

### 3. NAPIREND

Ikt.szám: 67-103/2022.

## ELŐTERJESZTÉS

**Inárcs Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testületének  
2022. szeptember 28-án 16:00 órai kezdettel tartandó nyilvános ülésére**

**Tárgy:** Forgalomtechnikai felülvizsgálat javaslatainak  
megtárgyalása

**Előterjesztő:** dr. Gál Imre polgármester

**Az előterjesztés készítője:** Kucsák Nikolett igazgatási ügyintéző

**Előterjesztés tartalma:** Tájékoztató

**Szavazás módja:** Egyszerű többség

**Megtárgyalja:** Képviselő-testület

**Törvényességi szempontból ellenőrizte:**

  
**Kovács Tímea**  
*Jegyzői feladatokat ellátó helyettes jegyző*



## Tisztelt Képviselő-testület!

A korábbi Képviselő-testületi üléseken felmerült közlekedésbiztonsági kérdések megvitatása érdekében az alábbi területek forgalomtechnikai felülvizsgálatára szerződést kötöttünk Csontos Ákos forgalomtechnikai mérnökkel:

- Kakucsi úti kijelölt gyalogos átkelőhelynél veszélyre figyelmeztető jelzőtábla elhelyezésének forgalomtechnikai vizsgálata, egyeztetés Magyar Közút NZrt.-vel, a közútkezelői hozzájárulás beszerzésének ügyintézése
- Akácfa utca – Szőlő utca – Május 1. utca forgalomtechnikai jelzéseinek felülvizsgálata
- Fekiács utca egyirányúsításának időszakossá tétele – forgalomtechnikai felülvizsgálat
- M5 autópálya Budapest felé vezető (sz. sz. bal) oldalán, a pihenőhely környezetében a gyorsítósávhoz vezető, önkormányzati szakaszon megállás/várakozás szempontjából a meglévő forgalomtechnikai jelzések felülvizsgálata
- Hársfa utca, Sportszernok környezete és az újonnan kialakult lakóövezet forgalmi rendjének felülvizsgálata
- Hóvirág lakópark környezetének forgalomtechnikai felülvizsgálata
- Tolnay Lajos út – Vincze Dezső utca – Szudor Gergely utca forgalomtechnikai felülvizsgálata ösztömeg-korlátozás / tehergépkocsi ösztömeg-korlátozás tekintetében
- Perényi köz: egyirányú forgalmú út kiegészítő tábla elhelyezésének vizsgálata
- Lehetséges forgalomcsillapító eszközök a helyi közutakon – alternatívák bemutatása
- Forgalomcsillapítás / sebességkorlátozás vizsgálata a játszóterek környezetében
- Hegedűs köz felülvizsgálata ösztömeg-korlátozás / tehergépkocsi ösztömeg-korlátozás tekintetében

A szerződés alapján az érintett területekre vonatkozó forgalomtechnikai javaslatok az előterjesztés mellékleteként megtekinthetők. A Bizottsági ülésen, majd a 2022. szeptember 28-án 18:00 órai kezdettel meghirdetett lakossági fórumon is részt vesz Csontos Ákos, a forgalomtechnikai felülvizsgálat készítője.

Tekintettel arra, hogy a csatolt dokumentációban jelentős mennyiségű jelzőtábla és közlekedésbiztonsági elem telepítése szerepel, javasoljuk a lakosság véleményének megismerését követően egy fejlesztés terv megalkotását, majd annak megfelelően beszerzési eljárás keretében a szükséges jelzőtáblák és közlekedésbiztonsági elemek beszerzését.

Kérem a tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést tárgyalja meg!

Inárcs, 2022. szeptember 21.

  
**dr. Gál Imre**  
polgármester





# **Forgalomtechnikai felülvizsgálat**

**Megrendelő:  
Inárcs Nagyközség  
Önkormányzata**

**KÉSZÜLT: 2022. SZEPTEMBER**

**Szerzők: Csontos Ákos, Tumpek Levente**

# Tartalomjegyzék

1.	Fekiács utca egyirányúsítása .....	6
1.1.	Meglévő állapot .....	6
1.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	7
1.2.1.	<i>Egyirányúsítás</i> .....	7
1.2.2.	<i>Sebességcsökkentő küszöbök, bordák (fekvőrendőrök)</i> .....	8
1.2.3.	<i>Egyirányú forgalmi rend időszakossá tétele</i> .....	9
1.3.	Vizsgálat eredménye .....	10
1.4.	Javaslatok.....	10
2.	Perényi köz, kerékpárosok forgalma .....	11
2.1.	Meglévő állapot .....	11
2.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	13
2.3.	Vizsgálat eredménye .....	14
2.4.	Javaslatok.....	14
3.	Kakucsai úti kijelölt gyalogos-átkelőhely, sárga villogók elhelyezése .....	16
3.1.	Meglévő állapot .....	16
3.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	17
3.3.	Vizsgálat eredménye .....	18
3.4.	Javaslatok.....	22
4.	Hársfa utca, Sportcsarnok, és az új lakóövezet jelzésrendszere .....	22
4.1.	Meglévő állapot .....	22
4.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	25
4.3.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	27
5.	Hóvirág lakópark jelzésrendszere .....	30
5.1.	Meglévő állapot .....	30
5.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	31
5.3.	Javaslatok.....	31
6.	Tolnay Lajos út - Vincze Dezső utca - Szudor Géza utca súlykorlátozás .....	32
6.1.	Meglévő állapot .....	32
6.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	34
6.3.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	38
7.	Forgalomcsillapítás eszközei a helyi közúthálózaton .....	39
7.1.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	39
7.2.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	42
8.	Akácfa utca - Szőlősor utca - Május 1. utca közúti jelzésrendszere .....	43
8.1.	Meglévő állapot .....	43
8.2.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	44
9.	Helyi játszótérek forgalomcsillapításának lehetséges eszközei .....	47
9.1.	Meglévő állapot .....	47
9.1.1.	<i>Tűzoltó utcai játszótér</i> .....	47
9.1.2.	<i>Egészségháznál lévő játszótér</i> .....	48

9.2.	Javaslatok.....	50
9.2.1.	Tűzoltó utcai játszótér .....	50
9.2.2.	Egészségháznál lévő játszótér .....	51
10.	Hegedűs utca súlykorlátozás .....	52
10.1.	Meglévő állapot .....	52
10.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	53
10.3.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	54
11.	Parkolási helyzet az M5 autópályára vezető önkormányzati úton .....	56
11.1.	Meglévő állapot .....	56
11.2.	Jogszabályi, műszaki előírási háttér .....	58
11.3.	Vizsgálat eredménye, javaslatok .....	59

## Ábrajegyzék

1. ábra:	Fekiács utca, műholdkép.....	6
2. ábra:	Mértékadó járműtalálkozás, csökkentett sebesség. Kistgk. - kistgk. ( $a=0,125$ m).....	7
3. ábra:	Mértékadó járműtalálkozás, csökkentett sebesség. Szgk. - szgk. ( $a=0,125$ m).....	8
4. ábra:	Menetdinamikai küszöb keresztmetszete .....	9
5. ábra:	Perényi köz, műholdkép.....	11
6. ábra:	Elindulási látómező fogalma.....	14
7. ábra:	Kijelölt gyalogos-átkelőhely a Kakucsi úton .....	16
8. ábra:	Hársfa utca, új sportcsarnok környezete .....	22
9. ábra:	Hársfa utca javasolt jelzésrendszere .....	28
10. ábra:	Korlátozott sebességű övezet kialakításának egy lehetséges változata.....	29
11. ábra:	Hurokutca elvi kialakítása .....	30
12. ábra:	Hóvirág utca javasolt jelzésrendszere (zóna nélkül) .....	32
13. ábra:	javaslat a súlykorlátozási jelzésrendszer módosítására a Tolnay Lajos út környezetében .....	38
14. ábra:	pályaelhúzás elvi kialakítása .....	40
15. ábra:	sebességcsökkentő útszűkítés elvi kialakítása .....	41
16. ábra:	tengelyugratások fő geometriai mérete (l), m .....	41
17. ábra:	pályaszűkítés hosszú útburkolati küszöbvel.....	41
18. ábra:	egyes, illetve osztott lemezszintemelés elvi kialakítása .....	42
19. ábra:	"Korlátozott sebességű övezet" kezdete/vége táblák javasolt helye .....	45
20. ábra:	Akácfa utca - Szőlősor utca - Május 1. utca javasolt jelzésrendszere .....	46
21. ábra:	Tűzoltó utca a Széchenyi István út felől.....	47
22. ábra:	Tűzoltó utca a Kastély utca felől .....	47
23. ábra:	Tűzoltó utcai játszótér bejáratának környezete .....	48
24. ábra:	Tűzoltó utcai játszótér javasolt jelzésrendszere.....	50
25. ábra:	Egészségháznál lévő játszótér javasolt jelzésrendszere .....	51
26. ábra:	Hegedűs utca javasolt jelzésrendszere .....	55
27. ábra:	Megállni tilos jelzőtábla .....	58
28. ábra:	Megállni tilos (útpadkán is) táblakombináció .....	58
29. ábra:	Inárcs 0173/9 hrsz-ú út javasolt jelzésrendszere .....	59

---

# Képjegyzék

---

1. kép: Fekiács utca József utca felől .....	7
2. kép: Egyirányúsítást kiegészítő tábla .....	9
3. kép: Perényi köz a Bajcsy-Zsilinszky utca irányából .....	11
4. kép: Perényi köz a Bajcsy-Zsilinszky utca felé .....	12
5. kép: Perényi köz a Honvéd utca felől .....	12
6. kép: Perényi köz a Honvéd utca DK-i vége felől .....	12
7. kép: Perényi köz a Honvéd utca ÉNY-i vége felől .....	13
8. kép: STOP-tábla elhelyezése a Perényi közben .....	14
9. kép: Perényi köz javasolt jelzései a Bajcsy-Zsilinszky út felől .....	15
10. kép: Perényi köz javasolt jelzései a Honvéd utca felől .....	15
11. kép: Kakucsi úti gyalogátkelő a Széchenyi út felé .....	17
12. kép: Kakucsi úti gyalogátkelő a Széchenyi út felől .....	17
13. kép: Hársfa utca a Május 1. utca felé (Sportcsarnok irányából) .....	23
14. kép: Hársfa utca a Május 1. utca felől (Sportcsarnok irányába) .....	23
15. kép: Hársfa utca szilárd burkolatú szakasza a Sportcsarnok irányába .....	24
16. kép: Hársfa utca szilárd burkolatú szakasza a Sportcsarnok irányából .....	24
17. kép: Hársfa utca kezdetén, üzletsor mellett parkoló járművek (forrás: Google Street View) .....	25
18. kép: Hóvirág utca jelenlegi állapota .....	30
19. kép: Hóvirág utca az Akácfa utca felé .....	31
20. kép: Hóvirág utca a Szőlősor utca felé .....	31
21. kép: Tolnay Lajos út a Kakucsi út felől .....	33
22. kép: Bajcsy-Zsilinszky út a Pótharaszti út felől .....	33
23. kép: Tolnay Lajos út a Bajcsy-Zsilinszky út felől .....	34
24. kép: sebességcsillapító párna (forrás: Internet) .....	43
25. kép: kétoldali útszűkítés lemezszintemeléssel kombinálva (forrás: Internet) .....	43
26. kép: Akácfa utca a Széchenyi István út felé .....	44
27. kép: Május 1. utca az Akácfa utca felé .....	44
28. kép: Szőlősor utca a burkolatépítés idején .....	44
29. kép: Rákóczi út a Bajcsy-Zsilinszky út felé .....	48
30. kép: Rákóczi út a Bajcsy-Zsilinszky út felől .....	49
31. kép: Egészségház előtti járda és parkoló .....	49
32. kép: József utca nyugati szakasza a Rákóczi út felé .....	50
33. kép: Hegedűs utca a Március 21. utca felé .....	52
34. kép: Hegedűs utca az Arany János utca felé .....	52
35. kép: Hegedűs utca a József utca felé .....	53
36. kép: Hegedűs utca a Kossuth Lajos utca felé .....	53
37. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út .....	56
38. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út a felüljárótól ÉNY-i irányba .....	56
39. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út melletti padka .....	57
40. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út melletti kijárt padka az autópálya felől .....	57
41. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út AKA Zrt. által kezelt szakasza .....	58

---

# Táblázatjegyzék

---

1. táblázat: Egyirányú forgalmi rend előnyök / hátrányok .....	10
--	----

---

# BEVEZETÉS

Jelen tanulmányt Inárcs Nagyközség Önkormányzatának megbízásából - döntés előkészítéshez szükséges szakmai információ-szolgáltatás, illetve a korábbiakban felmerült forgalomtechnikai problémák és észrevételek vizsgálata céljából - készítettük el.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 34. § (2.) bekezdése alapján a közút kezelőjének a forgalmi rendet a forgalmi körülmények, vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább öt évenként felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell azt.

A vizsgálatot az alábbi témakörök szerint végeztük el:

- Kakucsai úti kijelölt gyalogos átkelőhelynél veszélyre figyelmeztető jelzőtábla elhelyezésének forgalomtechnikai vizsgálata, egyeztetés Magyar Közút NZrt.-vel;
- Akácfa utca - Szőlő utca - Május 1. utca forgalomtechnikai jelzéseinek felülvizsgálata;
- Fekiács utca egyirányúsításának időszakossá tétele;
- M5 autópálya Budapest felé vezető (sz. sz. bal) oldalán, a pihenőhely környezetében a gyorsításávhoz vezető, önkormányzati szakaszon megállás/várakozás szempontjából a meglévő forgalomtechnikai jelzések felülvizsgálata;
- Hársa utca, Sportcsarnok környezete és az újonnan kialakult lakóövezet forgalmi rendjének felülvizsgálata;
- Hóvirág lakópark környezetének forgalomtechnikai felülvizsgálata;
- Tolnay Lajos út - Vincze Dezső utca - Szudor Gergely utca forgalomtechnikai felülvizsgálata ösztömegkorlátozás / tehergépkocsi ösztömegkorlátozás tekintetében;
- Perényi köz: egyirányú forgalmú út kiegészítő tábla elhelyezésének vizsgálata;
- Lehetséges forgalomcsillapító eszközök a helyi közutakon - alternatívák bemutatása;
- Forgalomcsillapítás / sebességkorlátozás vizsgálata a játszóterek környezetében;
- Hegedűs köz felülvizsgálata ösztömegkorlátozás / tehergépkocsi ösztömegkorlátozás tekintetében.

Az egyes helyszínek tekintetében először a meglévő, közlekedéssel kapcsolatos állapotokat, illetve a jelenlegi helyzettel kapcsolatos problémákat mutatjuk be. Ezt követően minden esetben megoldási javaslatot teszünk a forgalmi rend esetleges átalakítását illetően.

## 1. Fekiács utca egyirányúsítása

### 1.1. Meglévő állapot

Inárcs Nagyközség Önkormányzata 2020-ban a Fekiács utca Arany János utca - József utca közötti szakaszán egyirányú forgalmi rendet vezetett be. Az Önkormányzat az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet „a közúti közlekedés szabályairól” (a továbbiakban: KRESZ) szerinti jelzéseket kihelyezte a területen, továbbá lehetővé tette a szakaszon a kerékpárosok forgalommal szemben történő behajtását.



1. ábra: Fekiács utca, műholdkép

A Fekiács utca burkolatszélessége átlagosan 4,20 méter. Pontszerű akadályként közvilágítási- és elektromos oszlopok található az út mellett, a burkolat szélétől 0,50-0,70 méterre elhelyezve. Az utca egyes szakaszain a burkolat széle mellett közvetlenül - útpadka nélkül - földmedrű árok helyezkedik el.

Az általános iskola Fekiács utcai bejáratánál merőleges parkolással állnak meg a járművek. A területen tanítási időben jelentős gyalogos- és gépjárműmozgás jellemző, egyéb időszakban szinte kizárólag átmenő forgalom használja a szakaszt.

A Petőfi Sándor - Arany János utcák között a járda a forgalmi sávától nem került elválasztásra fizikai módon, szélessége átlagosan 1,70 méter. Bizonyos helyeken a közvilágítási- és elektromos oszlopok belógnak az úrszelvénybe, itt 1,20 méterre szűkül a járda szélessége. Ezen a szakaszon a keskeny burkolatszélesség miatt előfordulhat, hogy két jármű szembe találkozás esetén a járművel a járdára kell lehúzódnia, ami balesetveszélyes helyzeteket okozhat.





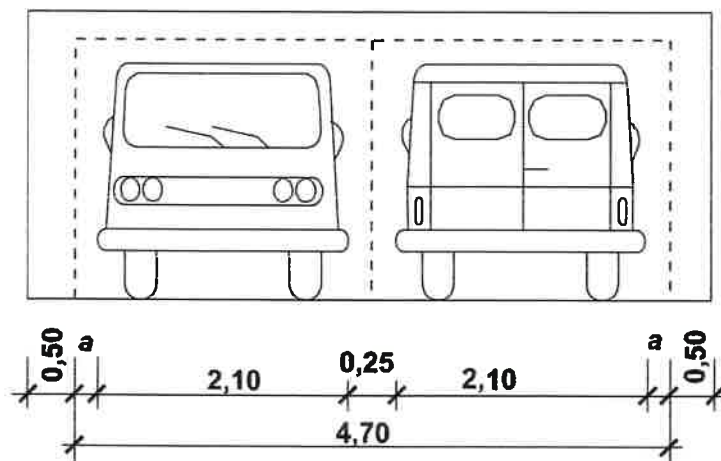
1. kép: Fekiacs utca József utca felől

## 1.2. Jogszabályi, műszaki előirási háttér

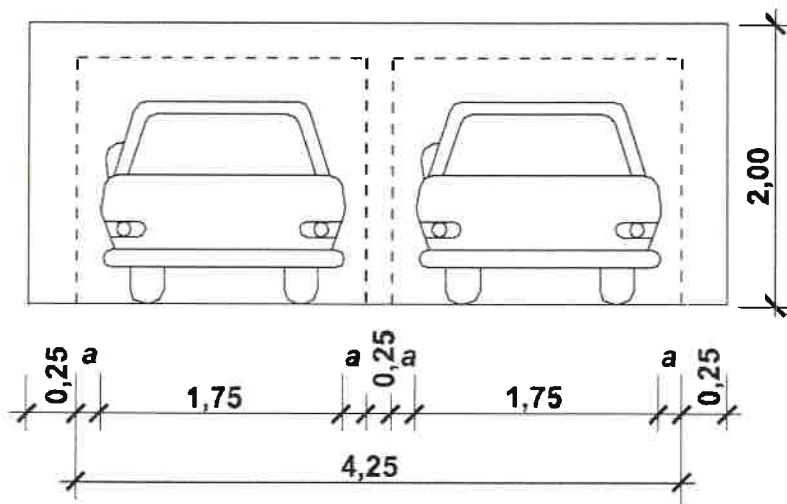
### 1.2.1. Egyirányúsítás

A Fekiacs utca funkciója lakóút. Tervezési osztályba sorolása szerint B. VI. d. kategóriába tartozik.

A lakott területen belüli mellékutak tervezésénél, vizsgálatánál, a keresztmetsvény kialakítását a mértékadó jármű-találkozásokhoz szükséges keresztmetszeti méretek és a közlekedésgeometriai szempontok határozzák meg.



2. ábra: Mértékadó járműtalálkozás, csökkentett sebesség. Kistgk. - kistgk. (a=0,125 m)



3. ábra: Mértékadó járműtalálkozás, csökkentett sebesség. Szgk. - szgk. ( $a=0,125$  m)

Új közutak létesítésénél az érvényben lévő útügyi műszaki előírás - kiemelt szegély alkalmazása nélküli esetben - 3,00 méteres sáv szélességet irányoz elő, 0,75 méteres oldalakadály távolsággal és minimum 1,25 méteres padkaszélességgel.

Az érvényben lévő útügyi műszaki előírásokat a helyi közutak tekintetében, mint ajánlást kell figyelembe venni. Az egyes útszakaszok forgalmi rendjének (pl. egyirányúsítás) kialakítása - a jogszabályok, a kialakult szokások, a lakók igényei és egyedi vizsgálatok alapján - Önkormányzati feladat- és hatáskörbe tartozik.

Nyilvánvalóan a meglévő, akár több évtizedre visszavezethető helyi adottságokra nem vonatkoztatható az új utak tervezési szabályzata, ilyen esetekben - a fent említett módon - a közúti úrszelvény szélességi méretei (koronaél) szolgáltatnak vizsgálati alapot. Csökkentett tervezési sebességű (30 km/óra) utakon, két kistehergépkocsi szembe találkozása esetén 4,70 méter szélességű minimális burkolatszélesség, illetve kétoldali 0,50-0,50 méter széles biztonsági sáv, azaz 5,70 méter széles terület jelenti a közúti úrszelvény méretét. Ebbe a szélességi méretbe csak közúti jelzőtábla nyúlhat bele, semmilyen egyéb más pontszerű akadály nem. Ha nem áll rendelkezésre minden keresztmetszetben az 5,70 méteres szélesség (ebbe beleértve az útpadkát is), akkor a kétirányú forgalom lebonyolítására az útszakasz geometriailag nem alkalmas.

A „Tehergépkocsival behajtani tilos” jelzőtábla (KRESZ 43. ábra) nem tiltja meg a maximum 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsik behajtását, de tiltja a vontatók, mezőgazdasági vontatók és lassú járművek közlekedését, ezért a vizsgálat során az 2. ábra szerinti szélességi méreteket vettük figyelembe, és nem a 3. ábra szerinti 4,25 méter +  $2 \times 0,25$  méter úrszelvény méretet (személygépkocsik szembe találkozása).

Itt megjegyzendő, hogy a fent említett tervezési sebesség az útszakasz minimális műszaki paramétereit definiálja, tehát azt az ideális esetet mutatja, ha a közlekedésben részt vevő valamennyi szereplő betartja a 30 km/órás sebességhatárt (50 km/órás sebességnél az úrszelvény méretét 6,35 méterrel kell figyelembe venni).

### 1.2.2. Sebességcsökkentő küszöbök, bordák (fekvőrendőrök)

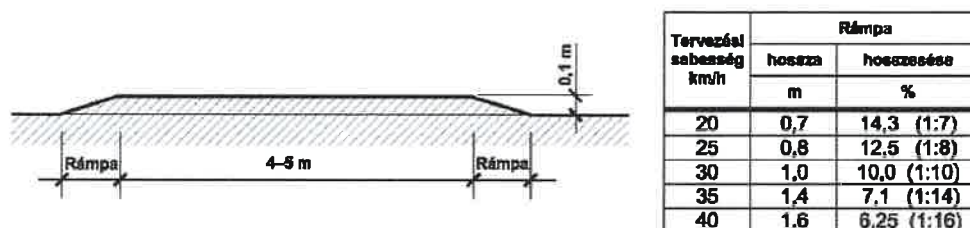
Az e-UT 03.02.12 „Közúti forgalom csillapítása (a KTSZ kiegészítése)” című Útügyi Műszaki Előírás részletesen tartalmazza a forgalomcsillapítás során alkalmazható eszközök fajtáit, illetve azok előnyeit/hátrányait (a későbbiekben részletesen bemutatjuk a forgalomcsillapítás lehetséges eszközeit). Az előírás sebességcsökkentő küszöbökre vonatkozóan az alábbiakat tartalmazza:

„A pályaszintemelésnél sokkal drasztikusabb megoldás a sebességcsökkentő küszöb („fekvőrendőr”) kialakítása, amelyet elsősorban üzemi területeken (telephelyeken, benzinkutaknál, parkolóknál) létesítenek. Alkalmazásuk közutakon nem javasolt, kedvezőtlen hatásai miatt:

- a legerőteljesebb hatást annál a sebességnél fejt ki, amelyet alkalmazásával el szeretnénk érni (20-40 km/h),
- a nagyobb áthaladási sebességet (50-60 km/h) választó autósok kevésbé érzékelik hatását, viszont jelentős sérülést is okozhat a járművek futóművében és balesetveszélyes,
- a környezetre káros hatást fejt ki a zaj és a rezgés miatt.”

Az útburkolati küszöböket a gépjárművezetők a forgalomcsillapítás negatív eszközeként értékelik. A sebességcsökkentő-küszöb csak lakó-pihenő, vagy korlátozott sebességű övezetben helyezhető el.

A sebességcsökkentő-küszöb helyett célszerű lakó-pihenő övezetek, valamint korlátozott sebességű övezetek bejáratánál a trapéz keresztmetszetű, esetlegesen íves keresztmetszetű ún. menetdinamikai küszöbök, vagy más néven pályaszintemelés alkalmazása.



4. ábra: Menetdinamikai küszöb keresztmetszete

### 1.2.3. Egyirányú forgalmi rend időszakossá tétele

Egy közeli településen, a helyi általános iskola környezetében időszakos egyirányúsítás került bevezetésre. A kialakított forgalmi rendet az illetékes Önkormányzat nem kívánta állandó jelleggel érvénybe léptetni, ezért az „Egyirányú forgalmi út”, illetve „Behajtani tilos” jelzőtáblák alatt az 1. kép szerinti, időszakot megjelölő kiegészítő táblákat helyeztek el.



2. kép: Egyirányúsítást kiegészítő tábla

A kihelyezett jelzések nem felelnek meg sem a KRESZ, sem pedig a 20/1984. (XII. 21.) „az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről” szóló KM rendelet előírásainak, mivel a hatályos jogszabályok nem adnak lehetőséget az egyirányúsítás időszakos jellegű kijelölésére: „Behajtani tilos” és

„Egyirányú forgalmi út” táblák alatt ilyen kiegészítő tábla nem helyezhető el. Egy esetleges balesetet követő jogi eljárás esetén ezeket a táblákat nem tekintené kötelező érvényűnek a bíróság, mert azok jelenleg nem szerepelnek a jogszabályokban.

### 1.3. Vizsgálat eredménye

Az Önkormányzat korábbi, egyirányúsításról szóló döntésével műszaki szempontból egyetértünk, az forgalomszabályozási és közlekedésbiztonsági szempontok szerint indokolt.

Előnyök	Hátrányok
Bevezetésével út menti parkolóhelyek, kerékpársávok/kerékpárutak alakíthatók ki	Hosszabb úton, bizonyos esetekben kerülővel lehet eljutni az úticélhoz
Gyorsabb, biztonságosabb közlekedés	Táblák kihelyezése, burkolati jelek felfestése szükséges
Kerékpárosok szembe is behajthatnak	-
Forgalomcsillapítás	-
Több hely a gyalogosoknak, kulturáltabb utcakép	-

1. táblázat: Egyirányú forgalmi rend előnyök / hátrányok

Megvizsgáltuk továbbá a Fekiács utca forgalmi rendjével kapcsolatos lakossági beadványt is.

Sebességcsökkentő bordák (fekvőrendőrök) alkalmazását nem javasoljuk az 1.2.2. fejezetben kifejtett negatív hatásai miatt. Átfogó közlekedésszervezési- és építési koncepció kidolgozása után, települési övezetek kialakítása esetén sebességcsökkentő (menetdinamikai) küszöbök, vagy lemezszintemelés alkalmazásával lehetne felhívni a közlekedők figyelmét az egyes zónák határaitra, illetve lassításra kényszeríteni a járműveket.

A lakossági javaslatok közül a Hegedús utca korszerűsítésével (szélesítésével, esetleges szilárd burkolattal történő ellátásával), valamint az Arany János utcai bejárat használatával és a saját telken belüli gépkocsiba történő be- és kiszállással egyetértünk.

### 1.4. Javaslatok

Rövid távú megoldásként javasoljuk az egyirányú forgalmi rend fenntartását. Javasoljuk továbbá az egyirányúsításhoz elengedhetetlen, jelenleg hiányzó jelzőtáblák pótlását is. Megfontolásra javasoljuk a gyalogos- és közúti forgalom elválasztására - a közút 0,50 méteres biztonsági távolságát betartva - pollersor telepítését a járda mellé.

Az útszakasz esetleges kétirányúsítására hosszú távú megoldást a burkolat átépítése és szélesítése jelenthet, amely kétféleképpen is történhet:

- A meglévő burkolat 4,70 méterre történő kiszélesítésével és kétoldali 0,50-0,50 méter széles burkolt padka kialakításával (30 km/órás sebességkorlátozás bevezetése mellett). Ebben az esetben az általános iskola Fekiács utca felőli bejáratánál kialakult merőleges parkolási rend átalakítása is szükséges.
- 5,50 méter szélességű, kiemelt szegélyekkel határolt út kialakításával - a járda úttesttől való fizikai elválasztásával - úgy, hogy a közvilágítási oszlopok oldalakadály-távolságon kívülre kerüljenek. Ez részletes vizsgálatot és tervezést igényel.

A Fekiács utca egyirányúsítása megfordítható a Bajcsy-Zsilinszky út irányába, ennek elvi és forgalomszabályozási akadálya nincsen.

## 2. Perényi köz, kerékpárosok forgalma

### 2.1. Meglévő állapot

A Perényi köz a település észak-keleti részén elhelyezkedő helyi közút, ami a Bajcsy-Zsilinszky utat köti össze a Honvéd utcával. Az utca alapvetően szilárd burkolat nélküli földút, de közvetlenül a Bajcsy-Zsilinszky úti csatlakozása előtt egy rövid, nagyságrendileg 50 méteres szakaszon aszfalt burkolattal került kiépítésre.

Az aszfalt burkolat szélessége 3,00 méter, az elektromos oszlopok és a növényzet a közúti úrszelvénybe lógnak. A Perényi köz - Bajcsy-Zsilinszky utcai elektromos oszlop beton alaptestje és a bevágás széle közötti távolság (ld. 3. kép) szintén 3,00 méter. Az útszakasz szabályozási szélessége (kerítések közötti távolság) kb. 6,00 méter.

A Honvéd utcában, a Perényi köz csatlakozása előtt mindkét irányból hiányoznak az egyirányúsításhoz elengedhetetlen közúti jelzések („Balra kanyarodni tilos” és „Jobbra kanyarodni tilos” táblák).



5. ábra: Perényi köz, műholdkép



3. kép: Perényi köz a Bajcsy-Zsilinszky utca irányából



4. kép: Perényi köz a Bajcsy-Zsilinszky utca felé



5. kép: Perényi köz a Honvéd utca felől



6. kép: Perényi köz a Honvéd utca DK-i vége felől



7. kép: Perényi köz a Honvéd utca ÉNY-i vége felől

## 2.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

Az egyirányú forgalmú utakkal kapcsolatban az 1.2.1 pontban bemutatott az alapvető műszaki paramétereket, amelyek a kétirányú forgalom lebonyolódásához elengedhetetlenek.

Egyirányú forgalmú út a vonatkozó e-ÚT 03.04.13:2019 „Kerékpározható közutak tervezése” című útügyi műszaki előírás javaslata alapján burkolatszélességtől függetlenül akkor nyitható meg a kétirányú kerékpárforgalom számára, ha az útszakasz belátható és biztosítható a járművek kitérése.

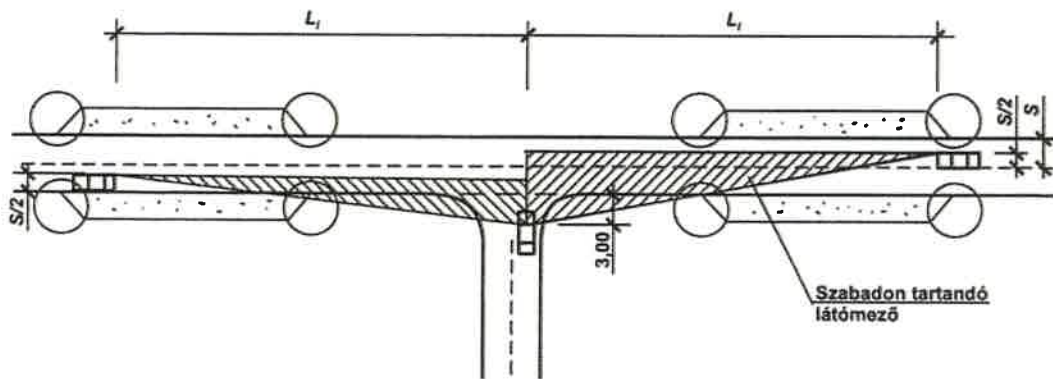
A 20/1984 KM rendelet „az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről” alapján:

„Ellenirányú kerékpározás kerékpársáv kijelölése nélkül akkor engedhető meg, ha a következő feltételek mindegyike teljesül:

- a) az út nincs főútvonalnak kijelölve,
- b) az úton nincsenek felfestéssel forgalmi sávok kijelölve és az út nem alkalmas párhuzamos közlekedésre,
- c) az út bármely pontján az egymással szemben haladó járművek vezetői legalább 70 méterről (30 km/h megengedett sebesség esetében legalább 50 méterről) folyamatosan jól láthatják egymást,
- d) az úton legalább 4,00 m (30 km/h megengedett sebesség esetében 3,75 m.) járható szélesség áll rendelkezésre, vagy az úton a mértékadó óraforgalom (MOF) a 200 jármű/óra értéket nem haladja meg, és vannak kitérési lehetőségek.”

A KRESZ 1. sz. függelék II. r/1. bekezdése szerint: a kerékpár olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

Az e-ÚT 03.01.11. „Közutak tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás alapján az elindulási látómező az a szabadon belátható távolság, amellyel az elsőbbséggel rendelkező út szélétől 3,00 m távolságra álló jármű vezetőjének kell rendelkeznie ahhoz, hogy az elsőbbséggel rendelkező jármű zavarása nélkül rá tudjon hajtani az elsőbbséggel rendelkező útra.



6. ábra: Elindulási látómező fogalma

### 2.3. Vizsgálat eredménye

A Bajcsy-Zsilinszky utcáról balra nagy ívben bekanyarodva a Perényi közbe jelenleg nem látható biztosan, hogy érkezik-e szemből kerékpáros, valamint a közúti jelzőtábla jelenlegi helye és a rézsús partoldal közötti keskeny, 3,00 méteres szélességen jelenleg nem biztosított a kitérés lehetősége.

A meglévő állapot bemutatása alapján az útszakasz kétirányú forgalomra nem alkalmas, az egyirányúsítás fenntartása indokolt.

### 2.4. Javaslatok

A jelenlegi keresztmetszeti kialakítás, a meglévő oldalakadályok és beláthatóság miatt az alábbi feltételek teljesülése esetén javasoljuk a kerékpárosok egyirányú úttal szemben történő behajtását a vizsgált szakaszon:

- Akácok kivágása/ritkítása a rézsús partoldalon az elektromos oszlopig;
- „Egyirányú út” és „Sebességkorlátozás 30 km/óra” jelzőtábla és tartóoszlop áthelyezése közvetlenül a Bajcsy-Zsilinszky út 118. házához épület mellé;
- „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla elhelyezése a Perényi köz Bajcsy-Zsilinszky úthoz való csatlakozásánál.

Megemlítjük továbbá, hogy a tereprendezéssel és a rézsús partoldal megszüntetésével tovább növelhető a rendelkezésre álló szabad útszélesség, így fokozható az útszakasz biztonsága.



8. kép: STOP-tábla elhelyezése a Perényi közben





9. kép: Perényi köz javasolt jelzései a Bajcsy-Zsilinszky út felől

Indokolt továbbá a Honvéd utcában az egyirányúsításhoz és a kerékpárosok behajtási lehetőségeinek biztosításához tartozó jelzőtáblák pótlása és kihelyezése.



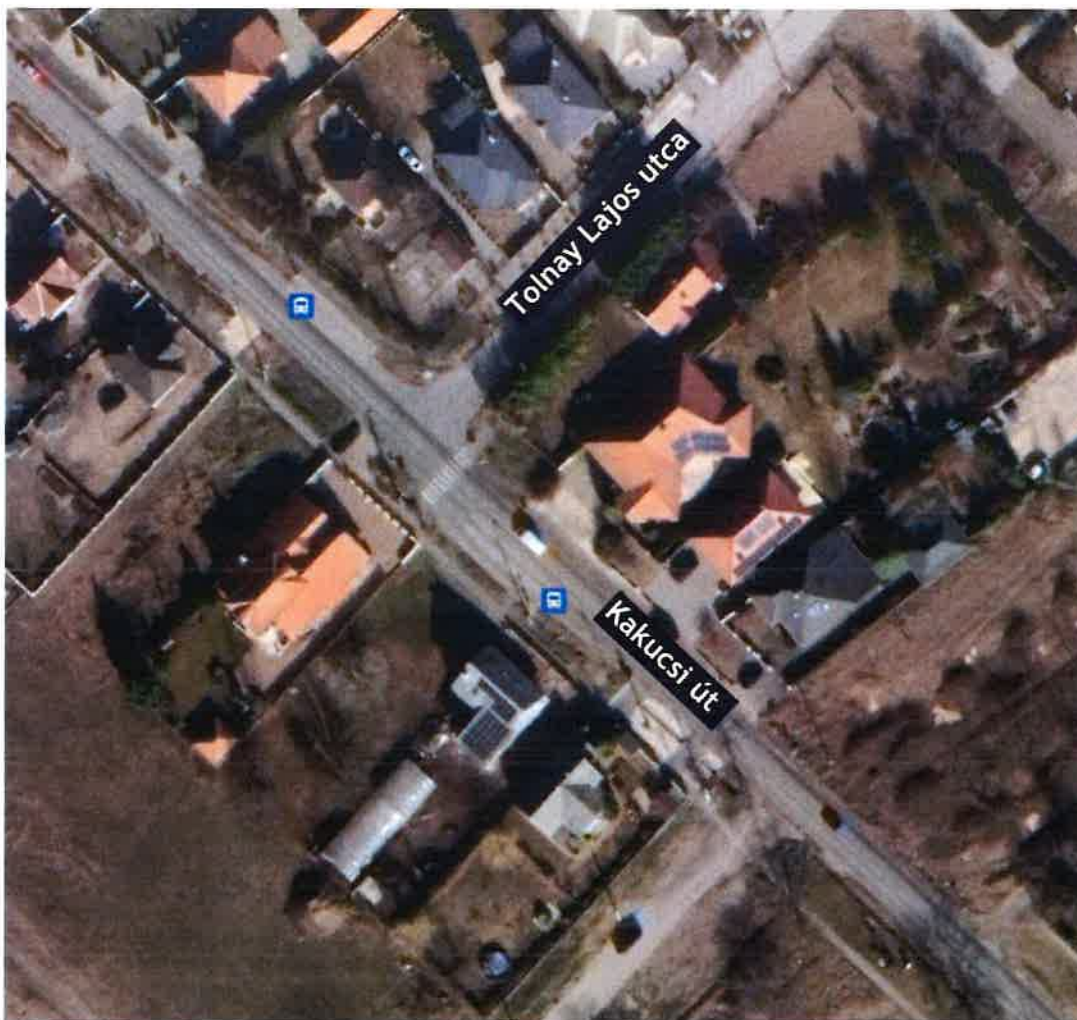
10. kép: Perényi köz javasolt jelzései a Honvéd utca felől

A kerékpárosok egyirányú úton forgalommal szemben történő behajtását az országos közúton (Bajcsy-Zsilinszky út) „Egyéb veszély” + „Forgalmi rend változás” táblák elhelyezésével kell jelezni a megvalósítástól számított 3 hónapig, amit előzetesen a Magyar Közút NZrt.-vel egyeztetni kell!

### 3. Kakucsi úti kijelölt gyalogos-átkelőhely, sárga villogók elhelyezése

#### 3.1. Meglévő állapot

A vizsgált kijelölt gyalogos-átkelőhely a 46108. jelű Újhartyán-Sári bekötő úton (Kakucsi úton), annak 6+560 km szelvényének közelében helyezkedik el. Az útszakasz országos közút, kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt.



7. ábra: Kijelölt gyalogos-átkelőhely a Kakucsi úton

Az érintett gyalogátkelőhely kiemelt jelentőséggel bír a település gyalogosközlekedésében, ugyanis ez az átkelő köti össze a településközpont irányából húzódó járdaszakaszt és a Tolnay Lajos utcában található, felső tagozatos általános iskola tanintézmény épületét. Fontos továbbá megemlíteni, hogy várhatóan a közeljövőben a jelenlegi intézményterület bővítésével egy új, alsó tagozatos épületrész is kialakításra kerül, így a gyalogosforgalom további fokozódása várható az útvonalon.

Az átkelőhely egy kb. 1300 méter hosszú, lakott területen belüli 6,00 méter szélességű egyenes útszakasz közepénél helyezkedik.

A gyalogátkelőhely előtt mindkét forgalmi irányból kb. 70-70 méterre „Kijelölt gyalogos-átkelőhely”, „Gyermekek” veszélyt jelző táblák és „Sebességkorlátozás 30 km/óra” korlátozó jelzőtáblák kerültek elhelyezésre.



11. kép: Kakucsi úti gyalogátkelő a Széchenyi út felé



12. kép: Kakucsi úti gyalogátkelő a Széchenyi út felől

### 3.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A vonatkozó előírásoknak a kijelölt gyalogos-átkelőhely kialakítása, közúti előjelzése maradéktalanul megfelel.

A KRESZ 9. § d) bekezdése alapján: „a veszélyes hely jelzésére szolgáló fényjelző készülék egy (kör alakú sárga fényű) lámpából áll és villogó sárga fényjelzést ad...”

A sárga villogó berendezések közutak melletti elhelyezését az e-ÚT 03.03.31 „A jelzőlámpás forgalomirányítás tervezése, telepítése és üzemeltetése” című útügyi műszaki előírás 3. fejezete (Figyelmeztető jelző) szabályozza.

Ez alapján:

- figyelmeztető jelző alkalmazható előjelzés és figyelemfelhívás céljából - többek között - a gyalogos-átkelőhelyen a „Kijelölt gyalogos-átkelőhely” jelzőtáblával együtt.
- a figyelmeztető jelzőt a jelzőtábla fölött kell elhelyezni.
- a figyelmeztető jelző elhelyezhető az úttest mellett vagy felett is.

---

### 3.3. Vizsgálat eredménye

A Magyar Közút NZrt. részére 2022. augusztus 15-én kelt alábbi levelünkben elvi közútkezelői hozzájárulás megadását kértük az érintett gyalogos-átkelőhely kapcsán sárga villogó berendezés telepítése ügyében.

PES-3908/2/2022. iktatószámú válaszlevelében a közútkezelő a sárga villogó berendezések kihelyezéséhez elvi hozzájárulását megadta, ahhoz az alábbi feltételekkel járult hozzá:

- a kihelyezendő sárga villogók feleljenek meg az e-ÚT 03.03.31 és e-ÚT 04.01.21 számú Útügyi Műszaki Előírásoknak, valamint az MSZ EN 12352 és MSZ EN 12368 szabványok előírásainak;
- a jelzőtábla és a sárga villogók külön egységet képezzenek;
- a sárga villogók elektromos hálózatra kötéssel történjenek megtáplálásra (napelemes megoldás nem elfogadott);
- a forgalomirányító jelzőlámpáknál használatos LED jelzőfejek kerüljenek kihelyezésre;
- folyamatos üzemben működjenek a villogók, kétoldali elhelyezés esetén a villogást szinkronizálni kell.

A Magyar Közút NZrt.-vel folytatott levélváltás a következő oldalakon olvasható.

---

**Csontos Ákos EV.**  
**2724 Újlengyel, Kossuth Lajos utca 75/A.**  
**Tel.: 06-20/247-1778**  
**E-mail: akos.csontos@gmail.com**

**Tárgy: Ináracs, sárga villogó berendezések elhelyezése**

---

Magyar Közút Nonprofit Zrt.  
Pest Megyei Igazgatóság  
Megyei Forgalomtechnikai és Kezelői Osztály

Millián Anna osztályvezető asszony részére

Tisztelt Osztályvezető Asszony!

Ináracs Nagyközség Önkormányzata saját beruházásában ún. „sárga villogó” berendezések telepítését tervezi a 46108. jelű Újhartyán-Sári bekötő út (Kakucsai út) 6+560 km szelvényében lévő kijelölt gyalogos-átkelőhelynél mindkét forgalmi irányból, a sz. sz. bal és jobb oldalon egyaránt.

A beavatkozással érintett átkelőhely kiemelt jelentőséggel bír a település közlekedésében: ezen keresztül közelíthető meg a településközpont irányából a Tolnay Lajos Általános Iskola felső tagozatos intézménye, illetve a közeljövőben épülő új alsó tagozatos iskolaépület is.

A kiemelt kapcsolati szerep, továbbá a jelentős - és várhatóan fokozódó - gyalogosforgalom miatt fontos, hogy messziről, illetve rossz látási viszonyok esetén is jól kivehető legyen a járművezetők számára a gyalogátkelőhely pozíciója.

Annak érdekében, hogy az eszközök pályázatási- és engedélyeztetési folyamata sikerrel megtörténhessen, szükségesnek látom előre definiálni az elvárt műszaki kialakítást.

Kérem, hogy a sárga villogók telepítése ügyében - többek között - az alábbi műszaki jellemzőket meghatározni szíveskedjenek:

- Mely útügyi műszaki előírásban, vonatkozó szabványban foglaltaknak kell, hogy a berendezés megfeleljen?
- Milyen kialakítású (közúti jelzőtáblával egybeépített, vagy különálló), illetve milyen méretű eszköz helyezhető el?
- Energiaellátását tekintve napelemmel működő rendszer is telepíthető, vagy hálózatról kell meg táplálni a berendezéseket?
- A lámpák „villogását” tekintve folyamatos üzeműek legyenek, vagy a közeledő gyalogost mozgásérzékelővel detektálják, esetleg nyomógombbal lehessen aktiválni a berendezéseket?
- Egy forgalmi irányból mindkét oldalon lehetséges villogó berendezést elhelyezni? Amennyiben igen, akkor rádiófrekvenciával szinkronba kell-e hozni a villogók működését?

Kérem, hogy a sárga villogó berendezések elvárt műszaki paramétereit válaszlevelükben definiálni, a berendezések kihelyezéséhez elvi közútkezelői hozzájárulásukat megadni szíveskedjenek.

Válaszlevelüket kérem, hogy a fenti címen túl Ináracs Nagyközség Önkormányzata (onkormanyzat@inaracs.hu) részére is szíveskedjenek másolatban megküldeni.

2022. augusztus 15.

Köszönettel



Csontos Ákos EV.



Magyar Közút Nonprofit  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
Pest Megyei Igazgatóság  
1183 Budapest, Gyomri út 93-95.  
■ Telefon: +36 (1) 819-9042, Fax: +36 (1) 336-8379  
■ Web: www.kozut.hu, E-mail: info@pest.kozut.hu, MKNZRT (KRID: 153207128) Hivatali Kapu

**Csontos Ákos**

2724 Újlengyel  
Kossuth Lajos utca 75/A.

Iktatószám: PES –3908/2/2022.

Tárgy: Közútkezelői tájékoztatás, sárga villogó berendezés létesítésével kapcsolatosan

Ügyintéző: Losonci Gábor

Tisztelt Csontos Ákos Úr!

Hivatkozással Igazgatóságunkhoz tárgyi ügyben küldött megkeresésére, azzal kapcsolatosan az alábbi tájékoztatást adjuk.

A 46108 j. úton, a 6+560 km szelvényénél meglévő kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél sárga villogó berendezés telepítésének elvi akadályja nincs. A sárga villogó berendezés elhelyezését tervezni szükséges, a terveket 3 példányban Igazgatóságunkhoz be kell benyújtani.

A levelében feltett kérdésekre az alábbi válaszokat adjuk:

1. Az alkalmazott sárga villogó berendezéseknek az e-UT03.03.31 és az e-ÚT 04.01.21 útügyi műszaki előírásoknak és az MSZ EN 12352 és az MSZ EN 12368 európai szabványoknak kell megfeleljenek.
2. A táblával egybeépített sárga villogót nem támogatjuk, tekintettel annak javíthatósági problémáira, illetve a sárga villogó önkormányzati üzemeltetésbe kerül, a KRESZ tábla pedig a Magyar Közút Nonprofit Zrt. üzemeltetésében marad.
3. A sárga villogó berendezések napelemes energia ellátását nem támogatjuk, mivel a napelemes sárga villogók tapasztalataink szerint nem működnek üzembiztosan. Az akkumulátorok élettartalma viszonylag rövid, huzamosabb borús, havas időszakban, amikor a látási feltételek is rosszak, a napelemek nem termelnek elegendő áramot az akkumulátorok feltöltéséhez, így a berendezés azokban az időszakokban nem látja el feladatát, amikor a legnagyobb szükség lenne a járművezetők figyelemfelhívására. Mind ezek alapján a sárga villogó berendezés energia ellátását elektromos hálózatra kötéssel szükséges megoldani.
4. Igazgatóságunk a megfelelő minősítéssel rendelkező, szabványi feltételeket teljesítő LED jelzőfejeket támogatja (pl. 200mm átmérőjű), melyek a forgalomirányító jelzőlámpáknál is használatosak (pl. SWARCO FUTURA).
5. A sárga villogó működését tekintve a folyamatosan villogó sárga villogót támogatjuk, a sárga villogó az út mindkét oldalán elhelyezhető, ilyen esetben a villogásukat szinkronizálni szükséges.

Összefoglalva tehát a 46108 j. úton hálózati energiaellátással rendelkező sárga villogó berendezés telepítését támogatjuk, megfelelő szabványos jelzőfejjel, melyet tervezettni szükséges. Sikeres beruházás követően a sárga villogó berendezés további üzemeltetését, fenntartását a helyi önkormányzatnak kell vállalnia.

---


Javasoljuk, a gyalogos átkelőhelyek megvilágítását kapcsolóórás megvilágítás helyett „alkonykapcsolós” megvilágításra átalakítani, elkerülve az átmeneti időszakokban tapasztalható rossz láthatósági viszonyokat.

Kérjük, tájékoztatásunk szíves elfogadását.

Budapest, 2022. szeptember 08.

Üdvözlettel

**Magyar Közút Nonprofit Zrt.**  
Pest Megyei Igazgatóság  
1183 Budapest, Gyömrői út 93-95.  
3007.

  
Milián Anna  
megyei osztályvezető

  
Rutkay László  
megyei osztályvezető

Kapják:

1. Címzett
2. Inárcs Önkormányzat – HKP
3. O4 mérnökség - Dabas
4. Irrattár



### 3.4. Javaslatok

A Magyar Közút NZrt. elvi közútkezelői hozzájárulásában foglaltak alapján a sárga villogók beszerzésének pályáztatását javasoljuk megindítani. A beszerzési eljárás alapján az ajánlatadók részére az elvi hozzájárulást másolatban át kell adni, és fel kell hívni a figyelmüket rá, hogy csak olyan termékre adjanak ajánlatot, amely minden tekintetben kielégíti a közútkezelő által előírt műszaki paramétereket.

A hálózati megtáplálás szükségessége miatt a telepíteni kívánt eszközök energiaellátását szaktervező céggel kell megterveztetni, a végleges kialakítást a Magyar Közút NZrt. részére jóváhagyás céljából be kell nyújtani.

## 4. Hársfa utca, Sportcsarnok, és az új lakóövezet jelzésrendszere

### 4.1. Meglévő állapot

A vizsgált terület a település DK-i részén található. A Hársfa utca lakóútca, az újonnan létesített kézilabdacsarnok 2022-es átadását megelőzően zsákutcaként működött, a Kakucsí úthoz egyedül az „Inárcs központ - Üzletsor” közelében csatlakozott.



8. ábra: Hársfa utca, új sportcsarnok környezete

A közelmúltban, 2021-ben kapott szilárd burkolatot (aszfalt) a Hársfa utcához csatlakozó Május 1. utca. Jelenlegi forgalmi rendjét tekintve a Május 1. utca és a Hársfa utca kereszteződése egyenrangú útkereszteződésnek minősül, az elsőbbségadási kötelezettség jelzőtáblával nem került definiálásra.

A Hársfa utca burkolatának szélessége a Május 1. utca csatlakozását követően kb. 5,00 méter, mellette kétoldali szilárd útpadkával, szabályozási szélessége megközelíti a 18 métert. Az útszakaszon járda egyik oldalon sem került eddig kiépítésre, a gyalogosok az úttesten közlekednek. Jellemző továbbá, hogy az út mindkét oldalán számos gépjármű várakozik az úttesten.





13. kép: Hársfa utca a Május 1. utca felé (Sportcsarnok irányából)



14. kép: Hársfa utca a Május 1. utca felől (Sportcsarnok irányába)



15. kép: Hársfa utca szilárd burkolatú szakasza a Sportcsarnok irányába



16. kép: Hársfa utca szilárd burkolatú szakasza a Sportcsarnok irányából

Ugyan a burkolat szélessége alapján a kétirányú forgalom a szilárd burkolaton csak kistehergépkocsi-kistehergépkocsi találkozása esetén fér el egymás mellett (csökkentett sebesség mellett), de a szakaszon a

kétoldali útpadkával együtt rendelkezésre áll a szükséges keresztmetszeti szélesség. Jellemző továbbá, hogy a belső parkoló telítettsége esetén Hársfa utca kezdetén lévő üzletsornál a járművek az épület mellett parkolnak.



17. kép: Hársfa utca kezdetén, üzletsor mellett parkoló járművek (forrás: Google Street View)

Az újonnan kialakított lakóterületre vezető út - amely a korábbi zsákutca vége és a Kakucsi út között található - mészkőmurva terítésével és tömörítésével került kialakításra. Az útszakasz szélessége kb. 5,50-6,00 méter, a kétirányú forgalom lebonyolódására alkalmas.

Sebességkorlátozó jelzőtáblák csak a Május 1. utca - Hársfa utca kereszteződésében kerültek elhelyezésre.

#### 4.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A 20/1984 (XII. 21.) KM rendelet „az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről” az alábbiakról rendelkezik.

„Sebességkorlátozást - a szükségesnél nem kisebb, legfeljebb 20 km/óra értékkel - abban az esetben kell elrendelni, ha a forgalmi viszonyok, az út vonalvezetése, az úton levő akadály, illetőleg veszélyhelyzet miatt a KRESZ szerinti sebességgel való haladás kedvező időjárási viszonyok között sem volna biztonságos, a szükséges sebességcsökkentés mértéke jelentős - meghaladja az előbb említett sebességek értékének egyharmadát -, a sebességcsökkentést indokoló körülményeket a járművezetők kellő távolságból sem ismerhetik fel könnyen, továbbá ha az ezekre a körülményekre utaló veszélyt jelző táblák alkalmazásával sem érhető el a szükséges sebességcsökkentés.

Lakott területen a közúti közlekedés károsító hatásainak mérséklése és a forgalom biztonságának növelése érdekében korlátozott sebességű, illetve lakó-pihenő övezetek jelölhetők ki.

Korlátozott sebességű övezetben:

- a) az azt határoló utaknak le kell vezetniük a terület átmenő forgalmát,
- b) annak kialakításakor (beépítésekor) jól felismerhető területfelhasználási egységet kell alkotni, továbbá
- c) az úthálózat szerkezetének, területhasználatának, övezeti besorolásának,
- d) az annak területén fekvő utak vízszintes, illetve magassági vonalvezetésének,
- e) az utak keresztmetszetének,
- f) az annak területén található gyalogos, illetve kerékpáros közlekedés nagyságának és jellemzőinek a teljes úthálózatra indokolttá kell tennie a csökkentett sebességű haladás előírását.

A korlátozott sebességet indokolt esetben a teljes településre is el szabad rendelni.

A KRESZ szerint a „Korlátozott sebességű övezet” jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott sebességű övezet vége” jelzőtábláig az úton a táblán megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos.



Korlátozott sebességű övezetben, kivéve a gyorsforgalmi utak pihenő helyein:

- a) - ha az nem a település egészére kiterjesztett korlátozás - csak egyenrangú útkereszteződések vagy - indokolt esetben - körforgalmak lehetnek,  
b) párhuzamos közlekedést kijelölni vagy megengedni, főútvonalat kijelölni nem szabad.

Korlátozott sebességű övezetet csak meghatározott körülmények megléte esetén célszerű kijelölni. Ezek a körülmények a következők:<sup>1</sup>

- Az övezetkijelölés elsősorban lakóközrtekben, vagy nagy gyalogos- és kerékpáros forgalommal és keresztirányú forgalmi igényvel rendelkező úthálózaton javasolható.
- Az övezet forgalma döntően az övezetbe irányuló célforgalom, és az átmenő forgalom részaránya elhanyagolható.
- Az övezetnek lehatárolhatónak kell lenni. Az övezet határa a nem honos gépkocsivezetők által is könnyen felismerhető legyen. (Ezek megerősítik az előírt legnagyobb sebesség betartását).
- Az övezet úthálózata a határoló utaktól lehetőleg jól elkülöníthető legyen. Szükséges, hogy az utcák (szélességük, a közterület felosztása, a beépítés stb.), a keresztezések, a becsatlakozások az övezeten belül lehetőleg egységes kialakításúak legyenek. (Ez megerősíti a járművezetőkben azt a tudatot, hogy övezeten belül vannak.)
- A beépítés lehetőleg jól felismerhető környezeti egységet alkosson. Egységes településszerkezeti benyomást keltsen.
- A határoló forgalmi utak képesek legyenek az övezetet az átmenő forgalomtól mentesíteni.
- Tömegközlekedési vonalak lehetőleg ne haladjanak át az övezeten (hanem a határoló útvonalakat használják).
- Hosszú tömegközlekedési vonalak tartalmazó utak, túlnyomóan átmenő forgalommal rendelkező vagy nagy forgalmú utak az övezeten belül nem tarthatók meg.
- Az övezetben lehetőleg ne legyenek nagy tehergépjármű-forgalmat vonzó ipari vagy mezőgazdasági üzemek.
- Nem haladhat át rajta közforgalmú vasútvonal vagy nagy forgalmú iparvágány.
- Az övezet nagysága általában korlátozott. (Túlzott méretű övezet esetén nem várható, hogy a járművezetők betartsák a 30 km/órás sebességkorlátozást). A körzet szélétől a körzeten belüli úticél lehetőleg 500 méternél ne legyen távolabb és a körzet területe ne lépje túl a 100 hektárt. (Kivételesen nagyobb területű övezet kijelölésére is sor kerülhet. Az úticél távolság azonban ebben az esetben se lépje túl az 1000 métert. A nagyobb méretű körzeteknél különös gonddal kell vizsgálni a körzet homogenitását).
- Átkelési szakaszok és főútvonalak a korlátozott sebességű övezeten nem vezethetők keresztül. Az övezet utcáinak csúcsóraforgalma (a két irányban együtt):
  - lakóutak esetén 250 jármű/óránál;
  - gyűjtőutak esetén 500 jármű/óránál nem lehet nagyobb (a 400 jármű/óra csúcsóraforgalomnál nagyobb forgalom esetén a sebességkorlátozást a járművezetők már nem tartják be).
- Célszerű lehet az övezetek bejáratánál a sebességkorlátozást burkolati jel felfestésével is megerősíteni.

A korlátozott sebességű övezetek létesítésének egyik előfeltétele a szakszerűen szervezett közösségi részvétel. A helyi lakosok és a gépjárművezetők megfelelő tájékoztatása, bevonásuk a tervezésbe, a megvalósulás után a

<sup>1</sup> Forrás: Magyar Útügyi Társaság: „a közúti forgalom csillapítása” tervezési útmutató.

---

véleményük kikérése elengedhetetlen. Az előírt sebességkorlátozás betartásának rendszeres ellenőrzése célszerű.

A korlátozott sebességű övezet létesítése után várható előnyök:

- A közlekedésbiztonság növekszik, a balesetek gyakorisága csökken. A várható balesetszám-csökkenés 15-25%. A súlyos kimenetelű balesetek számának több mint 50 százalékos csökkenése várható. Különösen a kerékpárosok és a gyalogosok balesetei csökkennek jelentősen (ez a csökkenés 70% körüli értékre tehető).
- A zajterhelés jelentős mértékben csökken. Átlagosan 3 dB(A) egyenértékű hangnyomásszint csökkenése várható (ami 50 százalékos forgalomcsökkenésnek felel meg).
- A károsanyag-kibocsátásban is csökkenés várható (pl. CO-kibocsátás csökkenése 20% körüli). A csökkenés oka az egyenletesebb, kevésbé lüktető vezetési mód.
- A helyi lakosok övezeten belüli mozgása könnyebb lesz, a lakásközei szabad közterületek használata intenzívebbé válhat.

A gépjárművezetők „véleményét” a megengedett legkisebb sebesség betartásának mértéke jellemzi. Viszonylag kevesen utaznak 30 km/órával, de nagyon sok járművezető hajt lassabban, mint azelőtt. Várható, hogy a járművezetők 90 százaléka fog 40 km/óránál alacsonyabb sebességgel haladni.

Nagyobb mértékű sebességcsökkenés érhető el:

- területet lefedő elrendezéssel,
- rendszeresen végrehajtott sebességellenőrzés esetén,
- építési eszközök alkalmazásával.

A sebességkorlátozás bevezetése önmagában nem eredményezi a balesetek számának csökkenését és a biztonságosabb közlekedést. Ehhez fokozott rendőri jelenlétre, állandó ellenőrzésre van szükség, pl. sebességmérés, civil járművekből való ellenőrzés [Pofátlan(tan)ítás].

A forgalomcsillapítás egyéb lehetséges eszközei a 7.1. fejezetben kerülnek részletesen bemutatásra.

Az e-ÚT 04.02.11 számú Útügyi Műszaki Előírás szerint: a „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla helyett mindenhol az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát kell elhelyezni, ahol az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetője megállás nélkül nem tudná megállapítani, hogy az elsőbbséggel rendelkező úton közlekedik-e jármű. Kötelező a jelzőtábla alkalmazása, ha az e-ÚT 03.01.11 (Közutak tervezése) szerinti minimális látómezőben az alárendelt útról a rálátás nem szabad.

#### 4.3. Vizsgálat eredménye, javaslatok

Rövid távú megoldásként a meglévő sebességkorlátozási jelzésrendszer kiegészítését/kiterjesztését javasoljuk úgy, hogy a Kakucsi út - Hársfa utca mindkét kereszteződésében, valamint a földút csatlakozások után is kerüljenek elhelyezésre a korlátozó jelzőtáblák. Indokolt továbbá az elsőbbségadási viszonyok szabályozása a Hársfa utca - Kakucsi út dél-keleti csatlakozásának kereszteződésében az alábbi ábrán jelöltek szerint.



9. ábra: Hársfa utca javasolt jelzésrendszere

*Hosszú távú* megoldásként célszerű az újonnan megnyitott útszakasz szilárd burkolattal való ellátása a közeli kézilabdacsarnok forgalomvonzó hatása miatt is. Amennyiben ez megvalósul, akkor az útszakasz forgalmának növekedése várható (függetlenül a csarnokban tervezett eseményektől). Ebben az esetben javasolt az útszakasz mindkét oldalán járdaépítés, továbbá korlátozott sebességű övezet (zóna) kialakítása. Az alábbi ábrán azt feltételeztük, hogy a korlátozott sebességű övezet (zóna) minden egyes úthálózati eleme közel azonos keresztmetszetű, és azok szilárd burkolattal rendelkeznek. A zónát határoló utak sebességének korlátozása ebben az esetben a KRESZ 30. ábrája szerinti táblával lehetséges.



10. ábra: Korlátozott sebességű övezet kialakításának egy lehetséges változata

Lakó pihenő övezet kialakítása a szabályozásra jellemző kötöttségek (csak bizonyos járműtípusok hajthatnak be a területre és azok is csak meghatározott indokok alapján) miatt nem javasolt.

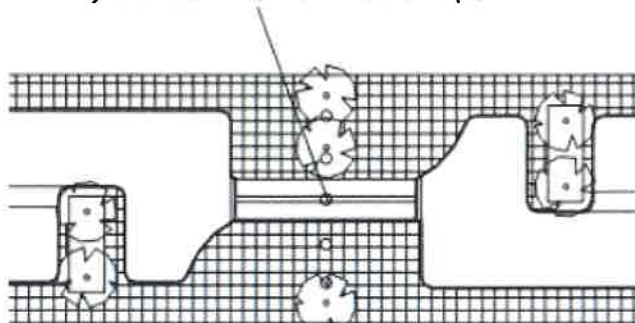
A korlátozott sebességű övezetek kialakításának várható hatásait a 4.2. fejezetben mutattuk be. Mivel a korlátozott sebességű övezet kialakítása egyben azt is jelenti, hogy az érintett területen az elsőbbségadási viszonyokat minden útkereszteződésben a „jobbkez-szabály” határozza meg, ezért ennek bevezetése előtt mindenképpen széleskörű társadalmi egyeztetést javasunk a lakosság tájékoztatása, véleményének kikérése céljából. Amennyiben az Önkormányzat ennek kialakítása mellett dönt, a beavatkozás eredményeit a bevezetéstől számított 3 hónap elteltével javasoljuk ismételt felülvizsgálni, és amennyiben szükséges, a forgalomszabályozást és jelzésrendszert módosítani/korrigálni kell.

**Fontos megjegyezni, hogy a sebességkorlátozások eredményes érvényre juttatása érdekében fokozott rendőri jelenlét és ellenőrzés szükséges a területen.**

Amennyiben a jövőben a Hársfa utca átmenő forgalmának csökkentése válik indokolttá, abban az esetben célszerű részletes felméréssel megvizsgálni, hogy mindkét irányból egy-egy zsákutcafejf kialakításával (építési beavatkozással) a Hársfa utca egyirányúvá tehető-e a Kakucsi út felől, mindkét forgalmi irányból úgy, hogy a

zsákutcák vége a sportcsarnok közelében helyezkedik el. Ennek esetleges megvalósítását természetesen úgy kell elvégezni, hogy a sportcsarnok közelében lévő ingatlanok megközelítése minden esetben biztosított maradjon.

### Nyitás után kiemelhető oszlopok



11. ábra: Hurokutca elvi kialakítása

## 5. Hóvirág lakópark jelzésrendszere

### 5.1. Meglévő állapot

A vizsgált útszakasz jelenleg beépítés alatt álló terület, szilárd burkolattal nem rendelkezik.

A Hóvirág utcát határoló két helyi közút - a Szőlősor utca, illetve az Akácfa utca - szintén nem rendelkezik szilárd burkolattal, jelenleg földútként funkcionálnak. Folyamatban van ugyanakkor egy önkormányzati beruházás, amelynek során a Szőlősor utca a Hóvirág utcáig, az Akácfa utca a közeli Barackos utcáig aszfalt burkolattal kerül ellátásra.

A Hóvirág utca szabályozási szélessége jelenleg egy rövid, a Szőlősor utcához közel eső szakaszon 9,50 méter, továbbhaladva az Akácfa utca irányába 13 méter.



18. kép: Hóvirág utca jelenlegi állapota





19. kép: Hóvirág utca az Akácfa utca felé



20. kép: Hóvirág utca a Szőlősor utca felé

## 5.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A vonali és területi sebességkorlátozások jogszabályi előírásait a 4.2. fejezetben mutattuk be.

Az „Elsőbbségadás kötelező” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla elhelyezésének szabályait szintén a 4.2. fejezet tartalmazza.

## 5.3. Javaslatok

Funkcióját tekintve, hosszútávon lakóutcaként fog szolgálni a vizsgált útszakasz. Mivel az útszakasz a település délkeleti szélén fekszik, így átmenő forgalom ezen a szakaszon várhatóan nem lesz jellemző. Forgalmi szempontból javasoljuk, hogy a Hóvirág utca legyen alárendelve az Akácfa utcának és a Szőlősor utcának mindkét végén „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alkalmazásával. Amennyiben az útszakasz beépítése kezdetét veszi, megfontolandó a „Sebességkorlátozás 30 km/óra” jelzőtáblák elhelyezése az útszakasz két végén, mindkét forgalmi irányból.



12. ábra: Hóvirág utca javasolt jelzésrendszere (zóna nélkül)

## 6. Tolnay Lajos út - Vincze Dezső utca - Szudor Géza utca súlykorlátozás

### 6.1. Meglévő állapot

A meglévő állapot szerint a Tolnay Lajos utca - Kakucsai út kereszteződésében, valamint a Bajcsy-Zsilinszky út - Pótharaszti út kereszteződésében a „6 tonna tehergépkocsi-össztömeg korlátozás” jelzőtábla elhelyezésre került.

A Bajcsy-Zsilinszky út keleti vége felől jelenleg nincs korlátozva a járművek behajtása.

A területen jelenleg kint lévő jelzőtáblák több esetben fakók, illetve rossz sorrendben kerültek elhelyezésre.



21. kép: Tolnay Lajos út a Kakucsi út felől



22. kép: Bajcsy-Zsilinszky út a Pótharaszti út felől



23. kép: Tolnay Lajos út a Bajcsy-Zsilinszky út felől

## 6.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A súlykorlátozásokat az útszakasz elégtelen teherbírása, annak állapotának megóvása, illetve a település zaj-, por- és rezgésterhelésének csökkentése, az átmenő forgalom mérséklése céljából vezetik be. A súlykorlátozás kialakítása során tehát - függetlenül a lakott terület vagy a belterület határától - a védendő útszakasz, illetve település(rész) meghatározása a fontos, a táblákat ennek megfelelően kell elhelyezni.

Súlykorlátozást egy adott útszakaszon az út kezelője vezethet be.

A KRESZ szerint a súlykorlátozás típusai az alábbiak lehetnek.

**Össztömeg-korlátozás:** az úton a táblán megjelölnél nagyobb össztömegű járművel (járműszerelvénnel) közlekedni tilos.



<b>Alkalmazás indoka</b>	<b>Következmények, feltételek</b>	<b>Megjegyzés</b>
Elégtelen teherbírás, útburkolat leromlott állapota, veszélyes körülmény fennállása.	Minden, a táblán megjelölt össztömegű jármű közlekedését megtiltja a szakaszon.	Nem adható alóla felmentés, alatta kiegészítő tábla nem helyezhető el (pl. kivéve célforgalom, kivéve áruszállítás, kivéve engedéllyel).

**Tengelyterhelés-korlátozás:** az úton olyan járművel közlekedni tilos, amelynek tengelyterhelése - bármelyik tengelyén - a táblán megjelölnél nagyobb.



<i>Alkalmazás indoka</i>	<i>Következmények, feltételek</i>	<i>Megjegyzés</i>
Elégtelen teherbírás, útburkolat leromlott állapota, veszélyes körülmény fennállása.	Minden, a táblán megjelölt tengelyterhelést meghaladó jármű közlekedését megtiltja a szakaszon.	Nem adható alóla felmentés, alatta kiegészítő tábla nem helyezhető el (pl. kivéve célforgalom, kivéve áruszállítás, kivéve engedély).

**Tehergépkocsi össztömeg korlátozás:** a tábla azt jelzi, hogy az útra a súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel tilos behajtani.



<i>Alkalmazás indoka</i>	<i>Következmények, feltételek</i>	<i>Megjegyzés</i>
Lakókörnyezet védelme, forgalomcsillapítás, zaj- és rezgésterhelés csökkentése.	A lakott terület táblával egy oszlopon elhelyezve, vagy egyesítve a teljes lakott területre vonatkozik a tilalom.	A közút kezelője a tilalom alól behajtási engedéllyel felmentést adhat. Kiegészítő tábla elhelyezhető alatta (kivéve célforgalom és kivéve áruszállítás).

Az e-ÚT 04.02.11. „Közúti jelzőtáblák (T) A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése” Ütügyi Műszaki Előírás 62.3. „Egyes járműfajták behajtásának korlátozása” pontja szerint a „Tehergépkocsi össztömeg korlátozás” jelzőtáblát annak az útszakasznak a kezdetén kell elhelyezni, ahol a tilalom alá eső járművek részére másik út még rendelkezésre áll.

**Pótkocsi össztömeg-korlátozása:** a tábla azt jelzi, hogy az útra olyan járműszerelvényt - kivéve a vonójárműből és egytengelyes vagy félpótkocsiból álló járműszerelvényt - tilos behajtani, amelyben a pótkocsi (bármelyik pótkocsi) megengedett legnagyobb össztömege a jelölt súlyhatárt meghaladja;



<i>Alkalmazás indoka</i>	<i>Következmények, feltételek</i>	<i>Megjegyzés</i>
Lakókörnyezet védelme, forgalomcsillapítás, zaj- és rezgésterhelés csökkentése.		A közút kezelője a tilalom alól behajtási engedéllyel felmentést adhat. Kiegészítő tábla elhelyezhető alatta (kivéve célforgalom és kivéve áruszállítás).

A tehergépkocsi össztömeg korlátozás és pótkocsi össztömeg korlátozás jelzőtábla esetén a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a mezőgazdasági erőgép vagy e járműből és pótkocsiból (vontatmányból) álló

járműszerelvény vezetője - mezőgazdasági tevékenység végzése érdekében - a tilalom ellenére behajthat, ha a munkavégzés helyének megközelítése érdekében ez elkerülhetetlen vagy egyéb útvonal választása 50%-ot meghaladó mértékű útvonal-hosszabbodást jelent, amennyiben a behajtás a személy és vagonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.

**Korlátozott forgalmú övezet (zóna):** a „korlátozott forgalmú övezet (zóna) vége” jelzőtábláig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.



<b>Alkalmazás indoka</b>	<b>Következmények, feltételek</b>	<b>Megjegyzés</b>
Lakókörnyezet védelme, forgalomcsillapítás, zaj- és rezgésterhelés csökkentése.	A település egy részére, vagy annak egészére vonatkozóan is kijelölhető a szükséges feltételek fennállása esetén (rendelkezésre áll kerülőút). A táblákat csak a zóna kezdetén és végén kell elhelyezni, alkalmazásával esetenként csökkenthető a szükséges jelzőtáblák darabszáma.	A közút kezelője a tilalom alól behajtási engedéllyel felmentést adhat. Kiegészítő tábla elhelyezhető alatta (kivéve célforgalom és kivéve áruszállítás).

**A korlátozott forgalmú övezet (zóna) jelzőtábla elhelyezésére vonatkozó részletszabályok:**

Az e-UT 04.02.11 „Közúti jelzőtáblák (T). A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése” című Ütügyi Műszaki Előírás alapján:

A korlátozott forgalmú övezet jelzőtábláján az adott terület forgalomcsillapítása érdekében szükséges tilalmi jelzőtáblák alkalmazhatók, ezeket meg kell tervezni.

- A korlátozott forgalmú övezet jelzőtáblát az övezetbe bevezető utak elején kell elhelyezni.
- A korlátozott forgalmú övezet vége jelzőtáblát az övezetből kivezető utak végénél kell elhelyezni.

A lakott terület kezdete jelzőtábla alatt elhelyezett vagy ezzel a jelzőtáblával egyesített „Tehergépkocsi össztömeg-korlátozása” jelzőtáblát kell alkalmazni abban az esetben, ha az egész lakott területen a táblán jelzett korlátozást kívánnak bevezetni.

A korlátozott forgalmú övezetbe (zóna) történő behajtási tilalom megszegése 30.000,- Ft közigazgatási bírsággal súlytandó, a tilalom megsértése az objektív felelősség körébe tartozik. A behajtási tilalom (zóna) megsértését a közterület-felügyelet is jogosult ellenőrizni és szabhat ki helyszíni bírságot.

Az 1988. évi I. törvény „a közúti közlekedésről” alapján:

20. § (2) bekezdés: „a bírságot a kapcsolatos eljárás lefolytatására - a (11) bekezdésben meghatározott ellenőrzési jogosultsághoz igazodóan - a közlekedési hatóság, a rendőrség, a vámhatóság, a katasztrófavédelmi hatóság, a foglalkoztatás-felügyeleti hatóság és a közterület-felügyelet (a továbbiakban együtt: eljáró hatóság) jogosult.”

20. § (4a) bekezdés: „a közúti forgalomban történő ellenőrzés során, ha az (1) bekezdés a), b), k), m) vagy p) pontjában, illetve a (11) bekezdés c) pontja szerinti ellenőrzés során az (1) bekezdés a) - b) pontjában meghatározott szabályszegést elkövető személye a helyszínen megállapítást nyer, a hatóság eljáró tagja határozathozatal nélkül szabja ki a bírságot és döntését közli az elkövetővel. Ha az elkövető a jogsértés tényét nem vitatja, a döntéssel szemben fellebbezésnek nincs helye, amelyről az ügyfelet a helyszínen tájékoztatni kell.”

20. § (4b) bekezdés: „a közúti forgalomban történő ellenőrzés során, ha az (1) bekezdés k) pontjában meghatározott szabályszegést elkövető személye a helyszínen nem válik ismertté és a szabályszegést a külön jogszabályban meghatározott technikai eszközzel nem rögzítették, a (4) bekezdésben meghatározott bírságot

a gépjármű forgalmi rendszáma alapján megállapított üzemben tartóval szemben kell kiszabni. Ilyenkor az üzemben tartó címére kell a kiszabott összeget tartalmazó csekkszelvényt megküldeni.”

20. § (11) bekezdés f) pont: „Magyarország területén magyar vagy külföldi rendszámú közúti jármű közlekedésére, valamint a közúti járművel végzett áru-, illetve személyszállítási tevékenységre vonatkozó az (1) bekezdés szerinti rendelkezések megtartását az (1) bekezdés kg) pontja tekintetében (behajtási tilalom, korlátozott övezet (zóna), kötelező haladási irány) a közterület-felügyelet is jogosult együtt vagy önállóan ellenőrizni.

Az 1999. évi LXIII. törvény „a közterület-felügyeletről” szerint:

17/A. §: „a felügyelő a feladatkörébe tartozó, a Kkt.-ban meghatározott közlekedési szabályszegés esetén jogosult a Kkt. 20. § (4a) és a (4b) bekezdésében meghatározott közigazgatási bírságot alkalmazni.”

21. § „a felügyelő a helyi közúton jogosult megállítani, illetve feltartóztatni a köztisztasági szabályokat, továbbá a közúti közlekedésről szóló 1/1975. (II. 5.) KpM-BM együttes rendelet 40-41. §-ában, valamint más megállásra, várakozásra vagy táblával jelzett behajtási tilalomra vagy korlátozásra vonatkozó szabályokat megszegő járműveket.”

#### Súlykorlátozás alóli felmentés lehetőségei:

- ha a táblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van (**tehergépkocsi össztömeg, pótkocsi-össztömeg, zóna korlátozás esetén!**). **Célforgalom: áthaladást nem tesz lehetővé, csak megállás lehet. A gyakorlatban hivatalos célnak és igazolhatónak (tanú, okirat) kell lennie. A lakóhelyen és/vagy a rakodáshoz/szállításhoz meg lehet állni.**
- ha a táblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve áruszállítás” felirat van, áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton vagy övezetben van (**tehergépkocsi össztömeg, pótkocsi-össztömeg, zóna korlátozás esetén!**);
- ha a táblák alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn;
- ha a „Kivéve célforgalom” vagy a „Kivéve áruszállítás” feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra **célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani** és azt a megjelölt időszak végéig el kell hagyni;
- a közút kezelője a tehergépkocsi-össztömeg, pótkocsi-össztömeg, korlátozott forgalmú övezet behajtási tilalma alól felmentést adhat, de **össztömeg korlátozás alól nem.**
- **össztömeg korlátozás nem vezethető be a település teljes egészére, csak tehergépkocsi össztömeg-korlátozás.**
- **behajtási tilalom alóli felmentésért úthasználati díjat az önkormányzat nem fizettethet a Kérelmezővel!**

#### Egyéb jogszabályi részletek:

A súlykorlátozó jelzőtábláknál a köztisztasági és közegészségügyi feladat vagy postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha ez a feladat ellátása érdekében elkerülhetetlen; a feladat elvégzése után az utat minden járműnek haladéktalanul el kell hagyni.

Állati erővel vont járművek, mezőgazdasági vontatók és a tehergépkocsik meghatározott körének közlekedése egyes városrészek, illetve területi egységek forgalmának egységesítése vagy más forgalmi és környezetvédelmi okok miatt is megtiltható.

Ha a behajtási tilalom elrendelése indokolt, de nem célszerű megtiltani azoknak a járműveknek a forgalmát, amelyek úti célja az érintett úton van, a járművek behajtását a „Kivéve célforgalom” és „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblák alkalmazásával kell lehetővé tenni. A korlátozás alól a közút kezelője eseti behajtási hozzájárulással felmentést adhat a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy vagy jogi személy részére.

#### Meglévő telephelyeket érintő korlátozások:

Az ingatlanok megközelítését súlykorlátozás bevezetésével ellehetetleníteni nem lehet, kivéve akkor, ha ezt forgalombiztonsági szempontok (pl. műtárgy nem megfelelő teherbírása) indokolják.

### 6.3. Vizsgálat eredménye, javaslatok

Annak érdekében, hogy a „6 tonna tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” jelzőtábla a Tolnay Lajos út, Szudor Gergely utca és Vince Dezső utca teljes szakaszára is vonatkozzon, az alábbi ábrán jelzett helyeken további „6 tonna tehergépkocsi össztömeg korlátozás jelzőtábla” elhelyezését javasoljuk.

Az újonnan kihelyezendő, valamint a meglévő jelzőtáblák alatt is javasolt „Kivéve önkormányzati engedéllyel” kiegészítő táblák elhelyezése. A kiegészítő tábla garantálja, hogy a korlátozással érintett területen telephellyel rendelkező vállalkozások - önkormányzati engedély birtokában - behajthatnak az útszakaszra.

Ennek jogszabályok szerinti kitáblázásához összesen 2 db jelzőtáblára és 4 db kiegészítő táblára van szükség.



13. ábra: javaslat a súlykorlátozási jelzésrendszer módosítására a Tolnay Lajos út környezetében

A jelzőtáblákat a 4/2001. (I. 31.) KöViM rendelet alapján az alábbiak szerinti méretben kell kihelyezni:

- kör alakú táblák: 600 mm,
- háromszög alakú táblák: 600 mm,
- négyzet alakú táblák: 600 mm,
- kiegészítő táblák: 350x350 mm.



## 7. Forgalomcsillapítás eszközei a helyi közúthálózaton

### 7.1. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A 20/1984 KM rendelet 11.2 bekezdése alapján fizikai eszközökkel történő forgalomcsillapító eszközök csak lakó-pihenő övezetben, vagy korlátozott sebességű övezetben helyezhetők el.

Szintén a 20/1984 KM rendelet a 11.4 bekezdése az önkormányzati kezelésű utak esetében is előírja, hogy „a forgalomcsillapítás eszközeinek tervezésére és kiépítésre vonatkozóan a hatályos útügyi műszaki előírásokban foglaltakat be kell tartani.”

Az övezetek kijelölésének alapelveit, jogszabályi előírásait a 4.2. fejezetben mutattuk be. Ideális esetben hasonló keresztmetszeti jellegű és azonos beépítettségű szakaszok alkotják az így kialakított övezetet.

A fizikai eszközökkel történő forgalomcsillapítás eszközei - többek között - lehetnek:

- sebességcsökkentő bordák, menetdinamikai küszöbök;
- oszlopok;
- utcabútorok;
- elhúzások.

Ezek az eszközök elhelyezhetők az övezetek úttestjén a járművek várakozására szolgáló útfelületek kijelölése, illetve a járműforgalom számára megengedett sebesség betartatása érdekében, azonban ezek az eszközök nem akadályozhatják a megengedett sebességgel történő folyamatos haladást.

Az övezet felismerhetőségének növelésére a legegyszerűbb, a legkisebb ráfordítást igénylő esetben (a mindenkor kötelező jelzőtáblák kihelyezésén túl) csak a felismerhetőséget elősegítő útburkolati jelek alkalmazására kerül sor. Ilyen útburkolati jel például a sebességkorlátozást jelző tábla felfestése nagyítva az útburkolaton.

Ugyanakkor a vizsgálatok kimutatták, hogy csak jelzőtáblák kihelyezése nem mindig elégséges ahhoz, hogy a gépjárművezetők vezetési szokásait megváltoztassák, és azok alacsony sebességgel haladjanak. Javasolt tehát egyéb építési megoldások alkalmazása a kívánt hatás elérése érdekében.

Amennyiben lakó-pihenő övezet, vagy korlátozott sebességű övezet kerül kialakításra, célszerű annak kezdetén építési beavatkozással (pl. pályaszint emelés) felhívni a közlekedők figyelmét a zóna kezdetére.

Korlátozott sebességű övezetben célszerű, ha az alkalmazott építési elemek (szemben a lakó-pihenő övezettel) takarékosak, kismértékűek. Az építési elemek két csoportba sorolhatók:

- egyszerű, olcsó elem például az út felületének ideiglenes szűkítése (kertészeti edények alkalmazásával, váltakozó parkolás kijelölésével egymásután az út két oldalán stb.), a burkolat szintjének részbeni felemelése;
- nagyobb ráfordítást igénylő építési elemek például: az utca vonalvezetésének módosítása, a csomópontok helyszínrajzában változtatása, a burkolat szintjének emelése, útpályaszűkítés, virágágyak, fatörzsek körüli teknők létesítése, középzigetek létesítése.

A váltakozó oldalon kialakított parkolókkal (ami a tengely egyenes vonalának megtörését jelenti) sebességcsökkentés érhető el.

Az e-ÚT 03.02.12 „A közúti forgalom csillapítása” útügyi műszaki előírás 3.4.5. pontja szerint: „*olyan utcákban, ahol a geometria, az útpályán parkoló járművek hiánya, a kis forgalom a gépjárművel haladókat a megengedettnél nagyobb sebességre csábítja, az általános forgalomcsillapításhoz tartozó forgalomszabályozás (jobbkez szabály, lakó-pihenő övezet vagy korlátozott sebességű övezet kijelölése mellett) egyedi intézkedések is szükségesek lehetnek.*

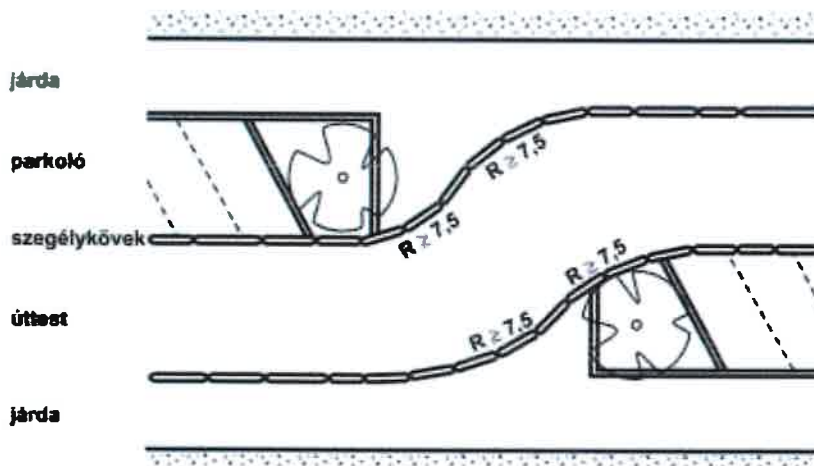
A forgalomcsillapító küszöbök helyett az útpálya tengelyének elhúzása javasolható, váltakozó oldalon kijelölt parkolóhelyekkel, virágládák elhelyezésével. Egyedi tervezés szükséges a kapubeajtók, valamint a vízvezetési lehetőségek figyelembevételével. Lehetséges a csomópontok „kiemelése”, geometriájának megváltoztatása (burkolatszint-emelés, mini körforgalom, előrehúzott szegélyvonalak stb.), valamint csökkentett szélességű útburkolat, más anyagú, pl. kőburkolatú (leállásra és kitérésre szolgáló) többcélú sávval.”

Mivel a sebességcsökkentő beavatkozásokon való áthaladást követően a járművezetők lassítanak, ezért a sebességcsökkentő pontokat bizonyos távolságonként (pl. 30 km/órás sebességkorlátozás esetén 75 méterenként) meg kell ismételni.

A hivatkozott ÚME és a kapcsolódó tervezési útmutató javaslatokat tartalmaz a vonali és területi forgalomcsillapításra vonatkozóan, amelyből néhány példát szemléltettként bemutatunk.

#### Pályaelhúzás:

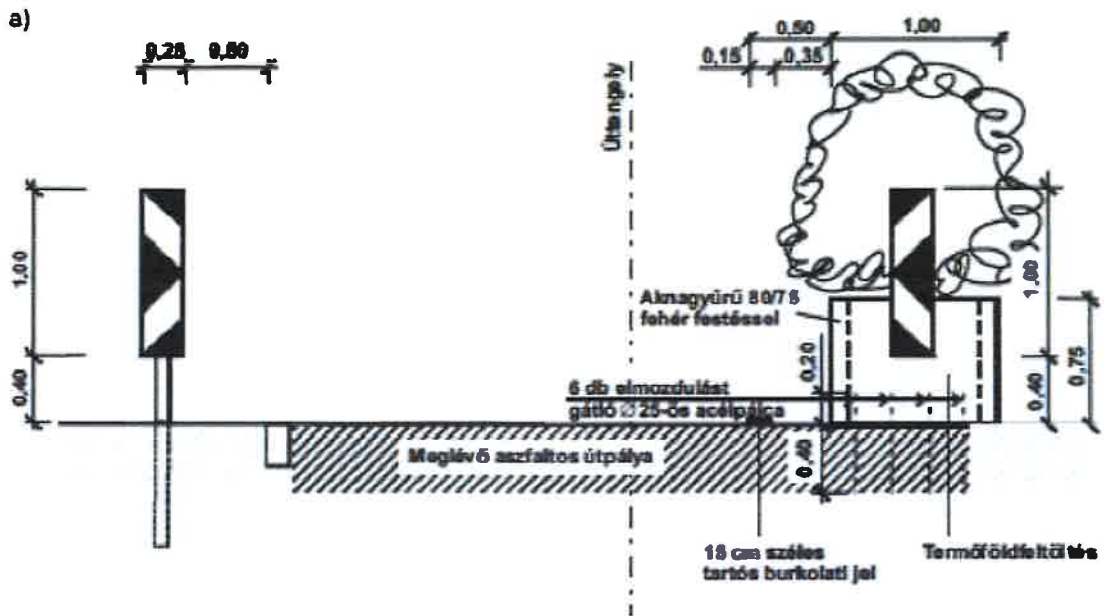
Ennek a megoldásnak az alkalmazása során az út tengelyét a kétirányú forgalom számára feltétlenül szükséges minimumra kell csökkenteni (legalább 5,50 méter), és az út tengelyét mintegy 50 méterenként a pályaszélesség mértékével át kell helyezni. Az elhúzás miatt az út hosszabb szakaszának áttekintése már nem lehetséges, ezáltal a sebesség csökkenése érhető el. Az út mellett parkolóhelyek alakíthatók ki.



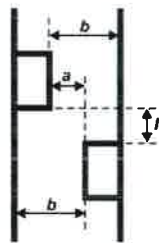
14. ábra: pályaelhúzás elvi kialakítása

#### Tengelyugratás:

A pályaelhúzások kialakításának speciális változatai a tengelyugratások. A tengelyelhúzás és a tengelyugratás közötti különbség az, hogy míg a tengelyelhúzás esetén a forgalom iránya csak egy határozott irányba tér el, és azon viszonylag hosszabb szakaszon irányváltás nélkül haladhat a következő elhúzásig, addig a tengelyugratással kialakított útszakasz tengelye viszonylag rövidebb hosszan visszatér eredeti irányába, ezzel rövidebb időtartam alatt okoz kellemetlen vízszintes lengéseket a jelzett tervezési sebesség túllépése esetén az áthaladó járműben. Ezek a kellemetlen lengések a járművezetőket csökkentett sebesség megválasztására készítik. A tengelyugratás pályaszűkítéssel kombinált megoldását méretezni, egyedileg tervezni szükséges, tervezésénél a meglévő keresztmetszeti kialakításra és a gyalogos és kerékpáros forgalomra is tekintettel kell lenni.



15. ábra: sebességcsökkentő útszűkítés elvi kialakítása



11. ábra – Szűkítéssel kombinált tengelyugratás főbb méretei

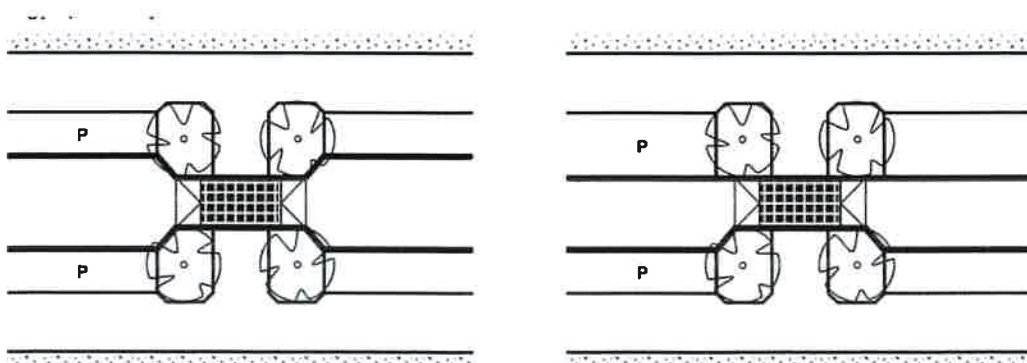
Szabad látás sáv szélessége (a), m	Sebesség, km/h		
	30	40	50
	Forgalmi sáv szélessége (b), m		
	2,75	3,00	3,25
- 1,0	10,0	13,0	14,0
- 0,5	8,5	11,5	12,5
0,0	7,0	10,0	11,0
0,5	6,0	8,5	9,5
1,0	5,0	7,5	8,0

16. ábra: tengelyugratások fő geometriai mérete (l), m

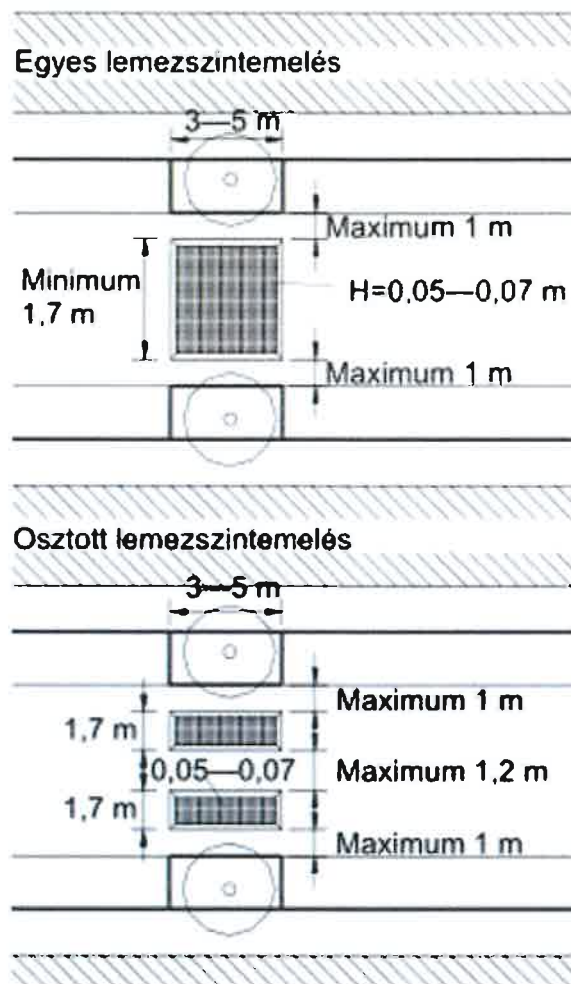
### Sebességcsökkentő küszöbök:

A sebességcsökkentő küszöbök (ún. fekvőrendőrök) alkalmazását a vonatkozó útügyi műszaki előírás csak ideiglenes megoldásként - pl. pályaszintemelés, vagy menetdinamikai küszöb kialakításáig - engedélyezi.

### Egyéb megoldások:



17. ábra: pályaszűkítés hosszú útburkolati küszöbvel



18. ábra: egyes, illetve osztott lemezzintemelés elvi kialakítása

Menetdinamikai küszöbök esetén fontos, hogy azok kapubejáróba ne kerüljenek, illetve megvilágítottak legyenek.

**Minden, a fentiekben bemutatott fizikai sebességcsökkentő eszköz megvalósítása hatósági engedély köteles beavatkozás, így a helyszínkiválasztást követően egyedi tervezési feladatot igényel.**

Javasolt először mobil, nem végleges jellegű megoldások alkalmazása, és ezt követően legalább 3 hónapig vizsgálni az elért hatást, a közlekedők és a lakosság véleményét kikérni a változtatásról. Amennyiben pozitív a visszajelzés, javasolt a kialakítást véglegesíteni.

## 7.2. Vizsgálat eredménye, javaslatok

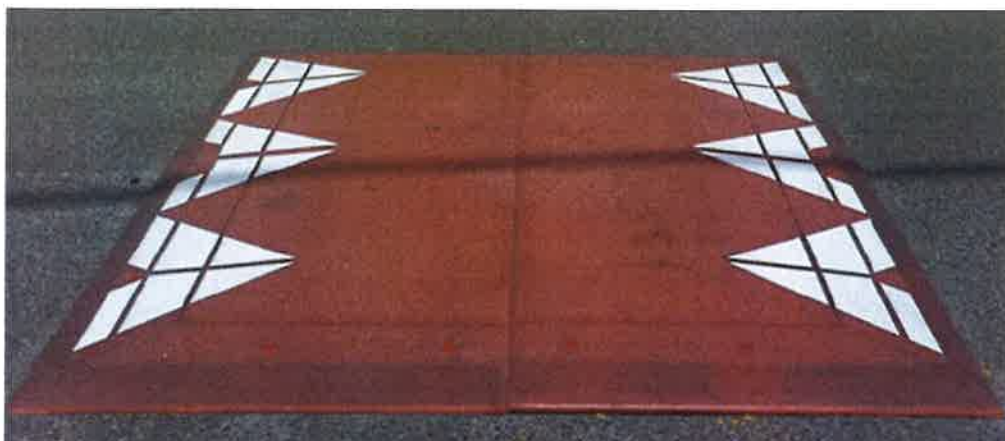
Lakó-pihenő övezetek kialakítása a településen a szabályozásra jellemző kötöttségek (csak bizonyos járműtípusok hajthatnak be a területre és azok is csak meghatározott indokok alapján) és a jelenlegi településszerkezet miatt nem javasolt.

A vizsgálat tárgyát képező forgalomcsillapító virágládák csak lakó-pihenő övezetben, vagy korlátozott sebességű övezetben helyezhetők el. A zónák kijelölésének alapelveit, jogszabályi lehetőségeit a 4.2. fejezetben mutattuk be.

Virágládák elhelyezése mellett, szintén korlátozott sebességű övezetben sebességcsökkentő párnák elhelyezése is megfontolandó. Ezek vulkanizált gumiból kialakított, reflektív fóliával ellátott termékek. Elhelyezhetők

övezetek kezdetén, és/vagy az övezetekben áthaladó utakon lokálisan, akár pályaszűkítéssel kombinált módon is. A sebességcsökkentő párnák előtt veszélyt jelző táblákat kell elhelyezni.

A fizikai forgalomcsillapító eszközök (pl. virágládák, menetdinamikai küszöbök stb.) elhelyezését egyedileg tervezni és engedélyeztetni szükséges a 7.1. fejezetben rögzítettek alapján.



24. kép: sebességcsillapító párna (forrás: Internet)



25. kép: kétoldali útszűkítés lemezsintemeléssel kombinálva (forrás: Internet)

## 8. Akácfa utca - Szőlősor utca - Május 1. utca közötti jelzésrendszere

### 8.1. Meglévő állapot

Az Akácfa utca meglévő burkolatszélessége kb. 5,50 méter a Május 1. utcáig, utána nagyságrendileg 4,00 méterre szűkül az útburkolat. A Május 1. utca jelenlegi burkolatszélessége kb. 5,00 méter. A Szőlősor utca szilárd burkolattal a vizsgálat során nem rendelkezett.

Jelen dokumentum készítése során folyamatban van egy önkormányzati beruházás, amelynek során a Szőlősor utca a Hóvirág utcáig, az Akácfa utca a Barackos utcáig aszfalt burkolattal kerül ellátásra.

Jelenleg minden útkereszteződés egyenrangú a vizsgálat területen: a jobbkézsabály szerint zajlik a közlekedés, az elsőbbségi viszonyok nem kerültek szabályozásra jelzőtáblákkal.



26. kép: Akácfa utca a Széchenyi István út felé



27. kép: Május 1. utca az Akácfa utca felé



28. kép: Szőlősor utca a burkolatépítés idején

## 8.2. Vizsgálat eredménye, javaslatok

A hatályos településszerkezeti terv alapján a vizsgálat tárgyát képező mindhárom útszakasz „egyéb kiszolgáló út” kategóriába tartozik. Előzőek alapján az útkereszteződésekben az alá/fölérendeltségi viszonyokat az egyes útszakaszok forgalomnagysága, illetve az útkereszteződések felismerhetősége, beláthatósága határozza meg.

A 4.3. fejezetben bemutatott lehetőség alapján a Szőlősor utca, illetve a Május 1. utca bevonható „Korlátozott sebességű övezet” ún. „zóna” hatálya alá. Ennek megvalósulása esetén a vizsgált utak kereszteződései minden

esetben egyenrangúak legyenek (jobbkez-szabály), viszont ebben az esetben fizikai forgalomcsillapító eszközök elhelyezésére is lehetőség van az érintett útszakaszokon.

Mivel jelenleg is minden útkereszteződés egyenrangú a vizsgált területen, szakmai szempontok alapján - a Hársfa utca szilárd burkolattal történő ellátását követően - javasoljuk a „Korlátozott sebességű övezet” kialakítását (6 db „Korlátozott sebességű övezet kezdete” és 6 db „Korlátozott sebességű övezet vége” jelzőtáblát igényel, amelyeket az övezetek kezdetén/végén, párban kell elhelyezni a 19. ábra szerint elrendezéssel). Az övezet kialakításához célszerűnek tartjuk továbbá a Szőlősor utca folytatása és a Hársfa utca közötti, az alábbi ábrán késsel jelölt, jelenleg földút szakasz szilárd burkolattal való ellátását is a zóna egységessége érdekében.

Az övezetek határát képező utakon ebben az esetben vonali forgalomszabályozással - pl. „Sebességkorlátozás 30 km/óra” jelzőtáblák elhelyezésével - egészíthető ki a közúti jelzésrendszer.



19. ábra: "Korlátozott sebességű övezet" kezdete/vége táblák javasolt helye

A fenti zónásítástól függetlenül az Akácfa utca - Széchenyi utca kereszteződésében, az Akácfa utca felől „Állj! Elsőbbségadás kötelező”, a Szőlősor utca - Széchenyi utca és az Akácfa utca - Somogyi Béla utca kereszteződésében „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezését javasoljuk.



20. ábra: Akácfa utca - Szőlősor utca - Május 1. utca javasolt jelzésrendszere

(Megjegyzés: zónásítás esetén a csillaggal jelölt jelzőtáblákat nem kell elhelyezni!)



## 9. Helyi játszóterek forgalomcsillapításának lehetséges eszközei

### 9.1. Meglévő állapot

#### 9.1.1. *Tűzoltó utcai játszótér*

A burkolat szélessége kb. 6,00 méter a vizsgált területen. A játszótér bejáratától mérve a Posta irányából 72 méterre, míg a Park felől 58 méterre sárga ún. „FNS” háttérű „Gyermekek” veszélyt jelző táblák kerültek kihelyezésre a szakaszon (nem a jogszabályokban előírt méretben). A Posta irányából a Kastély utca felé a közelmúltban térköburkolatú járda létesült. Az út átellenes, északi oldalán járda csak szakaszosan található.



21. ábra: Tűzoltó utca a Széchenyi István út felől



22. ábra: Tűzoltó utca a Kastély utca felől



23. ábra: Tűzoltó utcai játszótér bejáratának környezete

#### 9.1.2. Egészségháznál lévő játszótér

A vizsgált játszótér a Rákóczi út - József utca kereszteződésének közelében található. A Rákóczi út a hatályos településszerkezeti terv szerint települési jelentőségű út/gyűjtőút, míg a József utca egyéb kiszolgáló út. A burkolat szélessége a Rákóczi úton is nagyságrendileg 6,00 méter. Az Egészségház előtt merőleges parkolóterület került kialakításra, ami a beszállás - és a gyermekek védelme - szempontjából jó megoldás, a parkolóból való kiállásnál (tolatásnál) viszont kevésbé biztonságos.

A vizsgált játszótérre vezető helyi utakon veszélyt jelző táblák nem kerültek elhelyezésre.



29. kép: Rákóczi út a Bajcsy-Zsilinszky út felé



30. kép: Rákóczi út út a Bajcsy-Zsilinszky út felől



31. kép: Egészségház előtti járda és parkoló



32. kép: József utca nyugati szakasza a Rákóczi út felé

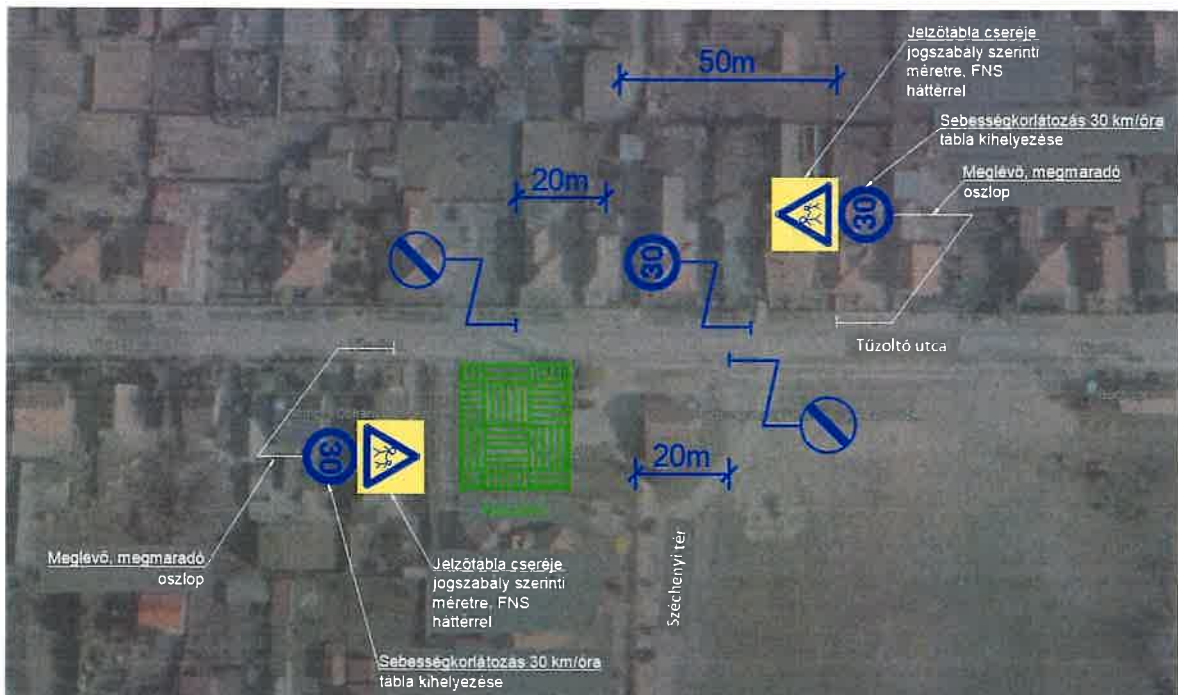
## 9.2. Javaslatok

### 9.2.1. Tűzoltó utcai játszótér

A Tűzoltó utcát, és az ahhoz kapcsolódó helyi közútszakaszokat lakó-pihenő övezetbe, vagy korlátozott sebességű övezetbe bevonni nem javasoljuk (széles útszakaszok, sok forgalomvonzó létesítmény/üzlet stb.). Emiatt az úton fizikai sebességcsökkentő eszközöket nem javasolunk elhelyezni, építési beavatkozásokkal (úttengely elhúzása, középsziget építése, másik oldalon járdaépítés, gyalogátkelőhely kialakítása) viszont lehetséges a közút használóit sebességcsökkentésre ösztönözni.

Szakmai tapasztalatok, kutatások azt mutatják, hogy burkolati jelek felfestésével nem érhető el számottevő sebességcsökkentés. Megfontolandó lehet a parkolás megtiltása a Tűzoltó utca déli oldalán, a játszótér bejáratának közvetlen közelében.

A vizsgált játszótér kapcsán javasoljuk, hogy a meglévő FNS háttérű jelzőtáblák kerüljenek lecserélésre a jogszabály által előírt méretű táblákra (háromszög táblák esetén 600 mm). Az új táblákat javasolt a meglévő oszlopon elhelyezni, és sárga FNS háttérrel ellátni. Az útszakaszon, az alábbi ábrán jelölt helyeken „Sebességkorlátozás 30 km/óra” és „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzéseket kell elhelyezni. A vonatkozó jogszabályok szerint földutakon a veszélyt jelző táblák elhelyezése általában mellőzhető, a Széchenyi tér kapcsán ezért nem tartjuk indokoltnak veszélyt jelző tábla elhelyezését.



24. ábra: Tűzoltó utcai játszótér javasolt jelzésrendszere

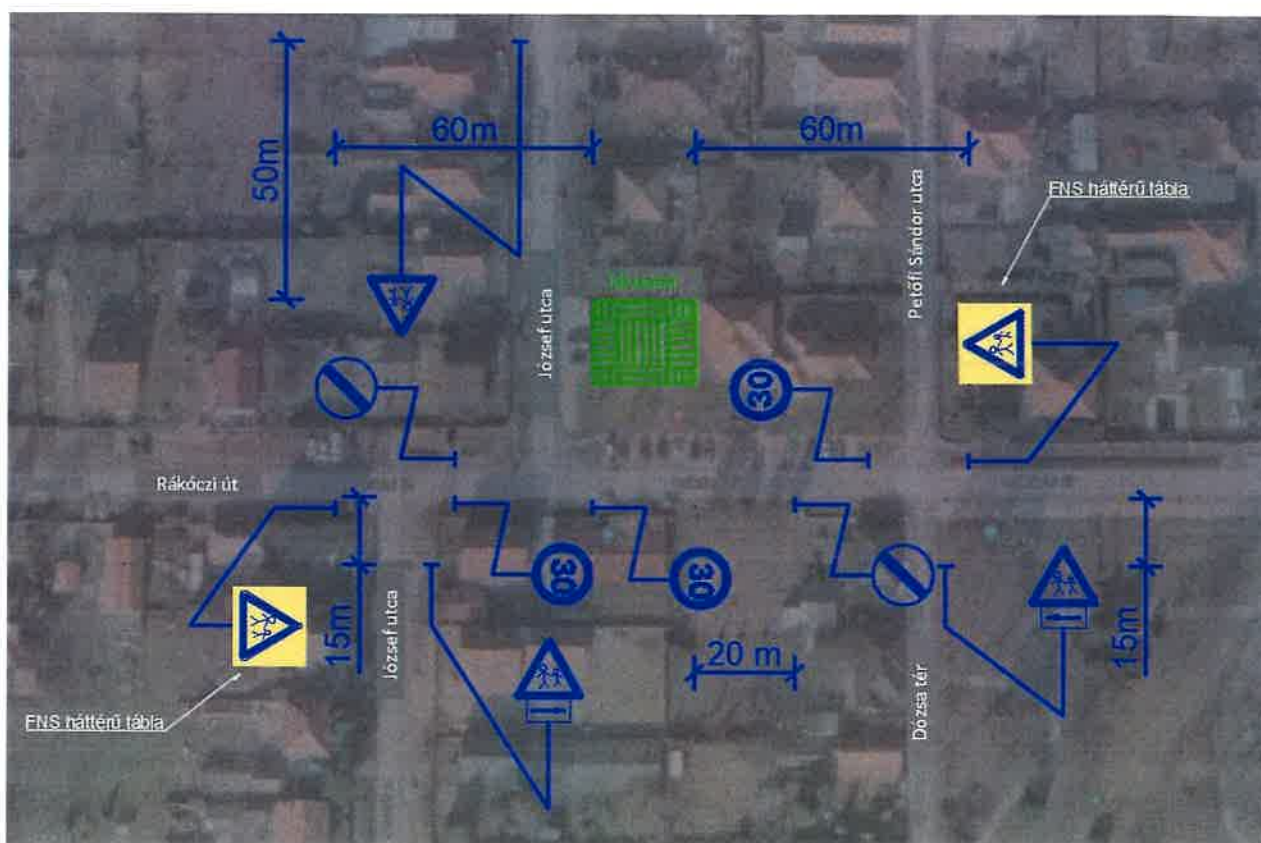
### 9.2.2. Egészségháznál lévő játszótér

Mivel a Rákóczi út helyi jelentőségű gyűjtőút, ezért zónásításba nem javasolt bevonni, így fizikai forgalomcsillapítás az útszakaszon nem valósítható meg. A Tűzoltó utcánál is felsorolt építési beavatkozások ugyanakkor elvégezhetőek (engedélyköteles beruházások), így sebességcsökkentésre ösztönözhetők a gépkocsivezetők.

Az érintett játszótér forgalomtechnikai jelzésrendszerét az alábbi ábrán jelölt módon célszerű kialakítani.

Jogszabály szerint lakott területeken belül, a veszélyes hely kezdete előtt 50-100 méterrel kell elhelyezni a vonatkozó veszélyt jelző táblákat. A jogszabályok, útügyi műszaki előírások lehetőséget adnak a táblák közelebb történő elhelyezésre (amennyiben fizikai akadály miatt nem lehet a távolságot tartani, kiegészítő táblával jelezve), viszont ez a körülmény jelen esetben nem áll fent, továbbá indokoltnak is tartjuk a járművezetők figyelmét kellő távolságból felhívni a veszélyes hely kezdetére.

A Petőfi Sándor utca egyirányú a Rákóczi út felől, így ide veszélyt jelző tábla elhelyezése nem szükséges.



25. ábra: Egészségháznál lévő játszótér javasolt jelzésrendszere

## 10. Hegedűs utca súlykorlátozás

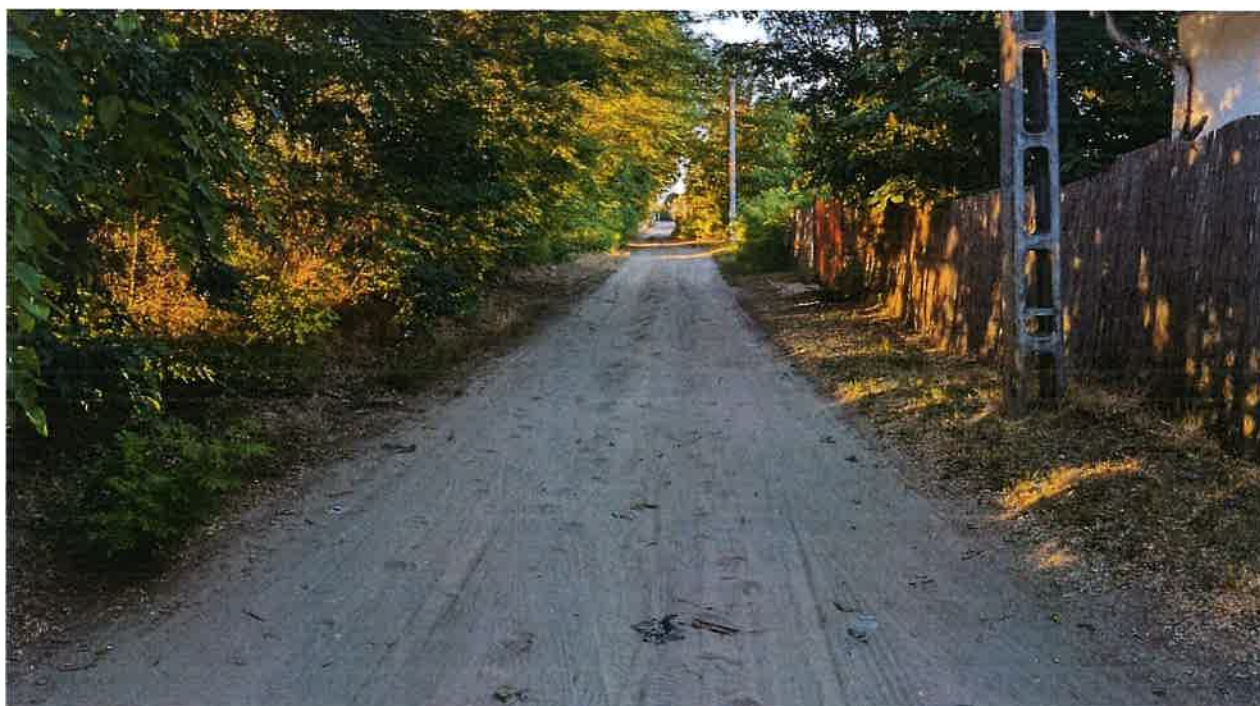
### 10.1. Meglévő állapot

A Hegedűs utca a település ÉNY-i részén található földút. Az Arany János utcától délre a közlekedésre alkalmas útfelület szélessége mindössze 3,50 méter kb. 55 méter hosszúságban. Az Arany János utca - Kossuth Lajos utca közötti szakaszon a rendelkezésre álló szabad útszélesség 3,50 - 4,00 méter között változik.

A földút szakasz állapota jelenleg kielégítő, viszont a csapadékvíz elvezetése nem megoldott, így nagyobb esőzések után, egy-egy jelentősebb ösztömögű jármű elhaladását követően az útszakasz állapotromlása várható.



33. kép: Hegedűs utca a Március 21. utca felé



34. kép: Hegedűs utca az Arany János utca felé



35. kép: Hegedűs utca a József utca felé



36. kép: Hegedűs utca a Kossuth Lajos utca felé

## 10.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A kétirányú forgalom számára szükséges minimális műszaki paramétereket a 1.2. pontban ismertettük. Olyan útszakaszokon, ahol ezek a feltételek nem teljesülnek, indokolt az egyirányú forgalmi rend bevezetése.

Tehergépkocsival behajtani tilos:

KRESZ 14. § (13a) bekezdése alapján: Az (1) bekezdés o) pontjában, r) pont 43. ábrájában, s) és t) pontjában, továbbá a (2) bekezdésben meghatározott jelzőtáblánál a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a mezőgazdasági erőgép vagy e járműből és pótkocsiból (vontatmányból) álló járműszerelvény vezetője -

---

mezőgazdasági tevékenység végzése érdekében - a tilalom ellenére behajthat, ha a munkavégzés helyének megközelítése érdekében ez elkerülhetetlen vagy egyéb útvonal választása 50%-ot meghaladó mértékű útvonal-hosszabbodást jelent, amennyiben a behajtás a személy és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.

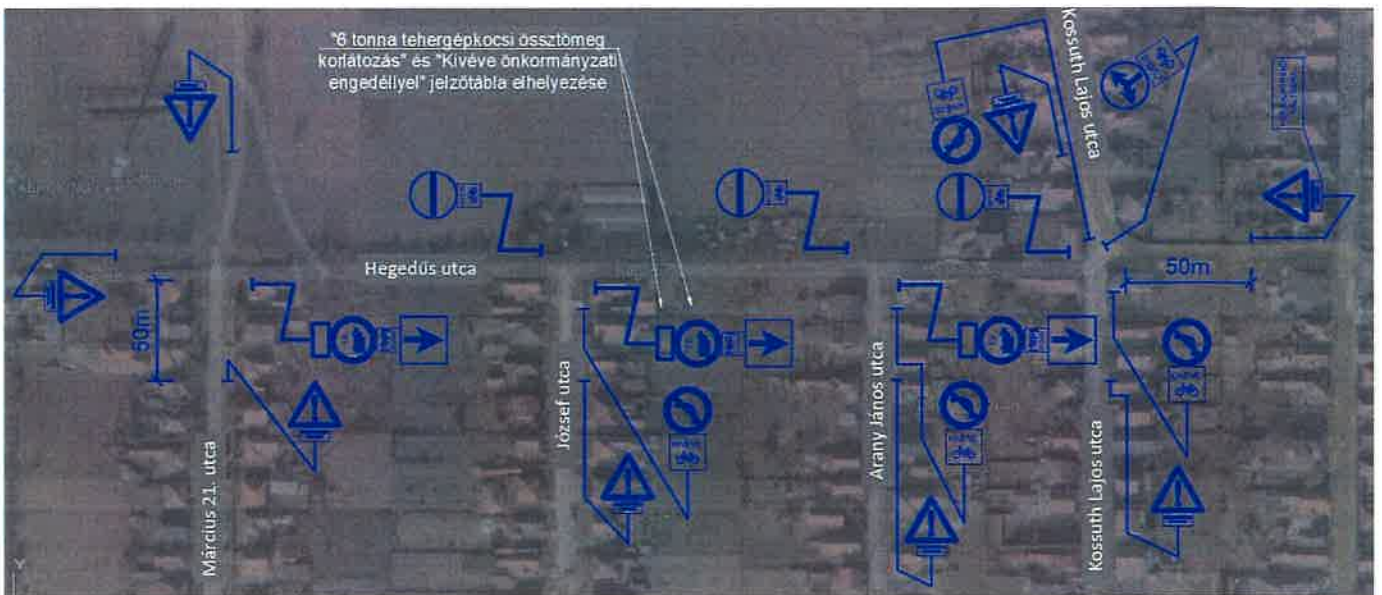
### **10.3. Vizsgálat eredménye, javaslatok**

Indokoltnak tartjuk az útszakasz egyirányúsítását a Kossuth Lajos utca felé a Március 21. utca irányából. Az egyirányúsítás jelzésrendszerét a Fekiács utcánál alkalmazott módon, azzal egyenértékűen kell kialakítani, a kerékpárosok kétirányú forgalmának biztosítása mellett. Minden útcsatlakozás előtt 50 méterrel, a bevezetéstől számított 3 hónapig „Egyéb veszély” + „Forgalmi rend változás” kiegészítő jelzőtáblák elhelyezése szükséges.

Annak érdekében, hogy a földút szakasz jelentős állagromlás nélkül is üzemelhessen a jövőben - összhangban a településen meglévő lokálisan meglévő, illetve jelen dokumentumban már említett súlykorlátozással - „6 tonna tehergépkocsi ösztömeg korlátozás” bevezetését és a kapcsolódó jelzőtáblák elhelyezését javasoljuk az alábbi ábrán jelzett helyeken.

A jelen dokumentum 1.3. pontjában is említett módon, a lakossági kezdeményezés alapján - hosszú távon - indokoltnak tartjuk az útszakasz korszerűsítését, szélesítését. Ennek megtörténtét követően ismételten felül kell vizsgálni az útszakasz forgalmi rendjét.





26. ábra: Hegedűs utca javasolt jelzésrendszere

## 11. Parkolási helyzet az M5 autópályára vezető önkormányzati úton

### 11.1. Meglévő állapot

Az M5 autópálya 35-ös kilométer szelvényének közelében, az Inárcsi pihenőhelyen a budapesti irány gyorsításávjához vezető Inárcs 0173/9 hrsz-ú útszakasz Inárcs Nagyközség Önkormányzatának kezelésében van.



37. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út

Az érintett terület Budapest, és az M0 gyorsforgalmi út előtti utolsó komplex pihenőhely, ezért az év minden napján jelentős tehergépjárműforgalom jellemzi a pihenőhelyet és annak környezetét. Hosszú sorokban állnak a tehergépkocsik az autópálya mindkét oldali pihenőhelye mellett. Előfordul, hogy a rendelkezésre álló összes parkolóhelyet elfoglalják a tehergépjárművek, és ekkor sok esetben a vizsgált útszakasz mellett, az útpadkán állnak meg a járművek, jelentősen károsítva ezzel mind az útburkolat, mind pedig az útpadka állapotát, amelyet az alábbi fotók is jól szemléltetnek.



38. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út a felüljárótól ÉNY-i irányba



39. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út melletti padka



40. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út melletti kijárt padka az autópálya felől



41. kép: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út AKA Zrt. által kezelt szakasza

## 11.2. Jogszabályi, műszaki előírási háttér

A KRESZ 15.§ (1) bekezdés a) pontja szerint: „a „Megállni tilos” (60. ábra) tábla azt jelzi, hogy - a forgalmi vagy műszaki okból szükséges megállást kivéve - megállni, valamint várakozni tilos.



27. ábra: Megállni tilos jelzőtábla

Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart.



28. ábra: Megállni tilos (útpadkán is) táblakombináció

Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart.

A jelzőtáblákat - a (4)-(7) bekezdésben említett kivétellel - az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőtáblát a bal oldalon, vagy az úttest felett megismételhetik. A jelzőtábla jelzése - a (4) és (5) bekezdésben említett kivétellel - a jelzőtáblával szemben közlekedő minden járműre vonatkozik.

(6) A megállási és a várakozási tilalmat, valamint a várakozóhelyet jelző táblát az úttest mellett, menetirány szerint a jobb és a bal oldalon egyaránt elhelyezhetik. E jelzőtáblák hatálya az úttestnek arra az oldalára terjed ki, amelyik mellett azokat elhelyezték.

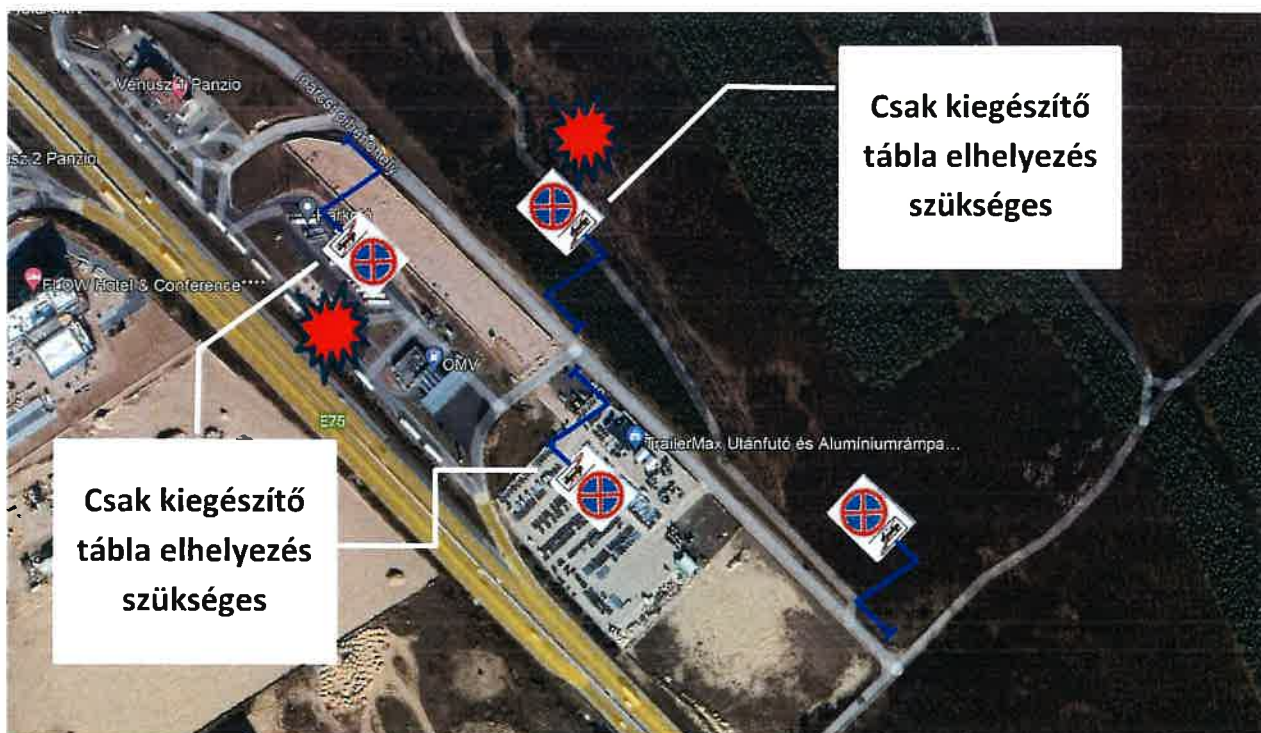
40. § (1 bekezdés): Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad.”

### 11.3. Vizsgálat eredménye, javaslatok

A helyszíni szemlén, illetve útbeutazásaink idején tapasztaltak szerint a gépkocsivezetőkben nem tudatosul, illetve nem számítanak arra, hogy a helyi közút déli szakaszán - az üzemanyagtöltő-állomás felől - is megállási tilalom került bevezetésre. A megállási tilalom továbbá jelenleg nem vonatkozik az útpadkára, így a járművezetők rendszeresen használják ezeket a területeket hosszú idejű várakozás céljából.

A vizsgált szakaszon 3 db „Megállni tilos” tábla (kiegészítő tábla nélkül) korábban elhelyezésre került és az állandó forgalmi rend részét képezi, ezért összesen 1 db új „Megállni tilos” és 4 db kiegészítő tábla elhelyezését tartjuk indokoltnak az útszakasz védelme érdekében.

A csillaggal megjelölt táblák elhelyezéséről az AKA ALFÖLD KONCESSZIÓS AUTÓPÁLYA Zrt.-vel (cím: 1023 Budapest, Lajos u. 26.; e-mail: akazrt@aka.hu) előzetesen egyeztetni kell!



29. ábra: Inárcs 0173/9 hrsz-ú út javasolt jelzésrendszere

---

# Összefoglalás

A település vizsgált helyszínein a jelenlegi forgalmi rend alapvetően megfelel a vonatkozó jogszabályokban, útügyi műszaki előírásokban foglaltaknak. Az elkészült dokumentumban ugyanakkor számos olyan forgalomtechnikai és építési beavatkozásokra vonatkozó javaslatot, illetve észrevételt tettünk, amelyek megvalósításával fokozható a közúti közlekedésben résztvevők biztonsága, valamint hosszútávon biztosítható a település úthálózatának megfelelő minősége.

Bízunk benne, hogy a javasolt intézkedéseket az önkormányzat képviselő-testülete is indokoltnak tartja, és végrehajtásukat elrendeli, megteremtve ezáltal egy közlekedésbiztonsági szempontból magasabb szintű településképet.

2022. szeptember



.....  
Csontos Ákos  
ME-KÉ 13-16298 / 13-67003



.....  
Tumpek Levente  
KÉ-K 01-17802 / 01-68420