérem az utca forgalmának lassítását, amelyre véleményem szerint több lépcsős megoldás lenne az ideális: 1. - fekvőrendőrök kiépítését az utca több szakaszán, különös tekintettel a Kísrét utca és a tűzoltóság közötti vonalon 2. az egész utcára vonatkozóan egy 30-as sebesség-korlátozó táblát kihelyeztetésével	Milla Krisztina	<b>Elfogadható:</b> A Fáy András utca 30 km/h forgalomkorlátozása,
30	<b>Fáy András utca</b> 	A Fáy András utca egy igen forgalmas utca; a Meseliáról, Orlovác felől erre közlekednek az autósok. Az utca igen keskeny, kanyargós, járdát alig találni az utcában. Az autók nagyon sokszor nagyon gyorsan közlekednek, emiatt igen veszélyes gyalogosan, főleg gyerekekkel közlekedni. Sok gyerek közlekedik a foci pályára gyalogosan. A Fáy András 49- ben Óvoda, bölcsőde működik. A óvodát nehéz baba kocsival megközelíteni, sok esetben az úttesten kell a baba kocsit tolni. A fentiek miatt kérem az utca forgalmának lassítását !! 1 vagy két bukkanót ( " fekvő rendőrt" ) a Verebes utca és a Tűzoltóság közötti szakaszra elhelyezni szíveskedjenek illetve az egész utcára egy 30-as forgalom korlátozó táblát kitenni. A Bem J. utcában 2 bukkanó is van, pedig az egy egyenes szakasz; a Fáy A. utca előbb említett szakasza kanyart ír le, nem lehet belátni, ezért a nagy és gyors forgalom miatt abszolút indokolt lenne a forgalom lassítása .	Kenyeresné Egervári Mária	<b>Elfogadható:</b> A Fáy András utca 30 km/h forgalomkorlátozása,
31	<b>Fáy A. u. 49.</b>	A Fáy A. u. forgalma nagyon megnövekedett a közeli lakópark és az Orlovác városrészeiről érkező autóforgalom miatt. Szinte ez az egy utca van, ahol az Orlovác lakói megközelítik a főútvonalat. A reggeli és a délutáni órákban folyamatosan jönnek lefelé az autók igen nagy sebességgel, sokan megsértődve, ha jelzést adnak az óvoda közelében az autóból kiszálló szülők a lassabb haladásra. A hozzánk járó gyerekek biztonsága miatt kérjük felülvizsgálni és lehetővé tenni a gyerekek és családok biztonságát az alábbiak figyelembevételével: 1. Az utcában célszerű lenne több helyen forgalomlassító „fekvőrendőrt” kihelyezni, elsősorban a Verebes utca és a Tűzoltóság épülete közötti területre. 2. Mivel a Fáy A. utca egy régi falusi utca, amely nagyon keskeny, kanyargós és a jelenlegi városi forgalommal igen terhelt utca. Így célszerűnek tartjuk a 30 km/h fogalomkorlátozó táblát kihelyezni az egész utcában. 3. Az utcában lévő járdák minősége sajnos nagyon rossz, a legtöbb helyen szinte nincs is gyalogos forgalomnak kiépített lehetőség, így kénytelenek a gyalogosok, a családok az utcán kísérni a gyerekeket, tolni a babakocsikat, illetve biciklizni a száguldó autók között. 4. Az utca keskenysége és beláthatatlan kanyargóssága miatt még inkább megnehezíti a gyerekek biztonságos kiemelését az autóból, hogy olyan sebességgel jönnek lefelé az autósok, hogy esély sincs sokszor arra, hogy elugorjon a szülő az úttest széléről. 5. Kimondottan nagy kihívás az autók gyors haladása miatt a páros oldalról átjönni a páratlan oldalra vagy fordítva.	Egervári Krisztina	<b>Elfogadható:</b> A Fáy András utca 30 km/h forgalomkorlátozása,

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**


32	<b>Felülvizsgálat oka</b>	Érthetetlen számomra, hogy miért egy 2007.-i keltezésű korábbi forgalmi rend felülvizsgálatára adtak megbízást a szaktervezőnek, amikor törvényi kötelezettségük öt évente elvégezni a város forgalmi rendjének felülvizsgálatát. Tehát nem egy régit aktualizálni, hanem egy teljesen újat kellett volna készíteni	László Attila	<b>Nem elfogadható:</b> a címétől függetlenül ez egy új, a jelenlegi forgalomtechnikai állapotot vizsgáló dokumentum.
33	<b>Goethe utca</b> 	A Goethe u Beniczky út találkozási katasztrófális. Balesetveszélyes.	László Attila	<b>Elfogadható,</b> de a tanulmányban nem kell módosítani, mert benne van.
34	<b>Goethe utca Bodza utca</b> 	A Bodza u. és Goethe utca csatlakozási pontjai meredeken érkeznek a Beniczky utcához (1111-es), ezért a kifelé közlekedés különösen a téli csúszós ill. az esős időszakban veszélyes. A két utca lefelé történő egyirányúsítása megoldaná az amúgy is szűk szakaszokon a járművek találkozási miatti veszélyes helyzeteket. A Goethe utca esetében az iskola megközelítése is kevésbé veszélyes, ha az utca legfelső szakasza egyirányú lefelé. Így nem akadályozza az ott működő Tárlat bt. megközelítését oda-vissza irányban sem. A visszajutás a Beniczky utcára könnyen megoldható, ha a Goethe köz összekötése a Huszár utcával megtörténne. Ennek előkészítése évek óta folyik és most már csak egy önkormányzati tulajdonon való áthaladás „akadályozza” az út kinyitását. Ennek az útnak a kinyitásával a Diófa utca, Fűzfa utca irányából a Goethe utca – Goethe köz érintésével vissza lehet jutni a Beniczky utcára.	Halászné Gambár Mária	<b>Nem elfogadható,</b> mert a Bodza és a Goethe utca egyirányúsítása a területről kifelé haladó autókát a Pataksor valamint a Huszár utca csomópont forgalmát növelné. A tanulmány szerint a főútról jobbra kanyarodás illátása csökkenti a veszélyhelyzetet.
35	<b>Gyalogos és kerékpáros átjutás 85. oldal</b>	Gyalogos és kerékpáros átjutás a városrészek között – gyalogos híd - (kerékpár közlekedés lehetősége nem egyértelmű a jövőbeni kis hidakon). Az újlag és ismételten kijelölt kerékpár út nyomvonalának témaköri említésénél szinte szó szerint csak egy rövid és megfoghatatlan említés történik - "Elmondás szerinti tervek". Ez így nagyon problémás mondat. A kerékpáros utak kialakítása fontos igény városunk fejlődési lehetőségeiben - egyfajta kitörési pont lehet a turizmus élénkítése, melyhez a kerékpáros infrastruktúra létesítése nélkülözhetetlen. Javasolt az anyagban nyomatékkal kiemelni a Dunakanyarban és a Duna mentén meglévő EUROVELO 6-os országos kerékpáros útvonalhoz kapcsolódás szándékát, mely Pomáz és a 11-es út távolságában cca. 3,5 km távolságot jelent mindössze!	Kelemen Gábor	<b>Elfogadható,</b> de a tanulmányban nem kell módosítani, mert tartalmazza a 11-es út felé való csatlakozást. A megfogalmazás a valóságnak megfelelő.
36	<b>Gyalogos közlekedés</b>	Javasolt lehet a gyalogos közlekedés biztonságának növelése miatt járdafelületeket kiképezni a lakóingatlanok előtt, (engedély nélküli elépítések felszámolása, Az esetleges lakossági közösségi építő szándék erkölcsi támogatásán túl igény esetén eszközök és alapanyagok rendelkezésre bocsátásával, esetleg helyi adópolitika keretei között támogatás lehetőségével.gondozatlan bokrok, fák rendezése - tevékeny közreműködéssel.	Kelemen Gábor	<b>Részben elfogadható,</b> de a tanulmányban nem kell módosítani mert nem kell, hogy tartalmazza.




**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

37	<p><b>HÉV állomás környéke P+R parkolás</b></p> 	<p>A közösségi közlekedés nem képes megoldani a város teljes területéről az emberek HÉV-hez szállítását, ezért is közelítik meg nagyon sokan gépjárművel. Az is tény, hogy a jelenlegi P+R parkoló kicsi és a környező utcákat terhelik a kiszorult autók. Azonban a környék fizetősé tételét nem tartom sem jó ötletnek, sem megoldásnak. A sofőrök többsége a fizetős övezeten kívül fog parkolót keresni (ahogy ez a tendencia Budapesten is megfigyelhető). Ezzel a probléma csak elodázódik és az utcákban parkoló autók tömeg csupán kicsit távolabb vándorol újragenerálva a gondot más helyen. Magán ingatlanok előtti útszakasz/parkolás fizetősé tetele pedig semmilyen szempontból nem tekinthető elfogadhatónak. Tegyük fel, hogy a tulajdonos gépjárművel még tud parkolni a kertjében/garázsában, de ha mondjuk vendégei érkeznek (akár több autóval is), akkor az a minimum, hogy a ház környékén az utcákban lehúzódva tudjanak parkolni ingyenesen. Másik szempont, hogy az említett területen óvoda és iskola is található, ahol nem csak pár pillanatra/percre állnak meg a szülők, hogy kitegyék, felvegyék a gyermekeiket, hanem bizonyos esetekben jóval hosszabban időznek. (Különböző iskolai rendezvények, szülői értekezlet, nem beszélve az iskolában zajló tornáról, zumbáról mely a felnőtteknek szól stb.) Megoldás a jelenlegi P+R parkoló bővítése lehet, ahogy az a választási ígéretek között is szerepelt (emeletes parkolóház).</p>	Gelencsér András	<u>Részben elfogadható</u>
38	<p><b>Hunyadi utca</b></p> 	<p>A Hunyadi utca teljes hosszában biztosítani kell a járda és az úttest elválasztását, fizikai akadály (pl. korlát), vagy kiemelt szegély létesítésével. Indoklás: Jelenleg a járdára akadálytalanul hajtanak fel az egymást kerülgető autók, ami a reggeli csúcsforgalomban életveszélyes a gyermekekre nézve.</p>	Óváryné Herpai Dóra	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt. Ilyen részletességgel nem feladata a járdák állapotának vizsgálata. A kiemelt szegély indokolt.
39	<p><b>Hunyadi utca felső szakasza</b></p> 	<p>Ha a Körte utcának a Hunyadi utca felőli végén, az úttest mindkét oldalán szilárd burkolattal ellátott, felfestéssel jelölt parkolóhelyeket biztosítanak, akkor a Hunyadi utca felső szakaszán, az úttest mindkét oldalán felfestéssel meg kell tiltani a parkolást. Indoklás: az úttest szélessége nem teszi lehetővé a kétirányú forgalom melletti szabályos parkolást. A parkoló autók, valamint az őket kerülgető közlekedő autók egyaránt a járdára hajtanak fel, folyamatosan veszélyeztetve a javarészt gyermekekből álló gyalogosforgalmat.</p>	Óváryné Herpai Dóra	<u>Részben elfogadható</u> , de a Körte utcán nem fér el két oldali parkoló. A Hunyadi utca járdaszegélyének kiemelése megoldhatja a problémát. Ilyet is feljebb.
40	<p><b>Huszár - Beniczky sarok</b></p>	<p>A Huszár út - Beniczky út kereszteződésében lévő csomópont nem biztonságos, főleg úgy, hogy a sarkon még közintézmény (óvoda) is található. Amennyiben javasolhatom, akkor oda egy lámpás csomópont kiépítése lenne a legideálisabb.</p>	Kelemen János	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.
41	<p><b>Huszár utca</b></p>	<p>A Kossuth Lajos utcáról át kéne terelni az átmenő forgalmat a Huszár utcára. Ezáltal lehetőség adódna egy hangulatos, nyugodt belvárosi rész kialakítására. A Huszár utca már most is egyre "népszerűbb" átmenő útvonal.</p>	Tóth Tibor	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.


**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

42	<p><b>Huszár utca</b></p> 	<p>A Huszár utcában is a járdát nem a kerítés mellé tették, ahogy azt normál esetben szokták, hanem 1,5 méterrel a telek határtól az úttest felé. Így a járda 2 oldalán van 2x1,5 m szabad terület. Persze a tervező asztalon jól mutat a járda 2 oldalán a zöld csík! Ha a kerítés mellé került volna a járda, akkor azon a 3 m-es részen végig lehetett volna PARKOLÓ! Esetleg vendég parkolónak is nevezhetnének! Van aki gondolja azt a részt, de sokan csak gaztelepnek tartják. A nagy posta parkolóját át kellene építeni és "egy füllel" kikötni a Huszár utcára! Nagy forgalma van a postának, de ez nem szabályos, hogy csak úgy valaki kitolat elém az útra! A Huszár utca elején kicsit beljebb kellene tenni a zebrát, mert ha autó kanyarodik és gyalogos is éppen megy át, akkor visszalóg az autó az úttestre és akadályozza a többieket. Amúgy is problémás a Huszár utcai torkolat, főleg reggel.</p>	Gulyásné Lovász Erzsébet	<p><b>Nem elfogadható.</b> Ellenlétes javaslatot a parkolásra vonatkozóan. A zebrák kialakítását a hatóságok jóváhagyták.</p>
43	<p><b>Huszár utca 82. oldal</b></p>	<p>Huszár utca területére történik a Kossuth L. utca szinte teljes közúti forgalmának beteretelése!! Kár megemlíteni az anyagban, ilyen szinten nem lesz megoldható (Behajtási Huszár utca - Önkormányzati út, jelentős számú lakossági érintettség jelentkezik, nagyobb a hátránya mint az előnye ezen megoldási elképzelésnek. Korábban már felvetődött az egyirányú közlekedés megosztása a két út között - reálisabb megoldás lehet. Érdemes inkább alternatívákban gondolkodni - előnyök és hátrányok összehasonlításával. tilalom, kivétel célforgalom, stb. nem látszik reális igénynek. Annak ellenére, hogy sok településnél alkalmazzák a városközpontokból a forgalom kiszorítását. Véleményem szerint Pomáz egyedi megoldást igényel, mivel több városrészre tagolódik és így több központtal rendelkezik). A városon belüli biztonságos kerékpározás, az iskolák és intézmények, illetve közösségi közlekedés kapcsolódási pontjaihoz, továbbá a szomszédos települések irányába eljutás jelenleg elégtelen helyzete miatt a részletes problémafelvetés és fejlesztés igénye elkerülhetetlen - anyagban a témakör kiemelése indokolt.</p>	Kelemen Gábor	<p><b>Nem elfogadható:</b> a tanulmány megfelelően foglalkozik a témával. A megvalósítás, elkerülő út alternatívák megadása nem feladata.</p>
44	<p><b>József Attila Maroni cukrászda gyalogosátkelőhely</b></p>	<p>Okvetlenül szükségesnek tartom a József Attila utcában a Maroni Cukrászda közelében lévő rosszul megvilágított kellőképpen nem felfestett nagy forgalmú gyalogátkelés megoldását.</p>	László Attila	<p><b>Elfogadható,</b> de a Magyar Közút felé csak javaslattal lehet élni.</p>
45	<p><b>József Attila út - Jankovich Gy. Sarok</b></p>	<p>A József Attila úton található zebrák (a Kőhegypatika közvetlen közelében található) sem a biztonságos átkelésről híres, ezért oda is egy jelzőlámpás gyalogátkelőt javasolnék.</p>	Kelemen János	<p><b>Elfogadható,</b> de a Magyar Közút felé csak javaslattal lehet élni.</p>
46	<p><b>Kerékpáros útvonal</b></p>	<p>Támogatom a Pomáz és Szentendre közötti kerékpárút létrehozását. A 1111 és 1112 sz. útvonalakon a kerékpárutat biztonságosan kell átvezetni. A kerékpárútnak kapcsolódnia kell a Dunaparti európai kerékpárútvonalhoz (a jelenlegi lépcsős megoldás kiváltása a 11-es út alatt) és a Galamb József utcán keresztül az Omszki tó - Békésmegyer kerékpárúthoz.</p>	Szűcs Attila	<p><b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.</p>
47	<p><b>Kerékpáros útvonal</b></p>	<p>Azt, hogy 2017-ben még nincs biciklis út Pomázon komoly problémának érzem. Fontos lenne, hogy minél több támogatást kapjanak a főutakon és a mellékutakban is a kerékpárosok. Nagyon gyakran látom, hogy a biciklisek szabálytalanul a járdán hajtanak, ami ha lenne biciklis út, lehet, hogy nem történne meg. Azért is fontos lenne, hogy kisebb legyen az autós forgalom. Biztos, hogy néhányan kerékpárral mennének rövidebb utakra, ha több biciklis út lenne a városban! Nagyon nagy hiányosságnak tartom, hogy az anyag nem foglalkozik a Pomáz és Budakalász közti kerékpáros forgalom kérdésével! Nap mint, nap látom, hogy elég komoly biciklis forgalom zajlik a 1111-es úton. Nagyon fontos lenne, hogy valamilyen módon védjék a kerékpárosokat, mert egy rossz minőségű úton, helyenként közvilágítás nélkül (Pomáz és Budakalász közti lakott területen kívüli részen) minden védelem nélkül hajtanak a biciklisek. (Én magam is estem már el a pomázi malomnál lévő kereszteződésben a rossz világítás és a gyenge, egyenetlen útburkolat és a veszélyes padka miatt!) Ezzel valamit mindenképp kell valamit tenni.</p>	Hajdu Gábor	<p><b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza</p>


**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

48	<b>Kikerülési helyek</b>	Járműforgalom biztonságosabbá tétele érdekében nagyobb számban kikerülési helyek kialakítása javasolt.	Kelemen Gábor	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.
49	<b>Kiss Ernő utca felső része</b>	2001-ben építettem azt a házat, amiben 4-en élünk(közülük 2 kiskorú) a családommal (Kiss Ernő u. 5. (820/1 hrsz.))Akkor még ez az utcarész zsákutca volt a Gesztenyés utcától, ezért a kerítés, az udvar és a beállási lehetőség is úgy lett kialakítva, hogy gépjárművel csak alulról, a Gesztenyés utca felől lehetséges a bejárás. A tervezet szerint ha egyirányúsítják a Kiss E. utcát, akkor számunkra és a Kiss E. utca ezen szakaszát vonják ki az egyirányúsítás alól.	Csalóczi Károly	<u>Elfogadható</u>
50	<b>Klisovác uca</b>	Klisovác utca szélesítése nem szerepel a tervben, kimaradt vagy nincs betervezve?	Jakab Andrea Gabriella	<u>Nem elfogadható.</u>
51	<b>Klissza domb</b>	Klissza domb - rekreációs terület és régészeti emlékhely környezete / buszok, gépjárművek közlekedése és parkoltatása említés sem történik (rendezvények, kikapcsolódás, turizmus,)	Kelemen Gábor	<u>Nem elfogadható:</u> a rendezvények gyakorisága minimális. Kokrét rendezvényhelyszín kialakításakor kell megtervezni, nem ebben a tanulmányban.
52	<b>Komposztálás</b>	Városunk füstmentességét szorgalmazva a komposztálás lehetőségét - akár lehetséges programként is megemlíteni - kapcsolva a témakört a Klímabarát Települési tagsághoz.	Kelemen Gábor	<u>Nem elfogadható:</u> a tanulmánynak nem feladata a komposztálás lehetőségét említeni.
53	<b>Kossuth Lajos utca - Hunyadi János utca - Huszár utca</b> 	A Hunyadi János utca felől érkező kereszteződésbe a Kossuth utca belátása korlátozott. Itt is az év nagy részében jobb kéz felé magas növényzet szokott előfordulni, amely erősen akadályozza a Kossuth utca jobbra eső beláthatóságát és mivel forgalmas útról van szó, a kihajtás rendkívül nehézkessé válik, illetve nagy mértékben előre kell gurulnom a járművel, hogy teljes biztonsággal beláthassam mind két irányt, ami a balról érkező forgalmat már-már zavarja	Gelencsér András	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza. A növényzet ritkítása más feladatkör.
54	<b>Kossuth u. forgalomcsillapítási tervei, Huszár u. főúttá nyilvánítása</b>	Alig 3 éve készült el a Hősök terén a forgalomgyorsító körforgalom, ami a jelenlegi állapothoz lett kialakítva. Ezzel szemben a terv is kitér rá, hogy a Huszár utcának mindkét végén problémák vannak: A nyugati oldalon a szűk, beláthatatlan kanyarok vannak, ahol mindenképp nyomvonal korrekció lenne szükséges, valamint a Beniczky utca torkolata előtt nagy meredekségű emelkedő után szűk kanyar nehezíti a forgalmat. A keleti oldalon a József Attila utca csomópontjánál körforgalom nem alakítható ki, ott lámpás kereszteződés kialakítása lenne szükséges. Az út mellett elhagyott személtlerakatok most nem tartoznak ide, de az is folyamatos probléma.	Fontányi Viktor	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.
55	<b>Körforgalom Hősök tere</b>	A körforgalomnak nagyon kicsi a sugara, pedig még lett volna ott hely. Egy pótkocsis Spar kamion nehezen fér el , egyébként is gyakran bedugul az egész körforgalom!	Gulyásné Lovász Erzsébet	<u>Nem elfogadható</u>
56	<b>Körte utca</b>	A Körte utcának a Hunyadi utca felőli végén, az úttest mindkét oldalán szilárd burkolattal ellátott, felfestéssel jelölt parkolóhelyek biztosítása. Indoklás: a Körte utca szélessége lehetővé teszi a kétirányú forgalom mellett parkolóhelyek kialakítását. Ezzel mentesíteni lehet a Hunyadi u. – Iskola u. csomópontját, valamint a Hunyadi utcai járdákat a parkoló autóktól.	Óváryné Herpai Dóra	Részben elfogadható, de a Körte utcán nem fér el két oldali parkoló. A parkolók kialakítását javasolt átgondolni külön tervezési feladatban.


**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

57	<b>Közösségi közlekedés</b>	Támogatom a HÉV állomás környéki parkolás könnyítését, parkolási helyek növelését, illetve a B+R parkoló megnyitását, kerékpáros könnyű megközelítését, biztonságossá tételét.	Szűcs Attila	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
58	<b>Luppa Vidor -Lámpa utca</b>	A Luppa Vidor utca és a Lámpa utca találkozásánál a Lámpa utca felől érkezőknek van elsőbbsége, az Önkormányzat hátsó udvarában lévő parkolóhelyre. Felhívom, hogy a lakosság nem állhat be parkolni csak az ott dolgozók, vagy a képviselők. Az amúgy nagy átmenő forgalmú Lupa utca van alárendelve a Lámpa utca felől érkezőknek. Mintha az illetékesek fordítva ülnének a lovon. Ugyan akkor nincs megoldva az Önkormányzat és a mellette lévő Orvosi Rendelők parkolási problémája sem.	László Attila	<u>Részben elfogadható</u> de nem kell módosítani a tanulmányt.
59	<b>Luppa Vidor utca - Lámpa utca</b> 	Érzésem szerint a Lámpa utca forgalma meglehetősen csekély a Luppa Vidoréhoz képest mégis jobb kezes. Mivel a kereszteződés teljesen beláthatatlan a Luppán haladva a Lámpa utca elsőbbségét csak úgy tudom megadni, ha teljesen lelassítok és nagyon lassan bearaszolok a kereszteződésbe, amíg belátok a szűk utcába a házak közé, hogy lássam jön-e jármű. Indokolatlannak érzem ezt a fokú "korlátozást", javaslom, hogy a Luppa Vidor utca legalább ezen a ponton váljon védetté a Lámpa utcával szemben, de összességében lehet, hogy szerencsésebb lenne az egész út védetté tétele a mellék utakkal szemben, hiszen viszonylag forgalmasnak számít azokhoz képest.	Gelencsér András	<u>Elfogadható</u> de nem kell módosítani a tanulmányt.
60	<b>Luppa Vidor utca elsőbbsége</b>	A Luppa Vidor utca legyen védett útvonal: jelenleg jobbkézsabály alapján elsőbbséget kell adni a rajta haladóknak a jobb kéz felőli utcából érkezőknek. Ez a Lámpa utcánál különösen életszerűtlen, tulajdonképp megállásra kényszerül aki biztonságosan szeretné megközelíteni a kereszteződést, mert a ház sarka miatt különben nem belátható annyira, hogy ha érkezne onnan valaki, akkor legyen hely és idő megállni az elsőbbségadáshoz. Ezen kívül a forgalma jelentősen nagyobb, mint a bekötő utaké. Javaslatom, hogy a Lámpa utca adjon STOP táblával és tükkörrel (megfelelően beállítva ehhez) elsőbbséget a Luppa Vidor utcának.	Gelencsér-Horváth Anna	<u>Elfogadható</u> de nem kell módosítani a tanulmányt.
61	<b>Luppa Vidor utca elsőbbsége</b>	A Luppa Vidor utca gyűjtőútként került feltüntetésre, jelenlegi funkciója is ez, azonban kereszteződésenként változik az elsőbbségadás rendje (jobbkezes, majd elsőbbségadás, fölérrendelt, jobbkezes stb.). A tanulmány ennek megváltoztatását is kitzte, amelyet mindenképpen javaslak. Javasolom továbbá a Luppa Vidor utca/Lámpa utcával, illetve a vele szemben lévő parkoló elsőbbségi rendjének egyértelművé tételét, amellyel jelen tanulmány sem számol.	Szűcs Attila	<u>Elfogadható</u> de nem kell módosítani a tanulmányt.
62	<b>M0 É-Ny szektor megépítése, M10 kiépítése, Duna híd / Tahi - Vác térségében</b>	Valódi térségi megoldást jelenthet a jövőben: érdemes nyomatékosan kiemelni az anyagban. A Környezeti hatósági engedélyt meghosszabbításra került, így lehetőségekhez mérten egy következő építési periódusban már várható a megvalósítás (drága szakasz lesz, 2 alagút, egy viadukt) - erről egyáltalán sem esik szó az anyagban.	Kelemen Gábor	<u>Nem elfogadható</u> , a tanulmányban nem kell módosítani mert nem kell, hogy tartalmazza.
63	<b>Margaréta- Levendula utca</b>	A Margaréta utca és a Levendula utca kereszteződése balesetveszélyes: jelenleg jobbkéz szabály van érvényben, azaz a Margarétán érkező ad elsőbbséget. A Levendula lényegében nem belátható, tehát szinte megállásig kell lassítani a Margarétán haladónak, hogy elsőbbséget adjon, ráadásul az emelkedő előtt, ami télen nem mindig jól járható. Jobb megoldás lenne, ha a Levendula vagy a Margarétáról nyílna lefelé egyirányú lenne, vagy STOP tábla+tükkör kerülne rá, és elsőbbséget adna a Margarétának, ami jelentősen forgalmasabb.	Gelencsér-Horváth Anna	<u>Nem fogadható el</u>




**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

64	<p><b>Margaréta utca - Levendula utca</b></p> 	Szintén egy nehezen belátható kereszteződés. Hasonló a situáció, mint a Luppa - Lámpa esetben. A forgalmasabb Margaréta utat védetté tenném a Levendulával szemben, ahol a beláthatatlanság miatt STOP táblát helyeznék el vagy akár egyirányúsítanám lefelé a Levendula utat.	Gelencsér András	<u>Nem fogadható el</u>
65	<p><b>Mátyás király utcá fizetős parkolás</b></p>	Nem tartom jónak a Mátyás Király Ált. Iskola és a HÉV állomás környékén a fizető parkolók bevezetését. Mivel Pomázon belül nincs olyan tömegközlekedés ami jól helyettesítené az autót a város teljes területéről, viszont sokan járnak HÉV-vel a munkahelyükre, iskolába, ezért P+R parkoló létesítése lenne a cél, ami választási ígéret is volt: "...emeletes parkolóház megépítését tervezzük a jelenlegi állomási parkoló helyére, ezzel növelve a férőhelyek számát....". Az iskolába nem csak akkor érkeznek autóval a szülők, amikor kiteszik gyermeküket, hanem egyéb programokra is - pl. ballagás, szülői értekezlet, stb illetve délutáni alkalmak is vannak, pl. gerintorna, zumba, amire fél6 felé már megérkeznek az odajárók, akiket a díjfizetés így büntetne, annak ellenére, hogy az iskolába érkeztek.	Gelencsér-Horváth Anna	<u>Részben elfogadható</u> , de nem szükséges módosítás a tanulmányban, mert tartalmazza a problémakört, de ugyanakkor leírja, hogy pontos felmérés kell a fizetős övezetek felmérésének megvalósításához. Nyilvánvaló, hogy az intézmények látogatását senki nem akarja akadályozni.
66	<p><b>Meselia hegy</b></p>	1. Saját magunk is csináljunk valamit. (Kapubeállók kialakítása ne vegyen el útpályából szélességet, kerítések mentén ne legyen külső kiskert, belógó ágak, bokrok levágása lakók által). Mindezek megvalósításához szeretnénk kérni Önkormányzat közreműködését, illetve amennyiben lehetséges úgy szükséges esetben anyag biztosítását.	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u> , de a tanulmányban nem kell módosítani mert nem kell, hogy tartalmazza.
67	<p><b>Meselia hegy</b></p>	2. Egyirányúsítás a Messelia, Balogh Ádám, Otelló és Kökény utcákban egyáltalán ne legyen. (Ne vigyük fel a hegyre a forgalmat, hogy utána lehozzuk onnan, hiszen ezzel hosszabb útvonalon teremtünk balesetveszélyes helyzetet, illetve a fordulási ívek amúgy sem állnak rendelkezésre a fordulási pontoknál.)	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u>
68	<p><b>Meselia hegy</b></p>	3. Kitérők (kikerülési helyek) kialakítása szükséges a Messelia, Balogh Ádám, Otelló, Kökény utcákban. (A tanulmány a Messelia út felső részén szintén kikerülési helyek kialakítását javasolja. Ezt a megoldást javasoljuk a jelzett utcákban is.)	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert tartalmazza.
69	<p><b>Meselia hegy</b></p>	4. Vízvezetés szükséges, akár felszíni folyókaképzéssel. (A csapadékvíz jelenleg saját utat „vág, tör” magának, így azt rendezett formába szükséges terelni, hogy megszűnjön az így kialakuló „vályúkból” eredő balesetveszély.)	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell, hogy tartalmazza.
70	<p><b>Meselia hegy</b></p>	5. Szilárd burkolat legyen a meredek útszakaszokon, kevésbé meredek útszakaszokon lehet mart aszfalt burkolat. (A nem szilárd útburkolatot „lehordja a hegy lábához” a csapadék, így az mind a hegyen, mind a hegy lábánál közlekedési problémákat okoz.)	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell, hogy tartalmazza.



**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

71	Meselia hegy	6. Szegélyek kialakítása az utak mentén, egyik oldali kis magasságú szegéllyel keskeny járda képzése. Keskeny útszélesség esetén teljes szélességben burkolatképzés. (Akkor tudunk hosszú távon fennmaradó megoldást találni, ha megvédjük a kialakított útjainkat, így a szélek letöredezésének megakadályozása érdekében szegély kialakítását javasoljuk. Út egyik oldalán járda kialakítása szükséges akár csak 75 cm szélességben, ahol gyalogosok (gyermekek, idősek, autót nem használók a forgalomtól „elválasztott” módon tudnak közlekedni.)	Bognár Csaba	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell, hogy tartalmazza ilyen részletességgel.
72	Meselia hegy	7. A Messelia út alsó, már szilárd burkolattal ellátott részén egyes beláthatatlan útszakaszoknál tükrök és a szembejövő forgalmak elsőbbségét szabályozó táblák kihelyezését javasoljuk.	Bognár Csaba	Elfogadható
73	Orgona utca Tavasz utca	A Pataksor és Tél utca közötti gyűjtőt, ami az Orgona és Tavasz utca lenne, a problémát az út szélessége, a csapadékvíz elvezetésének kiépíttelensége és a fennálló úthibák jelentik, jelen helyzet szerint. A két utca gyűjtő úttá minősítésénél gondolni kell az ott kialakítandó gyalogos forgalom megoldására is. A domboldalról lezúduló csapadékvíz a tavaszi olvadáskor, a nyári záporok idején lehetetlenné teszi nemcsak a jármű, de a gyalogos közlekedést is. Ezek hosszú távú és biztonságos megoldása valóban segítene a nyugat-kelet irányú forgalom levezetésében.	Halászné Gambár Mária	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell, hogy tartalmazza ilyen részletességgel.
74	Parkolás 	Parkolási helyzet tekintetében figyelembe kell venni, a területen kialakított terek tisztaságának megővését. Gondolok itt arra, hogy a kiszélesedett utcárszekeken, tereken előszeretettel hagynak ott járműveket, akár hónapokra is. Gyakori, hogy szétszedett, javításra váró autók állnak rendszeresen az amúgy is szűk utakon (pl. Gábor Áron utca nyugati szakaszán) A Bodza utca – Diófa utca –Fűzfa utca kereszteződésében található téren feltétlenül fontos a parkolási tilalom jelölése, különösen a parkosított zöld felületeken. A város parkolási gondjain a HÉV állomás környékén nagyobb méretű parkoló kialakítása vált szükségessé. Elsősorban pomáziak számára lenne fontos. A díj fizetésben lehetne differenciálni a helyi és a városon kívül bejelentett autókat. A megépítéshez pályázatokra támaszkodhatnánk.	Halászné Gambár Mária	<u>Részben elfogadható</u>
75	Parkolás	Általános probléma a város parkolási lehetőségeinek megoldatlansága. A közintézmények környezetében és HÉV állomás körzetében katasztrófális állapotok vannak. Reggel 8 órától délután 17 óráig 500 méteres körzetben nincs parkolási lehetőség az állomásnál.	László Attila	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt mert tartalmazza.
76	Parkolás	P+R parkoló építése, a Városháza és a Rendelő környékén a parkolási lehetőség bővítése, balra nagyívben fordulás lehetőségének biztosítása.	Fontányi Viktor	<u>Részben elfogadható</u> , de nem szükséges módosítás a tanulmányban, mert tartalmazza a problémakört. A balra fordulás veszélyhelyzetet okoz.
77	Parkolás	Régen kinőtünk a parkolót a HÉV-nél!	Gulyásné Lovász Erzsébet	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt mert tartalmazza.

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**




78	<b>Petőfi Sándor utca</b>	A Petőfi Sándor utcában az iskola és óvoda szomszédsága miatt nagy a forgalom, nem lakóvezetési sebességgel járnak az autók, és nem csak célforgalom, ami a gyerekekre veszélyes, akik jellemzően ezen a szakaszon sétálnak felfelé a lakótelep felé. Rendes, folytonos járda nincsen, ezért a kisgyerekek az úttesten haladnak, kétirányból kerülgetik őket az autók.	Gelencsér-Horváth Anna	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
79	<b>Petőfi Sándor utca</b> 	Amikor gyalogosan közlekedtem azt tapasztaltam, hogy sok autós nem célforgalom szempontjából használja a Petőfi Sándor utat, hanem átjáró forgalmat generál, annak kellenére, hogy ott fut párhuzamosan a jóval gyorsabb, jobb minőségű Rákóczi út. Ez azért is kellemetlen, mert a Petőfi út mellett a járda rendkívül szűk és/vagy rossz állapotú, ami arra kényszeríti a babakocsis, gyerekes szülőket, hogy az úttesten közlekedjenek és az őket kerülgető autók balesetveszélyesek. Nem tudom mi lenne a jó megoldás (lakóövezet táblák), de valahogy rá kellene venni a sofőröket, hogy a Rákóczi-t használják úti céljuk megközelítéséhez.	Gelencsér András	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
80	<b>Rákóczi Ferenc utca - Margaréta utca</b>	A Rákóczi F. utca főlérendelt, de a parkoló autók miatt a gyűjtőút funkció sokszor nehézkesen működik. A Margaréta utcából a kihajtást balesetveszélyes amennyiben a Vörösmarty utca felé (tehát bal kéz felé) parkoló autó áll, ekkor lefelé nem belátható az úttest, hacsak az autó már lényegében ki nem hajt rá. Ugyanakkor az év nagyrésztében jobbkéz felé sem belátható az út, mivel egy sövény nő a járda és az úttest között, ami a kanyar jellege miatt kifejezetten nehezíti a kikanyarodást, ha fél méternél magasabb (és jellemzően magasabb). A fentről érkező autók ráadásul viszonylag nagy sebességgel jönnek, tehát ez a botor is balesetveszélyes helyzetet teremt.	Gelencsér-Horváth Anna	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
81	<b>Rákóczi Ferenc utca - Margaréta utca</b> 	A Margaréta utcáról nehézkes a kihajtás, mert a Rákóczi út belátása korlátozott. Ezt időszakosan még jobban korlátozza a jobb kéz felé eső sövény, mely hajlamos az elburjánzásra így szinte teljesen kitakarja a Rákóczi úton fentről érkező forgalmat. Ráadásul viszonylag nagy sebességgel érkeznek fentről a járművek, mely fokozza a balesetveszélyt.	Gelencsér András	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
82	<b>Rezeda utca</b> 	A Rezeda utca Árvácska u. és Tátika u. közötti szakasza az online és nyomtatott közlekedési térképeken már nem szerepel autós közlekedésre alkalmas útvonalként. A csak gyalogos közlekedésre alkalmas utca szakasz meredek, fűvel benőtt, autós közlekedésre nem csak alkalmatlan, veszélyes is. A csak gyalogos közlekedésre alkalmas utca szakasz meredek, fűvel benőtt, autós közlekedésre nem csak alkalmatlan, veszélyes is. A Rezeda utca Liliom utca felőli végén egy 'zsákutca tábla' is ki lett helyezve. Ennek ellenére időről időre egy egy figyelmetlen autós megkísérel a Rezeda utcán lemenni az Árvácska utcára, ahová gyakran csúszva érkeznek, sőt az Árvácska utcán át is csúsznak keresztbe. (Volt már több veszélyes helyzet!)(Esős időben a keréknyomokból kimosódó sárelöntések jellemzőek a Rezeda u. – Árvácska u. találkozásában. Vízvezetés sajnos nem megoldott.) Biztonsági és egyéb okokból is fontos lenne a Rezeda u. érintett szakaszának autók előli fizikai lezárása, esetleg még az utca szélén gyalogos lépcső kialakítása a gyakori gyalogos esések elkerülésére. (Nedves időben nagyon sokan esnek itt el, a környék idős lakói esetén ez nagy veszély!)	Pluzsik Tamás	<u>Elfogadható</u>

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**



83	<b>Ribizli utca</b>	A Ribizli utca sincs leaszfaltozva, még mindig föld út van a felén, pedig belterület, mint ahogyan a Cseresznyés u. is. A Ribizli utca felső szakaszát a szomszédok önerőből leaszfaltozták pár éve (2MF1-ből), de a lentí szakasz még mindig földút. Az utcák kekresterveződésében nincsenek tükrök, így nem láthatóak be a kanyarok.	Bisothka Noémi	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt.
84	<b>Rózsa utca</b> 	Komoly probléma a Rózsa u keskenysége az egész úton. Az Álmos u. és a Rákóczi F. u. A javaslattal ellentétben nem az egyirányúsítás a megoldás, hanem a Rákóczi F. u., a Szőlőtelep u. és a Jankovits Gy. u. között között az árok befedésével lehetne szélesíteni az utat. (Minden évben legalább egy autót látok befordulni az árokba!) Hiszen mindkét irányban szükség van átmenő forgalomra. Az azutáni szakasz, amely már talán kisebb forgalmú, lehetne egyirányú az Álmos u. felé.	Hajdu Gábor	<u>Részben elfogadható</u> , de hosszabb távú és igen költséges lehetőség. A jelenlegi állapot szerint az egyirányúsítás indokolt. Nem kell módosítani a tanulmányt.
85	<b>Rózsa utca</b>	Néhány éve, tekintettel a balesetekre, a Dózsa György, Jankovits és Szőlőtelep utca és a keresztező utcáinál az elsőbbség meg lett határozva a felfelé menő utcák javára. Ez az egyébként fontos szabályozás azonban két szempontból nem volt végiggondolt. Egyrészt mert nem segíti a Rózsa utcai gyalogos forgalmat, ahol alapvetően gyermekek illetve kisgyermekes és babakocsit toló Édesanyák közlekednek az iskola irányába és vissza, másrészt a felfele menő utcák forgalma gyorsabbá is vált, nehezítve a gyalogosok átkelését. Tehát az elsőbbséget a keresztezők számára kellene biztosítani, a felmenő utak forgalmának megállításával. Ez egyben csökkentené a felfelé menő utakon a sebességűllépést is. A Rózsa utca estében további nehézség a gyalogos forgalom számára a a szűk utca kétirányú forgalma.	Nagy Géza	<u>Részben elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt. A Rózsa utca egyirányú lenne, ami megoldja a szűkülést, ezt tartalmazza a tanulmány. A területen a közlekedési szabályokat be kell tartani.
86	<b>Susnyár –Dúc L. utca - Szentendre irányú átkötő út – (régí Római út) 57. old</b>	Jelenleg Kritikán aluli a Szentendre területét érintő útszakasz - említése nem történik az anyagban (baleselveszély, karbantartás igénye - Önkormányzatok közötti egyeztetés igénye szükséges!	Kelemen Gábor	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert említi az út állapotát.
87	<b>Susnyár út</b> 	A Susnyár út mentén lakom, a temető és a régi rekvitált szemétdomb közti szakaszon. Régi tapasztalatom (17. éve lakom itt) és ahogy nő a lakosok/házak száma egyre többször fordul elő, hogy az autók nagy sebességgel (az 50-et jóval meghaladva) közlekednek a városon belüli szakaszon is, valamint a Szentendre felé vezető út folytatásán is, bár ott ki van téve 30-as tábla és sok a kanyargós, beláthatatlan és kátyús szakasz. Azt látom, hogy nagy az út mentén a gyalogos és biciklis forgalom, sok gyerek is errefelé megy egyedül haza (egészen kis általános iskolások is), nagyon hiányzik az út mellé egy járda vagy olyan gyalogösvény, ahol az emberek és a biciklik biztonságosan közlekedhetnek, nem veszélyeztetve a forgalom által. Főleg mivel az út széle meglehetősen elhanyagolt állapotban van, eső idején például csak a sárban tocsogva lehet rajta közlekedni sok helyen. Ideális lenne Szentendréig vezető bicikli/sétaútnak is. Átmeneti megoldásnak valamilyen egyéb forgalom lassító megoldás is jó lenne, legalább a ténylegesen házak szegélyezte útszakaszra.	Holló Beáta	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell tartalmaznia.
88	<b>Susnyárdűlő utca -Szentendrei út kereszteződés</b>	A kereszteződés Szentendre irányából jobbkezes elsőbbségadásra köteleznék az onnan érkezőt. Ezt rendszerint elfelejtik, vagy nem tartják be. A kereszteződésnél magas szintkülönbség és tavasztól őszig magas gaz-növényzet nehezíti a beláthatóságot. <b>Javaslat: megfelelő tábla kihelyezés</b>	Méhes Tamás	<u>Elfogadható</u> , de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell tartalmaznia.
89	<b>Szerb utca</b>	Szerb utca kétirányúsításához szerintem keskeny az utca	Jakab Andrea Gabriella	<u>Elfogadható</u>
90	<b>Szőlőtelep, Jankovich, Dózsa utcák egyirányúsága</b>	Szőlőtelep, Jankovich, Dózsa utcák egyirányúsága: A Jankovich Gyula utca-József Attila utca kereszteződése igen szűk, legfőképpen a jobbra kanyarodáshoz. Ellenben a kereszteződéstől túl messze –beláthatatlan távolságban és szögben – van a gyalogátkelő hely. A tervben szereplő javaslat esetén indokolt a kereszteződés kiszélesítése, a vízelvezető árok lefedésével, a fordulási ív növelésével, a gyalogátkelőhely közelebb helyezésével. Megvizsgálandó javaslatom, hogy a Jankovich utca egyirányúsága maradjon, helyette a Dózsa György út legyen a József Attila utca felé egyirányú.	Fontányi Viktor	<u>Részben elfogadható</u>



**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

91	<b>Telek előtti parkolás lehetősége</b>	A lakóövezet utcáiban megoldási javaslat a telken belüli parkolás. Azt gondolom, hogy egyrészt ez nem elvárható minden telektulajdonostól, mivel egyrészt a telkek kialakítása és mérete ezt nem minden esetben teszi lehetővé. Ezen kívül ha a kerítésnek nincs kocsibeállásra alkalmas része, akkor irreálisan nagy költséget hárít a telektulajdonosra ezt megvalósítani a meglévő kerítésére. A ház előtti terület karbantartása az ingatlantulajdonos feladata, így ésszerűnek tartom, hogy parkolásra ezt használhassa továbbra is, költség nélkül. Éppen a lakóövezeti területekben nem kellene ennek korlátot szabni, hiszen (az említett iskola-óvoda környék kivételével) pont azok állnak itt meg, akik itt laknak, vagy ide érkeznek vendégségbe, és mivel lakóövezet nem gyűjtőút, így nem akadályozzák a forgalmat, legfeljebb lassítják, ami amúgy is kívánatos.	Gelencsér-Horváth Anna	<b>Nem elfogadható.</b> Jogszába írja elő a telken belüli parkolás kötelezettségét. A vendégparkolóhelyeket az ingatlan tulajdonosa kell hogy kialakítsa, ha szükségét látja.
92	<b>Temetők</b>	Temetők és környezetük - gépjárművek közlekedése és parkoltatása nem kerül kellő mértékben említésre	Kelemen Gábor	<b>Nem fogadható el</b>
94	<b>Templom tér</b>	A Templom tér átépítéséig a Bem utcából haladunk a Fay András utca felé , a csomópont nehezen belátható, addig szerintem	Jakab Andrea Gabriella	<b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt, mert foglalkozik a problémával.
95	<b>új HÉV átjáró</b>	Nem találok a sok remek "Állj! Elsőbbségadás kötelező", egyirányúsítás, forgalomtechnikai tükör és jelzőlámpa javaslat mellett egy új HÉV átjáró és az Céhmaster út összekötése a 1111 úttal, ami tehermentesíthetné a Hősök terét és a Huszár-József Attila csomópontot. Ezt még javaslati szinten sem lehet felvetni? Miért?	Juhász András	<b>Nem elfogadható:</b> Nem megvalósítható, mert a MÁV-HÉV balesetek miatt elzárkózik.
97	<b>Új hulladék gazdálkodás témaköre (13 old )</b>	Javasolt legalább felsorolás szintjén említeni a szelektív, háztól-házig hulladékgyűjtésre átállást, illetve javasolt a jövőbe mutató egy mondatban.	Kelemen Gábor	<b>Nem elfogadható,</b> mert a tanulmánynak nem kell tartalmaznia a problémakört.
98	<b>Vörösmarty utca</b> 	Rengeteg gyermek, szülő megy a lakótelep felől a Hév, iskolák irányába, így nagyon fontos lenne hogy a Vörösmarty utcában ne lehessen száguldozni, hanem 30-as övezet legyen a Rákóczi utcától a Bajcsy Zs u-ig. A Coop előtt kellene zebrát kialakítani, a Karitás ház előtti részen sem ártana , az utcában több helyen is sebességlassító eszközöket kihelyezni, amíg nem lesz egy baleset az eszelen száguldozásoknak...Fontos lenne hogy az utcában fel legyenek festve a sávelválasztó a posta, zöldszéles előtti részen sokszor 4 sávban állnak az autók, akik nem engedik a forgalmat, ezt is meg kéne oldani vonalak, ha már ilyen nagy a forgalom sajnos :((((	Martinák Levente Sándor	<b>Nem elfogadható:</b> a Vörösmarty út gyűjtő út
100	<b>Vörösmarty utca</b>	Mielőbb felújítandó.	Fontányi Viktor	<b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt.
101	<b>Vujicsics tér</b> 	Elnézést a kifejezésért, de ez a kereszteződés valami rettenet. A Bem József utca Lupa Vidor utca felé haladó forgalma kénytelen balra kanyarodni, a Fay utca felé, mivel a Lupa egyirányú és arra nem hajthatnak be. Ezzel kényszerülnek keresztezni a Lupa utcáról érkező forgalmat. Nem egyszer kerültem itt olyan helyzetbe, ahol csak az óvatosságomnak köszönhettem, hogy elkerültem a balesetet, mert sok autós nincsen tisztában (vagy nem érdekli), hogy akkor kinek is van elsőbbsége. Tudom, hogy nincsen sok hely, de valami felfestés, átszervezés vagy mini körforgalom sokat segítené a kereszteződés egyértelműbbé, biztonságosabbá tételében.	Gelencsér András	<b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt, mert foglalkozik a problémával.
103	<b>Vujicsics tér</b> 	A Lupa Vidor utca / Szerb utca / Bem József utca / Fay András utca kereszteződése: Lupa Vidor utcából a kereszteződés nem jól belátható, a Bem József utcából a Fay András utca felé kanyarodók nehezen láthatók és viszont. A Szerb utcai forgalom a szerb templom kökerítése miatt méginkább nem fog látszani, mindenképpen valamilyen forgalomtechnikai megoldás szükséges.	Szűcs Attila	<b>Elfogadható,</b> de nem kell módosítani a tanulmányt, mert foglalkozik a problémával.

**Pomáz város forgalomtechnikájára  
beérkezett lakossági javaslatok 2017. március**

104	<p><b>Vujcsics tér</b></p> 	<p>A Vujcsics térnél, beláthatatlan útkanyarokkal, öt út találkozásánál lévő balesetveszélyes forgalmi rend szakszerű kialakítását kérem és javasolom. Tükör felszerelése és szabályzó táblák kihelyezése lenne szükséges.</p>	László Attila	<p><u>Elfogadható</u>, de nem kell módosítani a tanulmányt, mert foglalkozik a problémával.</p>
106	<p><b>Szőlőtelep, Jankovich, Dózsa valamint Rózsa és Szamóca utcák kereszteződései</b></p> 	<p>Szőlőtelep, Jankovich, Dózsa valamint Rózsa és Szamóca utcák kereszteződései: Íves kialakítással a kereszteződések jól látható, térkövel való kiemelése lenne indokolt. Szintén jól látható térkövek kellenek a jelenlegi, nehezen észrevehető Bem József utcai forgalomcsillapítások helyett.</p>	Fontányi Viktor	<p><u>Elfogadható</u>, de nem kell módosítani a tanulmányt, mert nem kell tartalmaznia ilyen részletességgel.</p>

Tsz.: 1269



**Megbízó: Pomáz Város Önkormányzata**

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



**Készítette:**

**BOKÚT-TERV MÉRNÖKI ÉS VÁLLALKOZÓ KFT.**

**2017. április**



## **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*

.....  
*Bokker István*

**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*

.....  
*Antal Gábor*

**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*

.....  
*Szalacsi Tóth Judit*

**Czágler András** tervező  
okleveles építőmérnök

.....  
*Czágler András*

**Budapest, 2017. április**

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

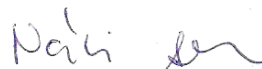
okleveles közlekedésmérnök

*Kamarai szám: 01-11913 - KÉ-KK, KÉ-VK*



**Nováki Andrea** tervező

okleveles építőmérnök



**Budapest, 2017. április**

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>1.</b>	<b>A MEGBÍZÁS TÁRGYA .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK .....</b>	<b>6</b>
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
<b>4.</b>	<b>POMÁZ JELENLEGI GAZDASÁGI, TÁRSADALMI POZÍCIÓJA .....</b>	<b>14</b>
4.1.	PEST MEGYE .....	14
4.2.	SZENTENDREI JÁRÁS .....	15
4.3.	POMÁZ .....	16
4.4.	KÖRNYEZŐ TELEPÜLÉSEK .....	17
<b>5.</b>	<b>A MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA HELYZETE; KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK .....</b>	<b>21</b>
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
<b>6.</b>	<b>KÖZÚTI FORGALOM JELLEMZŐI .....</b>	<b>29</b>
<b>7.</b>	<b>POMÁZ VÁROS TELEPÜLÉSRSZEINEK JELENLEGI FORGALOMTECHNIKÁJA ÉS AZ EGYES TELEPÜLÉSRSZEBEN JAVASOLT FORGALOMTECHNIKAI INTÉZKEDÉSEK .....</b>	<b>31</b>
7.1.	DÉL-KELETI VÁROSRSZ .....	31
7.2.	DÉLI VÁROSRSZ .....	39
7.3.	DÉL-NYUGATI VÁROSRSZ .....	49
7.4.	KELETI VÁROSRSZ .....	53
7.5.	ÉSZAKI VÁROSRSZ .....	56
<b>8.</b>	<b>JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET .....</b>	<b>68</b>
<b>9.</b>	<b>BALESETI ELEMZÉS .....</b>	<b>69</b>
9.1.	BALESETI ADATOK .....	69
9.2.	BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ORSZÁGOS KÖZUTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN .....	72
9.3.	BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK AZ ÖNKORMÁNYZATI UTAKON A GÓCPONTOK TEKINTETÉBEN .....	77
<b>10.</b>	<b>TÁVLATI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK .....</b>	<b>82</b>

## 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 elvégzendő feladat:

- A Környezetfejlesztés Mérnökiroda Kft. által 2007. decemberében a tárgyban készült anyag aktualizálása
- A Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége Útügyi 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.




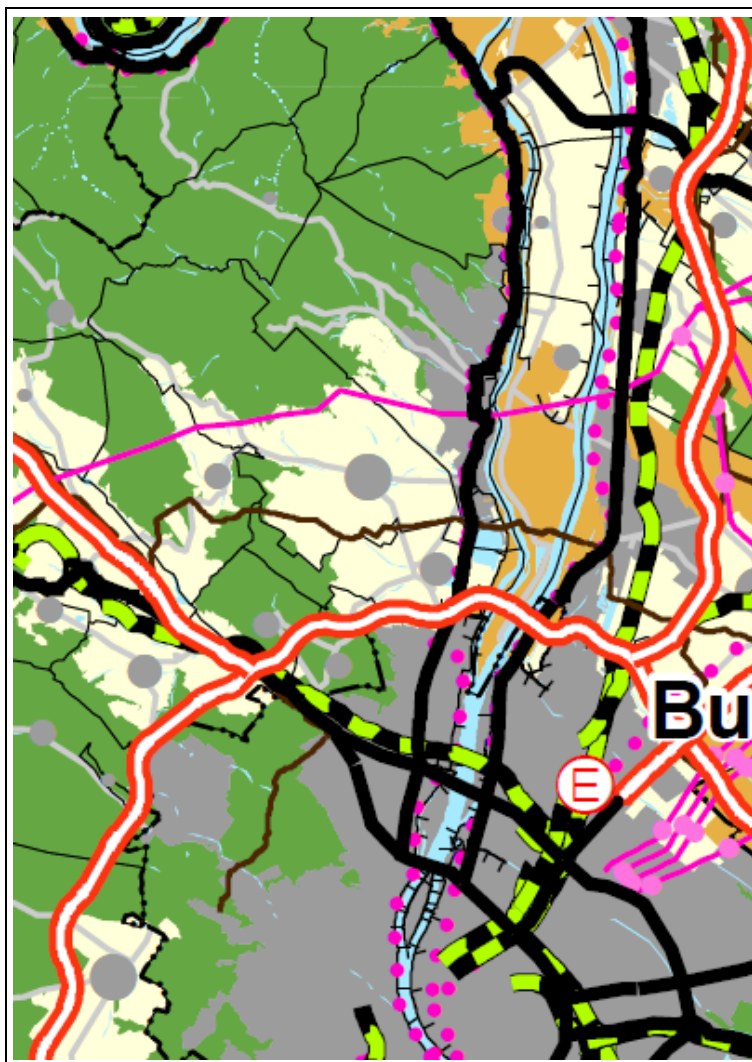
### 3. ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK

#### 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.

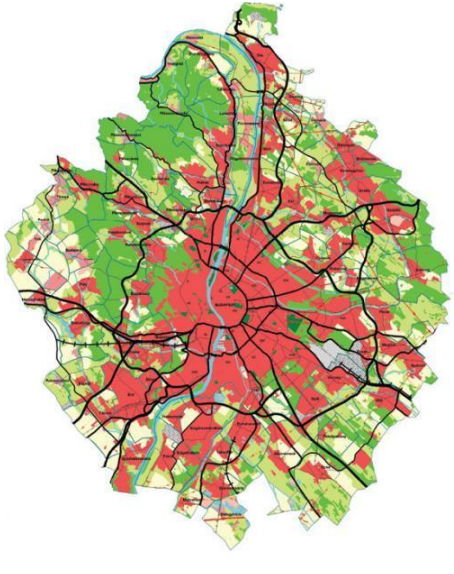
Pomáz szűkebb környezetét érintően főhálózati elem kialakítása, illetve fejlesztése nem szerepel a tervben. (A terv léptékénél fogva nem tartalmazza a mellékúti fejlesztéseket, ezért a Pomáz elkerülő út vonatkozásában nem foglal állást.)

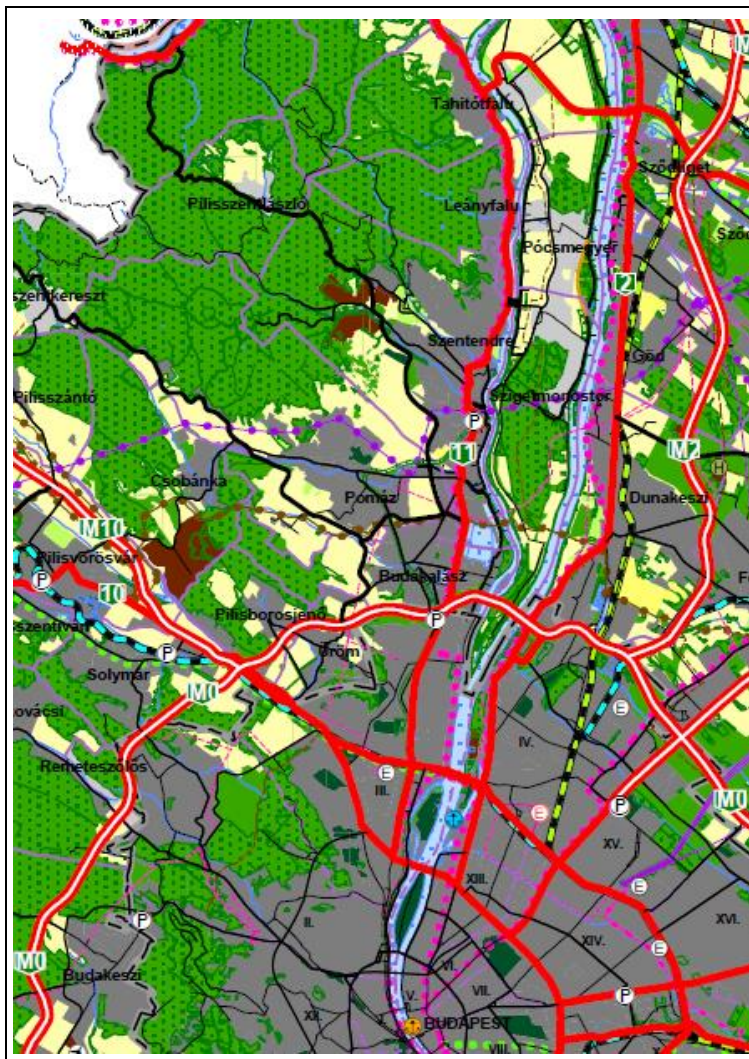
Pomáz közigazgatási területén kívül, de a város megközelítése szempontjából fontos fejlesztési elem az M0-gyűrű 11. és 10. sz. főutak közötti szakaszának a megvalósítása. Ehhez kapcsolódóan pedig az M10 kiépítése Esztergom felé.

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

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

### 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.

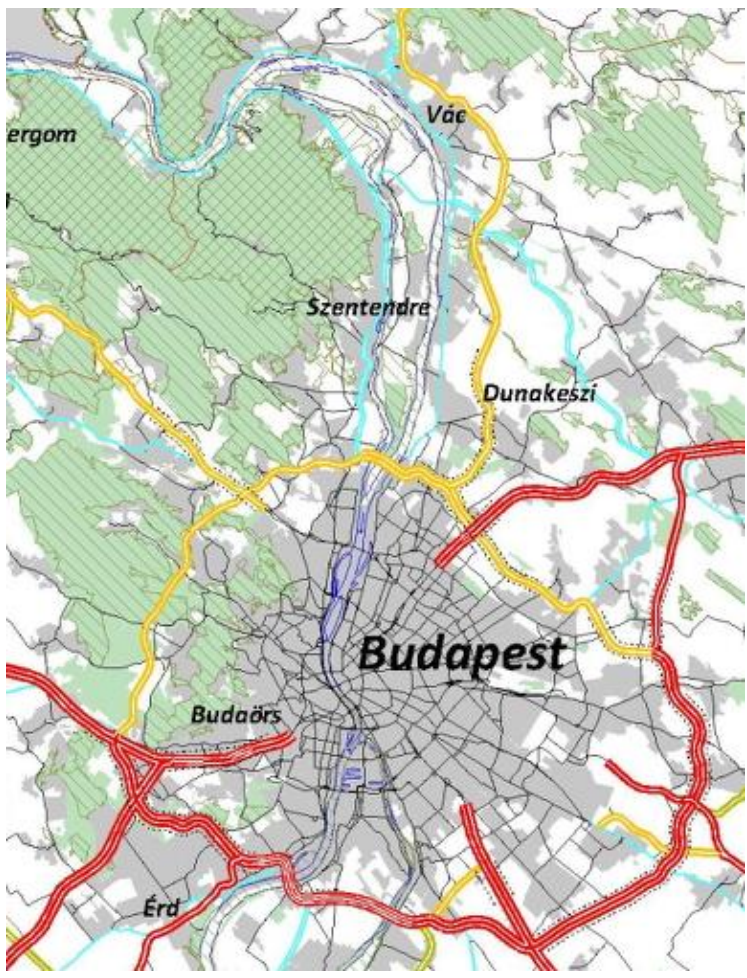
A PmTrT tartalmazza a Pomáz közigazgatási területét keresztező – az OTrT-ben nem szereplő – hálózati elem megvalósítását.

### 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 autótút kiépítése is.

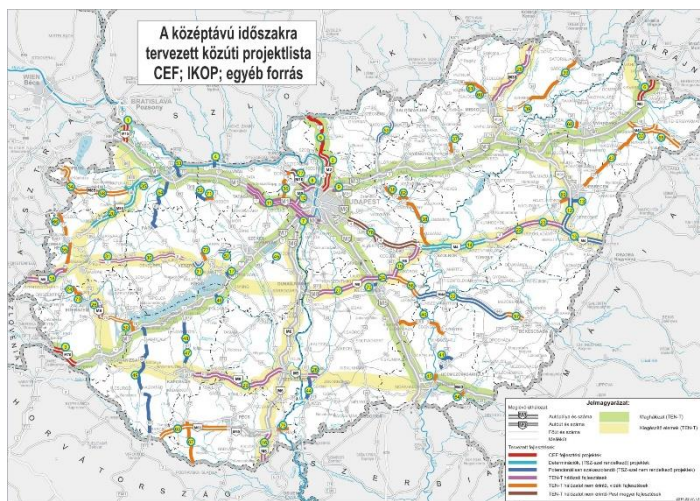
#### 3.2.1. A GYORSFORGALMI ÉS FŐÚTHÁLÓZAT NAGYTÁVÚ TERVE (2011.)

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

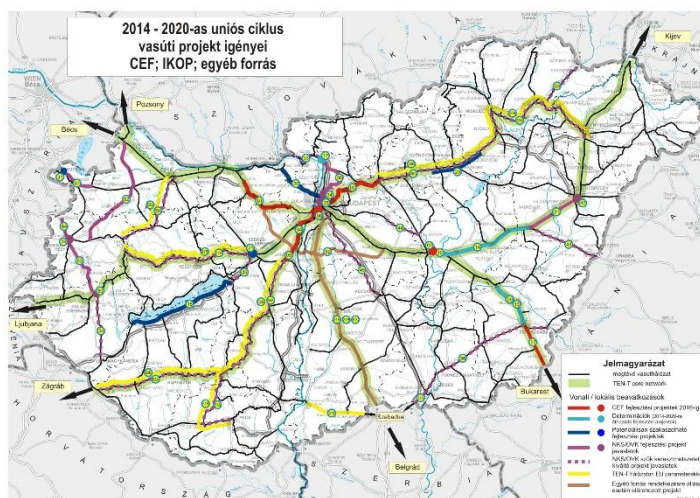
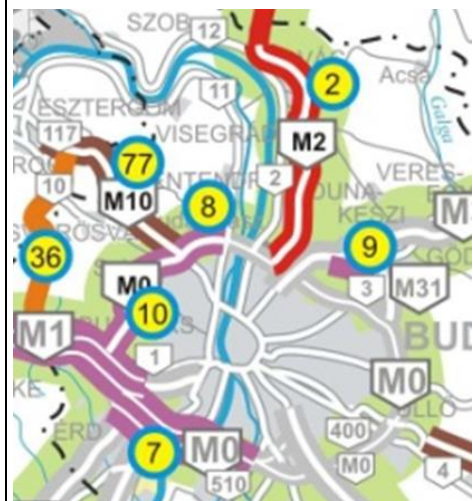
	<p>A gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve több éves előkészítő munka után, 2011-ben készült el.</p> <p>Pomáz térségében – a területi tervekkel teljesen összhangban – az M0 és az M10 gyorsforgalmi utak találhatóak – autótúti besorolásban. A terv ütemezést is tartalmazott, azonban az elmúlt időszak kormányzati döntései az ütemezést felülírták.</p> <p>Jelenleg folyamatban van az M0 11-10. sz. főutak közötti szakaszának előkészítése.</p> <p>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 autótúttal együtt egy Szentendre-Leányfalu-Tahitótfalu elkerülő útként funkcionálva tudja majd tehermentesíteni a 11. sz. főutat, amely áttételesen Pomáz közúti kapcsolatrendszerének javulását eredményezi.</p> <p>A nagytávú terv a mellékúthálózat fejlesztésére nem tért ki.</p>
--	---

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

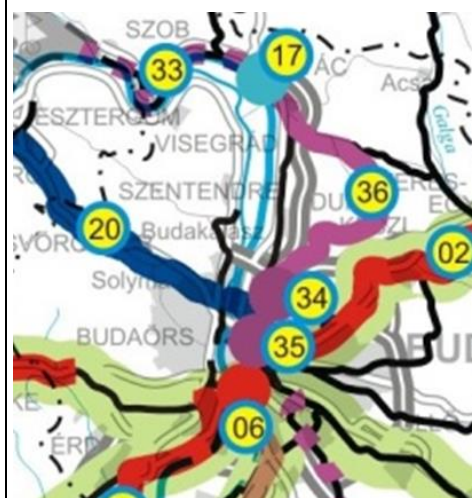
Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia		A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (korábbi nevén: Nemzeti Közlekedési Stratégia, NKS) többéves előkészítés után 2014-re készült el. Összközlekedési szemlélettel, de ágazati bontásban. A stratégia a 2014-2020-as EU-s programozási időszak közlekedésfejlesztési projektjeinek alátámasztására készült.  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.
Közlekedési terv készült:	2014.	
Kihirdető Kormánydöntés:	1486/2014. (VIII. 28.) Korm. hat.	



A közúti projektek összefoglalása a 2014-2020-as időszakra



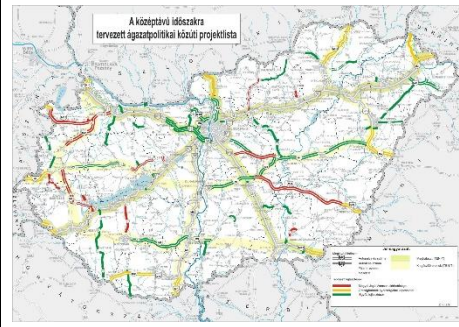
A vasúti projektek összefoglalása a 2014-2020-as időszakra



### 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 tolódott át a jelenlegi ciklusra. A projekt az M0 és Vác-dél között tartalmazza az M2 bővítését 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 határközei 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

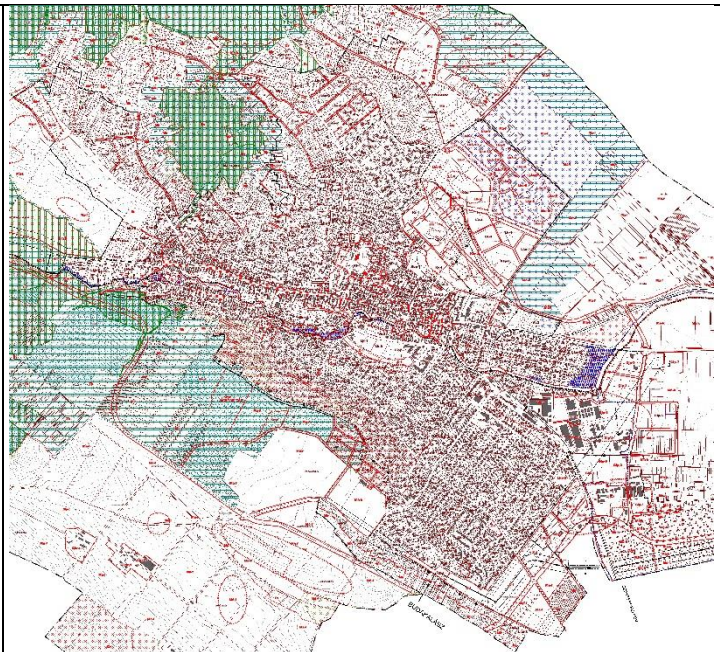
**Pomáz ágazati terveinek folyamatos módosítására van szükség az igények követése érdekében, Településfejlesztési Konceptiójának elkészítése jelenleg is folyamatban van.**

#### 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 kerültk 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 magába foglalja az összközlekedési rendszer vizsgálatát. A vizsgálatok szempontrendszer az alábbi volt:

- Megvizsgáltuk az országos közúti hálózati rendszert.
- Megvizsgáltuk az önkormányzati közúti hálózati rendszert.
- Megvizsgáltuk a gyalogos, kerékpáros, tömegközlekedési és gépjármű közlekedést, valamint a parkolási lehetőségeket.
- Elemzés készült a balesetekből eredő problémakörre.
- 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, Budapesttől északra, Budakalász és Szentendre szomszédságában helyezkedik el.*

### 4.1. PEST MEGYE

Pest megye területe 6.393,14 km<sup>2</sup>. 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).



*Pest megye elhelyezkedése az országban*



*Pest megye címere*

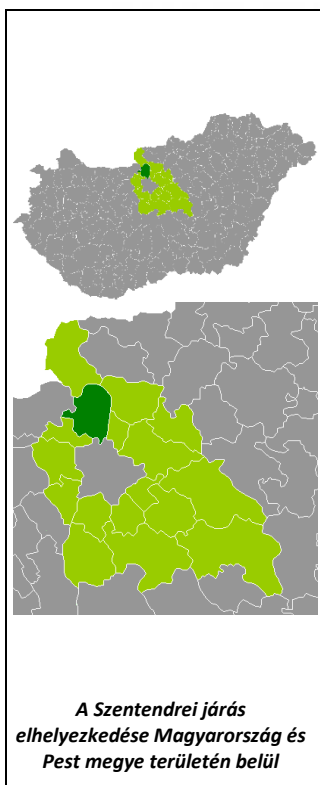
## 4.2. SZENTENDREI JÁRÁS



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 km<sup>2</sup>. 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/km<sup>2</sup> értékkel a megyei átlagos népsűrűség értékét (190 fő/km<sup>2</sup>) meghaladja.



Település	Rang (2013. július 15.)	Közös hivatal	Kistérség (2013. január 1.)	Népesség (2013. január 1.)	Terület (km <sup>2</sup> )
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
<b>Pomáz</b>	<b>város</b>		<b>Szentendrei</b>	<b>16 445</b>	<b>49,03</b>
Szentendre	járászhely, 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/km<sup>2</sup>, mely meghaladja mind a Pest megyei (190 fő/km<sup>2</sup>), mind a Szentendrei járásbeli (238 fő/km<sup>2</sup>) átlagos népsűrűségértéket.

Területének nagysága 49,03 km<sup>2</sup>. A település Budapesttől alig 2 km-re északra helyezkedik el.

#### 4.3.1. POMÁZ VÁROSRÉSZEI

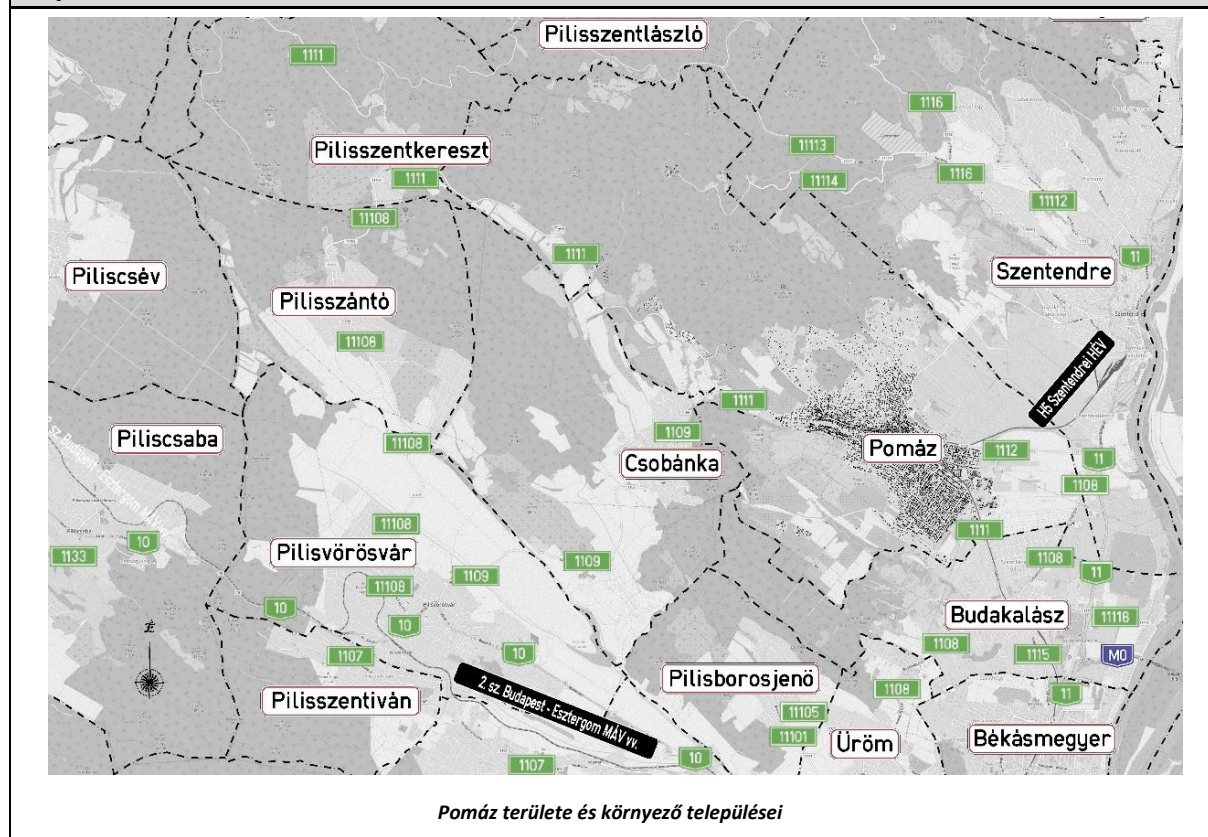
Pomáz területe – az Integrált Városfejlesztési Stratégia, IVS – Módosítás (2010) alapján – 9 egységre, városrészre tagolódik. Az egyes városrészek egymástól – sok tekintetben és jelentősen – eltérnek.

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



## 4.4. KÖRNYEZŐ TELEPÜLÉSEK

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

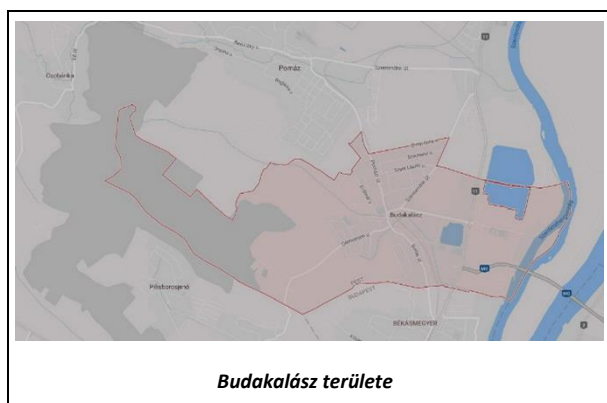


## 4.4.1. BUDAKALÁSZ

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 km<sup>2</sup>.

10.450 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás harmadik legnépesebb városa Szentendre és Pomáz városát követve. Népsűrűsége magas, 703,56 fő/km<sup>2</sup>.

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

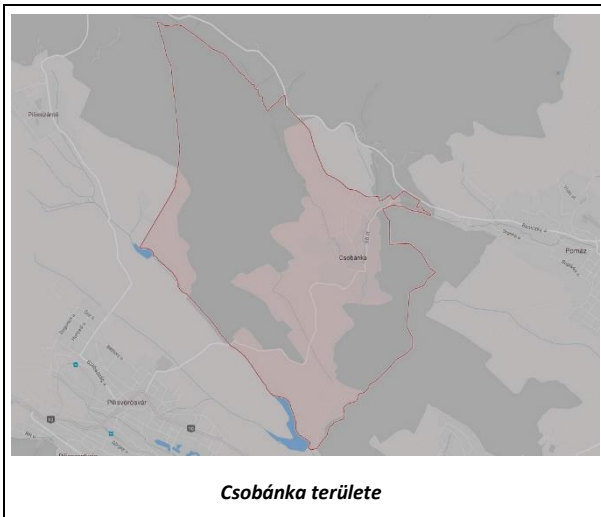


**4.4.2. CSOBÁNKA**

Csobánka község területének nagysága 22,76 km<sup>2</sup>.

3178 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás alacsonyabb népességű településeinek egyike. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 140,86 fő/km<sup>2</sup>.

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



*Csobánka területe*



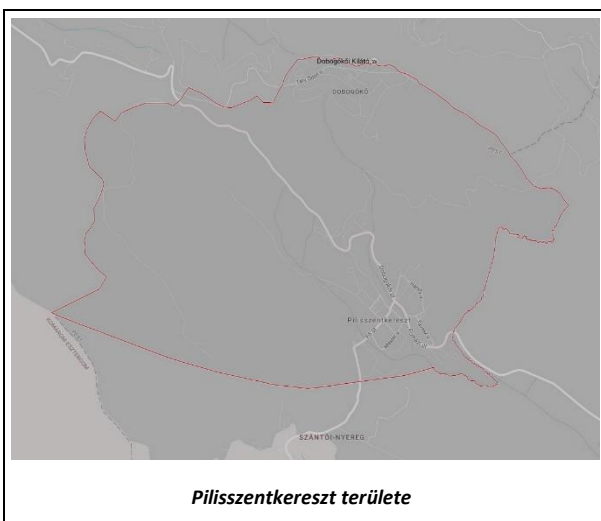
*Csobánka madártávlatból*

**4.4.3. PILISSZENTKERESZT**

Pilisszentkereszt község területének nagysága 17,21 km<sup>2</sup>.

2193 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás alacsonyabb népességű településeinek egyike. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 122,84 fő/km<sup>2</sup>.

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



*Pilisszentkereszt területe*



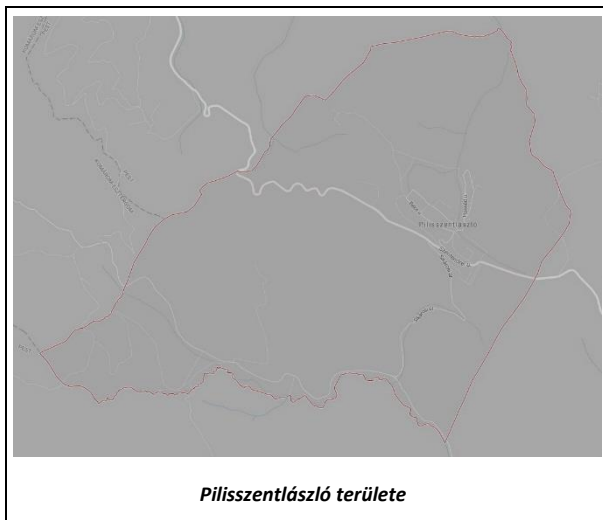
*Pilisszentkereszt madártávlatból*

**4.4.4. PILISSZENTLÁSZLÓ**

Pilisszentlászló község területének nagysága 17,75 km<sup>2</sup>.

1193 fős népességével (2013. január 1.) a Szentendrei járás második legalacsonyabb lakónépességű települése. Népsűrűsége a járási átlag alatti, 122,84 fő/km<sup>2</sup>.

Pilisszentlászló és Pomáz között közvetlen közúti kapcsolat nincs.



*Pilisszentlászló területe*



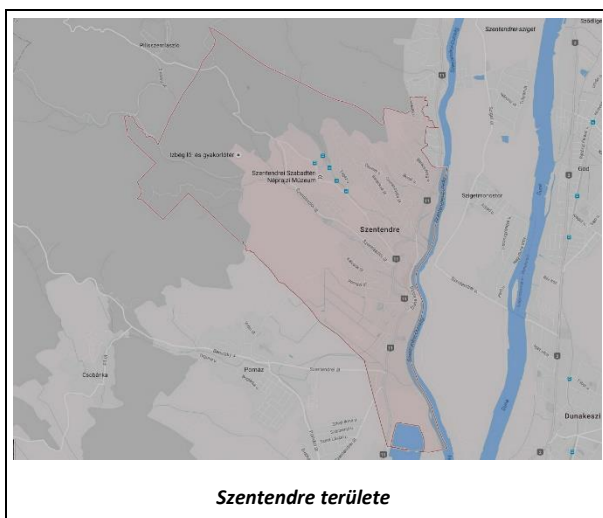
*Pilisszentkereszt madártávlatból*

**4.4.5. SZENTENDRE**

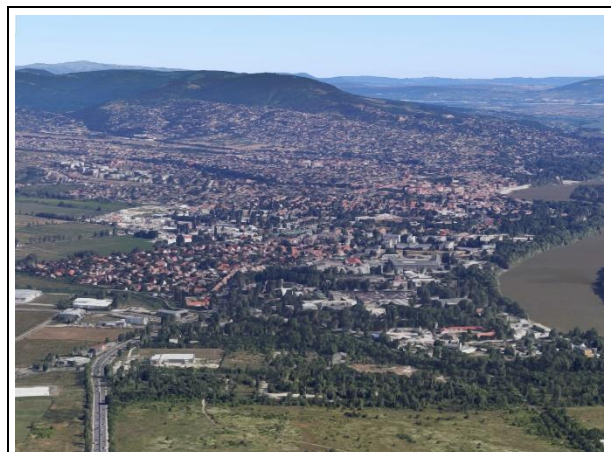
Szentendre város a Szentendrei járás székhelye. A város területének nagysága 43,82 km<sup>2</sup>. Ezzel a járás második legnagyobb területű települése Pomáz után.

Teljes népessége 25.274 fő (2013. január 1.), mely a Szentendrei járás legnagyobb lakónépességű településévé teszi. Népsűrűsége a járási átlag feletti, 238 fő/km<sup>2</sup>.

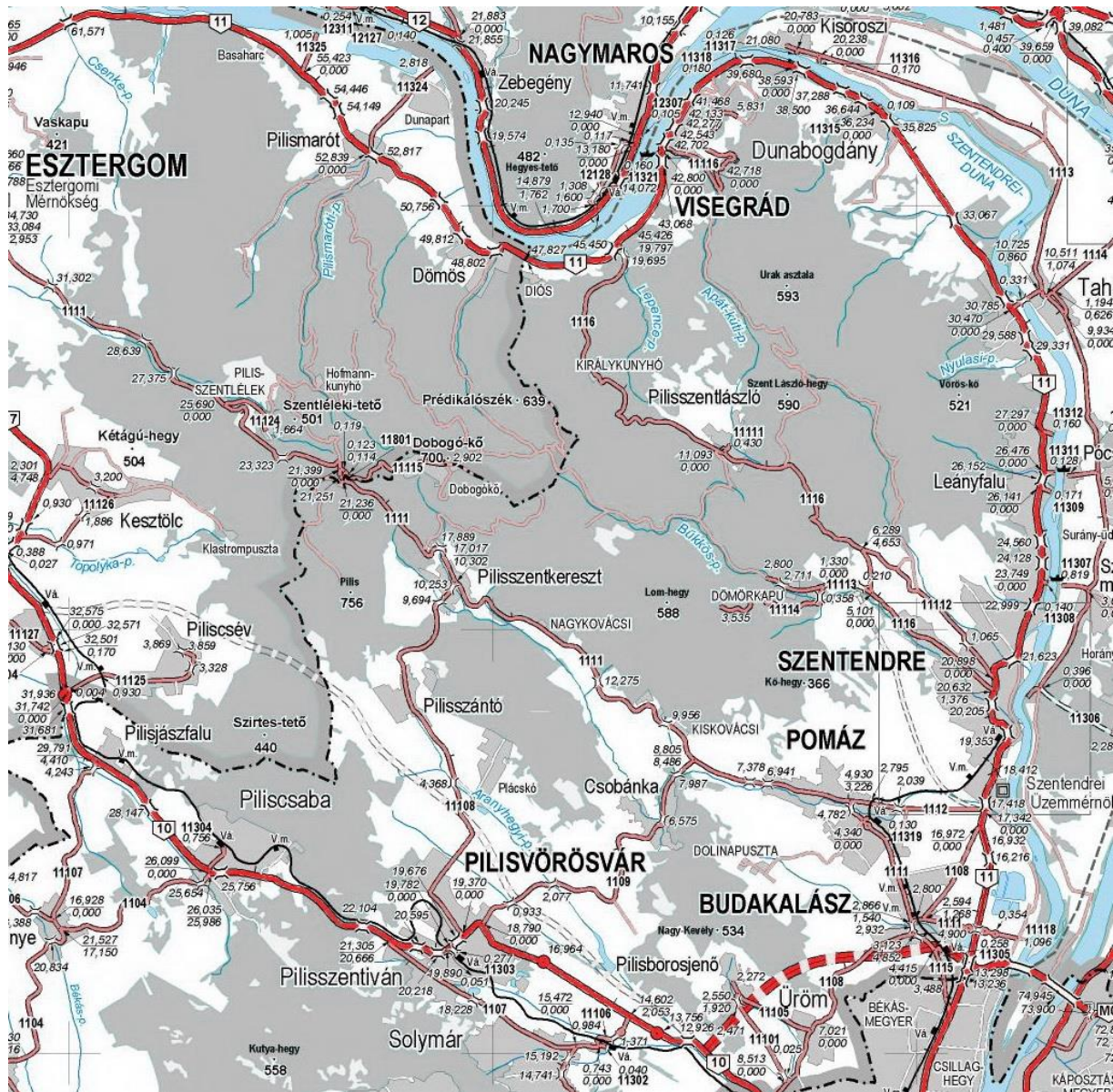
Szentendre és Pomáz között a 1112 j. Szentendre - Pomáz összekötő út, valamint a két település között húzódó önkormányzati út révén közvetlen közúti kapcsolat van. A két település közötti vasúti kapcsolatot a H5 jelű HÉV vonal biztosítja.



*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 középvonalában 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 ELEMELK

##### 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 Helsink-i 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 autópályák 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

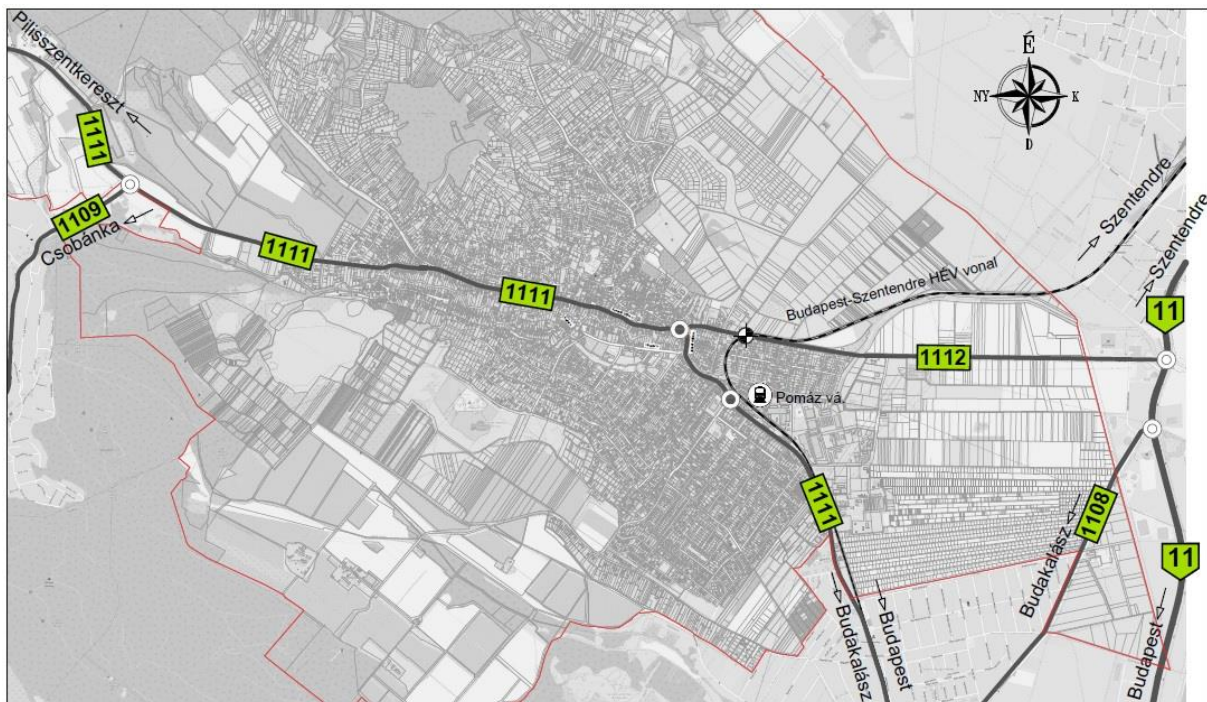
A **11 sz. Budapest – Esztergom - Tát másodrendű főút** a Duna mentén észak-déli irányban haladva teremt kapcsolatot a Dunakanyar nyugati parti települései, az M0 körgyűrű, és Budapest között. Kiépítettsége 2x2, Szentendrétől északra 2x1 sávós, ez a főbb csomópontokban osztályozókkal bővül. A 1112 pomázi 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*



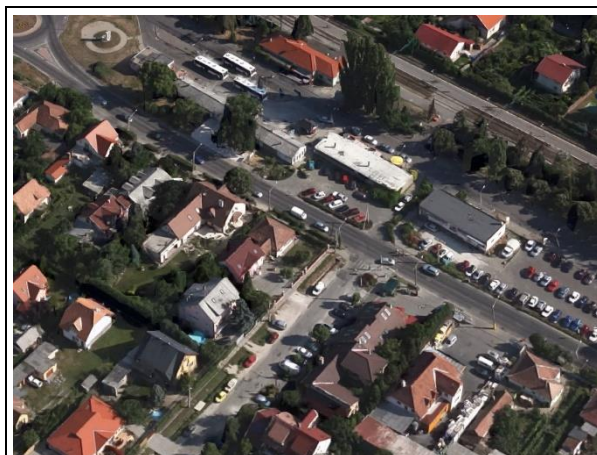
*1111 j. és 1112 j. országos közutak csomópontja*



*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)

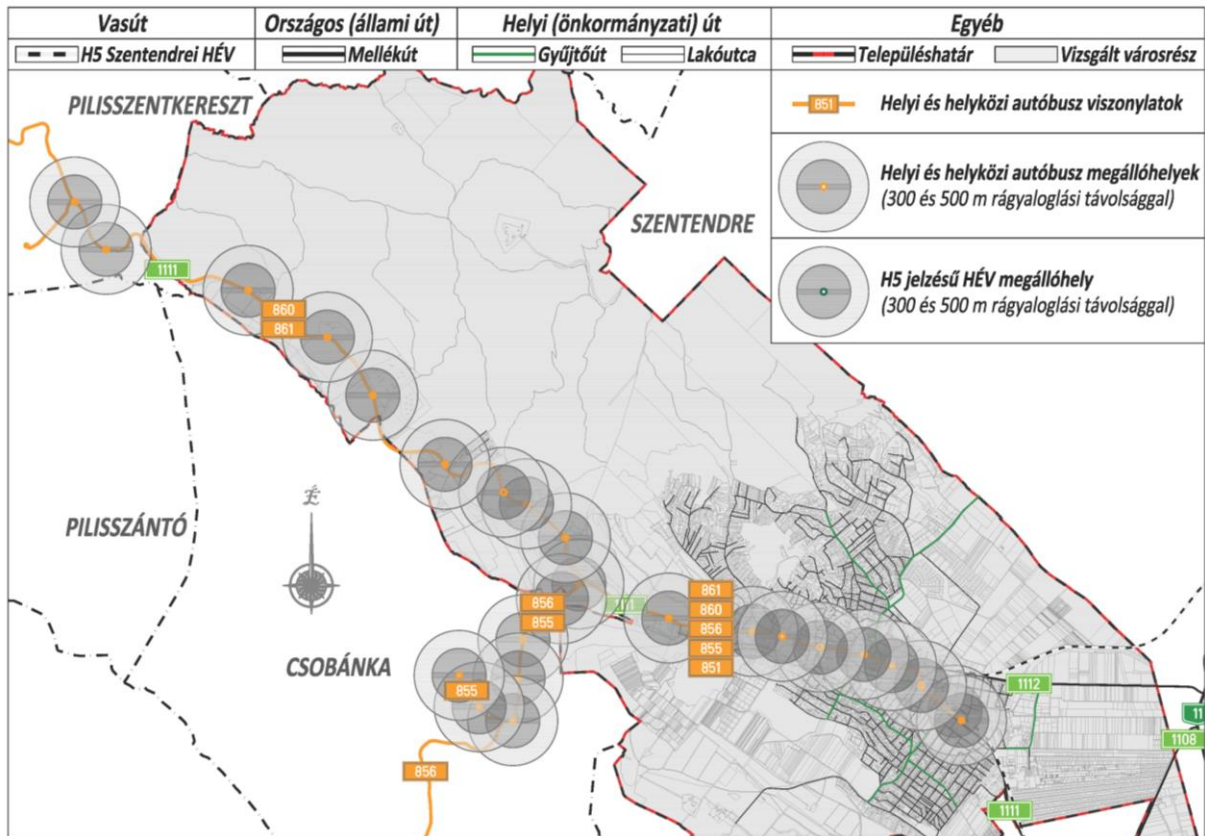
Pomáz települést Budapesttel kötött pályán a H5 jelzésű Szentendrei HÉV vonal köti össze. A HÉV a településen belül mindösszesen egy helyen áll meg, melyet a Budapesti Közlekedési Zrt. (BKV) üzemeltet.

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:





Pomáz város tömegközlekedési megállóhelyei és azok rágyaloglási 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.<sup>1</sup>

### 5.4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Pomázon a gyalogos felületek, járdák meglehetősen változatos képet mutatnak.

A közelmúltban felújított infrastrukturális elemekhez tartozó gyalogsfelületek (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 gyalogátkelők helyek 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 átkelők helyek környezetében az elmúlt időszakban több esetben történt gyalogos elütés jellegű közúti baleset.

<sup>1</sup> 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.

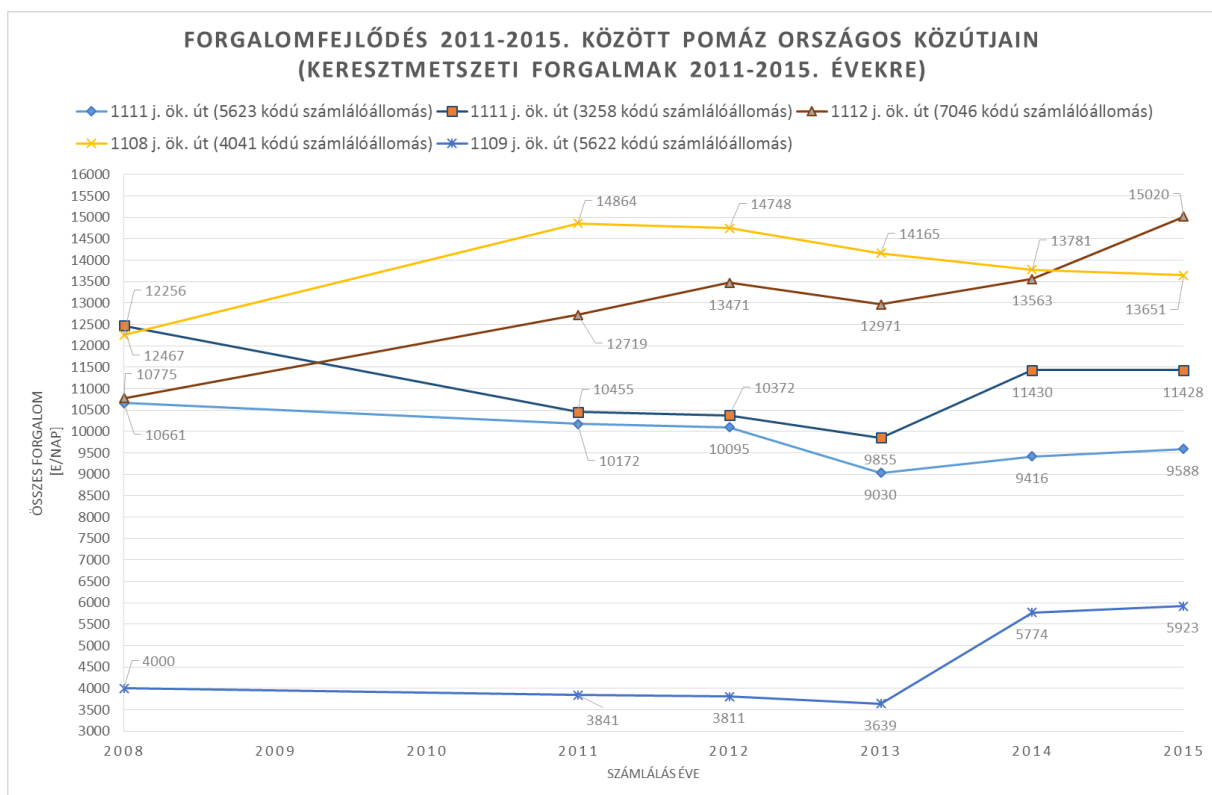
#### **5.5. EGYÉB KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA**

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 figyelhetők 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.

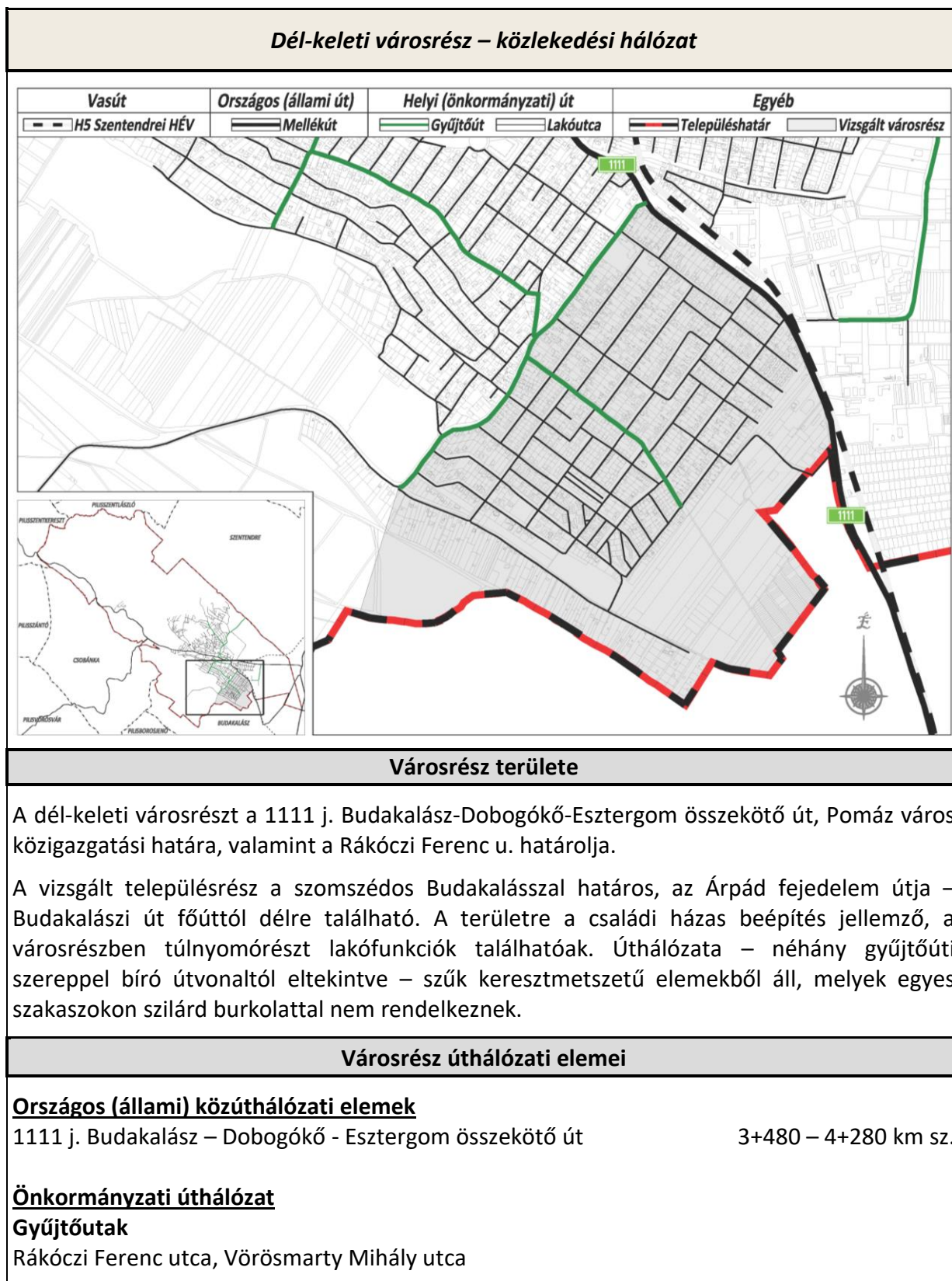


A számláló-állomás kódja	Közút száma	Útkategória	Megye	A számlálóállomás			Számítás éve	MOF	Kapacitás	Kapacitás kihasználtság	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályaszerk. méret. forgalom	Összes tehergépkeszi	Személygépkeszi	Kis tehergépkeszi	Autóbusz		Tehergépkeszi					Motorkerékpár	Kerékpár	Kerékpárút	Lassú jármű										
				szelvénye	érvényességi szakaszának határszelvényei						[E/ó]	[E/ó]	[%]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]					[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[j/nap]					[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]
					[km+m]	[km+m]																																			
				[E/ó]	[E/ó]	[%]					[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]					[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]					[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]
4041	1108	összekötő út	Pest megye	3+000,00	0+000,00	3+123,00	2008	1161	-	-	12164	<b>12256</b>	12032	12216	241	447	187	430	9651	1700	63	0	252	159	8	9	2	169	132	19											
							2011	1397	-	-	14606	<b>14864</b>	14448	14817	306	568	218	552	11437	2160	77	0	323	205	10	12	2	198	158	24											
							2012	1431	1200	119%	14476	<b>14748</b>	14335	14706	308	571	219	556	11341	2142	77	0	325	207	10	12	2	195	141	24											
							2013	1317	1200	110%	14058	<b>14165</b>	13891	14115	272	518	219	297	11521	1737	83	1	109	149	16	21	2	246	167	6											
							2014	1282	1200	107%	13679	<b>13781</b>	13516	13732	266	507	214	290	11209	1690	81	1	106	145	16	21	2	239	163	6											
							2015	1447	1200	121%	13611	<b>13651</b>	13120	13504	340	1180	288	502	10317	1946	80	0	242	179	38	41	2	253	491	22											
5622	1109	összekötő út	Pest megye	7+000,00	0+000,00	8+486,00	2008	466	-	-	3989	<b>4000</b>	3941	3986	89	166	110	178	3255	316	77	0	166	5	5	0	2	114	48	1											
							2011	438	-	-	3759	<b>3841</b>	3712	3827	89	165	94	177	3072	298	77	0	165	5	5	0	2	87	47	1											
							2012	370	1200	31%	3726	<b>3811</b>	3684	3798	88	163	95	178	3047	296	76	0	166	5	5	0	2	86	42	1											
							2013	364	1200	30%	3556	<b>3639</b>	3504	3623	104	191	114	156	2881	280	94	0	146	4	4	0	2	92	52	1											
							2014	577	1200	48%	5628	<b>5774</b>	5597	5765	186	363	188	135	4290	950	103	5	57	43	28	7	0	112	31	2											
							2015	580	1200	48%	5752	<b>5923</b>	5714	5912	220	758	223	166	4325	958	118	6	70	53	35	8	0	139	38	2											
5623	1111	összekötő út	Pest megye	4+000,00	1+540,00	4+930,00	2008	1103	-	-	10535	<b>10661</b>	10415	10625	294	549	276	525	8404	1158	141	0	372	126	7	18	2	181	120	6											
							2011	1038	-	-	9911	<b>10172</b>	9794	10137	277	516	237	490	7932	1093	134	0	347	118	6	17	2	139	117	6											
							2012	979	1200	82%	9822	<b>10095</b>	9718	10064	277	516	238	494	7865	1084	133	0	350	119	6	7	2	136	104	6											
					1+596,00	4+960,00	2013	813	1200	68%	9099	<b>9030</b>	8970	8991	71	131	70	94	7587	1009	50	1	74	16	1	3	0	228	129	1											
							2014	847	1200	71%	9482	<b>9416</b>	9364	9381	78	144	77	94	7902	1051	57	1	74	16	1	3	0	258	118	1											
							2015	940	1200	78%	9673	<b>9588</b>	9525	9544	91	758	91	115	7965	1059	65	1	90	20	1	4	0	319	148	1											
3258	1111	összekötő út	Pest megye	5+250,00	4+930,00	8+805,00	2008	1239	-	-	12613	<b>12467</b>	12133	12323	280	513	267	254	9967	1433	160	0	134	108	2	9	1	290	480	29											
							2011	1035	-	-	10242	<b>10455</b>	10186	10438	261	487	219	282	7991	1668	115	1	137	121	8	15	1	124	56	5											
							2012	1006	1200	84%	10154	<b>10372</b>	10104	10357	262	489	220	284	7924	1654	115	1	138	122	8	15	1	121	50	5											
					4+960,00	8+805,00	2013	887	1200	74%	9650	<b>9855</b>	9587	9836	273	508	241	250	7494	1564	142	2	121	107	7	14	1	131	63	4											
							2014	1029	1200	86%	11382	<b>11430</b>	11203	11376	256	471	246	235	8878	1543	169	0	148	72	4	11	0	372	179	6											
							2015	1120	1200	93%	8202	<b>11428</b>	8176	11420	636	1523	273	439	5913	1513	256	3	62	202	22	153	0	40	26	12											
7046	1112	összekötő út	Pest megye	3+000,00	0+000,00	3+226,00	2008	1108	-	-	10573	<b>10775</b>	10529	10762	306	562	222	444	8384	1482	64	0	202	226	8	8	0	142	44	13											
							2011	1297	-	-	12503	<b>12719</b>	12366	12678	264	526	208	418	10405	1361	31	0	185	161	53	19	0	140	137	11											
							2012	1320	1200	110%	13241	<b>13471</b>	13113	13433	269	535	213	423	11131	1393	33	0	187	163	54	19	0	122	128	11											
				2+500,00	0+000,00	3+226,00	2013	1219	1200	102%	12745	<b>12971</b>	12621	12934	261	519	207	411	10702	1350	32	0	182	159	52	18	0	116	124	10											
							2014	1275	1200	106%	13327	<b>13563</b>	13198	13524	273	543	217	429	11190	1412	34	0	190	166	54	19	0	122	129	11											
							2015	1427	1200	119%	14743	<b>15020</b>	14703	15008	247	1813	183	476	12181	1835	48	1	278	160	22	15	1	151	40	11											

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

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

### 7.1. DÉL-KELETI VÁOSRÉSZ



### Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

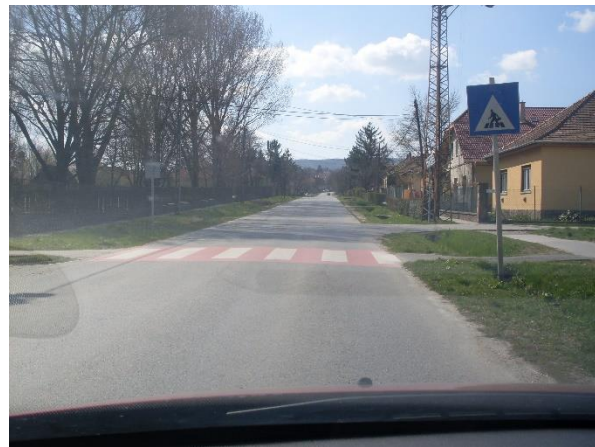
A **Rákóczi Ferenc utca** 6,0 m széles két irányban járható gyűjtőút. József Attila utca - Árpád fejedelem utcával alkotott csomópontjában körforgalom került kialakításra, a kisebb csatlakozó utcákkal alkotott csomópontjai jelzőtáblával szabályozottak, a Rákóczi Ferenc utcának főlérendelt szerepe van. 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 övezetbe.

#### **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**

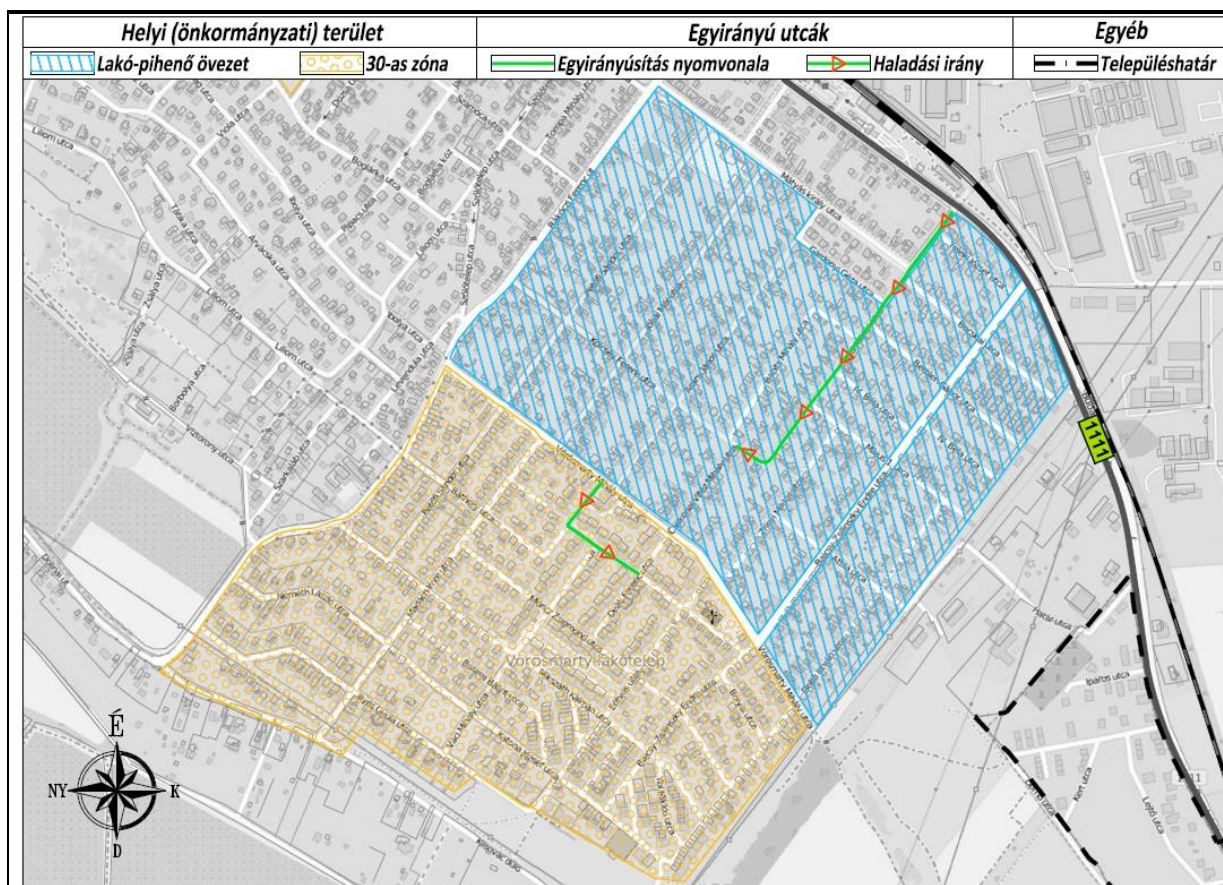
A **Bajcsy-Zsilinszky Endre utcában** 12t, a **Bocskai utcában** 5,5t, ill. 3,5t teherforgalmi korlátozás érvényes, míg a **Csokonai Vitéz Mihály utcából** minden tehergépkocsi kitiltásra került.

#### **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 városrészeiről 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.

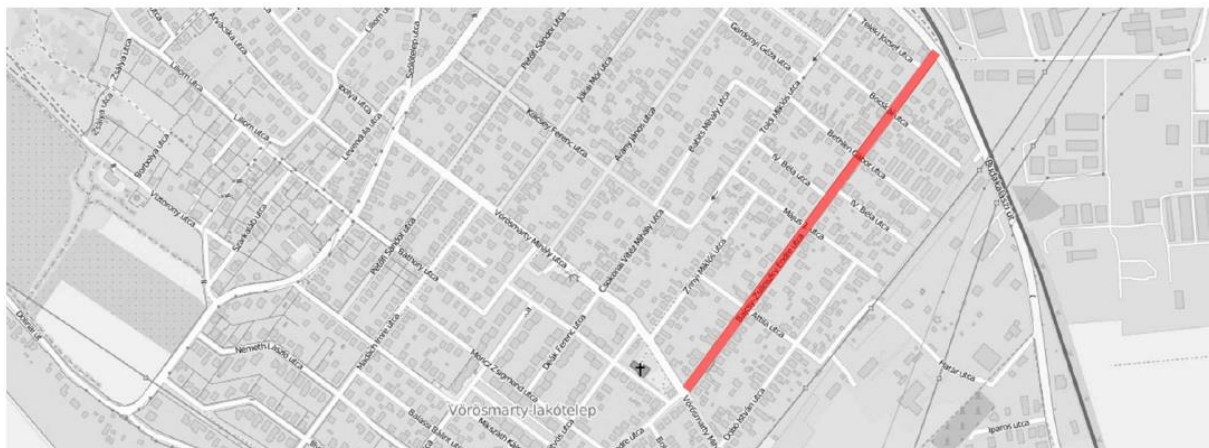
A jelenlegi és tervezett gyűjtőutak esetében egyaránt fontos, hogy funkciójuk (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcákból érkezőkkel szemben a gyűjtőúton haladók elsőbbséget élvezzenek. Erre jelzőtáblával („Elsőbbségadás kötelező”, vagy „Állj, elsőbbségadás 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 vízvezető 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 külön engedéllyel használható parkolási rendszer kialakítása a terhelt területen és környezetében. A rendszer pontos jellemzőinek és paramétereinek (időszakos korlátozás, övezet kiterjedése, 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.

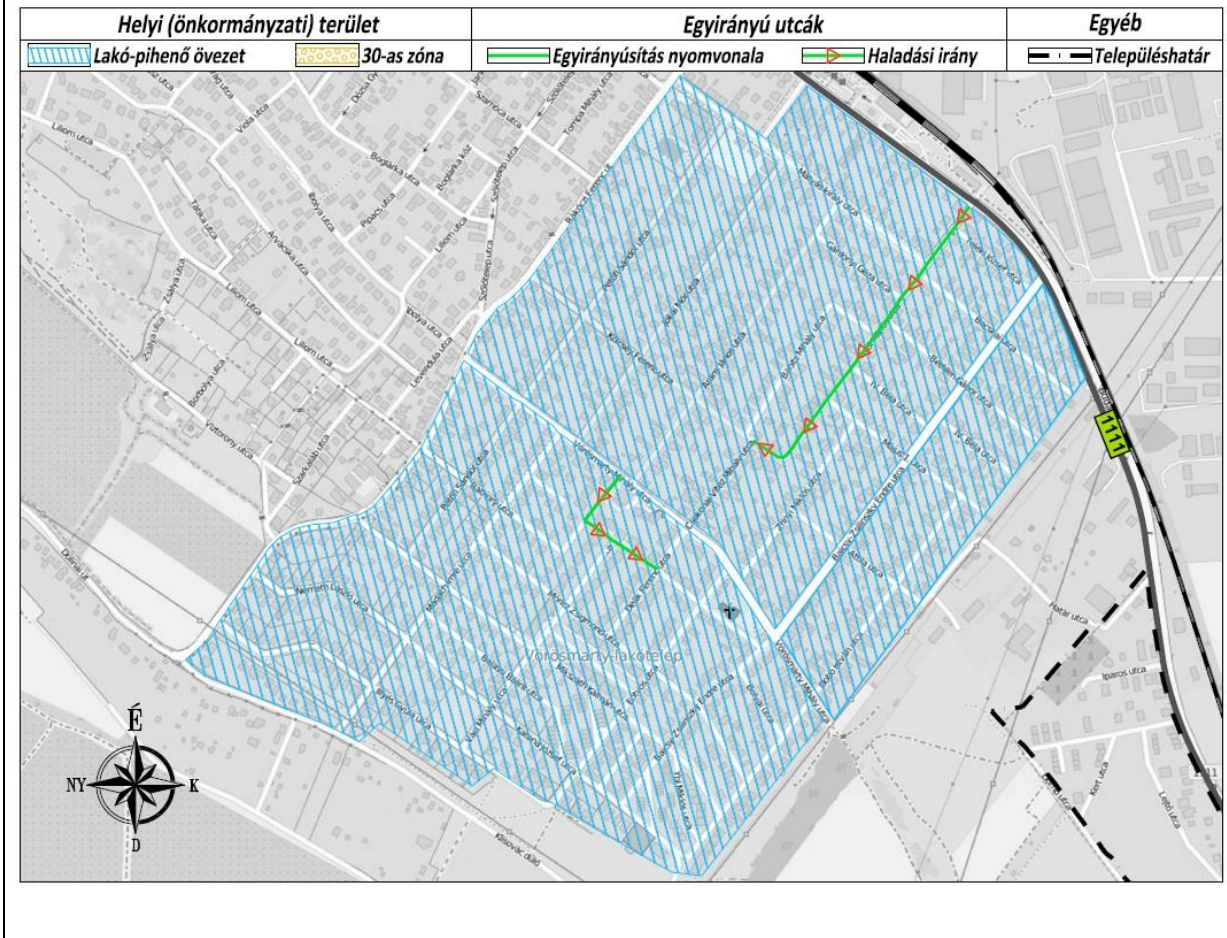
A Petőfi Sándor utcában található merőleges beállású parkolók bővítése esetén, a lakó-pihenő övezet határát az épített parkoló végéhez kell illeszteni.

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

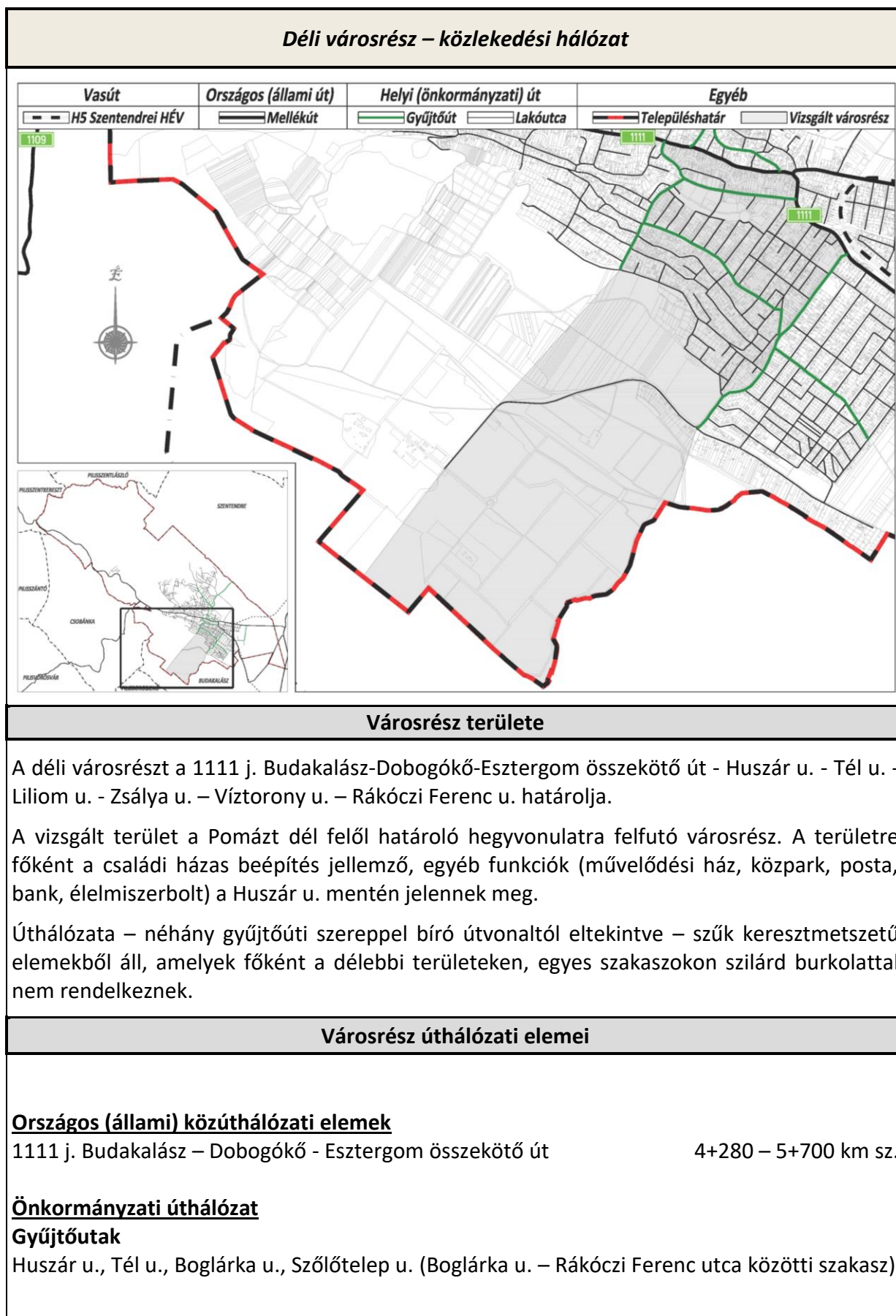
A jelenlegi Rákóczi F. utca – Vörösmarty M. u. – Dobó István u. – Illyés Gyula u. – Madách Imre u. – Kislovác u. 30 km/h korlátozott övezet helyén lakó- pihenő övezet kialakítása javasolt. A



tervezett övezetbe nem kerül bele a déli határát jelentő Kislovác dűlő, amelyen azonban a jelenlegi 30 km/h sebességkorlátozás megtartása javasolt.



## 7.2. DÉLI VÁROSRESZ

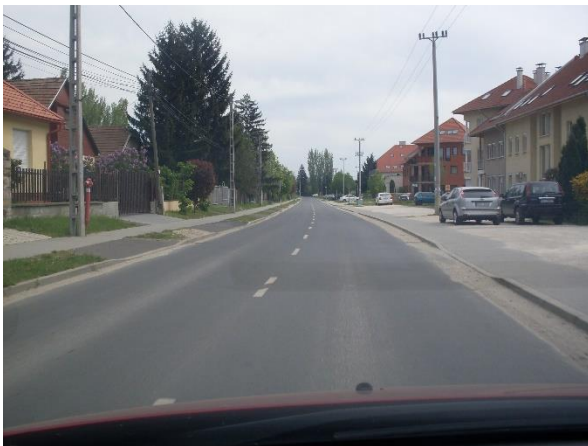


**Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése**

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**

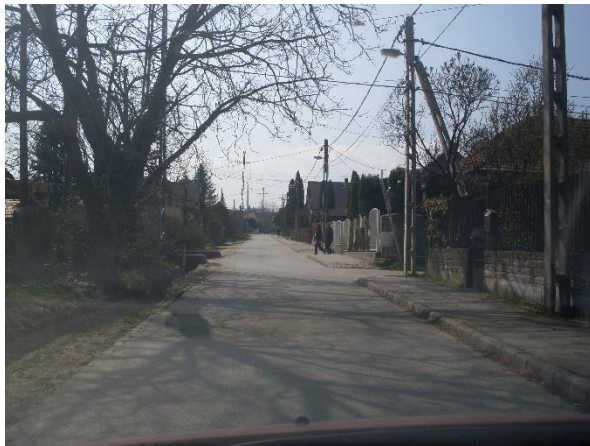


**Általános kialakítás a Boglárka utca keleti szakaszán**

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. – Százsorszép u. közötti szakaszán** 5,5t teherforgalmi korlátozás érvényes.

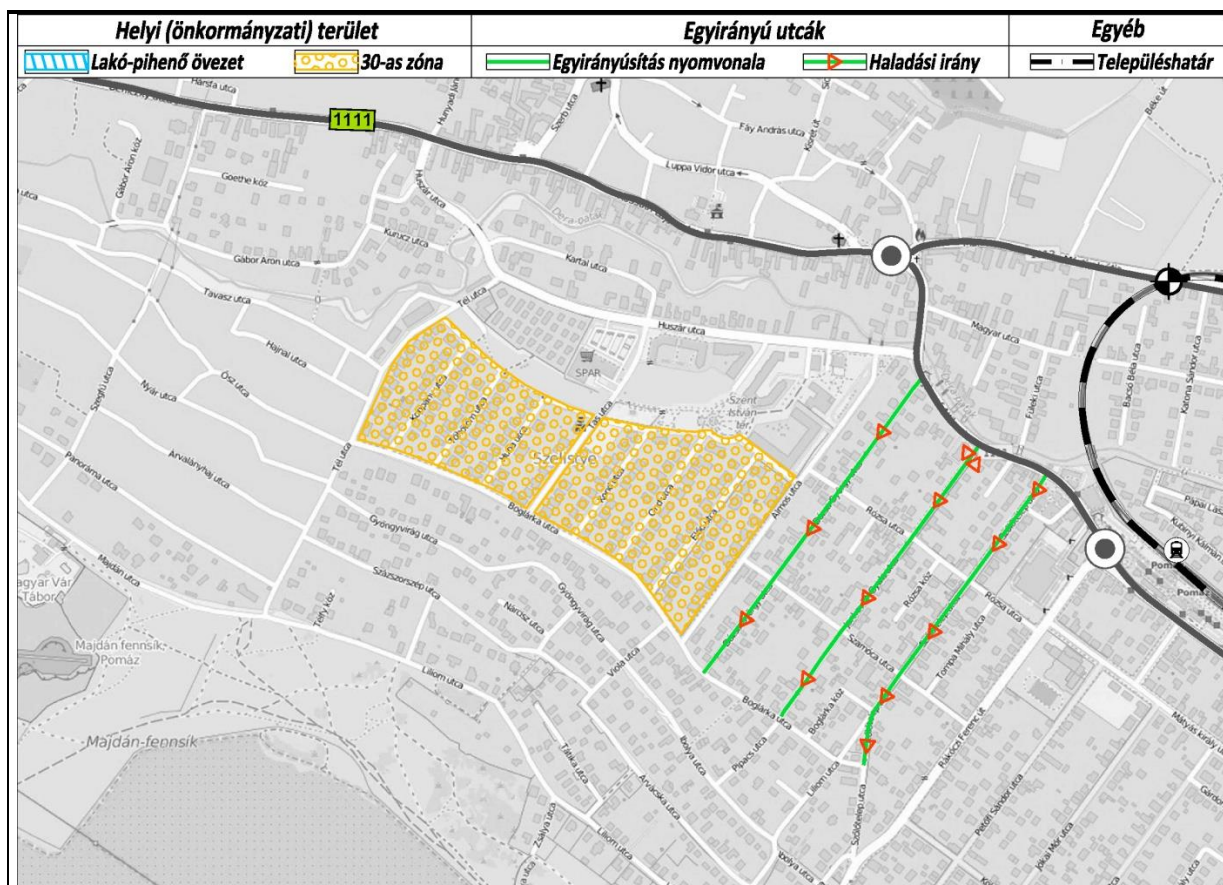
**Parkolás**

A **Huszár utcában, a posta előtt**, merőleges beállású, 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 csomópontokra – 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 megtartása, a Boglárka u. irányába. (A rendelő előtti szakasz változatlanul mindkét irányban járható.) A Dózsa György utca forgalmi torlódás esetén jelentős forgalmat bonyolít, javasoljuk a József Attila utca irányába megfordítani irányultságát, egyirányúsításának megtartását. 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 sebességkorlátozó, valamint az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák leszerelendők.

A **Tél u. – Boglárka u. – Szőlőtelep u. – Rákóczi Ferenc utca – Víztorony u. – Liliom u. – Százszorszép 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.

A **Rezeda utca** Árvácska utca és Tátika utca közötti szakaszára „Behajtani tilos” jelzőtáblák kihelyezését javasoljuk.

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:

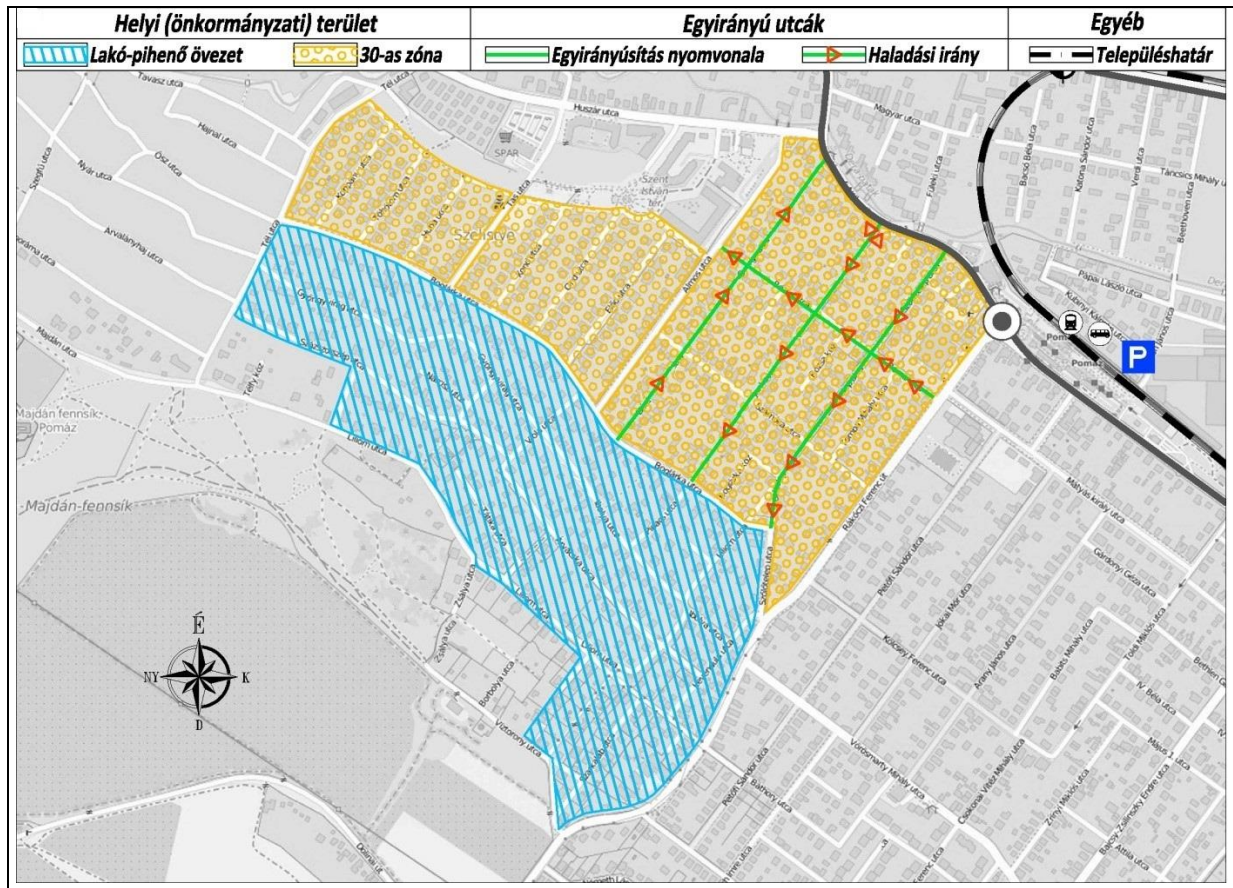
1. A Szőlőtelep u. felső (szervízúttól északra eső) szakaszán kétirányú forgalom engedélyezése, ezzel együtt a szervízút egyirányúsítása a Szőlőtelep utca felé. A megoldás előnye, hogy forduló járműmozgás nincs a szervízúton, hiszen a főút a Szőlőtelep u.-n megközelíthető. Hátrány, hogy a Szőlőtelep 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.

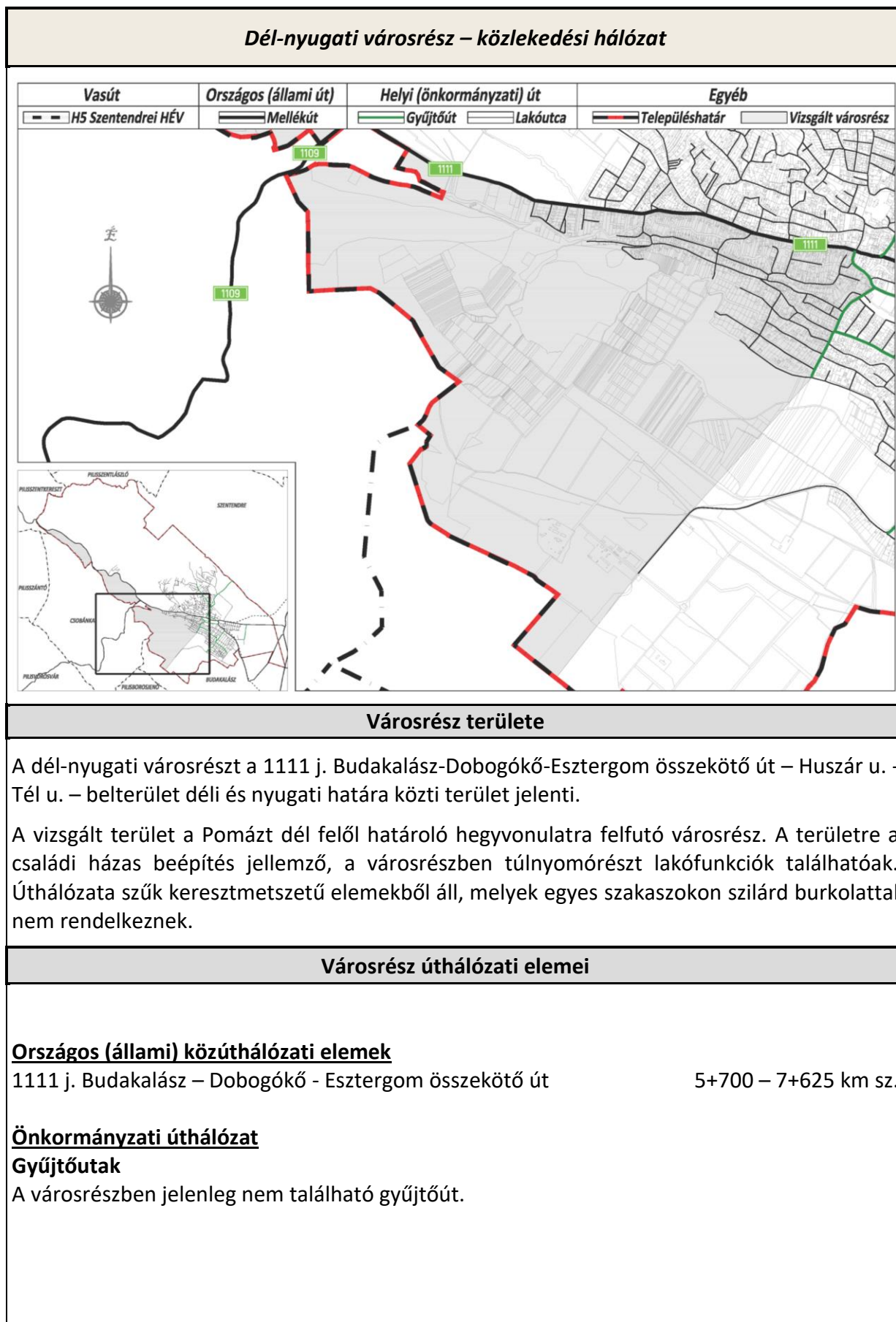
3. Lehetőség a szervízút egyirányúsítása, a főút irányában. A megoldás előnye ebben az esetben is az, hogy forduló járműmozgás nincs az utcában. Hátrány, hogy a körbejárhatóság iránya kedvezőtlen (balra nagyíves, főúti szakasszal), valamint hogy a szervízút közvetlenül a főútról nem megközelíthető.

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 VÁROSRESZ



## 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

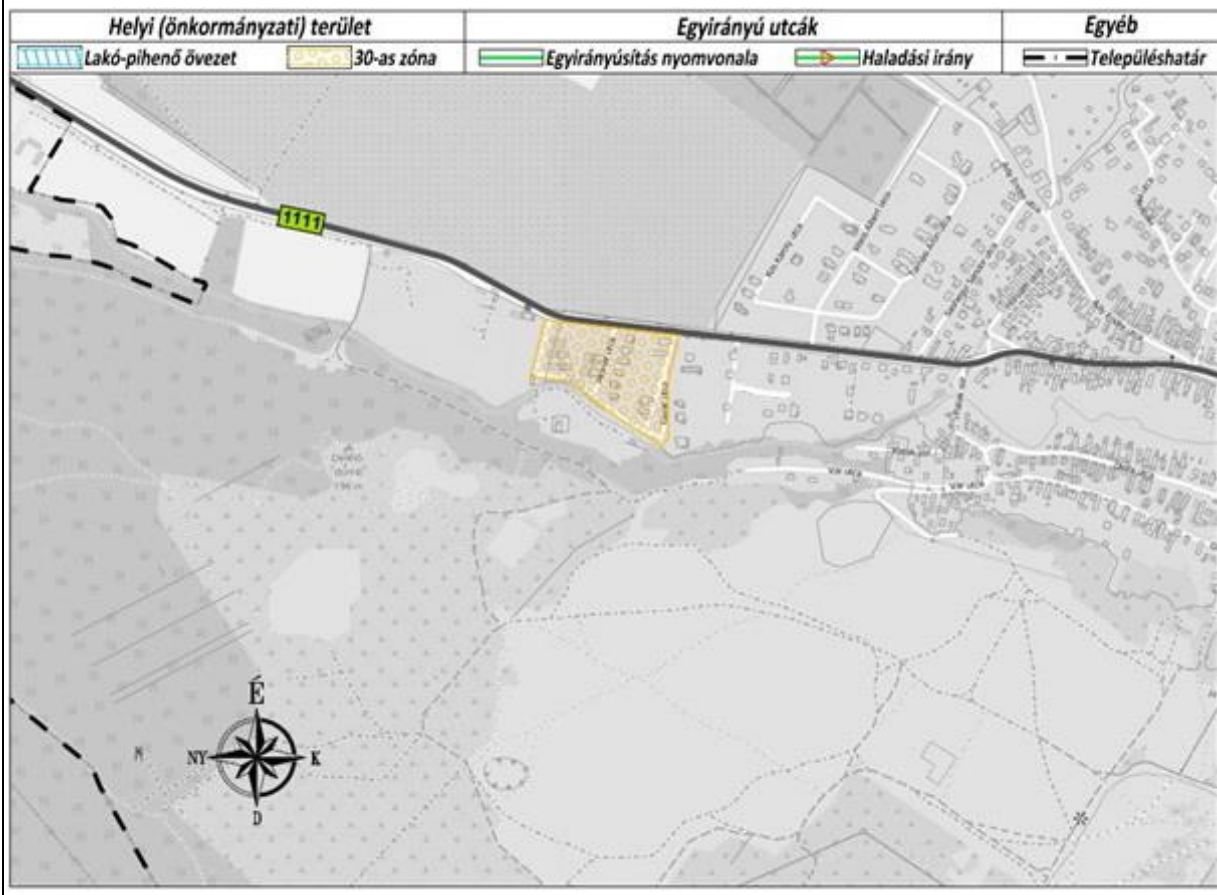
A **Diófa u.** nyugati szakaszán, ill. a **Pataksor u.** északi szakaszán egy-egy szakaszon 20km/h sebességkorlátozás van érvényben.

### 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 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 önkormányzati gyűjtőút hálózatára

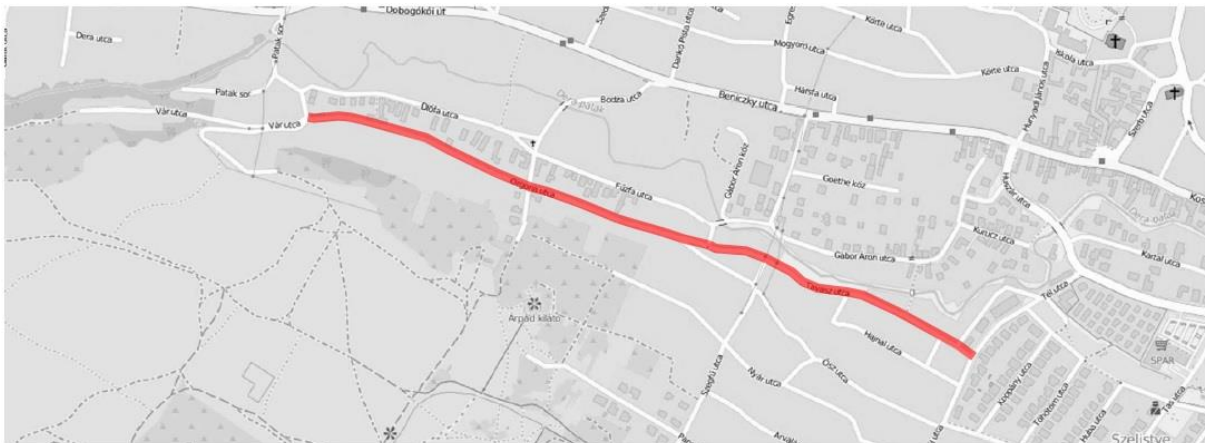
A **Tavaszi u. – Orgona u. útvonal** kelet-nyugati irányban tárja fel a dél-nyugati városrész lakóterületeit, a Pataksor u. és a Tél u. összekötésével. Javasolt az útvonal, gyűjtőúti funkcióinak megfelelő kiépítése, a szükséges szabályozási szélesség biztosításával.

A gyűjtőúti funkció (a forgalom gyors és akadálytalan lebonnyolódása) 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.

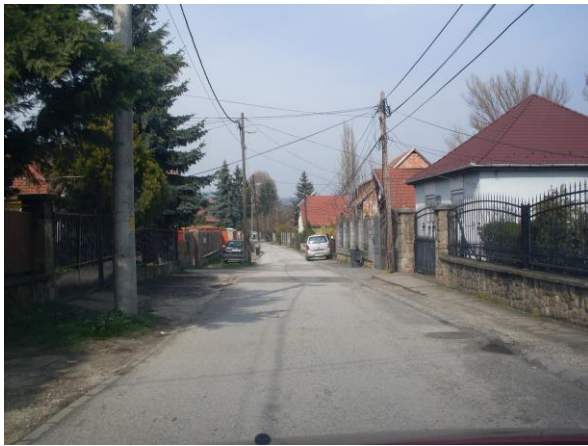
### Tavaszi utca – Orgona utca

#### Meglévő állapot ismertetése

A **Tavaszi u. - Orgona u.** útvonal kelet-nyugati irányban tárja fel a dél-nyugati városrész lakóterületeit, a Pataksor u. és a Tél 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.

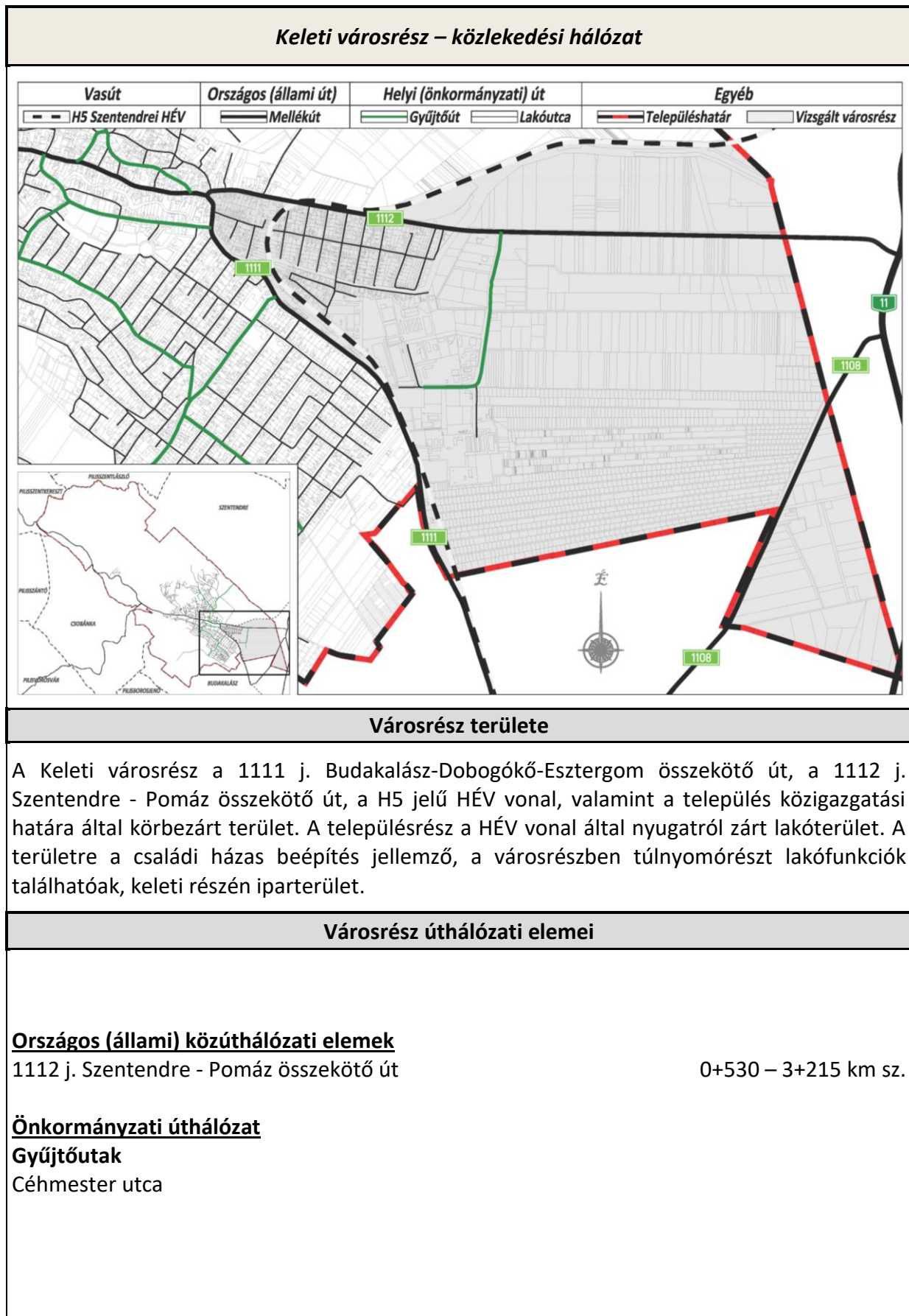
30 km/h korlátozott sebességű övezet kijelölése javasolt a **Huszár u. – Tél u. – Tavasz u. – Orgona u. – Diófa u. – Pataksor u. – Dobogókői út** által bezárt területen. Az övezeten belül a sebességkorlátozó, valamint az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák leszerelendők.

#### 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.

A Bodza utca – Diófa utca – Fűzfa utca csomópontjában található zöldfelületek védelmében „Megállni tilos” tábla kihelyezését javasoljuk.

## 7.4. KELETI VÁOSRÉS Z

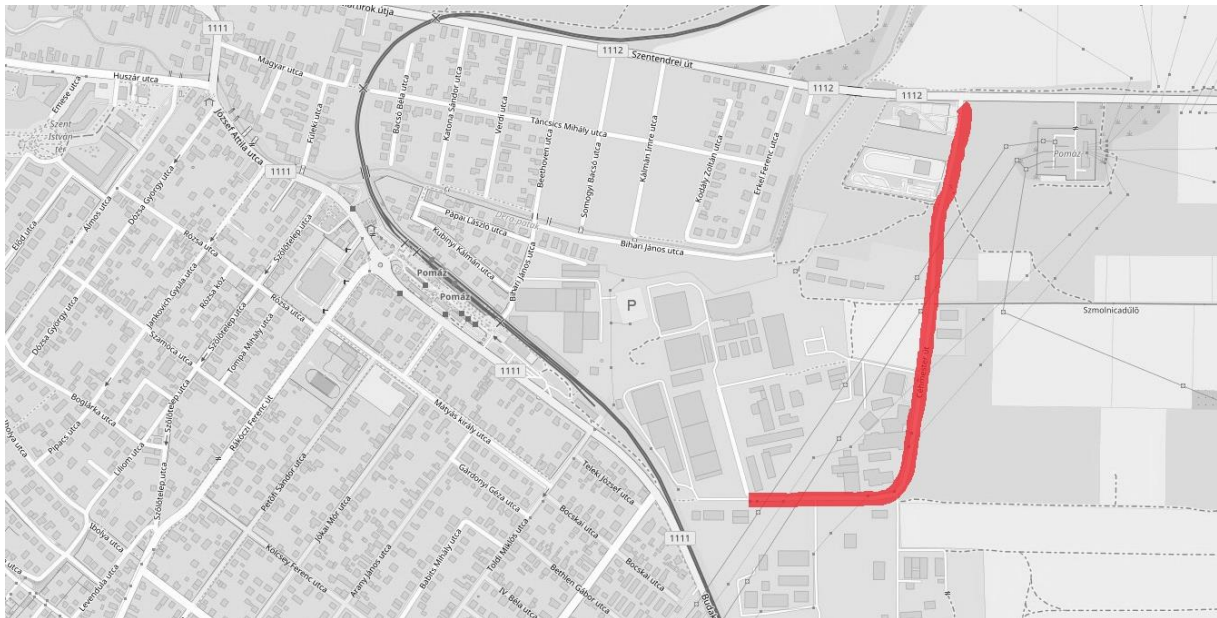




### Önkormányzati gyűjtőutak meglévő állapotának jellemzése

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, elfordul, 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.

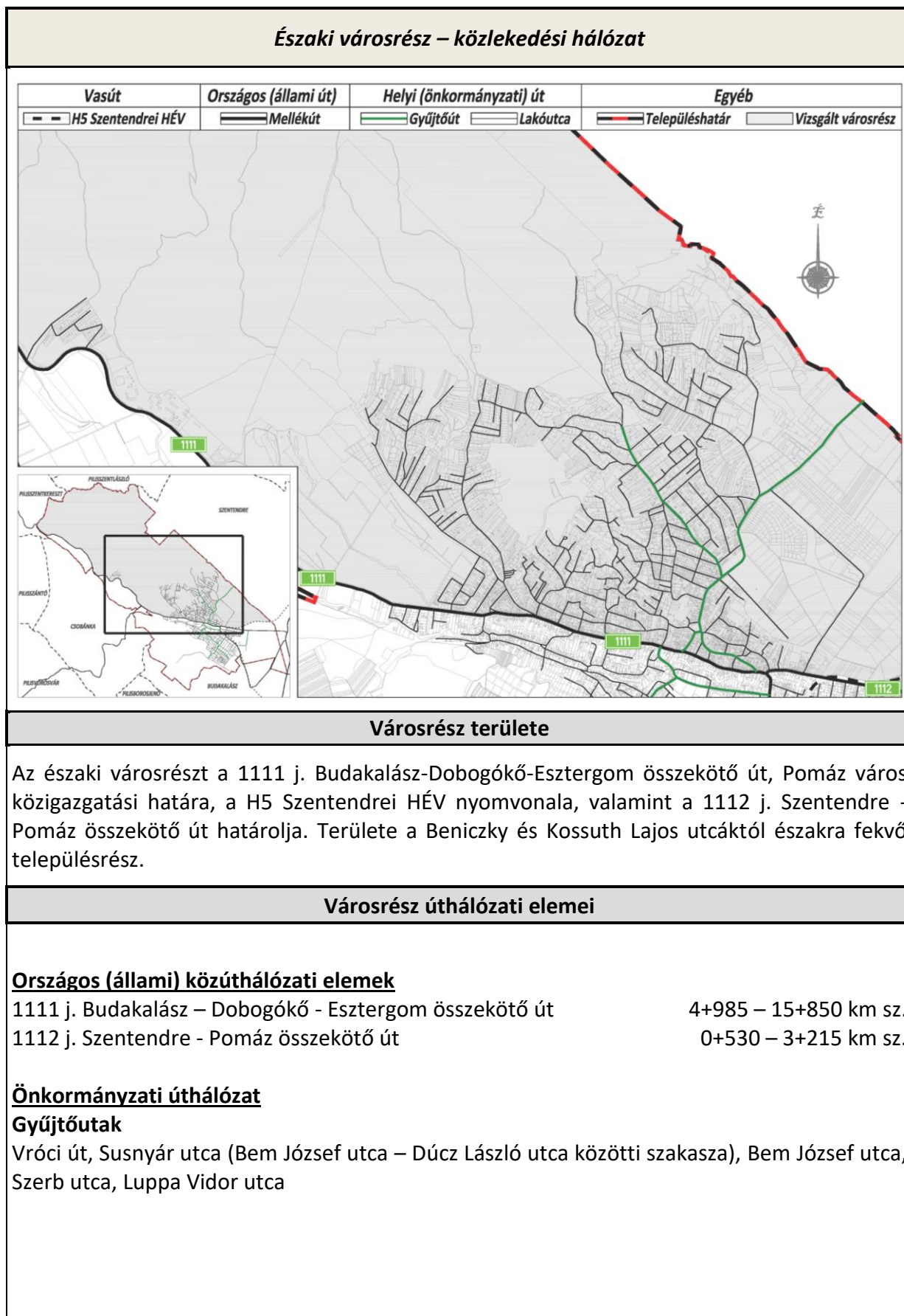
A településrész utcahálózatának forgalomtechnikai szabályozási alapelvei megfelelőek.

A családirészes 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 jelzendő. A csomópontok környezetében a megfelelő beláthatóság biztosításának érdekében a parkoló autók tiltó táblával távol tartandóak.

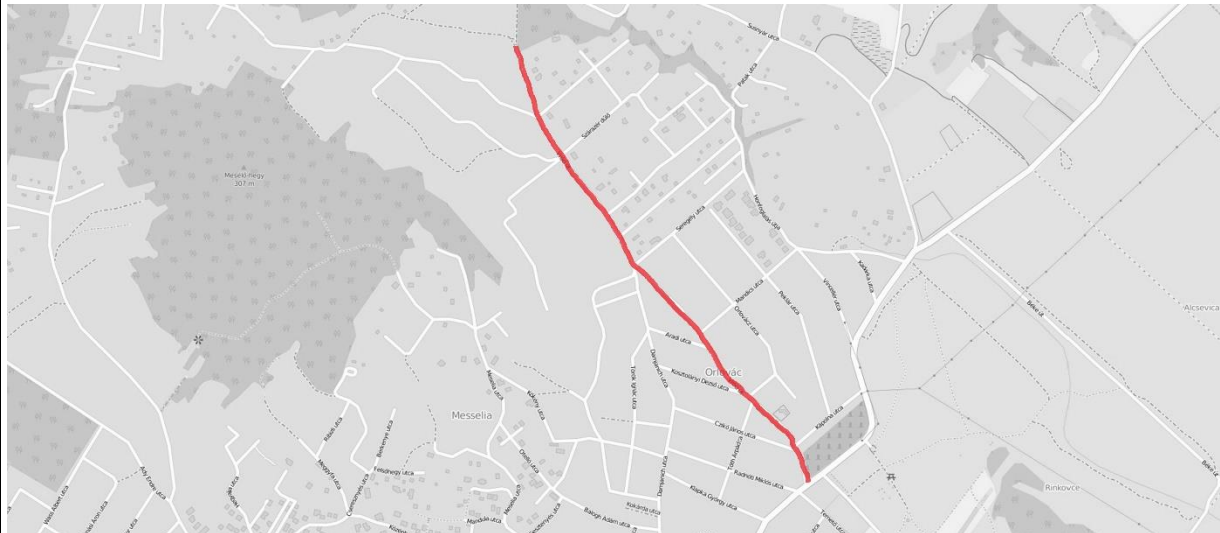
## 7.5. ÉSZAKI VÁOSRÉSZ



### 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*



*Foltozásokkal 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 fölérendelt irány, a csomópontokban jelzőtáblás szabályozás található.



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

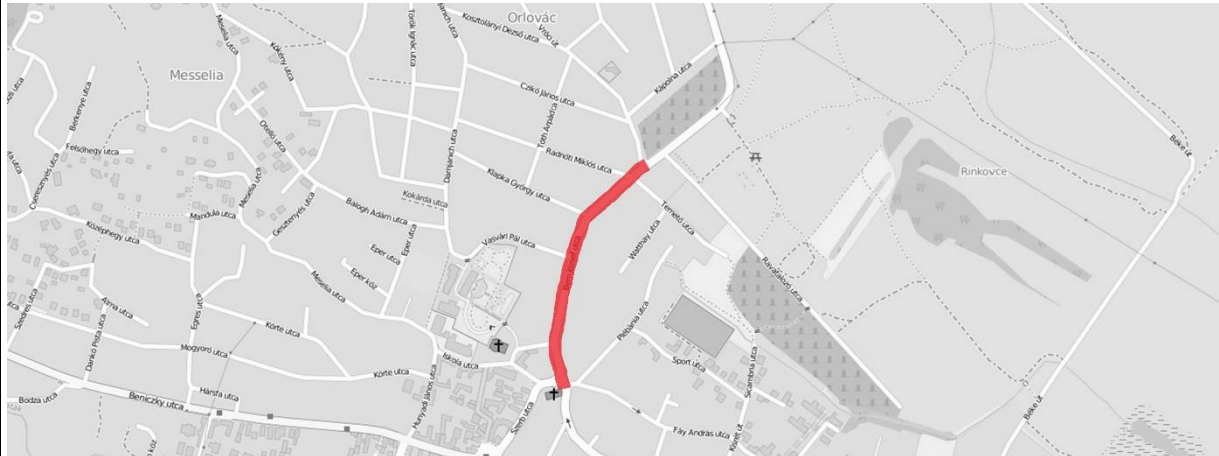


*Általános kialakítás a Susnyár utcán*



*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*

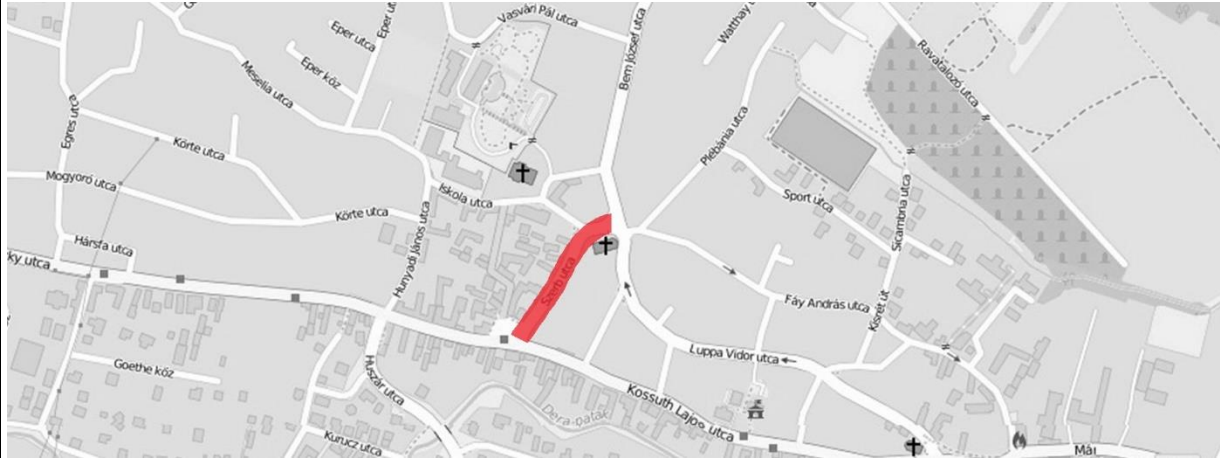


*Általános kialakítás a Bem József utcában*



*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*

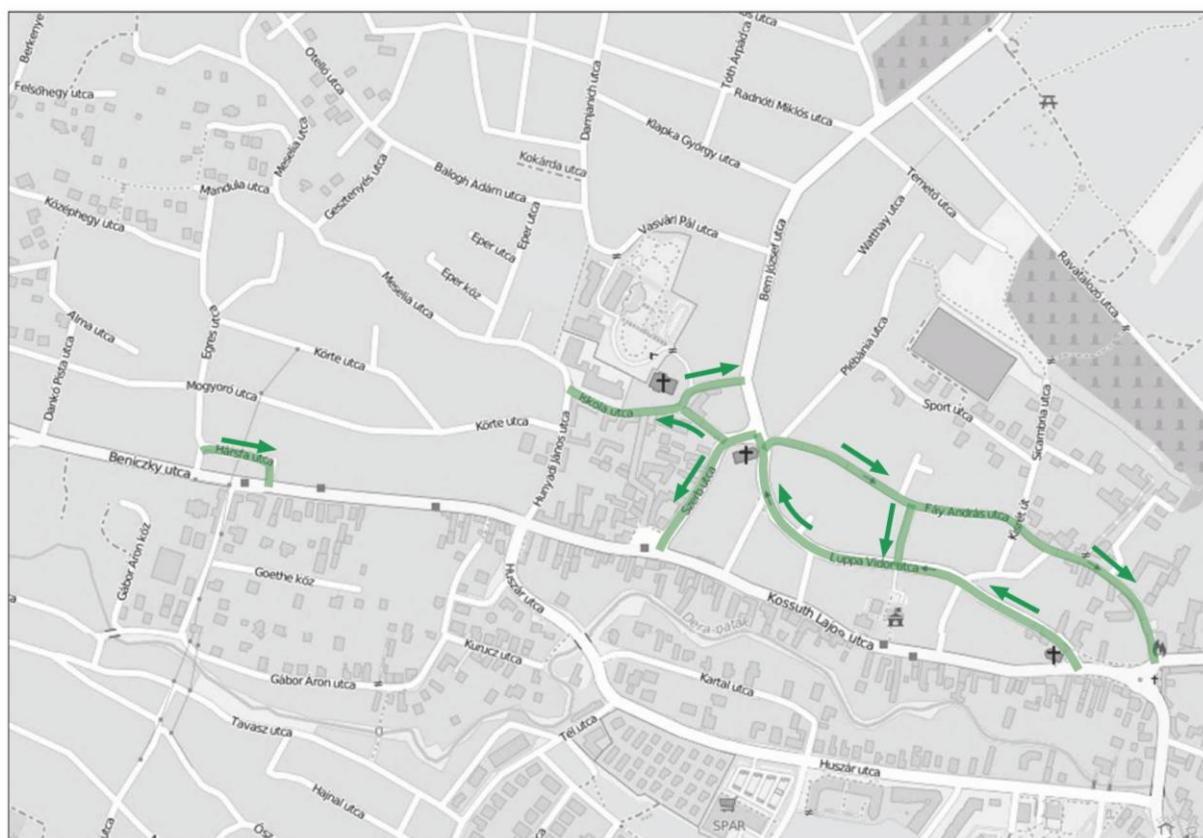


## Településrész meglévő forgalmi rendje

### 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
- Luppa 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 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 és tervezett gyűjtőutak esetében egyaránt fontos, hogy funkciójuk (a forgalom gyors és akadálytalan lebonyolódása) betöltése érdekében, a csatlakozó mellékutcaiból 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.

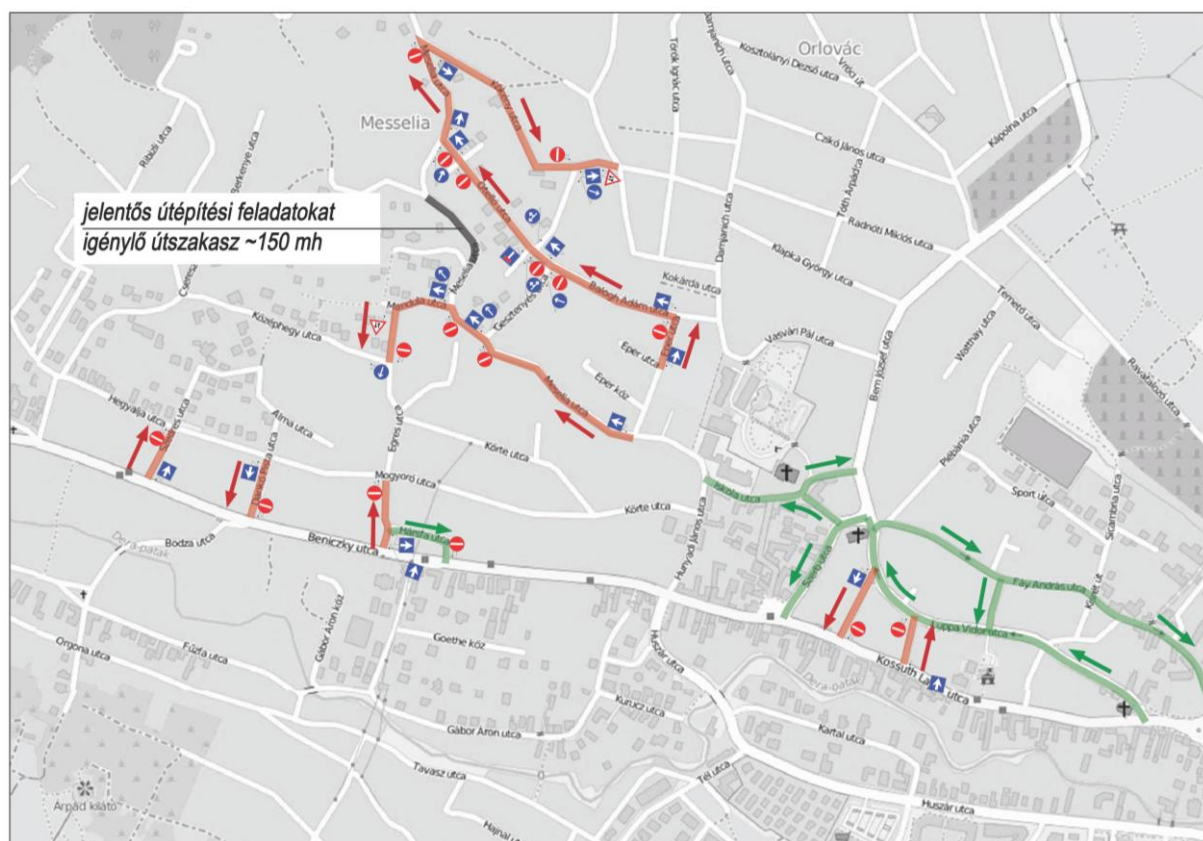
Egyirányú forgalmi rend bevezetése javasolt az alábbi szakaszokon:

- 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
- Sztojity Sztefán utca egyirányúsítása déli irányba
- Nikola Tesla utca egyirányúsítása északi irányba

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

A Fáy András utcán közlekedő megnövekedett forgalom csillapítására javasoljuk 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését, a hozzá tartozó függőleges jelzéseképek kihelyezését.

A Messelia utca déli, Hunyadi János utcához csatlakozó, szilárd burkolattal rendelkező végén forgalomtechnikai tükör és „A szembejövő forgalom elsőbbsége” jelzőtábla kihelyezését javasoljuk.



*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 utépítési feladatok ellátása után biztosítható a megfelelő színvonalú közlekedés. Az útszakasz megépítéséhez jelentős terep- és földmunka szükséges. A tárgyi szakasz kiépítéséig alternatív egyirányúsítást javaslunk 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.

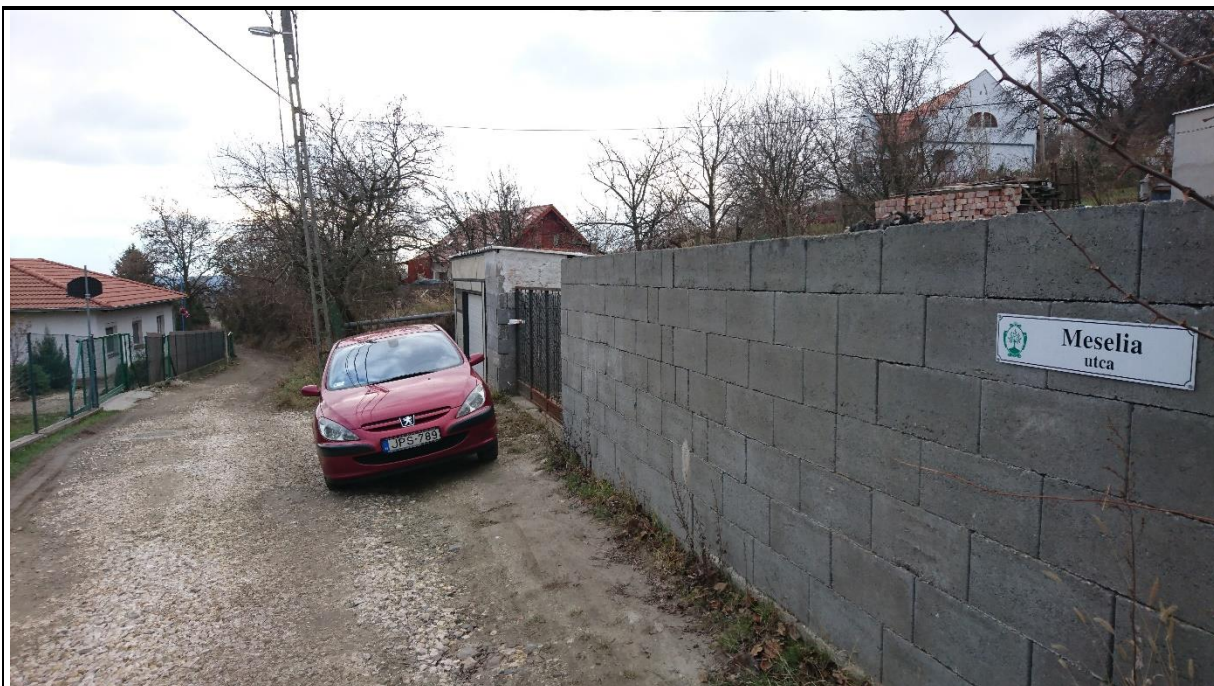
A kopóréteg csere esetén az út felületében lévő fedlapokat szintbe kell emelni.

A burkolatlan útszakaszokon a közúti terhelésnek megfelelő mértékű szilárd burkolatú út kiépítése, és a vízvezetés előbbiekben 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.

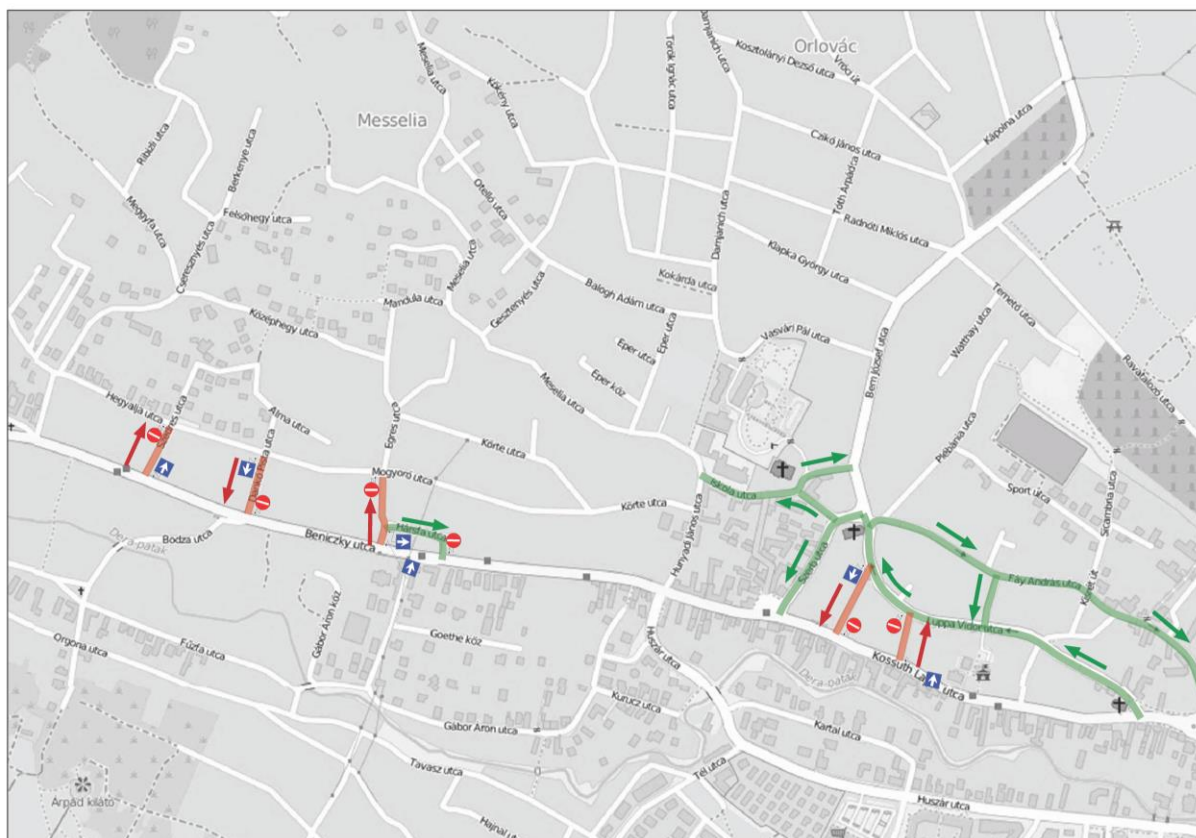


*Szembehaladó gépjárművek akadálytalan továbbhaladását biztosító kialakítás*

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).

A jelen dokumentáció által tartalmazott forgalomtechnikai javaslatokra 2017. márciusáig beérkezett **lakossági javaslatok**, ezen belül a Messelia városrészben ajánlott egyirányú forgalmi rend témájában tapasztalt ellenállás hatására **a forgalmi rend megváltoztatása nem kerül kialakításra**. Ennek értelmében a Messelia városrészben szakmailag indokolt egyirányúsítás nem történik meg, a további forgalmi rend változásokat az alábbi ábra szemlélteti.



Forgalomtechnikai kialakítás az északi városrészben

## 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 szemét 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 megjelöltnél 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/

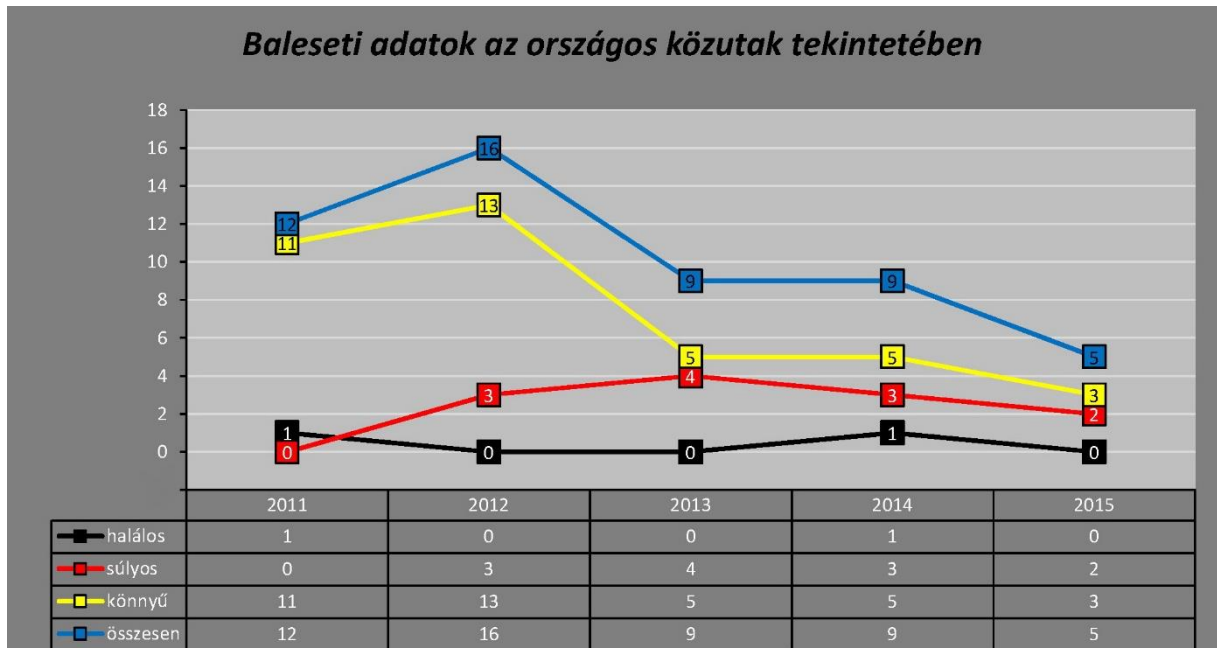


Az **önkormányzati utakra** vonatkozó baleseti adatokat az alábbi táblázat tartalmazza:

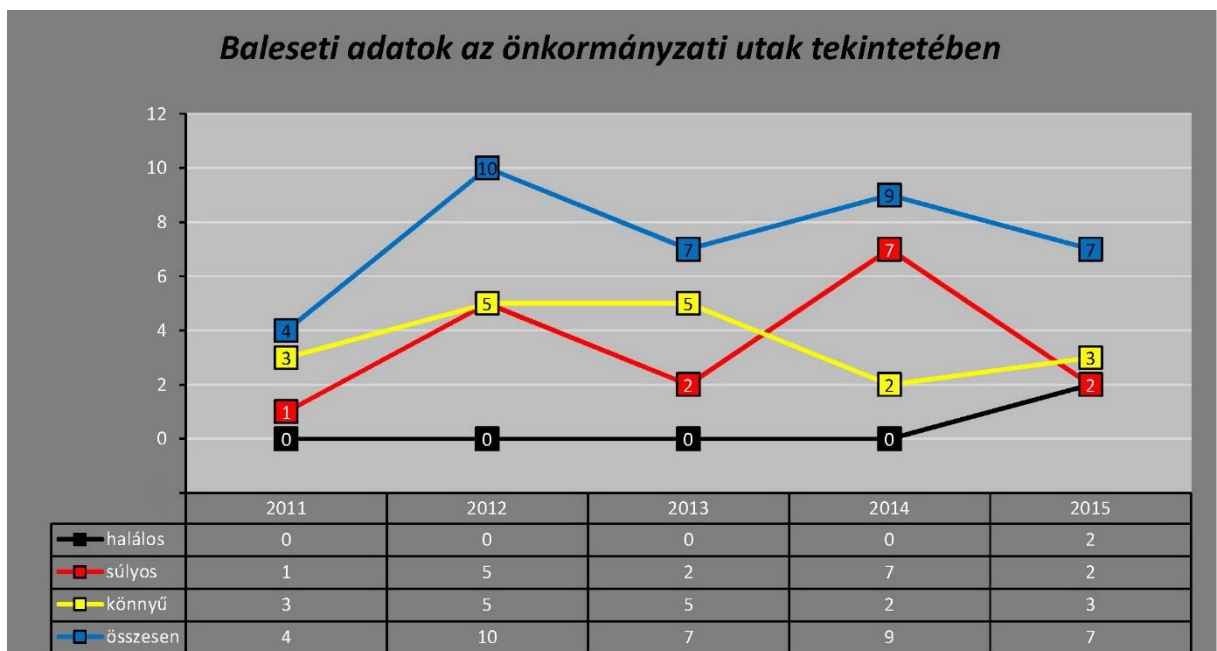
Év	Balesetszám	Baleset kimenetele	Típus
2011	4 db	1 db könnyű	gyalogos elütése
		2 db könnyű	keresztező irányba haladó járművek összeütközése
		1 db súlyos	megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán
2012	10 db	1 db súlyos	álló járműnek ütközés
		1 db súlyos, 1 db könnyű	gyalogos elütése
		2 db súlyos, 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:

- |  |                        |
|--|------------------------|
| <b>B1)</b> Rákóczi Ferenc utca – Szamóca utca csomópontja    | /2 baleset 5 év alatt/ |
| <b>B2)</b> Rákóczi Ferenc utca – Szőlőtelep utca csomópontja | /3 baleset 5 év alatt/ |
| <b>B3)</b> Szőlőtelep utca – Rózsa utca csomópontja          | /2 baleset 5 év alatt/ |
| <b>B4)</b> Szőlőtelep utca – Szamóca utca csomópontja        | /2 baleset 5 év alatt/ |
| <b>B5)</b> 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 várakoznak 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)

#### Meqlévő 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)

##### Meqlévő 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 tükrök kihelyezése a Községház utcával szembe

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

#### Meqlévő állapot:

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

##### Meglévő állapot:

A Szamóca utca Rákóczi Ferenc utcába történő becsatlakozása egyenes szakaszon helyezkedik el. A csomópont „elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával 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

#### Meqlévő 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 útsatlakozás 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 észrevehetetlen.

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 útsatlakozás a közút irányából



Az útsatlakozás a Szőlőtelep utca felől nézve

#### Beavatkozási javaslatok:

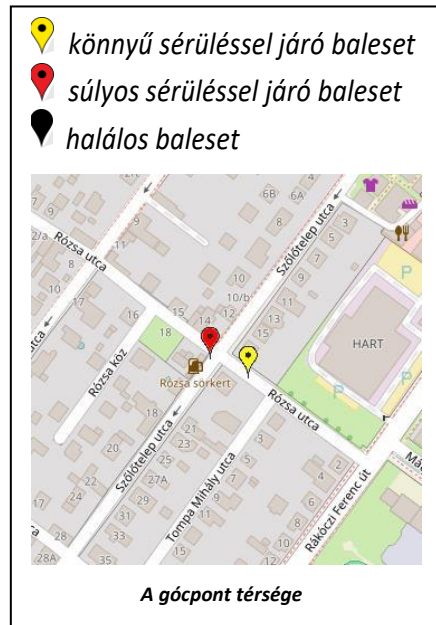
- A csomópont torkolatának átalakítása oly módon, hogy a lapos becsatlakozási szög megszűnjön (szegélykorrekció)
- „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezése a Levendula utcába
- Az elsőbbséget szabályozó tábla áthelyezése jobban észrevehető helyre
- Az elsőbbségi kötelezettség megerősítése 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” 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. (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 útkeresztezés a Rózsa utca észak-nyugati irányából nézve elsőbbség szabályozás nélkül*



*Az útkeresztezés 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

#### Meqlévő 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:

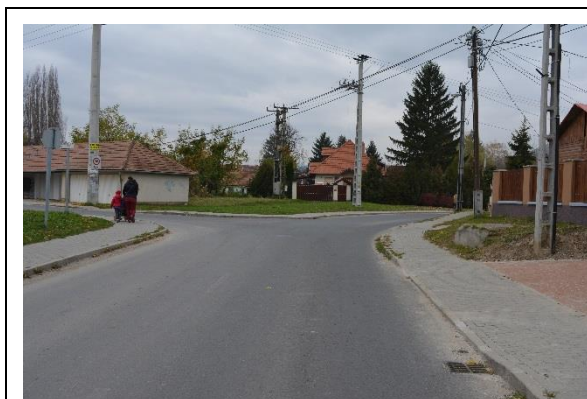
A csomópont táblával történő elsőbbség szabályozásának bevezetése óta baleset nem történt. Beavatkozásra nincs szükség.

### 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
- hétfvégén, 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

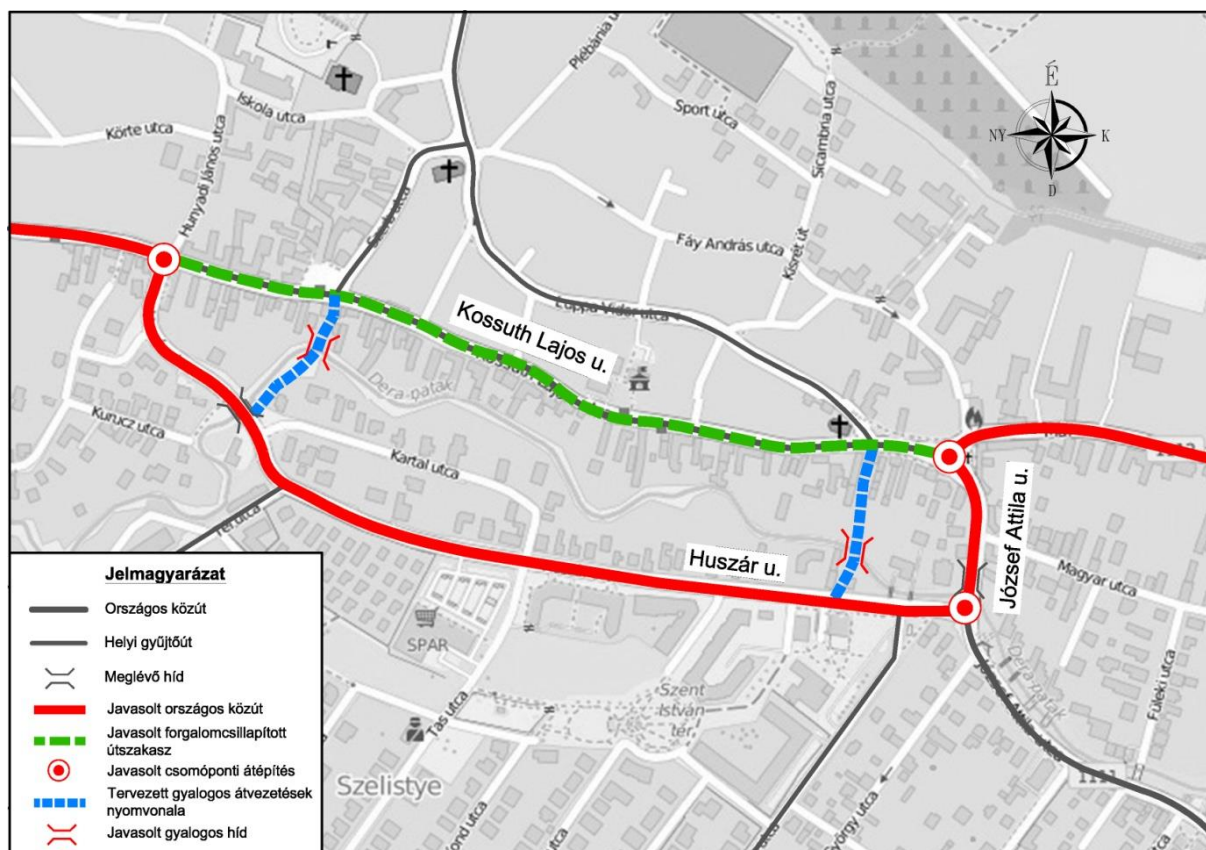
Igény esetén a belváros tehermentesítésének lehetősége a későbbiekben részletesebben megvizsgálható.

### 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.

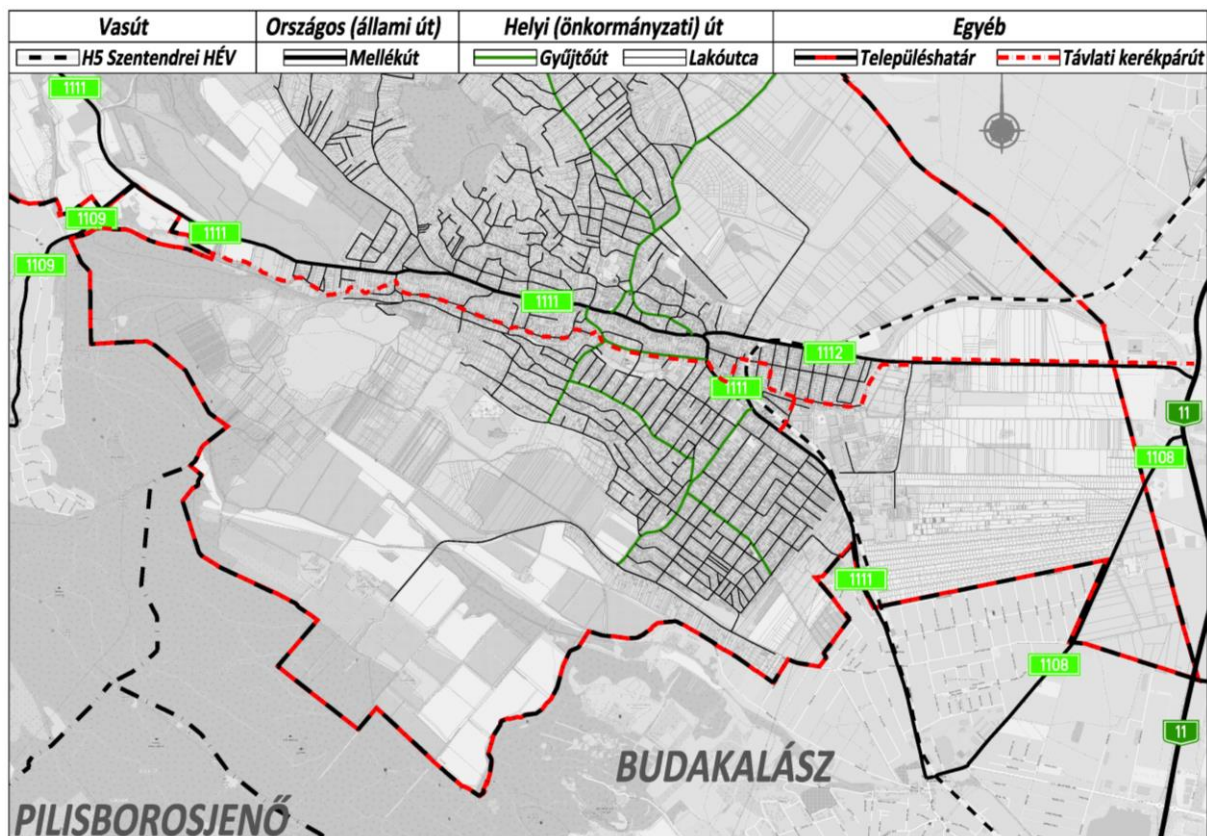
A település két súlyvonalának összekötését segítheti egy gyalogos- és kerékpáros kapcsolat kialakítása a két csomópont között.

Pomáz Önkormányzata ezért gyalogos átvezetések kialakítását tervezi a Szerb u., ill. a Luppya 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.

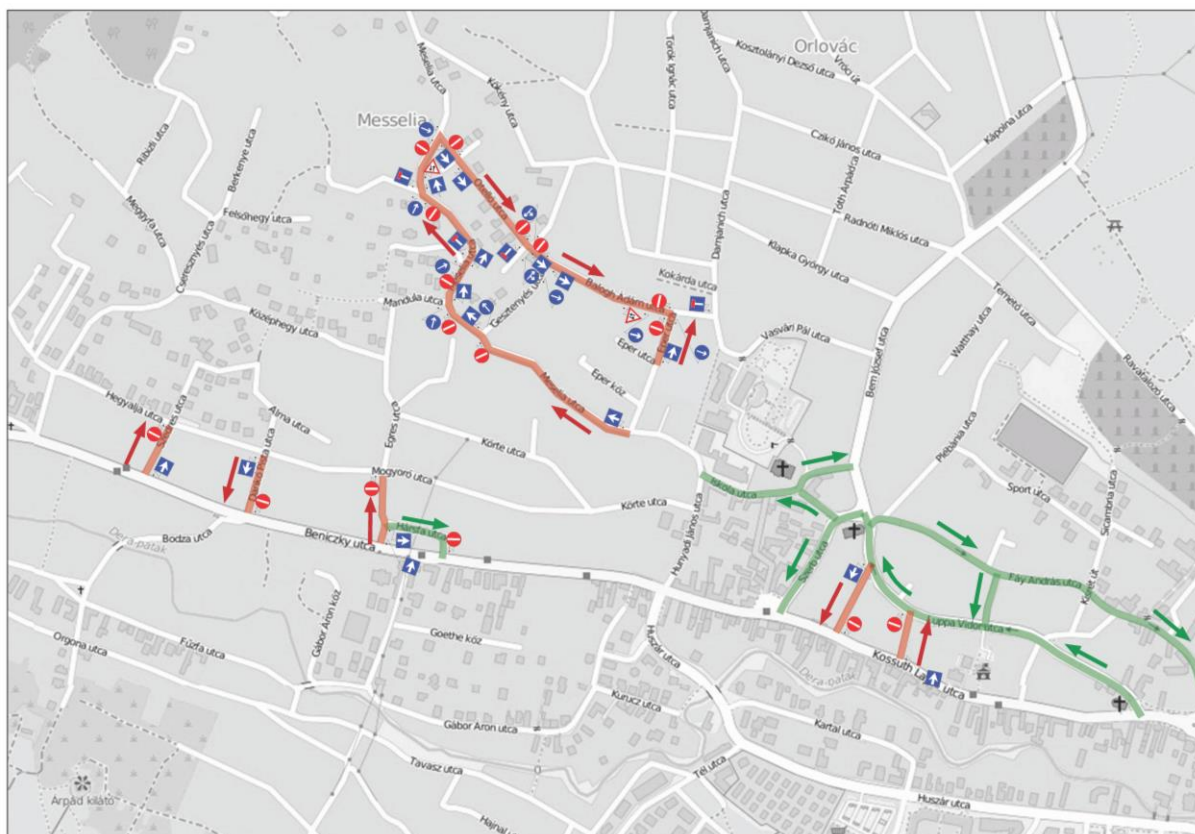
A déli elkerülő út kialakítása esetén a település gyűjtőút-hálózatát hozzá kell kapcsolni az elkerülő úthoz, a Tél u., a Rákóczi Ferenc u., valamint a Vörösmarty Mihály u. meghosszabbításával.

### **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 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.

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.

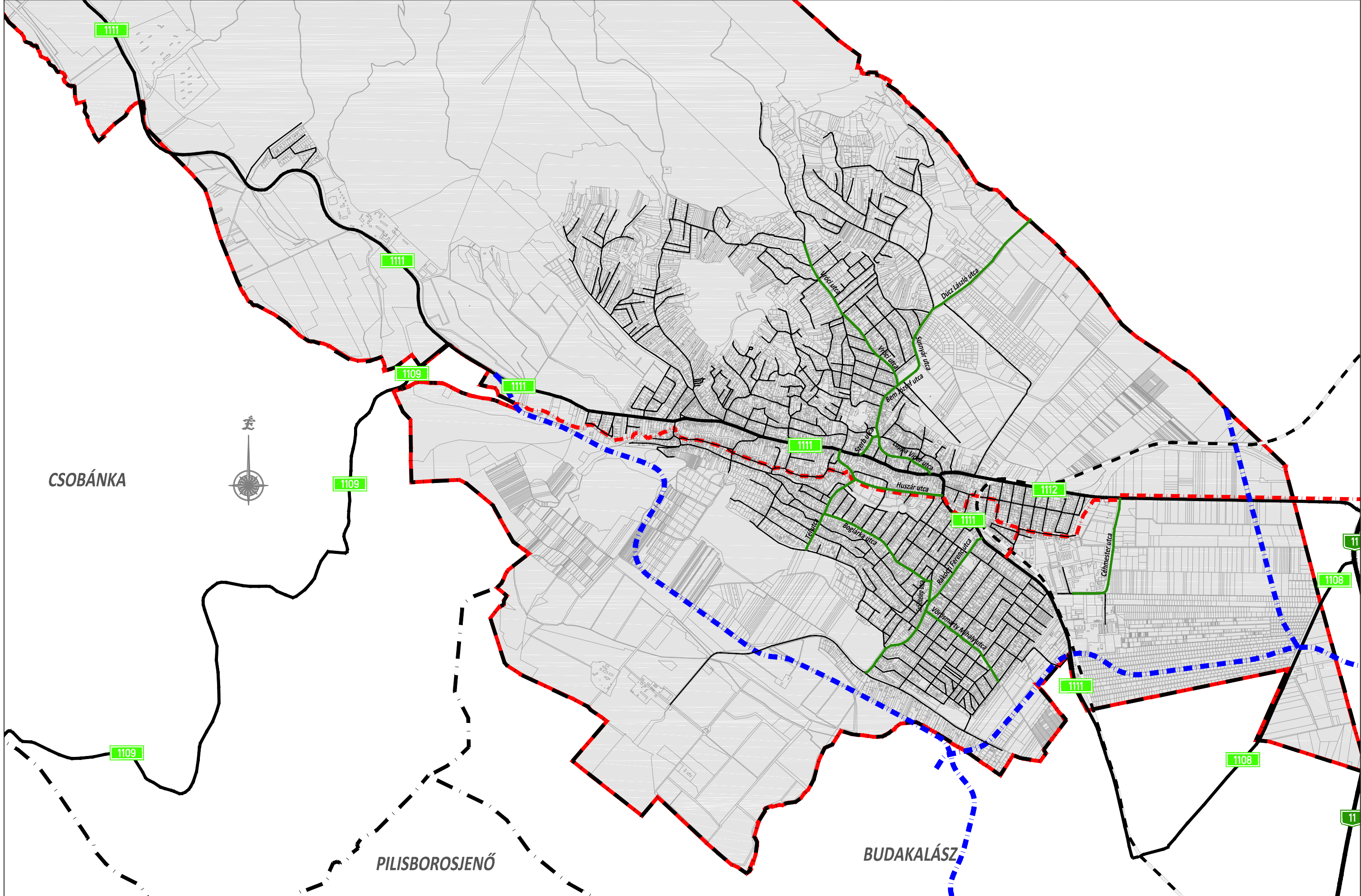
**Gesztenyés utca:**

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	Déli elkerülő lehetséges nyomvonala	
H5 Szentendrei HÉV	Mellékút	Gyűjtőút	Lakóutca	Településhatár	Távlati kerékpárút

# Pomáz város belterületi úthálózata



### Helyi (önkormányzati) út

- Gyűjtőút
- Meglévő egyirányú utca
- Tervezett egyirányú utca



### Forgalomtechnika

- Tervezett forgalomtechnikai táblák

## Pomáz Városcsokpont

### Javasolt forgalomtechnikai beavatkozások



### Helyi (önkormányzati) út

 Gyűjtőút  Meglévő egyirányú utca  Tervezett egyirányú utca



### Forgalomtechnika

 Tervezett forgalomtechnikai táblák

## Pomáz északi városrész

### Javasolt forgalomtechnikai beavatkozások

