

## POMÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT POLGÁRMESTERE

LEVÉLCÍM: 2013 Pomáz, Kossuth Lajos utca 23-25.  
ÜGYINTÉZÉS HELYE: 2013 Pomáz, Kossuth Lajos utca 23.  
ÜGYFÉLFOGADÁSI IDŐ:  
Minden páratlan hét hétfőjén 13-17-ig



ELEKTRONIKUS ÜGYINTÉZÉSHEZ:  
rövidnév: POMAZONK, KRID azonosító: 658159708  
TELEFON: (26) 814-300 FAX: (26) 325-640  
E-MAIL: pomaz@pomaz.hu HONLAP: www.pomaz.hu

Ügyiratszám: 01/ /2019  
Szakmai előkészítő:

Tárgy: Előterjesztés

Szczuka Attila főépítész

Hámornyikné Csemeczki Zita főtanácsos

Pomáz Város Önkormányzat  
Képviselő testülete

### ELŐTERJESZTÉS

#### **1112. jelű Budakalászt elkerülő út kapcsán a Pomáz, valamint az iparterület bekötés körforgalommal való megvalósításhoz szükséges véleményezés**

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által 2019. november 27-én tervbemutatót tartott a Budakalász fél-elkerülő útra vonatkozóan, melyre észrevételeket megküldését kérte. A terveket áttekintettük és az alábbi észrevételek merültek fel.

Az átadott forgalomszámlálási adatokat tartalmazó dokumentáció 8-as számmal jelölt különbség ábrája azt jelzi, hogy az elkerülő út megépítése után Pomáz főutcáján jelentős forgalomnövekedéssel kell számolnunk. Mindezek miatt a hozzájárulásunk feltételeként kérjük, hogy forgalom csillapítása és az úton áthaladó gyalogosok biztonsága érdekében, a tervezett elkerülő út forgalomba helyezéséig jelzőlámpás gyalogos átkelőhelyeket, csomópontokat létesítsenek az alábbi helyeken:

#### **I. A jelzőlámpák kiépítését a Pomáz, 1111 –es út mentén, az alábbi meglévő, felfestett gyalogos átkelőhelyekre kérjük:**

1. Pataksor, Dobogókői út, Horváth utca kereszteződésénél
2. Beniczky utca 76. (1009/3 hrsz) előtt
3. Kossuth Lajos utca és a Szabadság tér sarkán
4. Hősök teréhez közel, (Református templom mellett) a Kossuth Lajos utcán
5. József Attila utcán a József Attila köznél

#### **II. Nem kizárólag gyalogos átkelés megfelelő biztosítására, hanem a forgalom szabályozása céljából a kereszteződés lámpás csomóponttá való átalakítását kérjük:**

6. Mártírok úja és a Béke út kereszteződésében (Béke utcai Óvoda és Bölcsőde megközelítésének biztosítása céljából)
7. Hunyadi János utca és a Beniczky utca (Huszár utca) kereszteződésénél, a Sashegyi Sándor Általános Iskola, valamint Mesevölgyi Tagóvoda megközelítésére
8. A Huszár utca, József Attila utca kereszteződése a Posta, bevásárló központ, lakótelep megközelítésére

**III.** Továbbra is kérjük a **Csobánka** felőli 1109 útra vonatkozóan az **ügynevezett zsilipként működő lámpás kereszteződés** megvalósítását.

Kérjük, továbbá javaslatukat arra vonatkozóan, hogy a Pomáz főutcáján illetve az ezt elkerülő egérutakon milyen egyéb műszaki eszközökkel csillapítható megnövekedett forgalom a lakosok érdekében.

Az elkerülő út mentén jelölt fákat kérjük, hogy a Pomáz Város Önkormányzatának a Pomázi Településkép védelméről szóló 15/2018 (VI.25.) sz. Ök. rendelet 5. sz. melléklete szerint, azaz őshonos fafajtaikat válasszanak, illetve kérjük ki a telepítés előtt az Önkormányzatunk véleményét.

Kérjük a tervezés során a későbbi lehetőségét biztosítani a pomázi ipartelepre a fél elkerülő útról való lehajtást a telep jövőbeli fejlesztése érdekében (csonka ág kialakítása az ipartelep felé déli irányból).

A Vörösmarty lakótelep irányába haladó szakasz (2+350 km szelvény -3+145,99 km szelvény között) kialakítása olyan legyen, hogy a jelenlegi helyi építési szabályzatban, a valamint a településszerkezeti tervben és az agglomerációs tervben is szereplő Pomázt elkerülő úthoz csatlakoztatható legyen a későbbiek során.

Továbbra is fenntartjuk igényünket a Pomázi 1112-es számú úton létesítendő ipartelepi körcsomópont kialakítására, továbbá várjuk az annak kapcsán szükségessé vált újonnan épült kerékpárút átépítés költségeinek az átvállalásáról szóló nyilatkozatukat.

Kérjük továbbá tájékoztatásukat arra vonatkozóan, hogy a félelkerülő út engedélyeztetéséhez szükséges környezeti hatásvizsgálat készült-e, tekintettel arra, hogy a annak hatósági jóváhagyásával lehetséges a szabályozási tervben átvezetni a végleges nyomvonalat.

A fentiekről javasolom a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. tájékoztatását.

Pomáz, 2019.12.06.

  
Leidinger István  
polgármester

#### HATÁROZATI JAVASLAT

POMÁZ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK  
\_\_\_\_\_/2019. (XII.18.) határozata

Pomáz Város Önkormányzat Képviselő testülete .....igen .....nem szavazattal ..... tartózkodás mellett úgy határozott, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által 2019. november 27-én tervbemutatót tartott a Budakalász fél-elkerülő útra vonatkozóan az alábbi feltételekkel járul hozzá a beruházáshoz:

A forgalom csillapítása és az úton áthaladó gyalogosok biztonsága érdekében, a tervezett elkerülő út forgalomba helyezéseiig jelzőlámpás gyalogos átkelőhelyeket, csomópontokat létesítsenek az alábbi helyeken:

**I. A jelzőlámpák kiépítését a Pomáz, 1111 –es út mentén, az alábbi meglévő, felfestett gyalogos átkelőhelyekre kérjük:**

1. Pataksor, Dobogókői út, Horváth utca kereszteződésénél
2. Beniczky utca 76. (1009/3 hrsz) előtt
3. Kossuth Lajos utca és a Szabadság tér sarkán
4. Hősök teréhez közel, (Református templom mellett) a Kossuth Lajos utcán
5. József Attila utcán a József Attila köznél

**II. Nem kizárólag gyalogos átkelés megfelelő biztosítására, hanem a forgalom szabályozása céljából a kereszteződés lámpás csomóponttá való átalakítását kérjük:**

6. Mártírok úja és a Béke út kereszteződésében (Béke utcai Óvoda és Bölcsőde megközelítésének biztosítása céljából)
7. Hunyadi János utca és a Beniczky utca (Huszár utca) kereszteződésénél, a Sashegyi Sándor Általános Iskola, valamint Mesevölgyi Tagóvoda megközelítésére
8. A Huszár utca, József Attila utca kereszteződése a Posta, bevásárló központ, lakótelep megközelítésére

**III. Továbbra is kérjük a Csobánka felőli 1109 útra vonatkozóan az úgynevezett zsilipként működő lámpás kereszteződés megvalósítását.**

Kérjük, továbbá javaslatukat arra vonatkozóan, hogy a Pomáz főutcáján illetve az ezt elkerülő egerúton milyen egyéb műszaki eszközökkel csillapítható megnövekedett forgalom a lakosok érdekében.

Az elkerülő út mentén jelölt fákat kérjük, hogy a Pomáz Város Önkormányzatának a Pomázi Településkép védelméről szóló 15/2018 (VI.25.) sz. Ök. rendelet 5. sz. melléklete szerint, azaz őshonos fafajtákat válasszanak, illetve kérjék ki a telepítés előtt az Önkormányzatunk véleményét.

Kérjük a tervezés során a későbbi lehetőségét biztosítani a pomázi ipartelepre a fél elkerülő útról való lehajtást a telep jövőbeli fejlesztése érdekében (csonka ág kialakítása az ipartelep felé déli irányból).

A Vörösmarty lakótelep irányába haladó szakasz (2+350 km szelvény -3+145,99 km szelvény között) kialakítása olyan legyen, hogy a jelenlegi helyi építési szabályzatban, a valamint a településszerkezeti tervben és az agglomerációs tervben is szereplő Pomázt elkerülő úthoz csatlakoztatható legyen a későbbiek során.

Továbbra is fenntartjuk igényünket a Pomázi 1112-es számú úton létesítendő ipartelepi körömsomópont kialakítására, továbbá várjuk az annak kapcsán szükségessé vált újonnan épült kerékpárút átépítés költségeinek az átvállalásáról szóló nyilatkozatukat.

Kérjük továbbá tájékoztatásukat arra vonatkozóan, hogy a félelkerülő út engedélyeztetéséhez szükséges környezeti hatásvizsgálat készült-e, tekintettel arra, hogy a annak hatósági jóváhagyásával lehetséges a szabályozási tervben átvezetni a végleges nyomvonalat.

Pomáz Város Önkormányzat Képviselő-testülete felhatalmazza a Polgármestert, hogy Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. –t tájékoztassa és az Önkormányzatot teljes jogkörrel képviselje.

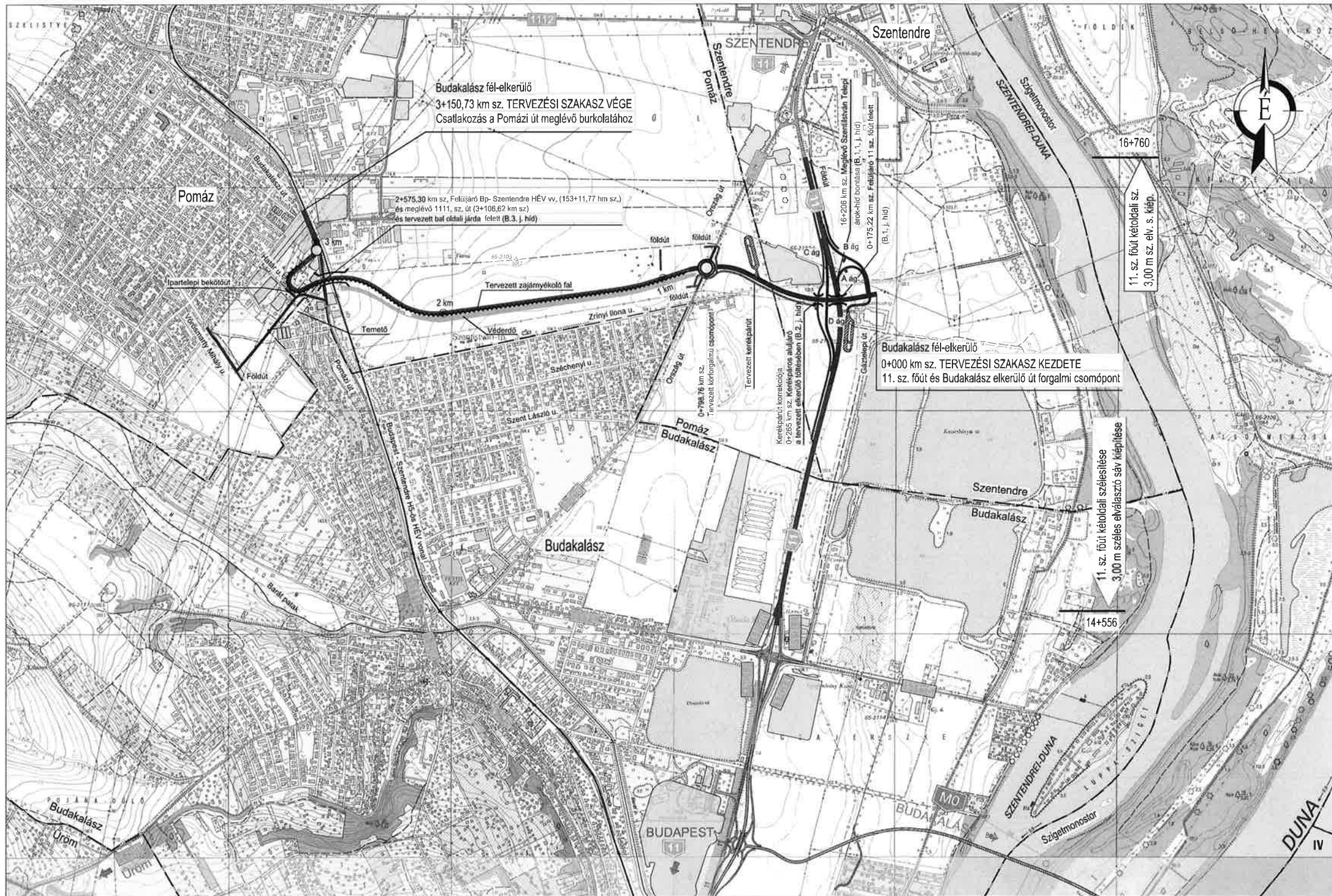
Határidő: azonnal

Felelős: Leidinger István Polgármester,  
Szczuka Attila főépítész  
Hámornyikné Csemeczki Zita főtanácsos




Pomáz, 2019.12.18.

Leidinger István  
polgármester





BÍRÁLATI ENGEDÉLYEZÉSI TERV

Tárgy	Budakalász "fél-elkerülő" út megvalósításához szükséges környezetvédelmi, engedélyezési, valamint kiviteli terv és tender tervek elkészítése és engedélyeztetés													
	PST: A000.53													
Megrendelő	 <b>NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.</b>		NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 1134 Budapest, Váci út 45. tel.: (+36-1) 436 8100, fax: (+36-1) 436 8110 e-mail: info@nif.hu, web: www.nif.hu											
Generáltervező	 <b>UVATERV Út-, Vasútervező Zrt.</b> 1117 Budapest, XI. Dombóvári út, 17-19. tel.: (+36-1) 371 4000, fax: (+36-1) 204 2969 e-mail: 503@uvaterv.hu, web: www.uvaterv.hu		Tervszám	52.559										
Főtervező	Projekt koordinátor	Projektvezető	Vezérgazdát-helyettes	Vezérgazdát										
<i>Horváth</i>	<i>Fülöp Levente</i>	<i>Vincze Gézáné</i>	<i>Tóth Gyula</i>	<i>Brezs Gyula</i>										
Paál László 01-11024	Fülöp Levente 01-15571	Vincze Gézáné	Tóth Gyula	Brezs Gyula										
Szaktervező	 <b>UVATERV Út-, Vasútervező Zrt.</b> 1117 Budapest, XI. Dombóvári út, 17-19. Telefon: (+36-1) 371 4000, Fax: (+36-1) 204 2969 E-mail: 503@uvaterv.hu, Honlap: www.uvaterv.hu		Tervszám	52.559										
Feladós tervező - Utánpótlás	Feladós tervező - Vízépítési	Tervező	Tervező	Ellenőr										
<i>Horváth</i>	<i>Fülöp Levente</i>	<i>Vincze Gézáné</i>	<i>Schaller Mária</i>	<i>Fülöp Levente</i>										
Paál László 01-11024	Molnár Ferenc 01-1676	Vincze Gézáné	Schaller Mária	Fülöp Levente 01-15571										
Szakág	Útépítés, Vízépítés		Tervfázis											
Részművelet	Álnézeti helyszínrajz		Tervjel											
Dátum	2019. november	Méretarány	M = 1:100000	Rajzszám										
Tervkód			A -03.01- E - B01 - dwg	03.01										
<table border="1"> <tr> <td>Szerkesztő</td> <td>Rev. száma</td> <td>Rev. dátum</td> <td>Szerkesztő</td> <td>Készítők</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Szerkesztő	Rev. száma	Rev. dátum	Szerkesztő	Készítők					
Szerkesztő	Rev. száma	Rev. dátum	Szerkesztő	Készítők										
A terv szellemi tulajdonának védelmét jogszabály biztosítja.														

# **BUDAKALÁSZ FÉL-ELKERÜLŐ ÚT ENGEDÉLYEZÉSI TERV TERVISMERTETŐ**

## **MŰSZAKI LEÍRÁS KIVONAT**

## TARTALOMJEGYZÉK

1.	Előzmények.....	3
2.	Meglévő állapot .....	3
3.	Tervezési diszpozíció.....	4
4.	Megvizsgált nyomvonal változatok.....	4
5.	Tervezett állapot ismertetése .....	5
6.	Forgalmi helyzet.....	6
7.	Komplex ellenőrző hely.....	21
8.	Párhuzamos utak, útlejárók .....	21
9.	Vízvezetés.....	21
10.	Zajárnyékoló fal és védőerdő a tervezett fél-elkerülő mellett .....	21

## 1. Előzmények

A Budakalász elkerülő út építési engedélyezési tervét a Tetthely-Utiber Konzorcium készítette el. Az engedélyezési terv 2010-ben - az érintett települések bevonásával és jóváhagyásával került véglegesítésre. A Budakalász forgalmi tehermentesítése érdekében megtervezett út 2015. augusztus 2-án jogerős építési engedélyt kapott.

2016. őszén a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a NIF Zrt. felé a Budakalász - Pomáz elkerülő út "felének", a 11 sz. főút és az 1111 j. út közötti szakaszának megvalósítását és a projektet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházássá nyilvánította.

Az elkészült tervek tervekorszerűségi felülvizsgálatára és a tervezési folyamat folytatására a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. az UVATERV Zrt. (1117 Budapest, Dombóvári út 17-19.) bízta meg. A tervekorszerűségi felülvizsgálat során kiemelten figyelembe kell venni a Budakalász, Zrínyi utca mentén élők védelmét, és az érintett Önkormányzatok és a Magyar Közút Nrt. számára elfogadható 1111. j. úti végcsomóponti kialakítást. Fő feladat a tárgyi munka megvalósításához szükséges környezetvédelmi, további engedélyezési, valamint kiviteli- és tendertervek elkészítése és a kivitelezéshez szükséges minden engedély, hozzájárulás beszerzése, beleértve a közműkiváltások tervezését és engedélyeztetését, a vízjogi létesítési engedélyek beszerzését is.

Az NFM 2017. őszén az alábbiakat rendelte el a NIF Zrt. számára a Budakalász fél-elkerülő megvalósításához kapcsolódó, kiegészítő feladatként:

1. Készítse el a zajvédőfal terveit a szükséges növénytelepítési tervekkel együtt Budakalász védelmére, a Zrínyi utca vonala mentén.
2. Készítse el az 1. sz. ötagú körforgalom fedvénytervét, hogy csak négyágú legyen, Szentendre nyugati tehermentesítő út csatlakozásának elhagyásával.
3. Tervezze meg Pomáz iparterület bekötésének módosítását az 1112 j. úton körforgalommal.  
*(Megj: Az NFM ezen 3. pontjában szereplő tervezési feladat a fél-elkerülő út kapcsán a korábban tervezett iparterületi behajtó út elhagyása. Az 1112 j. úton létesülő körforgalom megtervezése külön tervezési feladat tárgya!)*

A projekt fő gazdasági - társadalmi célja Budakalász belterületének tehermentesítése a 11 sz. főút és az 1111 j. út közvetlen közúti kapcsolatának megteremtése.

A tervezési feladat kapcsán a korábbi nyomvonalat illetve a tervezett elkerülő út és 1111. jelű út közös csomópontját (végcsomópont) a Tervező és a NIF Zrt. egyeztetette az érintett önkormányzatokkal. Az egyeztetések nyomán, illetve a korábbi terv óta részben módosult forgalmak miatt az említett csomópont új geometriával készült. A tervezett elkerülő út kiemelt árként csatlakozik a 1111 j. úthoz. A megváltozott csomóponti kialakítás miatt a 1111 jelű út – Vörösmarty utca összeköttetés is kis mértékben módosult az előzménytervhez képest.

## 2. Meglévő állapot

A tervezési feladat két, jól elkülöníthető feladatból áll.



- Az első: a 11-es út szabványos szélesítése 2x2 sáv plusz szabványos padka kialakítással, valamint egy külön szintű csomópont megtervezése. Ide kapcsolódik a meglévő burkolat állapotának vizsgálata is.
- A másik feladat: Budakalász fél-elkerülő út megtervezése a 11 sz. főút és a 1111 jelű út között, a HÉV vonal fölötti külön szintű átvezetéssel, valamint a Pomáz, Vörösmarty utca elérésével. Ez a második tervezési feladat tehát, zöldmezős beruházás. míg az első feladat részben burkolatrehabilitáció és pályaszélesítés, részben új, külön szintű csomópont kiépítése.

A 11. sz. főút meglévő paraméterei:

tervezési sebesség	90 km/h
burkolat szélesség	kb. 15 m
sáv szélesség	belső kb. 3,25 m külső kb. 3,50 m
koronaszélesség	kb. 18,80 – 19,10
helyszínrajzi és hossz-szelvényi vonalvezetés	A tervezési szakasz két egyenesből áll, melyeket egy R=725 m sugarú ív köt össze
túlemelés az ívben	3% (szükséges 4%)
túlemelés hiány $v_1=90$ km/h sebességnél	1% (szabvány szerint megengedhető)

A 11 sz. főút jelenleg középen egy sor beton terelőelemmel elválasztott útként üzemel. A terelőelemeket az út megépülését követően helyezték el, a két belső sáv szélességének rovására.

A tervezett elkerülő út új építésű tervezett körforgalommal keresztezi a meglévő 1108 jelű „Ország utat”. A tervezéssel érintett szakaszon az Ország út burkolatszélessége 6,0 - 6,10 méter, koronaszélessége kb. 7,80 – 8,30 méter között változik.

A fél-elkerülő út a HÉV keresztezését követően a 1111 jelű útba csatlakozik, melynek burkolatszélessége a tervezéssel érintett szakaszon kb. 6,55 méter.

A terv érinti a budakalászi temetőt megközelítő utat is. Emiatt és a tervezési diszpozíció szerint, meg kellett terveznünk a 1111. jelű út és a Vörösmarty utca közötti új útszakaszt, ami a későbbiek folyamán a tervezett Budakalász elkerülő út folytatása lehet.

### 3. Tervezési diszpozíció

Megtervezendő a Budakalász fél-elkerülő út a 11. számú főút és a 1111. jelű út között. Külön szintű csomóponti csatlakozással a 11. sz. útnál, külön szintű átvezetéssel a HÉV fölött és szintbeni csatlakozással a 1111. jelű úthoz. Továbbá össze kell kötni a 1111 j. utat a Vörösmarty utcával úgy, hogy a tervezett útszakasz alkalmas legyen a Pomáz elkerülő szakasz távlati kiépítésének megvalósításához. Az előzménytervben szereplő iparterületi bekötő út elhagyandó. A fél-elkerülő út mellett Budakalász Szent István telep védelme érdekében zajárnyékoló falat és takaró erdőt kell tervezni és vizsgálni kell a zajvédelmi létesítmények átvezetését a HÉV hídon és esetleg tovább. Meg kell tervezni a 11. számú út melletti meglévő kerékpárút és az Ország út (1108 j. út) között a kerékpárút összeköttetést.

Meg kell tervezni a tervezési terület mellett kiépítendő komplex vizsgálo helyet. (Hatósági ellenőrző hely.) A 11. számú főutat úgy kell megszélesíteni, hogy a középső elválasztó sáv 3,0 méter széles legyen.

### 4. Megvizsgált nyomvonal változatok

A tervezés során a Tervező megvizsgálta az előzményterv nyomvonalait illetve a csomópontok kialakítását. A 11. számú főút külön szintű csomóponti geometriája Tervező véleménye szerint megfelelő. A 11109 jelű (Ország út) körforgalmú csomópontjánál az egyeztetések során kialakult

konszenzus illetve Megbízó diszpozíciója szerint a korábbi 4 ágú csomópont 5. csonka ágát el kell hagyni. Ezáltal a körforgalmú csomópont ágainak geometriája kis változtatással optimalizálható volt négyágú csomóponti kialakításra. Tervező a Megbízóval együtt egyeztető tárgyalásokon 12 csomóponti kialakítást vizsgált és mutatott be Pomáz önkormányzatának a HÉV és a 1111. jelű út keresztesítésénél lévő csomópont kialakítására. A tárgyalások során Pomáz majd ezt követően Budakalász önkormányzata is egyetlen geometriai elrendezést választott ki, amely leginkább megfelel a két település igényeinek. A terv ezt a kialakítást tartalmazza.

## **5. Tervezett állapot ismertetése**

### **Helyszínrajzi vonalvezetés**

A 11-es számú út tervezési szakaszának eleje a Lupa szigeti csomópont északi végénél kezdődik, ahol a csomóponti ágak a 11-es számú úthoz csatlakoznak. Az út helyszínrajzi vonalvezetése követi a meglévő 11-es út vonalvezetését. Eszerint a kb. 2000 m hosszú szakasz két egyenesből áll, közöttük egy  $R=725$  m sugarú bal ívvel. A 11-es út szélesítése a 1112 jelű út szintbeni csomópontja előtt, a Szentendre belterületét jelző tábla szelvényében van.

A Budakalász fél-elkerülő szakasz a 11-es út külön szintű csomópontjából indul és nyugati irányban, egy jobb és bal ív kombinációval,  $R=30$  m sugarú körforgalmú csomóponttal éri el a 1108 jelű Ország utat. A körforgalom után még mindig nyugati irányban egy kis törésszögű  $R=750$  m sugarú jobb ívvel ráfordul a területre jellemző ingatlankiosztások irányára, és a meglévő földutakkal párhuzamosan egyenesen halad az 1+954 km szelvényig. Ezt követően ismét egy jobb, majd bal ív következnek. A bal ívben helyezkedik el a HÉV és a 1111 jelű út fölött tervezett felüljáró is. A felüljárót követően a Budakalászi temető előtt a nyomvonal élesen jobbra fordul és egy  $R=45$  m sugarú ívvel közel 180 fokos ívet ír le, majd eléri a 1111. jelű utat amihez  $R=15$  m sugarú bal ívvel csatlakozik. A forgalmi modellezés szerint a végcsomópontban, a fő forgalmi irány az északi irányból, az elkerülő út felé tartó forgalom, ezért az előzménytervhez képest, ezt a forgalmi irányt emeltük ki, míg a délről becsatlakozó irányt alárendeltük az elkerülő útnak. A forgalom biztonságos lefolyását ebben a csomópontban jelzőlámpával szabályozzuk. Ez egyúttal nagyon pontosan hangolható átbocsátó képességet is jelent, amivel szabályozható az elkerülő út felé, illetve Északi irányból Budakalász felé a tartó forgalom nagysága.

A tervezési feladat harmadik eleme a 1111. jelű út és a Vörösmarty utca összekötése. Itt a beépítési korlátok, a meglévő úthálózat, illetve a temető közelsége határozta meg a helyszínrajzi vonalvezetést. Az elkerülő út és a Vörösmarty utca felé vezető út között létrejött és közbezárt háromszög alakú területen többek között parkoló is létesülhet, amit a temető közelsége indokolhat. A temetőnek jelenleg nincs parkolója.

### **Tervezett külön szintű csomópontok**

A 11-es számú főút negyed lóhere-fél rombusz alakú csomópontja két nem szokványos elemet tartalmaz.

Az egyik a Duna irányába induló csonka ág, ami a csomópont távlati folytatását teszi lehetővé a Duna irányába, a másik egy üzemi leajtó ág a csomópont mellett üzemelő gáz átadó telephely felé. A telephelyet jelenleg a 11-es útról közvetlenül lehet elérni. Ez a megoldás azonban a nagy forgalom, illetve a keskeny padka miatt balesetveszélyes. A telepre az osztott pálya miatt csak Budapest irányából lehet behajtani és csak Szentendre felé lehet elhagyni. Az tervezett új csomópontból a helyszínrajzon ábrázolt módon tudjuk biztosítani a gázfogadó megközelíthetőségét. Az itt kialakult négyágú csomópont egyik ága csonka ág, a gázfogadó felé vezető út ritkán használt. Ennek ismeretében, a csomópontban felfestéssel a csomóponti híd – hurokágak irányt tesszük akadálymentessé. A gázfogadó lejárója alárendelt ág lesz, a csonka ágat pedig a továbbépítésig el kell korlátozni. A csomópontban a gyorsító-lassító sávok hosszát, a Magyar Közúttal, mint kezelővel egyeztetve határoztuk meg.

A végcsomópont kialakítását a szűk beépítés és az az igény határozta meg, hogy az elkerülő út kiemelt forgalmi iránya a 1111. jelű úton északi irányban legyen, a déli irányt pedig a főiránynak rendeltük alá. A szintbeni csomópontban a balra kanyarodók külön sávot kapnak.

### Hossz-szelvényi vonalvezetés

A 11-es számú úton burkolatmegerősítés és szélesítés okán a tervezett hossz-szelvény a meglévő út magassági viszonyait követi. A külön szintű csomópont magassági viszonyait a 11-es út fölötti híd szerkezeti magassága és a szabadon tartandó úrszelvény határozzák meg.

A Budakalász fél-elkerülő új építésű szakaszai 1-1,5 méter magas töltésben vezetnek a HÉV felüljáróig. Itt a hossz-szelvényt ismételten a közúti illetve a HÉV úrszelvénye, híd szerkezeti vastagsága és az az előírás határozzák meg, miszerint híd műtárgy nem eshet 0,6%-nál kisebb hosszszélességre. Az 1111. jelű út keresztezését elhagyva az út hossz-szelvénye esésbe fordul, a terep ugyanakkor emelkedik így a temető felőli oldalon a magas töltés rövid szakaszon elfogy.

Az 1111 jelű út és a Vörösmarty utca között tervezett útszakasz a terep meredek emelkedése illetve az útkategóriára előírt maximális (és télen is biztonságos) hosszszélesség miatt rövid szakaszon bevágásban vezet.

### Keresztmetszeti kialakítás

A tervezett keresztmetszet a diszpozíciónak megfelelően:

A 11. sz. főút tervezett paraméterei középső elválasztó sáv építése, burkolat és koronaszélesítés esetén:

tervezési sebesség	90 km/h
burkolat szélesség	17,50 m
sáv szélesség	3,50 m
padkaszélesség	2,75 m
koronaszélesség	22.50
túlemelés az ívben	3% (szükséges 4%)
túlemelés hiány $v_c=90$ km/h sebességnél	1% (KTSZ szerint megengedett)

A Budakalász fél elkerülő út tervezett keresztmetszeti paraméterei:

tervezési sebesség	70 km/h
burkolat szélesség	7,50 m
sáv szélesség	3,50 m
padkaszélesség	2,00 m jobb oldalon 3,60 m bal oldalon, zajárnyékoló fal esetén
koronaszélesség	11.00 m

## 6. Forgalmi helyzet

A várható forgalom vizsgálatához közlekedési modell létrehozására van szükség, mely egyaránt tartalmazza a közlekedési igényeket, illetve a közlekedési hálózatot mind a jelenlegi, mind távlati állapotban. Így lehetőség van a jelenlegi helyzet elemzésére, valamint a jövőbeni fejlesztések hatásainak vizsgálatára is.

A forgalmi modellezés, illetve forgalom becslés eredményeként jönnek létre közlekedési hálózati szinten az alábbi adatok:

- forgalomnagyság járműtípusonként,

- utazási idő járműtípusonként,
- sebesség,
- futásteljesítmény járműtípusonként.

A számítógépes modellezéshez a nemzetközileg akkreditált és széles körben használt PTV VISUM programcsomagot használtuk.

A tervezési forgalmak jelen idejű kiindulási adatait a hatásterület 9 keresztmetszetére és 1 csomópontjára kiterjedő kamerás forgalomszámlálással nyertük, melyből analitikus forgalmi modell eredményeiként állnak elő a távlati forgalmi adatok.

A forgalomszámlálást videós módszerrel végeztük, 2019. májusában 1 munkanap, 6:00-10:00 és 14:00-18:00 közötti időtartamban. 7 keresztmetszeten mérve célforgalmi adatokat is kaptunk a járművek rendszámából képzett kódok összevetésével.

A számlálás során 8 járműkategóriát különböztettünk meg:

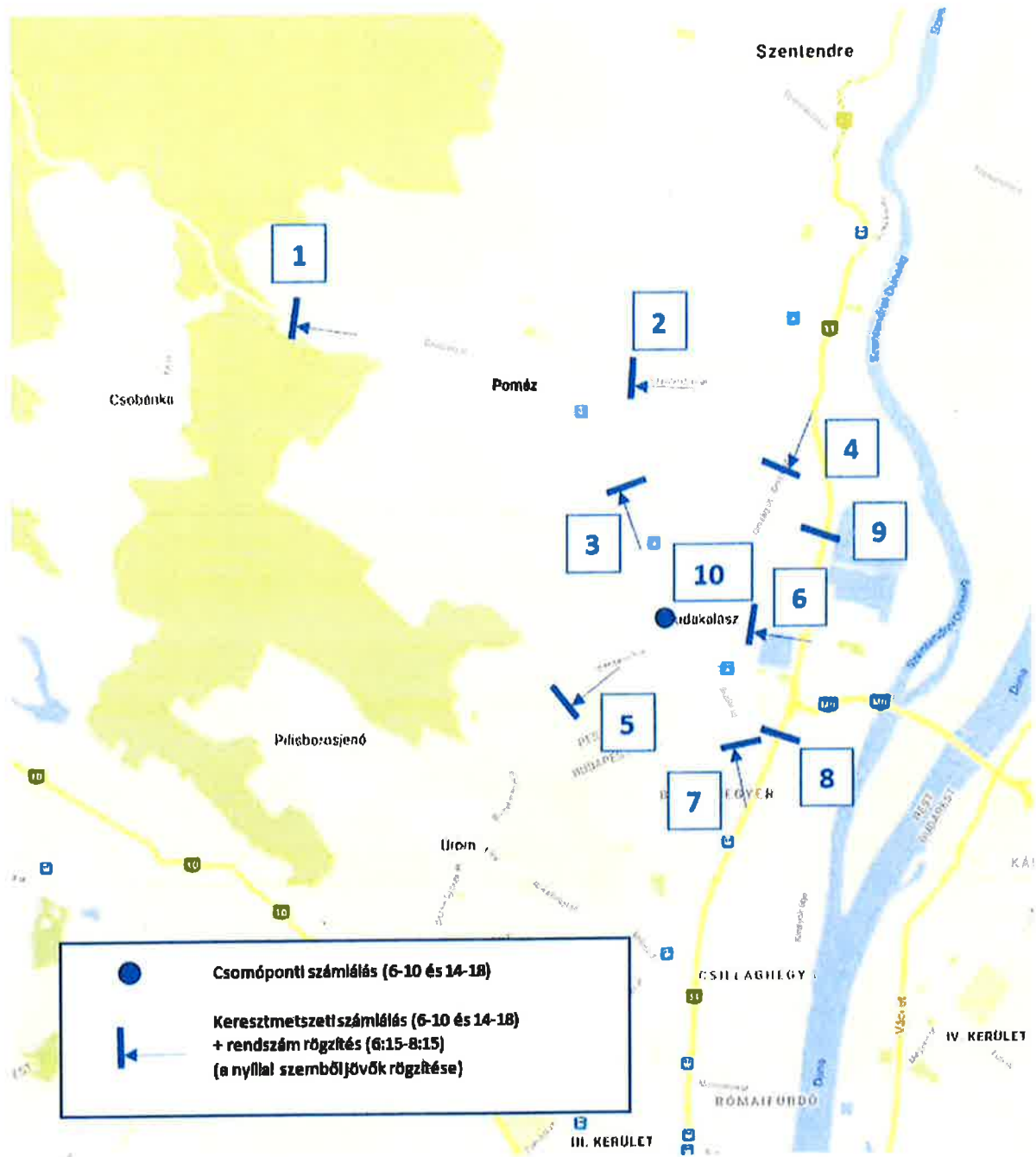
- Személygépkocsi
- Kistehergépjármű
- Busz
- Csuklós busz
- Közepesen nehéz és nehéz tehergépjármű, lassú járművek
- Pótkocsis, nyerges szerelvények, speciális járművek
- Motorkerékpár
- Kerékpár

A videós módszernek köszönhetően a mérési pontatlanság elenyésző.

Az átlagos napi forgalom megállapításához a Magyar Közút Nzrt. által kiadott törvényszerűségi tényezőket alkalmaztuk az adott út jellegétől függően.

Az alábbi ábra mutatja be a forgalomszámlálási helyszíneket:

1. ábra: Forgalmatszámilási helyszínek

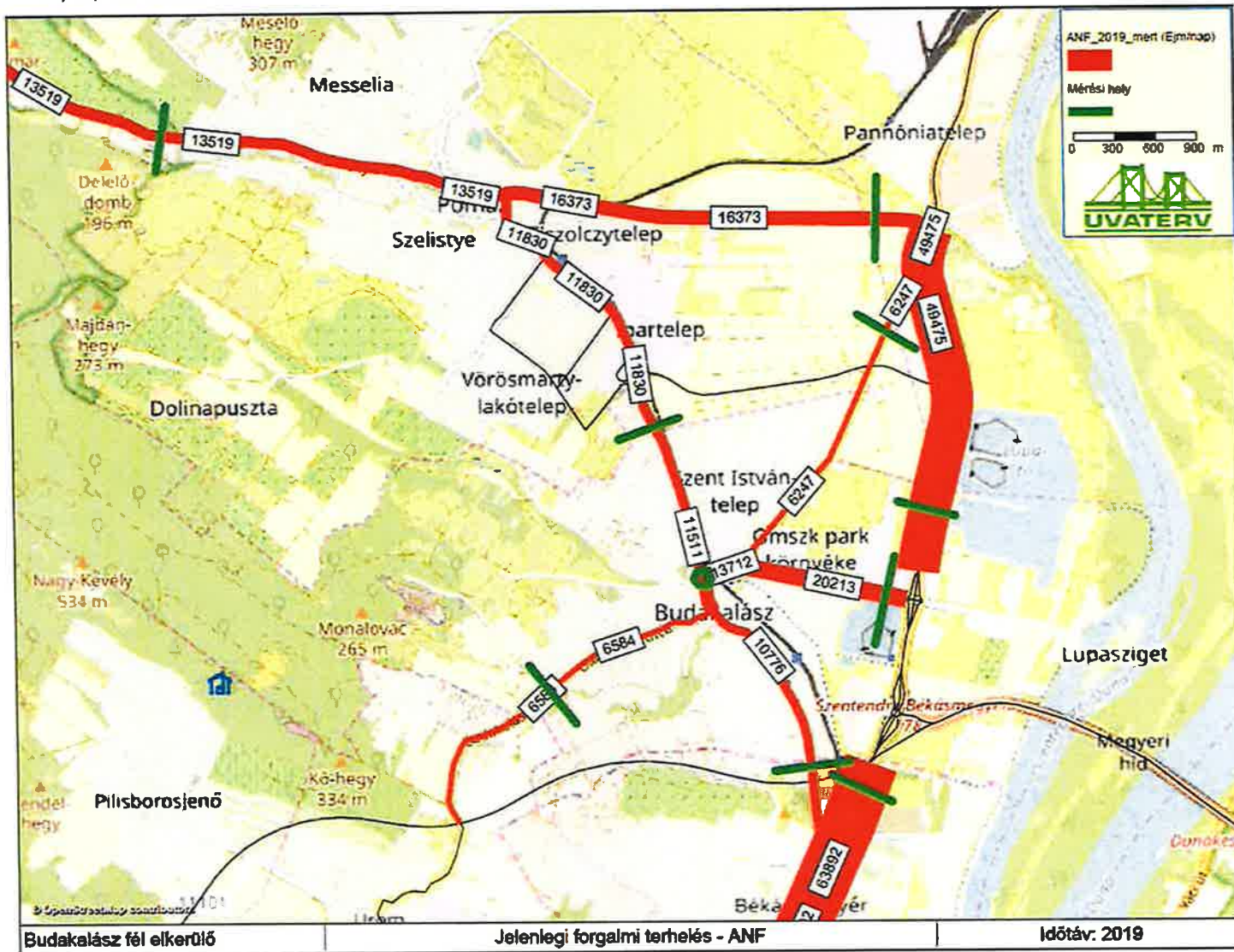


Az alábbi ábrák mutatják be a jelenlegi keresztmetszeti forgalmi helyzetet a hatásterületen:

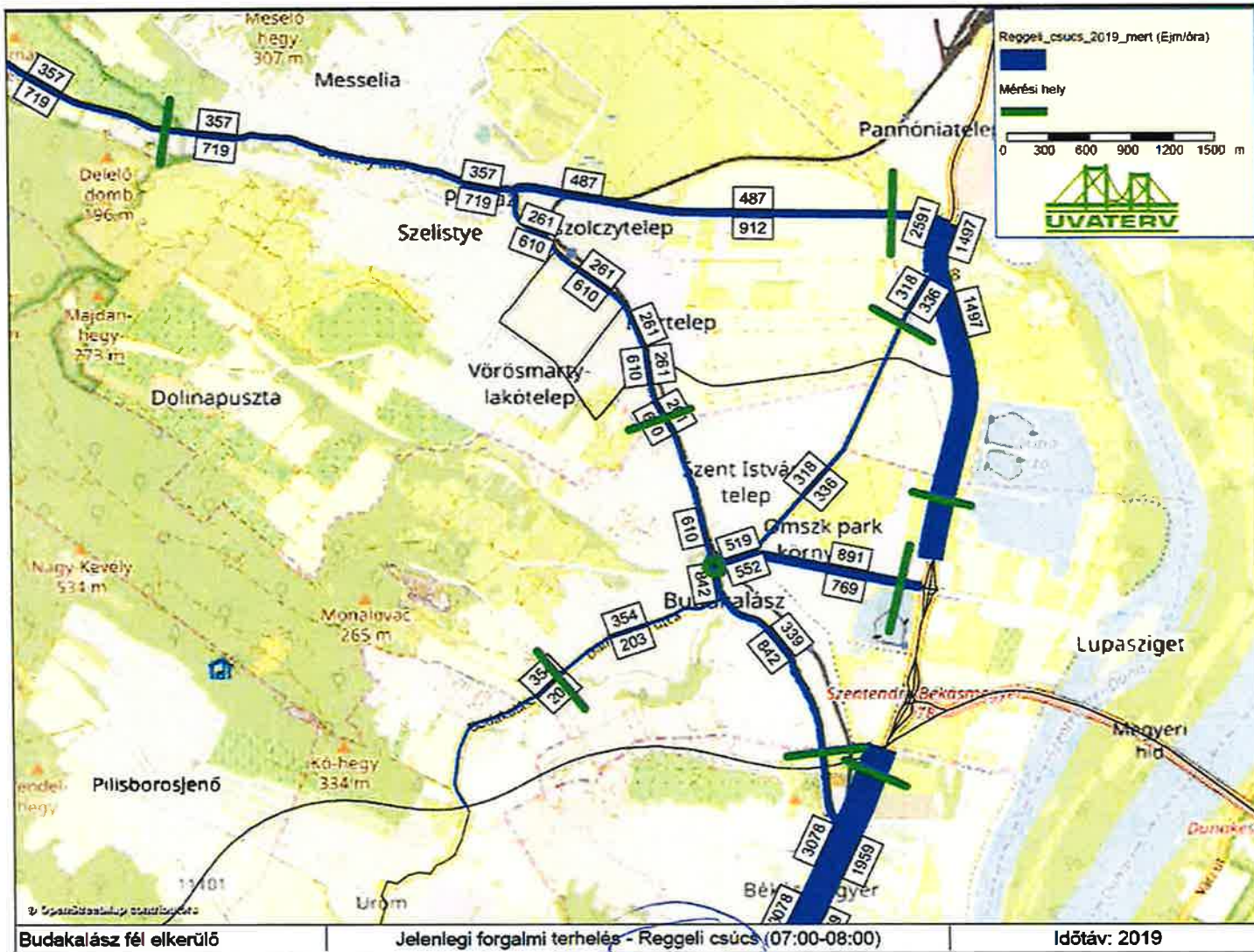
2019. május



2. ábra: Jelenlegi forgalmi helyzet, mért adatok, ANF

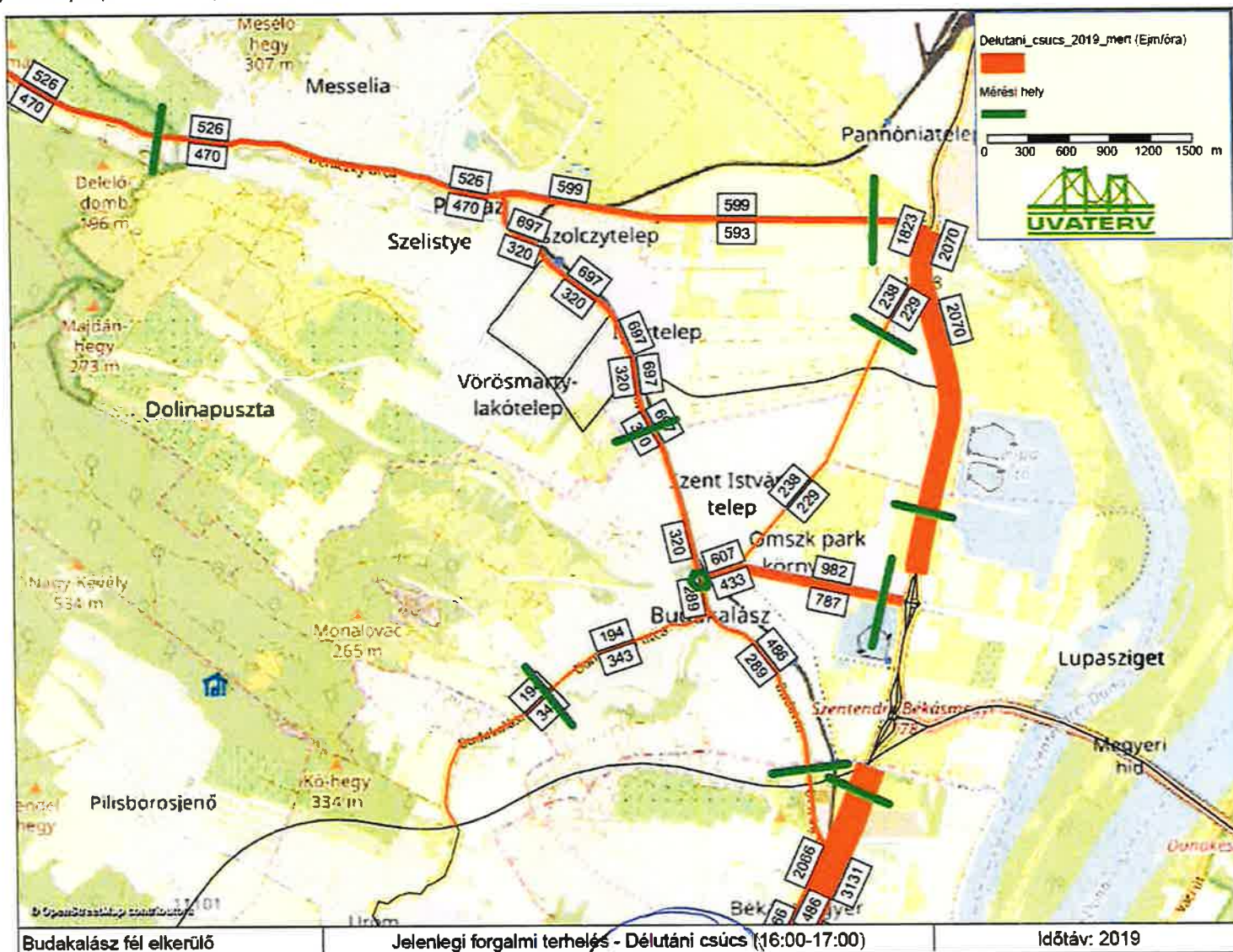


3. ábra: Jelenlegi forgalmi helyzet, mért adatok, Reggeli csúcs





4. ábra: Jelenlegi forgalmi helyzet, mért adatok, Délutáni csúcs



A távlati forgalmat vizsgáljuk az átadás évében (2022. év), valamint az azt követő 15. évben (2037. év).

Megbízó tájékoztatása szerint a 2037. évben figyelembe kell venni az M0 északi szektorának megvalósulását is.

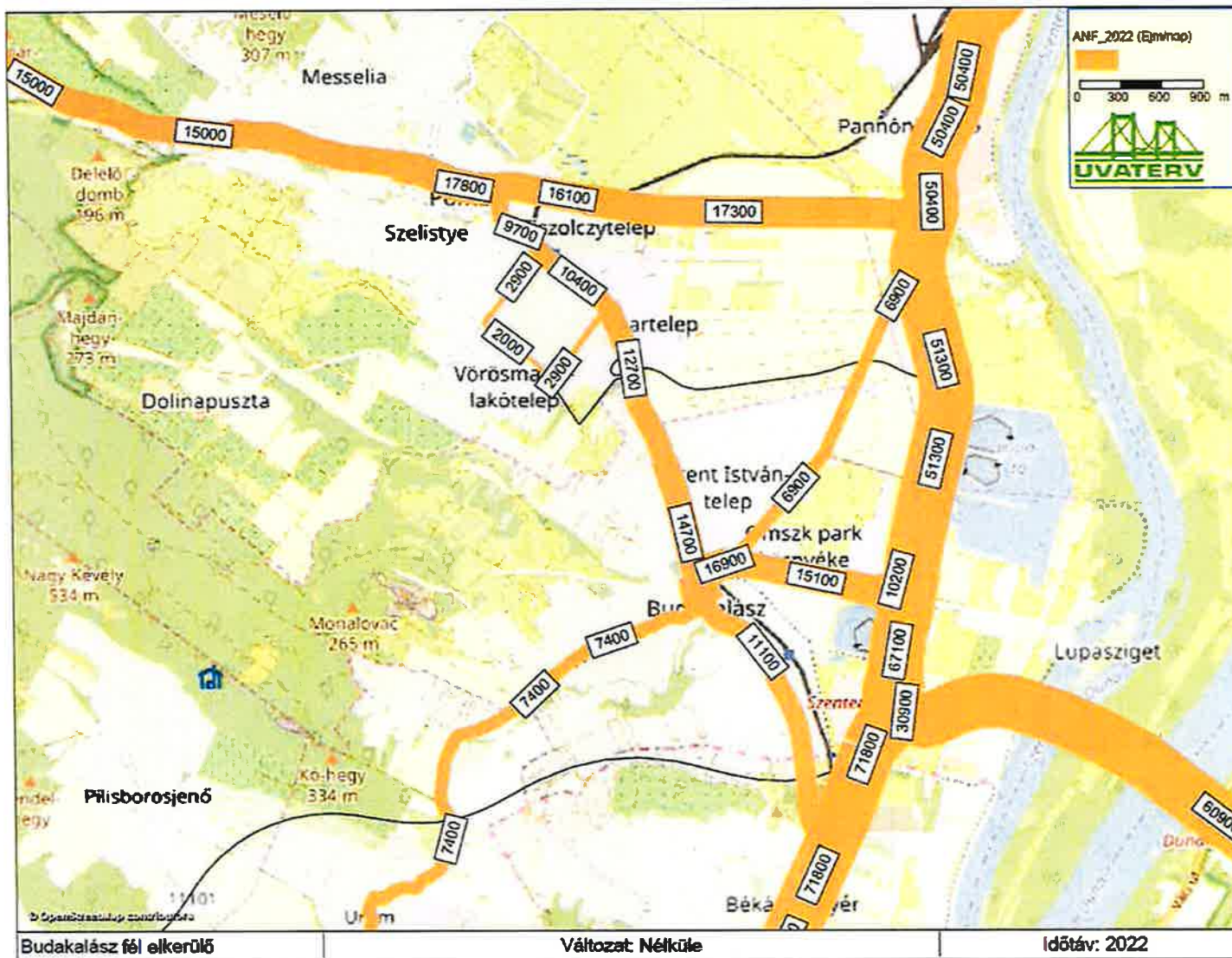
### ***Nélküle változat***

Az alábbi ábra mutatja be a forgalom alakulását a projekt nélküli esetben 2022. és 2037. évben.

2022. évben új hálózati elem nem lép be, a környék lakosságának várható növekedése, valamint a motorizáció további növekedése következtében a forgalom növekedni fog a térségben. Mivel a csúcsidőszakban már most is a kapacitáshatárt elérő forgalom bonyolódik, a növekedés leginkább a csúcsidő kitolódását fogja jelenteni, hosszabb ideig fog torlódni a forgalom.

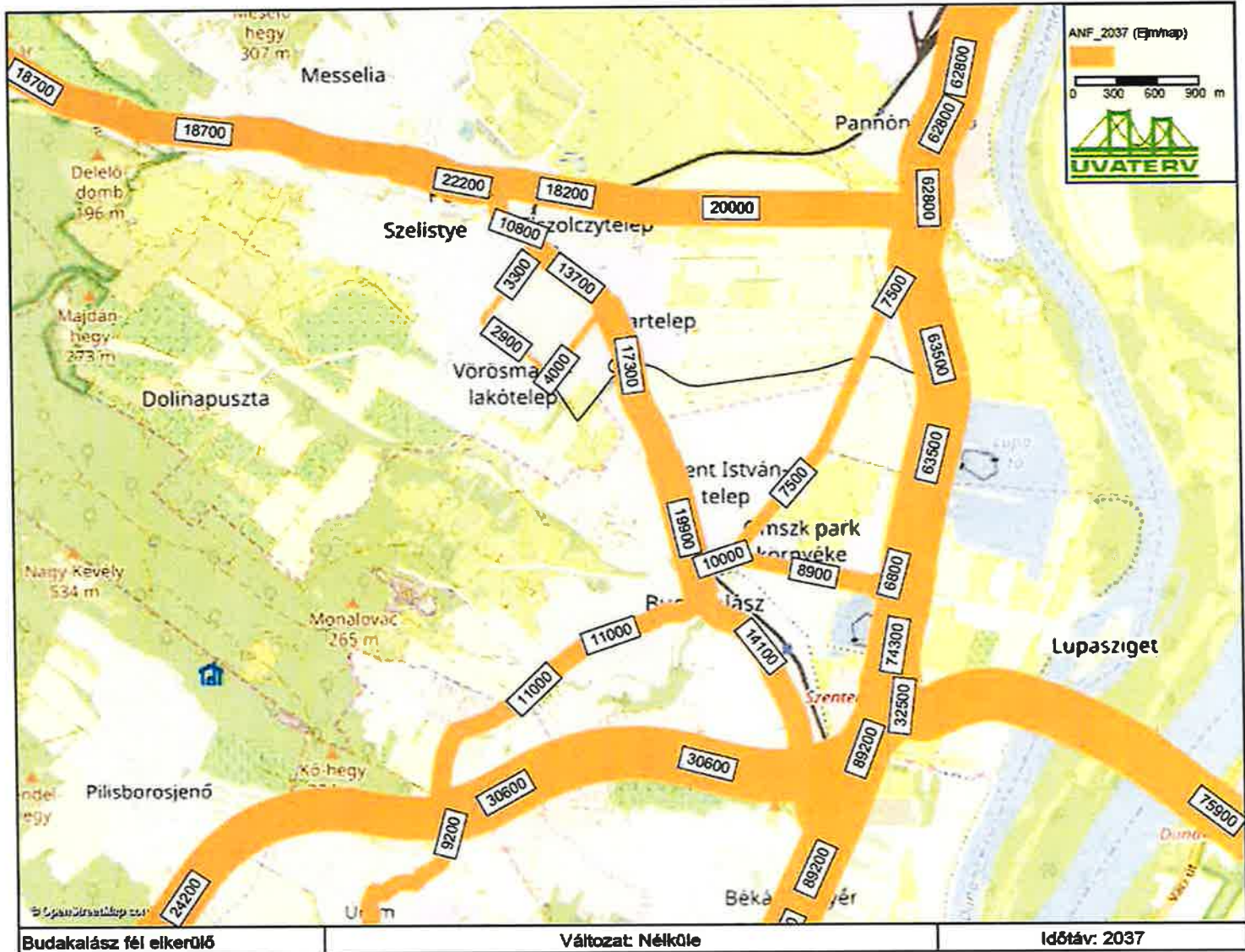
2037. évre átadásra kerül az M0 északi szektora, ami jelentősen tehermentesíti a 1111.j. út 1108.j. út és 11.sz. főút közötti szakaszát, azonban ez a forgalom átterelődik a 1108.j. útra, mivel az M0 megközelíthető lesz az ürömi csomópontban is.

5. ábra: Nélküle eset forgalmi helyzete (2022. év)



6. ábra: Nélküle eset forgalmi helyzete (2037. év)





+KO

## **Vele eset**

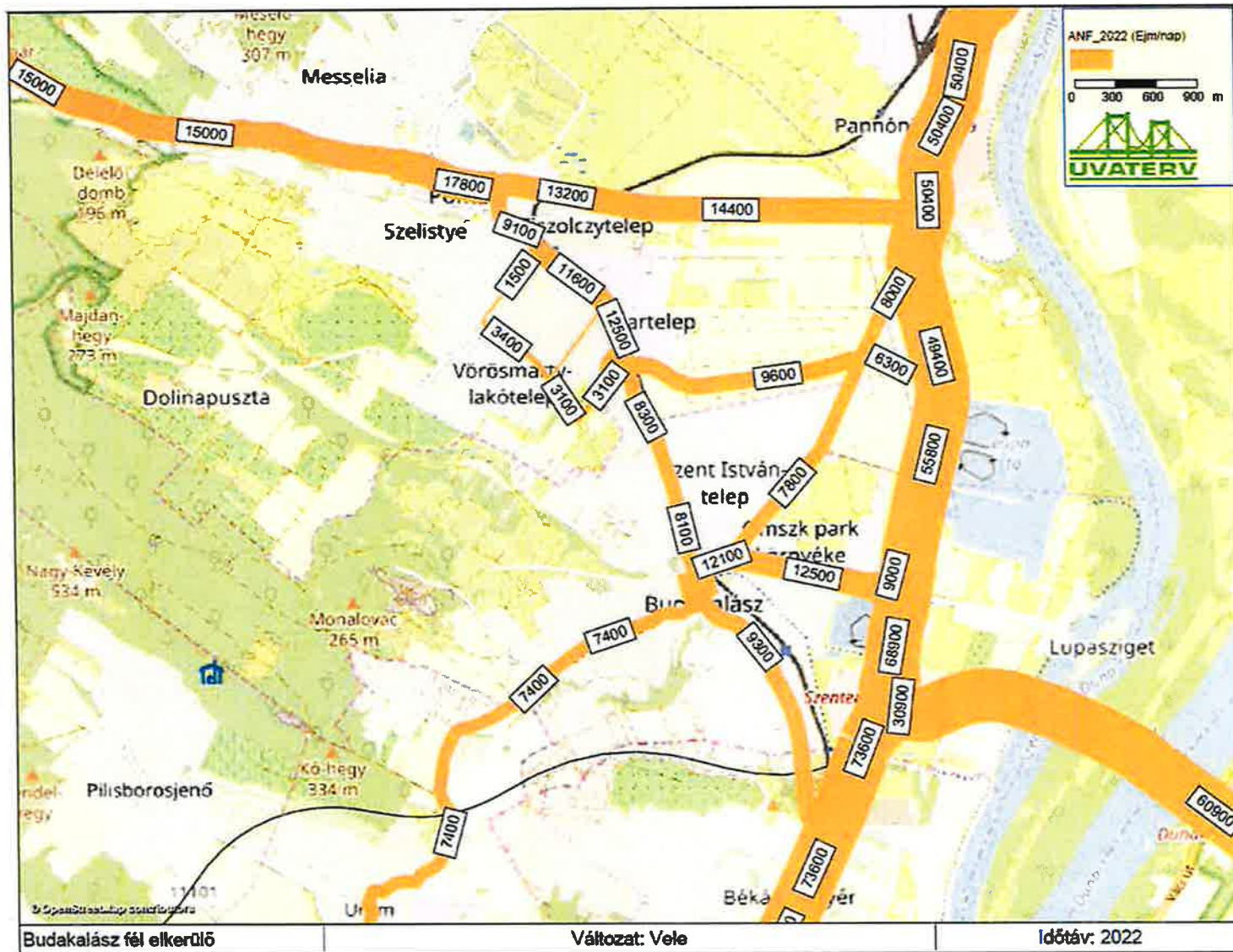
Vele esetben kiépül a Budakalász fél elkerülő a 11. sz. főút és Pomáz, Vörösmarty utca között.

Az új elkerülő leginkább a Budakalászon áthaladó forgalom számára jelent újabb alternatívát, tehermentesítve a 1112. j. út és a 1111. j. út forgalmát.

Fontos megjegyezni, hogy az új elkerülő út a 11. sz. útra köt rá, amely útszakasz a reggeli órákban zsúfolt Budapest felé, így a forgalom egy része továbbra is Budakalászon keresztül fog közlekedni, kikerülve a 11. sz. főúti torlódást.

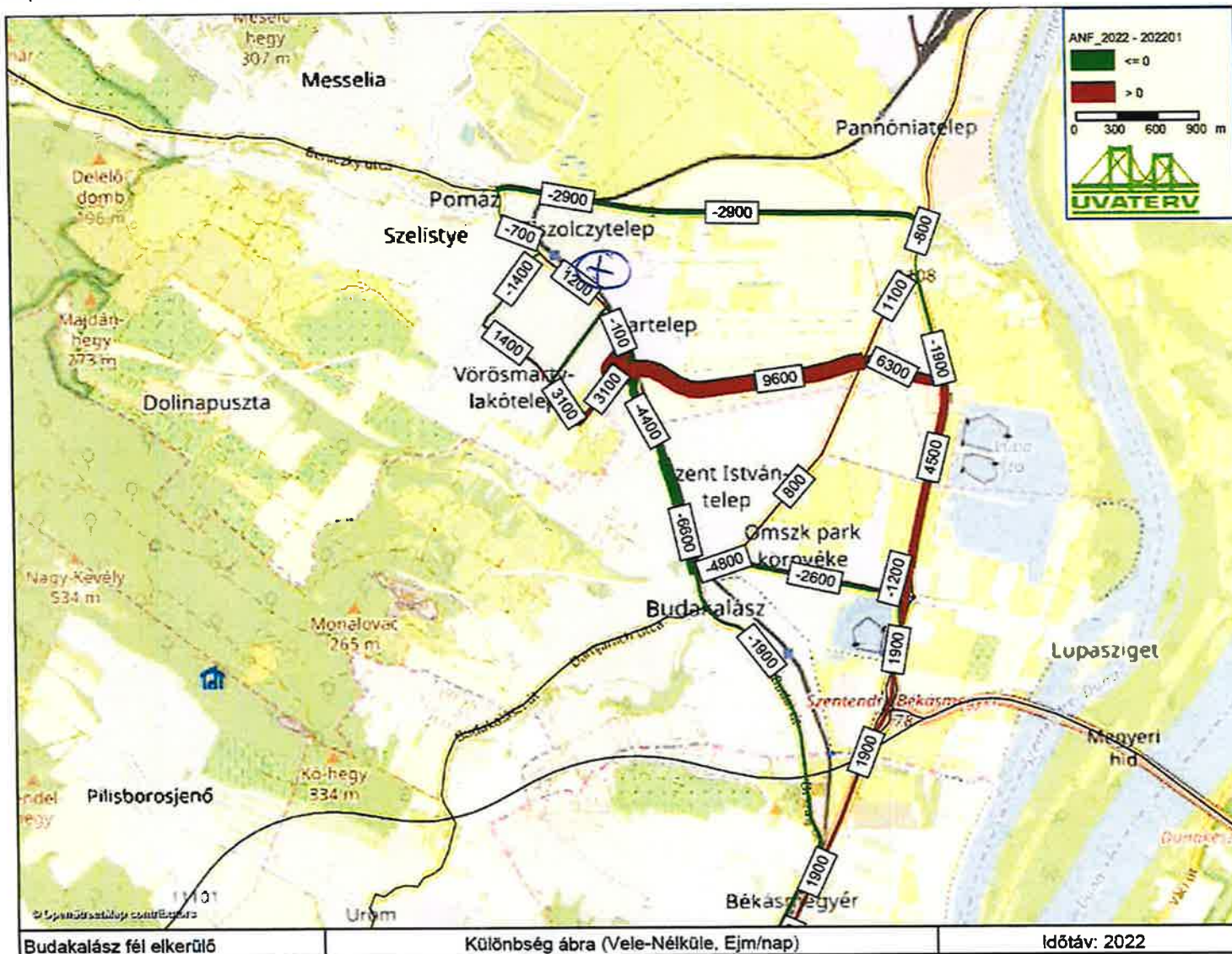
A következő ábrák mutatják be a forgalmi helyzetet, és a forgalom áterelődését az átadás évében, valamint az azt követő 15. évben.

7. ábra: Vele eset forgalmi helyzete (2022. év)

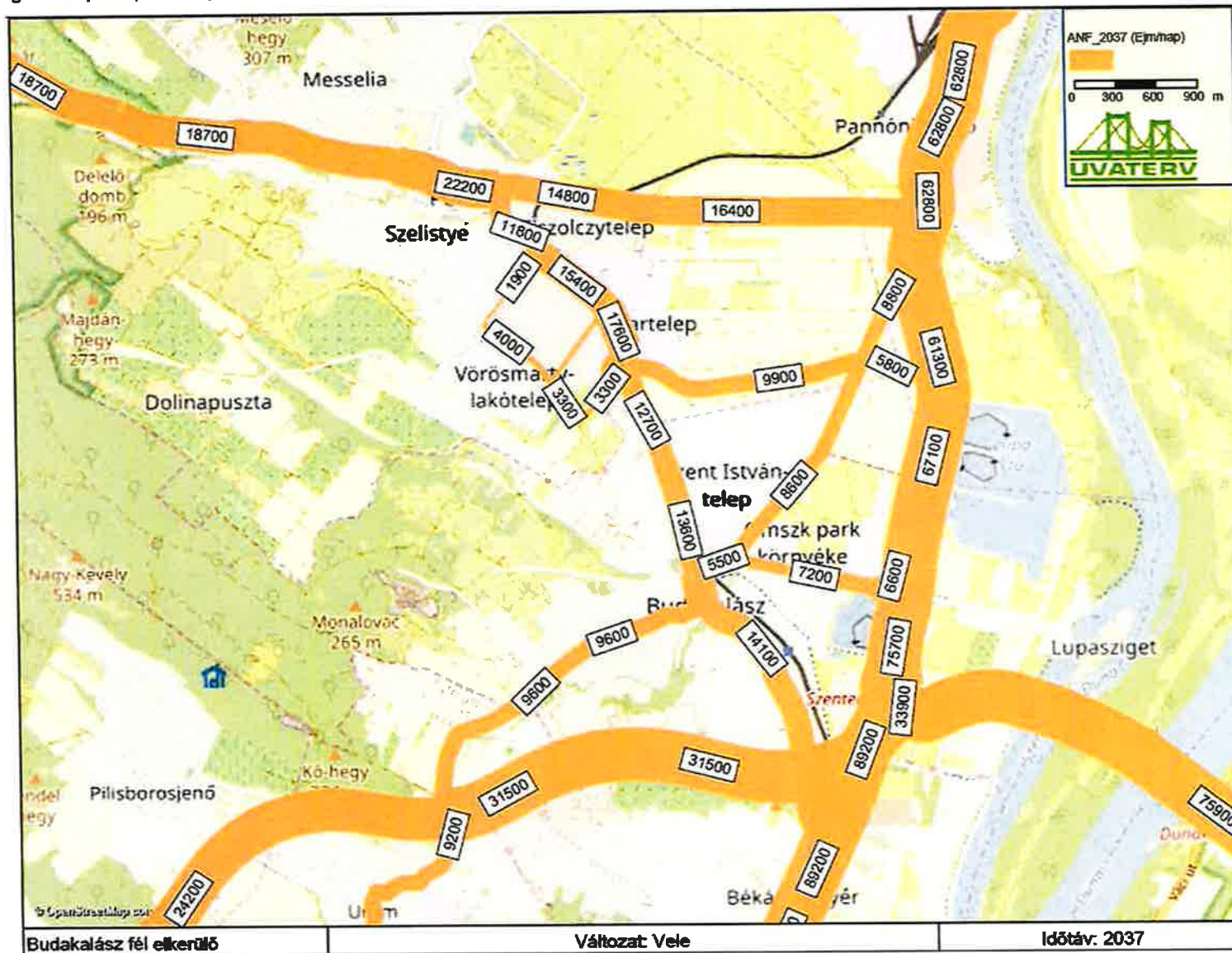




8. ábra: Különbség ábra (Vele-Nélküle; 2022. év)



9. ábra: Vele eset forgalmi helyzete (2037. év)

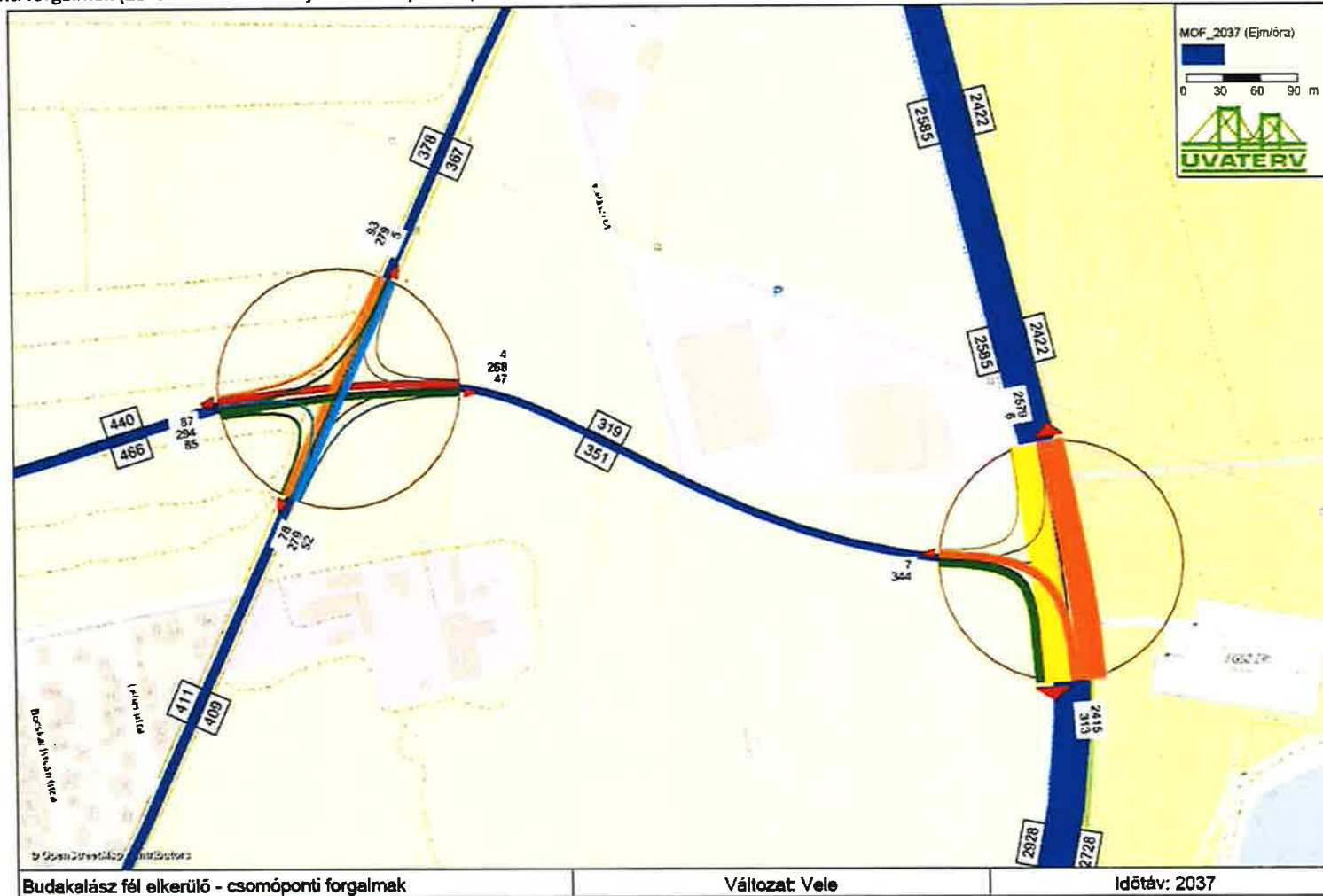




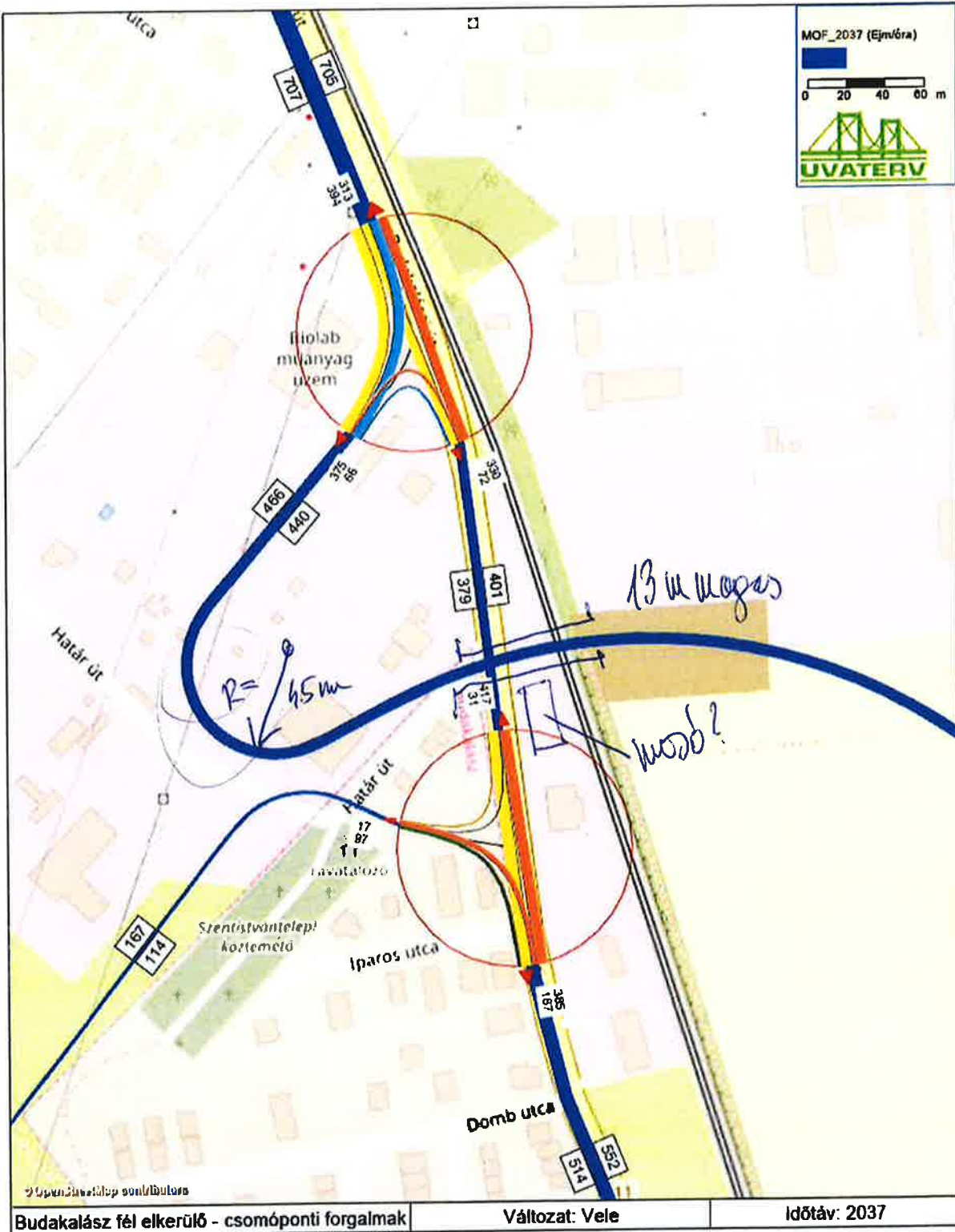
## Csomóponti forgalmak

Az alábbi ábrák mutatják be a csúcsórai csomóponti forgalmakat 2037. évben.

10. ábra: Csomóponti forgalmak (11. sz. főúti és 1108. j. úti csomópontok)



11. ábra: Csomóponti forgalmak (1111. j. úti csomópontok)



## **7. Komplex ellenőrző hely**

A tervezési diszpozíció szerint, tervezési feladat volt egy komplex hatósági ellenőrző hely megtervezése és a tervezési területen a helyének a megtalálása. Az adatbeszerzés időszakában kiderült, hogy Magyarországon kimondottan ilyen jellegű ellenőrző hely még nem épült, a kevés számú ellenőrzést a Hatóságok alig néhány, kevésbé alkalmas helyszínen végzik. Az ellenőrzés módszeréből és eszközparkjából következően a tervezés során figyelembe kellett venni az ellenőrző jármű (nyergesvontató) és az ellenőrzött járművek közül mértékadó járművek (szintén nyergesvontatók) kanyarodási helyigényét, illetve biztosítani kellett a mérés üzeméből következő visszakanyarodási illetve átrakodási lehetőségeket. Szempont volt a terület elkeríthetősége illetve a jó közúti kapcsolat biztosítása mindkét irányból, lehetőség szerint kis úthosszabbodással.

A tervezés eredményeként két szóba jöhető helyszínt találtunk ami kielégíti a fenti feltételeket.

Az egyik javasolt helyszín a körforgalmú csomópont mellett van, a másik a 11-es úti csomópontnál lévő gázfogadó állomás mellett. Ez utóbbi a gázfogadó állomás útjáról megközelíthető, a csomópont pedig biztosítja a minden irányból történő megközelíthetőséget. A körforgalom melletti megoldásnál a körforgalom biztosítja az ellenőrzés után a visszafordulási lehetőséget. Az ellenőrzendő járműveket minden esetben rendőrségi felvezető kocsi vezeti ki a forgalomból.

## **8. Párhuzamos utak, útlejárók**

A tervezett út által elzárt területek illetve egyes ingatlanok megközelíthetősége miatt földutakat illetve út és kapubejárókat terveztünk. Ezek véglegesítése a tervezett nyomvonal véglegesítésekor lehetséges.

## **9. Vízvezetés**

A tervezett út illetve a meglévő 11. számú főút ivóvíz bázis „A” illetve „B” védőövezetében található. Ezek elkerülése nem lehetséges. az „A” védőövezet területén az útról lefolyó csapadékvizet vízzáró árokban kell a befogadóiig vezetni. A „B” védőövezeten lehetséges a szikkasztás, melyhez az elővizsgálat a tervezéssel párhuzamosan folyik.

A 1108 jelű Ország út és HÉV vonal közötti szakaszon az út egyirányú oldalesésben a zajárnyékoló faltól elfelé lejt, az út melletti párologtató-szikkasztó árokba. Ugyanakkor elkerülendő, hogy az út árkába terepi vizek is bejussanak, ezen a szakaszon a terepi vizeket párhuzamos övárokkal fogjuk meg. Az egyirányú oldalesés oka, hogy az út burkolatáról a lehető legkevesebb csapadékvíz jusson a zajárnyékoló fal felé.

## **10. Zajárnyékoló fal és védőerdő a tervezett fél-elkerülő mellett**

Tervezési diszpozíció szerint a Budakalász fél-elkerülő 1108 jelű Ország út végcsomópont között zajárnyékoló falat és védőerdőt kell terveznünk. A zajárnyékoló falat a temető védelme illetve a lakott terület miatt a HÉV feletti mőtárgyon és azon túl vezetjük. A temető melletti kissugarú ív esetében a külső oldalon vezetett zajárnyékoló fal a forgalombiztonságot is szolgálja, amennyiben a hídról lejövő járművezetők szemét megvezeti és könnyen észrevehetővé teszi a visszafordító ívet.

A zajárnyékoló falon túl szintén diszpozíció szerint védőerdőt terveztünk az Ország út- HÉV vonal közötti szakaszon. Ennek tervezett szélessége min. 20 méter kell legyen, ugyanakkor Szent István



**Budakalász „fél-elkerülő” út megvalósításához szükséges (környezetvédelmi, engedélyezési,  
valamint kiviteli terv és tender) tervek elkészítése és engedélyeztetés**  
**MŰSZAKI LEÍRÁS**

---

**telep irányából a meglévő nagynyomású gázvezeték védőtávolsága határolta be a fásítható terület szélességét.**



Csatlakozás a Pomázi úti meglévő burkolathoz

Pomáz  
2+575.30 km sz. Fajlitató Bp.-Szentendre HEV vv. (153+1177 hm sz.)  
és meglévő 1111. sz. út (3+106.62 km sz.)  
és tervezett bal oldali járda felett (B.3. j. híd)

0+798.76 km sz.  
Tervezett körforgalmú csomópont

Tervezett kerékpárút

Kerékpárút korrekciója  
0+265 km sz. Kerékpáros aluljáró  
a tervezett elkerülő töltésében (B.2. j. híd)

16+208 km sz. Meglévő Szentilsvár-  
árók-hidontása (B.1.1. j. híd)  
0+175.22 km sz. Felüljáró 11 sz. főút felett  
(B.1. j. híd)

Budakalászi téli-elkerülő  
0+000 km sz. TERVEZESI SZAKASZ KEZDETE  
11. sz. főút és Budakalászi elkerülő út forgalmi csomópont

11. sz. főút kétoldali szélesítése  
3,00 m széles elválasztó sáv kiépítése

11. sz. főút kétoldali sz.  
3,00 m sz. elv. s. kiép.

