

# SZENTENDRE VASÚTI VILLASOR ÉS KÖRNYÉKE 30 KM/H KORLÁTOZOTT SEBESSÉGŰ ÖVEZET FELÜLVIZSGÁLATÁNAK FORGALOMTECHNIKAI KIVITELI TERVE

## Vezetői összefoglaló

Szentendre Város Önkormányzatának (2000 Szentendre, Városház tér 3.) megbízásából 2021. október-november hónapban készült el a Vasúti villasor és környéke meglévő 30 km/h korlátozott sebességű övezet forgalomtechnikai felülvizsgálata.

A felülvizsgálat a Hivatal, mint Megrendelő által lehatárolt területre vonatkozik, mely magába foglalja a meglévő ZÓNA30 korlátozott sebességű övezetet, illetve hozzá veszi a vele összeépült dinamikus fejlődő új lakóterületre a Korona utcától nyugatra. A tervezési területet a Vasúti villasor – Pomázi köz – Pomázi út – Római sánc utca – 11. sz. főút által határolt terület alkotja. A feladatkiírás szerint a tervezőnek a terület forgalomtechnikai jelzésrendszerének felülvizsgálatát kellett elvégezni, mely során a hibák javítása mellett a szükség szerinti egyirányúsítások és az Acél utcában két darab pályaszintemeléssel menetdinamikai küszöb tervezése is feladata volt.

### A tervezés szempontjai, alapelvek

- A tervezési terület úthálózatán a meglévő közúti jelzőtáblák felvétele és alaptérképen való feltüntetés.
- A hiányos vagy nem megfelelő forgalomtechnikai jelzések tekintetében javaslatként a forgalmi rendnek megfelelő jelzőtáblák elhelyezésére, a 20/1984. (XII.21.) KM. számú rendelet szerint.
- A korlátozott sebességű övezeten belül, a jogszabályi előírásoknak megfelelően csak egyenrangú útkeresztezések lehetnek.
- A Korona utca és a Pomázi köz között épülő új lakóterületet be kell vonni a meglévő korlátozott sebességű övezetbe.
- Az Acél utcában két helyen szintemeléssel menetdinamikai küszöb kiviteli tervét el kell készíteni.
- Megrendelői javaslat szerinti egyirányúsítások lehetőségének vizsgálata és az egyirányú forgalmi rend megtervezése.
- Közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

A korlátozott sebességű övezet kijelölésekor alapvető feladat, hogy az övezethatárok egyértelműen és hiánytalanul rögzítve legyenek. Az övezet területére belépők számára ki kell helyezni a „Korlátozott sebességű övezet kezdete” jelzőtáblát és a kilépők számára az övezethatáron el kell helyezni a „Korlátozott sebességű övezet vége” jelzőtáblát. Ezeknek a jelzéseknek a hiánytalan megléte elengedhetetlen. Pótolni kell tehát az összes hiányzó jelzőtáblát. A Korona utca és a Pomázi köz közötti területet, beleértve a Pomázi közt is javasolt bevonni a korlátozott sebességű övezetbe. Ennek megfelelően az övezeti kordon pontokon ki kell helyezni az új övezet kezdete és övezet vége jelzőtáblákat.

A 20/1984 (XII. 21.) KM rendelet 10.2.1.3.a) szerint csökkentett sebességű, védett övezetben csak egyenrangú útkeresztezések lehetnek (vagy körforgalom). Ennek jelentősége van a sebesség csillapításának kikényszerítésében is. Amikor a jobbkéz szabály helyett valamely belső csomópontban az elsőbbséget jelzőtábla szabályozza az elsőbbséggel rendelkező úton közlekedő védetté válik, nagyobb sebesség kifejtésére lesz alkalmas, mivel nem kell számítani a jobbról érkező járműre. Ezt jellemzően az adott út minden csomópontjában elvégezve nem kívánatos gyűjtő út funkció jön létre, melyen a közlekedők „akaratlanul is” gyorsabban haladnak a megengedettnél. A jogszabályi előírásnak megfelelően a teljes övezet minden belső csomópontjában el kell távolítani az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblákat, kivétel nélkül.

A tervezés során a forgalmi rend részeként felülvizsgálatra került az egyirányú forgalmú utak rendszere is. A területen jelenleg 8 egyirányú utca, útszakasz vagy köz található, melyek forgalomtechnikai jelzéseit is rendbe kell tenni (Árpád u., Attila u., Őrtorony u., Dr. Nagy Lajos u., Aradi u., Vitéz u., Szatmári u., Harkály u.)

Megrendelői diszpozíció szerint megvizsgálásra került, hogy az övezeten belül hol van értelme, illetve hol lehet szükséges egyirányú forgalmi rend kialakítása. Szükség szerűen, elsősorban a keskeny geometriai kialakítás miatt a **Csabagyöngye utcában** merült fel leghatározottabban a forgalmi rend megváltoztatása. Az útpálya viszonylag keskeny, aszfalt burkolatú, a nyugati oldalán található járda. A Mathiász János utcától a Vasúti villasorig tartó utca szinte teljes hosszában parkolási igény jelentkezik. A várakozó járművek folytonos kocsisort alkotnak a nyugati oldali burkolatszél mentén, elfoglalva nagyjából az útszélesség felét. A beépítési jellemzők következtében fellépő parkolási igények miatt lényegileg a kétirányú forgalomra is korlátozottan alkalmas keresztmetszeti szélességű Csabagyöngye utca egy forgalmi sáv szélességűre szűkült. A nagyjából 300 méter hosszú utcát javasolt egyirányúsítani, a forgalom iránya a Mathiász utca felől a Vasúti villasor felé legyen kijelölve. A szűkebb értelemben vett tervezési területen a Csabagyöngye utca ellenirányú párhelyként célszerű kijelölni a **Tómellék utca** egyirányú forgalmi rendjét a Vasúti villasor felől a Mathiász János utca felé. A két egyirányú utca között összekötő szerepet tölt be az Othelló utca. A Tó mellék utca egyirányú forgalmi rendjére a Mathiász János utca és a Római sánc utca közötti szakaszon már nincs szükség, sőt ennek a szakasznak a kétirányú forgalma az egyenrangú útkereszteződések miatt erősíti a Mathiász utca sebesség csillapítását. Az egyirányúsított Tó mellék utcában javasolt engedélyezni az ellenirányú kerékpáros közlekedést is. Az előbbi két utca egyirányúsításához kapcsolódva javasolt a **Szatmári utca** forgalmi rendjének megváltoztatása is. A Pomázi út felől a Mathiász János utcáig egyirányú szakaszt folytatva a Szatmári utcában egészen a Vasúti villasorig célszerű bevezetni az egyirányú forgalmi rendet. Az útszakasz egyértelműen alkalmas az ellenirányú kerékpározás engedélyezésére is. Az 5,50-6,00 méter széles aszfaltos útpályán az egyirányúsítás következtében kényelmes parkolás lesz lehetséges, szükségtelenné válik a padkára, járdára felállva félre húzódni. Mivel a forgalom ezen a környéken viszonylag alacsony, az úttest széles és a parkolási igény sem kiugróan magas, számítani lehet az egyirányúsítás következtében a megengedett sebesség túllépésére. Az egyirányúsítás után figyelemmel kell kísérni az utóhatásokat és a kedvezőtlen változásokra szenzitíven és gyorsan reagálni kell. Különösen fontos lesz ez abban az időszakban, amikor a 11. sz. főút felújítási munkái zajlanak majd.

Építési beavatkozással kialakított pályaszintemeléssel menetdinamikai küszöb épül két helyszínen az Acél utcában a 7-8. házszámú és a 17-20. házszámú ingatlanok közötti szakaszon a korábbi sebességcsillapító bordák helyén. Az építési beavatkozással a jelenlegi sebességcsillapító bordák kiváltása a cél egy hatékonyabb, működőképesebb megoldás alkalmazásával. Az Acél utca hálózati szerepe révén átkötő kapcsolatot lát el közvetve a 11. sz. főút és a Kőzúzó utcai iparterület között. A kedvező hálózati kapcsolat a Római sánc utca és a Vasúti villasor közötti utcában megnövekedett forgalmi terhelést és megemelkedett átlagsebességet eredményez. Az útszakasz a korlátozott sebességű övezet része, az engedélyezett sebesség 30 km/h. Az engedélyezett sebesség kikényszerítésére ún. épített menetdinamikai küszöb kerül kialakításra. A tervezett kialakítás szerint **a menetdinamikai küszöb  $v_t=30$  km/h sebességgel átjárható, a tervezési sebességnél nagyobb sebesség kifejtésére azonban nem alkalmas.** A vonatkozó tervezési útmutató szerint eljárva a 30 km/h sebességhez tartozó menetdinamikai küszöb  $R=20$  m magassági lekerekítő ív 4,00 m hosszúságú húrjának megfelelő hossz metszetű. Ez a geometria 100 mm szintemelkedést tartalmaz. A tervezett küszöbök keresztirányban az útpálya oldalesését követik és a burkolatszélről 0,50 méterre szintben (szegély beépítéssel) csatlakoznak a meglévő pályafelszínhez. A tervezett menetdinamikai küszöbök térkő burkolattal kerülnek kialakításra. A meglévő útpályához a térburkolatot mind a négy oldalon süllyesztett szegélysor beépítésével kell csatlakoztatni.

A beavatkozással érintett terület mintegy 52 hektár, határoló utak nélkül az érintett utcák hossza közel 6,9 km. A beavatkozás során összesen 36 m<sup>2</sup> térkőburkolatú menetdinamikai küszöb épül, megszűnik 28 db és kihelyezésre kerül 35 db végleges és 37 db ideiglenes jelzőtábla.