

VÁC, VIZIMALOM UTCA DÉLI SZAKASZ SZABÁLYOZÁSA

A közlekedési vizsgálat és fejlesztési javaslat „A településrendezési tervek közötti közlekedési munkarészei – Tartalmi követelmények” megnevezésű, e-UT 02.01.41 számú útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az e-UT 03.01.11 jelű „Közutak tervezése” útügyi műszaki előírásban foglaltakat, és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal. Jelen terművelet Vác Város Dózsa György út, Duna utca, Duna-part, Kálvin utca által lehatárolt területére vonatkozik.



A szabályozási terv tartalmi követelményeit a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Eljr.) 1. és 3. melléklete határozza meg

A tervezési munkát megelőzően az Önkormányzat Főépítész az Eljr. 11. § (6) bekezdés előírásának – miszerint az 1. és a 3. mellékletben meghatározott tartalmi elemeket és azok részletezettségét az önkormányzati főépítész írásban határozza meg – eleget tett. A Vác, 2099, 2101/2, 2103/2, 2104/3, 2107/2, 2108/2, 2110/1 és 2110/2 hrsz-ú telkeket érintő Vizimalom utca déli szakaszának újraszabályozásával kapcsolatban a 96/2022. (II. 16.) KT határozat alapján kiadott 9/46-5/2022. számú levelében az alábbiakról tájékoztatta az érintett telkek tulajdonosait:

„A Vizimalom utca ezen szakaszának kialakulása és rendezése érdekében a Képviselő-testület előzetesen támogatja kérelmüket, de a HÉSZ előírásai szerinti zsákutcás kialakítás figyelembe vételével, mely szerint 15,0 méter átmérőjű körnek beírhatónak kell lennie a zsákutca végén.”

A MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT TARTALMI KÖVETELMÉNYEI**1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ**

1.15. Közlekedés

1.15.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok

1.15.2. Közúti közlekedés

1.15.3. Közösségi közlekedés

1.15.3.1. közúti

1.15.3.2. kötöttpályás

1.15.4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

1.15.5. Parkolás

1.15. KÖZLEKEDÉS

-

A helyzetfeltárás célja összefoglaló közlekedési helyzetértékelést adni Vác Város lehatárolt területének általános közlekedési jellemzőit bemutatva, rávilágítva azokra a közlekedési problémákra, amelyek a terület-felhasználás változását és a forgalomnövekedés várható mértékét is figyelembe véve beavatkozást tesznek szükségessé.

1.15.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok1.1 Vasúti hálózat

A kötöttpályás közlekedési hálózati kapcsolatok tárgyi terület szabályozása tekintetében nem relevánsak.

1.1 Közúti hálózat

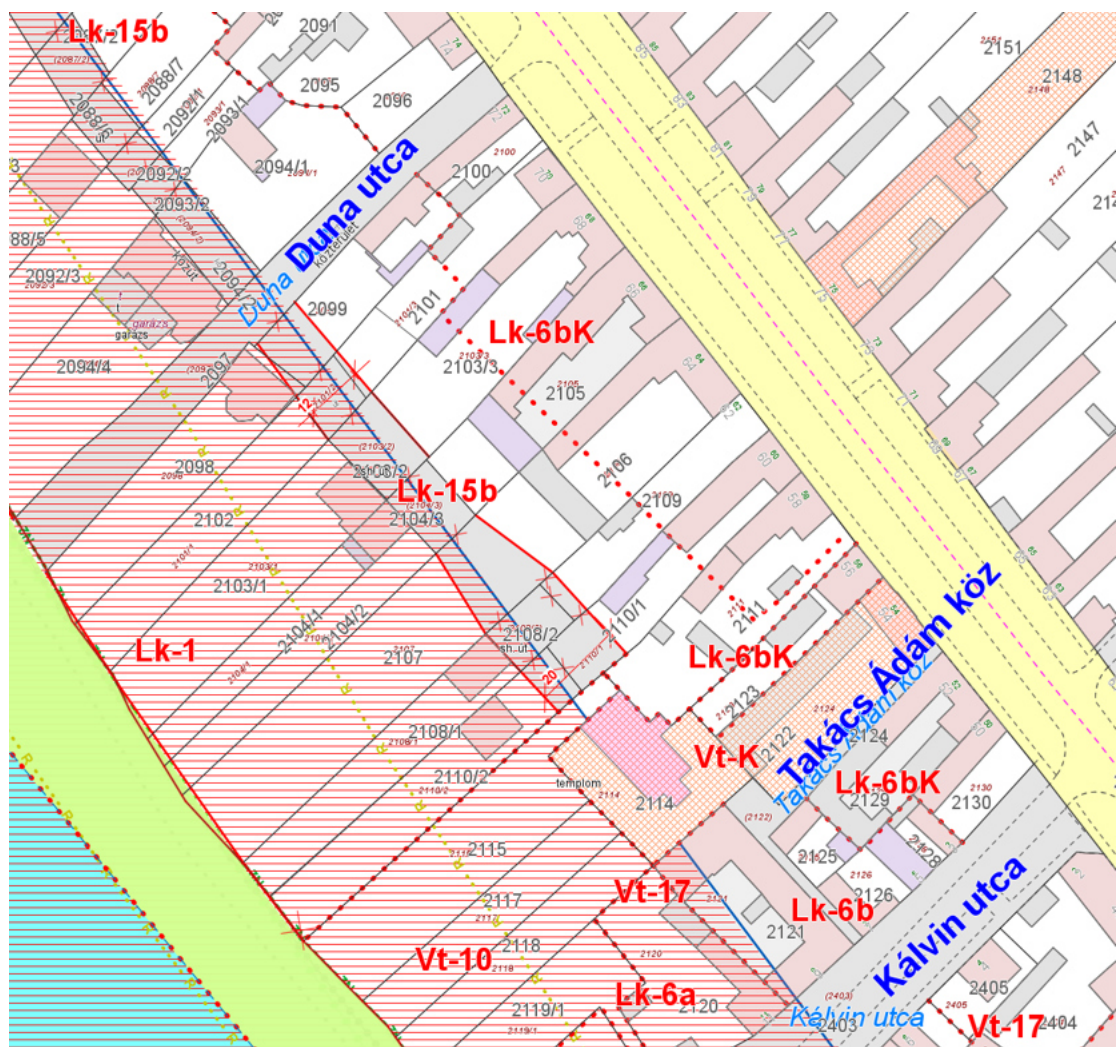
A tervezési területet észak-kelet felől a város gyűjtőút hálózatának részét képező, a tervezési területet érintő szakaszán átlag 28,75 méter széles Dózsa György út határolja. Az útról a zárt sorúan beépített lakótelkek közvetlenül közelíthetők meg, az útburkolat és a telkek utcafrontja közötti zöld sávot a behajtók megszakítják. A közút építési területe, szabályozási szélességének mérete megfelel a jelenlegi közlekedési igényeknek. Fél évszázaddal ezelőtt ez volt a 2 jelű országos főút. Ezek az építési telkek valamikor a Dunáig értek és a délnyugati részük árvízjárta terület volt. Ma a 6 jelű Euro-Velo (EV6) kerékpárút közlekedési területe.

A tervezési területet kiszolgáló utcák (Duna utca és Kálvin utca) gépjármű forgalmáról forgalomszámlálás nélkül is megállapítható, hogy a teljes gépjárműforgalom mértéke nagy távlatban sem éri el a megfelelő szolgáltatási szinthez tartozó megengedett forgalomnagyság (800 E/h) mértékét.

A tervezési terület Duna felőli része kisvárosias lakóterületi építési övezetben (Lk-1) fekszenek. Az építési telkek a Dózsa György útról megközelíthető építési telkekből lettek kialakítva. A két szélső telek kivételével – melyek a Duna és Kálvin utcáról megközelíthetők – a nemzetközi kerékpárútról közelíthetők meg gépjárművel is.

A tervezési terület építési övezetei az alábbi paraméterek szerint építhetők be:

| Az építési övezet | | Az építési telek | | | | | | | Megengedett | |
|-------------------|------------------|---|-----------------------------------|--------------|--|---|--|--|----------------|----------------|
| Övezeti jel | A beépítés módja | A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (m ²) | A kialakítható új telek legkisebb | | A megengedett legnagyobb beépítettség, % | A megengedett legnagyobb beépítettség, Terepszint alatt % | A megengedett legnagyobb szintterületi mutató(m ² /m ²) | A legkisebb kialakítandó zöldterület % | Épületmagasság | |
| | | | szélessége (m) | mélysége (m) | | | | | Legkisebb (m) | legnagyobb (m) |
| Lk-1 | Z | 450 | 9 | - | 20 | 30 | 0,5 | 70 | 3,5 | 6,0 |
| Lk-6bK | Z | 200 | 9 | - | 40 | 50 | 1,0 | 50 | 3,5 | K |
| Lk-15b | Z | 200 | 8 | - | 60 | 70 | 2,0 | 30 | 3,5 | 6,5 |



Hatályos SZT kivágat

Jámbor László okl. közlekedésmérnök, városépítési-városgazdasági egyetemi szakmérnök
Ttkö településtervezési közlekedési szakterület MMK: 13-10203.

1.2 Kerékpárút hálózat

A 6 jelű Euro-Velo kerékpárút közlekedési területe a tervezéssel érintett terület és a Duna között fekszik. A Duna és Kálvin utcán közlekedő gépjárművektől elsőbbségadás kötelező jelzőtábla nem védi a kerékpáron közlekedőket. Ezen a szakaszon négy lakóház áll és további hat telek még beépítetlen.

1.3 Turistaút hálózat

A Duna-part a turistákat is vonzza, de a tervezési terület szabályozása tekintetében a turista forgalom nem mérvadó.

1.15.2. Közúti közlekedés

2.1 Nemzetközi és regionális kapcsolatok

A tervezési terület feltárását szolgáló kiszolgálóút szabályozása szempontjából a nemzetközi és regionális kapcsolatok helyzete nem releváns.

2.2 A település belső közlekedési hálózatának és létesítményeinek vizsgálata:

A tervezési területet érintő közlekedési hálózat és eszközök vizsgálatát a közlekedés négy ága közül csupán egyre, a közúti közlekedésre terjesztettük ki, mivel kötöttpályás, légi és vízi közlekedés nem érinti a területet. A közutakat a közlekedési eszközök széles skálájában használják a helybeliek:

- Gyalogosan,
- Kerékpárral,
- Motorkerékpárral,
- Személygépjárművel,
- Tehergépjárművel,

A településrész főútvonala a Dózsa György út a 2. jelű főutat a város főterével köti össze. Itt van a helyi autóbusz megálló, melyet a lakosság idősebb tagjai szívesen használnak a gépjárműforgalom elől lezárt főtér és a piac megközelítésére. A fiatalabbak gyalog vagy kerékpárral járnak.

Az önkormányzat tulajdonában lévő, a tervezési területet kiszolgáló közutak építési területe, szabályozási szélességének mérete megfelel a jelenlegi közlekedési igényeknek, kivéve a következő helyzetet:

Az EV6 jelű kerékpárútról megközelíthető négy beépített és hat beépítetlen építési telek megközelítésére a hatályban lévő HÉSZ a Duna utca felől 12 méter széles zsákutcát szabályozott, a zsák végén 20 méter átmérőjű gépjárművek megfordulására alkalmas területtel. A telektulajdonosok sürgősen tartják ilyen széles, összesen 1245 m² terület átadását a közút részére, ezért településrendezési kérelmet nyújtottak be a Polgármesteri Hivatal Főépítész Osztályára.

A kiszolgáló út újra szabályozásánál figyelembe kell venni, hogy a zsákutca és a Dózsa György út között fekvő telkek területét a hatályos HÉSZ két eltérő övezetbe sorolja. A Vízimalom utca déli szakaszához közelebb fekvő telekrészekre az Lk-15b jelű övezet beépítési szabályok (lásd a fenti táblázatot) jóval nagyobb beépítési intenzitást engedélyez, mint a Dózsa György útra néző telekrészekre. **Ez a körülmény a közlekedési területre különleges szabályozást igényel.**

A lakó, intézményi, gazdasági, településközponti területeket kiszolgáló közúti közlekedés pályáinak hálózata (vonalvezetés, szabályozási szélesség) – a fenti kivételtől eltekintve – a közlekedési igények kielégítésére megfelel.

2.3 Csomópontok

A Duna utca és a Vízimalom utca kereszteződése a déli szakasz kiépülése után a várható gépjárműforgalom figyelembevételével nem kíván újraszabályozást. Az 5,50 méter széles, térkővel burkolt kapubejáróból a jelenlegi beláthatóság megfelelő, amit meg kell őrizni. Tekintettel arra, hogy a zsákutca forgalomba helyezése után a Duna utca alsó szakasza is zsákutcává válik a gépjárműforgalom szempontjából, a kereszteződésben megtartható a jobb-kéz szabály.



2.4 Forgalmi adatok

A Vízimalom utca déli szakaszának szabályozásához a várható forgalmi adatok nem mérvadóak.

1.15.3. **Közösségi közlekedés**

3.1 Közösségi közúti közlekedés

A tervezési terület határoló Dózsa György úton helyi autóbusszjárat közlekedik, mely a közösségi közlekedési igényeket kielégíti. Az **autóbussz** közlekedés helyi viszonylatban megfelelően gyakori és rugalmasan igazodik az igények változásához. A megállóban a várakozó utasokat a város arculatába illő, fedett váró védi az időjárás viszontagságaitól.

Vízimalom utca déli szakaszának szabályozásában a járatsűrűség nem ad releváns adatokat.

3.2 Közösségi kötőtpályás közlekedés

A távolsági kötőtpályás közlekedési igények kielégítésének mértéke és minősége a jelen terműveletre nézve nem releváns.

Forgalmi tervezés:

A forgalmi tervezés „C” tervezési osztályba sorolt települések esetében szükséges lehet, „D” tervezési osztályú településeknél kötelező (e-UT 02.01.41 útügyi műszaki előírás 2.2.2. fejezete). A tervezéssel

érintett terület „A” tervezési osztályba tartozik, forgalmi tervezés elvégzése a közutakon tehát nem szükséges.

Közutak tervezési osztályba sorolása:

| Közutak | Tervezési osztály | Hálózati rendeltetés | Környezeti körülmény | Tervezési sebesség km/óra |
|-------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|
| 2. jelű főút | K. III. | - | B | 90 |
| | B. III. | a | D | 50 (30) |
| Dózsa György gyűjtő út | B. V. | b | D | 50 |
| Vízimalom utca vegyes használatú út | B. VI. | d | C | 30 |

1.15.4 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A vizsgált városrész lakói elsősorban nem a 2. jelű országúton közlekednek kerékpárral, hanem a Dózsa György úton, amikor mindennapos ügyeiket intézik, illetve munkába járnak kerékpárral. Munkahely az Iskola, a Polgármesteri Hivatal, az üzletek, vendéglátók, szolgáltatók, kisipari üzemek. A hívők a templomba, az özvegyek a temetőbe, és néhányan a földekre járnak kerékpárral megművelni azt. Vagyis az országutat legfeljebb keresztezik, nem hosszában közlekednek rajta. A Vízimalom utca létesítése nem jelent számba vehető kerékpáros és gyalogos közlekedési igénynövekedést. El kell ismerni, hogy a kerékpáros közlekedés, nem kihaló ágazata a közlekedésnek a városban. A kerékpár tárolókra tehát még szükség van a munkahelyek, az üzlet, a temető, és a közösséget vonzó létesítmények előtt. A tervezett vegyes használatú Vízimalom utcában gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárút szabályozását nem tartjuk indokoltnak. A helyi közlekedési célok megközelítésére szolgáló legkevesebb 6 méter szabályozási szélességű közút a 2. mellékleten bemutatott mintakeresztszelvény szerint a 30 km/óra sebesség korlátozott gépjárműforgalom mellett mind a gyalogos, mind a kerékpáros forgalom levezetésére alkalmas.

1.15.5. Parkolás

A tervezési területen a kiszolgáló út mentén fekvő lakótelekeken általában a szükséges parkolóhely biztosítva van. A vegyes használatú úton megközelíthető területeken a parkolási igényt szintén telken belül célszerű biztosítani.

HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1. A vizsgálat során feltárt adatok és tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése:

Fenti vizsgálat alapján megállapítható, hogy a közlekedési helyzetkép a tervezési területen általában kedvező. azonban vannak gyenge pontjai, melyek felszámolására kell törekedni, és vannak erősségek, melyek a fejlesztés megvalósításának feltételeit javítják. Fontos, hogy ismerjük ezeket, mert egymáshoz viszonyított arányuk – adott erőforrás-keretek között – meghatározza a fejlesztések nagyságrendjét és időhorizontját, továbbá segítségül szolgálhat az erőforrások előteremtésében. Viszont ha nem ismerjük a segítő és fékező körülményeket, továbbá ha nem tárjuk fel a veszélyeket, akkor nem adhatunk helyes választ a mit, mennyit, hová, és hogyan kérdésekre.

Jámbor László okl. közlekedésmérnök, városépítési-városgazdasági egyetemi szakmérnök
Tkö településrendezési közlekedési szakterület MMK: 13-10203.

2. A vizsgálatok alapján a tényleges állapotok elemzése, egymásra hatásuk összevetése, folyamataik elemzése (SWOT analízis)

2.1 Hátrányos körülmények a közlekedésre nézve:

A Pest Megyei Kormányhivatal jogelődje 20 évvel ezelőtt a következőket állapította meg:

„Törvénysértő az a jelenlegi állapot, mely szerint az adott területen lakó tulajdonosok ingatlanjukat nem tudják a közlekedési szabályok betartásával, járművel megközelíteni. Figyelembe véve azt a körülményt, hogy a közút kisajátításához szükséges erőforrásokkal a Polgármesteri Hivatal nem rendelkezik, egyetlen megoldás az ingatlanok megközelíthetőségére az, hogy, a Duna parton végig húzódó kerékpárúton a célforgalmat biztosítani kell! Ezért felkértük Vác város Jegyzőjét, hogy az ott lakó ingatlantulajdonosok részére biztosítsa a behajtási engedélyt és azt valamennyi érintettnek jutassa el.”

A behajtási engedélyt az ingatlantulajdonosok megkapták.

Az akkor hivatalban lévő főépítész kijelentette:

„Az utca kialakítását megkönnyítené, ha az érintett ingatlanok tulajdonosai önként lemondanának az igénybe vett területekről.”

A helyzet az eltelt 20 év alatt nem változott, de a kiépült nemzetközi kerékpárúton egyre nagyobb a hazai és nemzetközi forgalom.

2.2 A közlekedésfejlesztés erősségei:

Az ingatlantulajdonosok – megfogadva a főépítész tanácsát – önként lemondanak az ingatlanjaik szabályos megközelítéséhez feltétlen szükséges területről az Önkormányzat javára.

2.3 Veszélyek:

A helyszíni szemlém alkalmával az egyik idősebb korban lévő ingatlantulajdonos elmesélte, hogy amikor a gépjárművével felhajt a kerékpárútra, a kerékpárosok megfenyegetik, és trágár szóhasználattal minősítik hatóságilag engedélyezett cselekedetét. Fél, hogy közel is megdöbölhetják.

2.4 Lehetőségek:

A fejlesztésre kijelölt, beépítésre szánt terület megközelítését szolgáló, olyan útszabályozást kell kialakítani, mely az Önkormányzatnak (ide értve a kerékpárutat használó polgárokat is) és az ingatlantulajdonosoknak (ide értve a Dózsa György úttal határos ingatlanok tulajdonosait is) elfogadható.

Figyelemre méltó, hogy a Vízimalom utca déli szakaszának egy része (2104/3 hrsz.) az Önkormányzat tulajdonában van.

HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis:

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 96/2022. (II. 16.) számú határozatában kimondta, hogy a Vízimalom utca déli szakaszának újraszabályozását támogatja, melyhez az új szabályozási terv bemutatását kéri 2022. május 20. napjáig.

Általában a fejlesztési terület kijelölése során legfontosabb szempont a közlekedés három alap igényének a gyors, pontos, balesetmentes elvárásoknak való megfelelés és az útvonalak leggazdaságosabb változatának kiválasztása. A településrész közlekedési helyzete a fenti vizsgálat által bizonyítva nem felel meg teljes mértékben ezeknek a követelményeknek, de a feltárt igények, hiányok kielégítése érdekében az adott tulajdonviszonyok nem akadályozhatják az Önkormányzat Képviselő-testülete által támogatott fejlesztés megvalósulását.

A megalapozó vizsgálat eredményei, a feltárt igények alapján **tervezőnek az újraszabályozás során meg kell találnia azt a megoldást, amely a vonatkozó jogszabályokat és műszaki előírásokat kielégíti és az érintettek érdekeinek is megfelel műszakilag.**

Vác, 2022. április

Jámbor László

okleveles közlekedésmérnök

Tkő Településtervezési közlekedési szakterület

MMK: 13-10203

VÁC, VIZIMALOM UTCA DÉLI SZAKASZ SZABÁLYOZÁSA.**ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT TARTALMI KÖVETELMÉNYEI**

| | |
|-----|--|
| 24. | 3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK (a település közlekedési javaslatainak ismertetése, hálózatok, csomópontok, keresztmetszetek, a magasabb rendű szakági úthálózati elemek integrálása, területbiztosítás) |
| 25. | 3.1. Közúti hálózati kapcsolatok |
| 26. | 3.2. Főbb közlekedési csomópontok |
| 27. | 3.3. Belső úthálózat (keresztmetszeti szelvények, közterületi parkolás) |
| 28. | 3.4. Közösségi közlekedés (közúti és kötőtpályás tömegközlekedés) |
| 29. | 3.5. Kerékpáros közlekedés |
| 30. | 3.6. Főbb gyalogos közlekedés |
| 31. | 3.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás |

3. KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A település közlekedési javaslatainak ismertetése, hálózatok, csomópontok, keresztmetszetek, a magasabb rendű szakági úthálózati elemek integrálása, területbiztosítás.

3.1. Közúti hálózati kapcsolatok:

A tervezési területet feltáró Vízimalom utca déli szakasza a hatályos szabályozási terv szerint, és az újraszabályozás szerint is zsákutca, kapcsolata a település gyűjtőútjával a Duna utcán át történik. Ez a kapcsolat kielégíti az utcában feltárt közlekedési igényeket. Változtatást nem tervezünk.

3.2. Főbb közlekedési csomópontok:

A tervezési területen egy közlekedési csomópont van, a Duna utca és a Vízimalom utca kereszteződése. A Vízimalom utca már használatban lévő, burkolatlan szakasza felől érkeve a Duna utcához a beláthatóság a szintkülönbség miatt nem kedvező. A déli szakasz felől érkeve az 5,50 méter széles, térkövel burkolt jelenleg kapubejáróból a beláthatóság megfelelő (**foto melléklet**). A zsákutca kiépülése után a várható gépjárműforgalom figyelembevételével a beláthatóság követelménye nem kíván újraszabályozást. Tekintettel arra, hogy a zsákutca forgalomba helyezése után a Duna utca alsó szakasza is zsákutcává válik a gépjárműforgalom szempontjából, a kereszteződésben megtartható a jobb-kéz szabály.

3.3. Belső úthálózat (keresztmetszeti szelvények, közterületi parkolás):

A nemzeti fejlesztési miniszter 16/2017. (V. 25.) NFM rendelete alapján 2017. júliusba közzétett útügyi műszaki előírás e-ÚT 03.01.11 „Közutak tervezése” (KTSZ) 4.7. Keresztzelvény című fejezet 4.7.2. Az útkorona elemeinek kialakítása kimondja:

Olyan „d” hálózati funkciójú utaknál, amelyek legfeljebb tíz (lakó)ingatlan kiszolgálását biztosítják – és az átlátható szakasz hossza a szembejövő forgalom elsőbbségszabályozásának megfelelő – a keresztmetszet kialakítható egy 3,0 méter széles forgalmi sávval és kétoldali 1,5 méter széles leállásra, kitérésre alkalmas teherbíró padkával. A szabályozási szélességet úgy kell megállapítani, hogy a közművek, a vízelvezetés létesítményei és az út menti növényzet elhelyezhető legyen.

Ebből következik, hogy a 6,0 méter szabályozási szélesség megfelelő kiszolgálást biztosít legfeljebb 10 lakóingatlan esetén. A Vízimalom utca déli szakasza a következő 13 telket fogja kiszolgálni (Duna utcai saroktelkeket nem kell kiszolgálni):

Dózsa György út felőli telkek:

1. 2101 hrsz.
2. 2103/3 hrsz.
3. 2105 hrsz.
4. 2106 hrsz.
5. 2109 hrsz.
6. 2110/1 hrsz.

Duna felőli telkek:

1. 2102 hrsz.
2. 2103/1 hrsz.
3. 2104/1 hrsz.
4. 2104/2 hrsz.
5. 2107 hrsz.
6. 2108/1 hrsz.
7. 2110/2 hrsz.

A KTSZ előírása folyó pályaszakaszokra vonatkozik. Vitathatatlan, hogy a zsákutca forgalma jelentős mértékben kisebb az átmenő forgalmat kiszolgáló utca forgalmánál. Ezzel a szakvéleménnyel megerősítve a 93,75 méteres vegyes használatú Vízimalom zsákutca forgalmának levezetéséhez az 1. mellékleten bemutatott 6,0 méter szabályozási szélességű mintakeresztszelvény megfelelő.

Az OTÉK 26. § (2) bekezdése kimondja:

(2) A közút elhelyezése céljára – más jogszabályi előírás hiányában – legalább a következő szélességű területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

e) kiszolgálóút esetén 12 m,

Ennek a követelménynek az alátámasztó javaslat részét képező szabályozási terv úgy tesz eleget, hogy az 1. melléklet (mintakeresztszelvény) ábrája alatt feltüntetett rendelkezést a helyi építési szabályzatba (HÉSZ) beépíti, a szabályozási terven pedig a telkeken építhető kerítés helyét (legkevesebb 3 méterre az úttól) megfelelő jellel kijelöli.

Javaslom továbbá a HÉSZ előírásaként megállapítani, hogy a Vízimalom utca déli, zsákutca szakasza által kiszolgált ingatlanokon telkenként csak egy lakás építhető.

A közművek, a vízvezetés létesítményei és az út menti növényzet elhelyezését az 1. mellékleten szintén ábrázoltam, bizonyítva ezzel, hogy a közművek a 6,0 méter szabályozási szélességen belül elhelyezhetők. A közművek közül a csapadékvíz elvezetés történhet a felszínen, vagy az útburkolat tengelyében kialakított vápában, vagy egyoldali folyóka megépítésével. A burkolatot a vápa, illetve folyóka irányába 2 % lejtéssel kell megépíteni. A szennyvízcsatorna gravitációs lesz, terepszint alatti mélysége változó, kivitelezési terv fogja meghatározni.

A KTSZ 1.1.3. Főbb műszaki jellemzők fejezete a belterületi mellékutakat az alábbi tervezési osztályba sorolja:

| | | | | | |
|------------|---|---------|--------------------|----------------|---------------|
| Mellékutak | Lakóút, kiszolgálóút, vegyes használatú út | B.VI. | d | A, B C D | 40 30 – |
| | Kerékpárút | B.VII. | ÚT 2-1.203 szerint | | |
| | Gyalogút | B.VIII. | | | |
| | | | | | |

A Vízimalom utca déli, zsákutca szakasza tehát megfelel a vegyes használatú út paramétereinek, ahol a gyalogos és kerékpáros forgalomnak elsőbbsége van a gépjárműforgalommal szemben.

| Közutak | Tervezési osztály | Hálózati rendeltetés | Környezeti körülmény | Tervezési sebesség km/óra |
|-------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|
| Vízimalom utca vegyes használatú út | B. VI. | d | C | 30 |

A sebességkorlátozás a tervezési sebességnél (30 km/óra) kisebb is lehet.

A Vízimalom utca déli végén szükséges forduló méretét a KTSZ alábbi táblázatának adatait figyelembe véve terveztem meg.

1.7. táblázat – A körforgalmú csomópontok jellemző méretei

| Elnevezés | Középsziget | | | Körpálya szélessége, SZ, m | Külső ívsugár, R_k , m |
|-----------------------------------|---------------------|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | sugara, R_b , m | a járható rész ¹⁾ szélessége, gy , m | kialakítása | | |
| Nagy ²⁾ | $8 < R_b$ | ⁵⁾ | nem, vagy részben járható | $7 < SZ < 9$ | $15 < R_k$ |
| Közepes ³⁾ (szűkített) | $5 \leq R_b \leq 8$ | $gy = 1,5$ | részben járható | 7 | $12 \leq R_k \leq 15$ |
| Mini ⁴⁾ | $0,5 < R_b < 5$ | $0 \leq gy < 5$ | járható | 7 (6) | $7 < R_k < 12$ |

A mini körforgalom legkisebb sugara $R_k = 7$ méter. A kialakításhoz 14 x 14 méteres területet javasolok szabályozni.

Az újraszabályozás tervét a 2. melléklet mutatja be.

3.4. Közösségi közlekedés (közúti és kötöttpályás tömegközlekedés):

Közösségi tömegközlekedésre nem teszünk fejlesztési javaslatot. E közlekedési ágazattal szemben nincs fejlesztési igénye sem az Önkormányzatnak, sem az ingatlanulajdonosoknak.

3.5. Kerékpáros közlekedés:

Kerékpár és gyalogutak nyomvonalának KRESZ táblákkal és burkolatfestéssel történő kijelölése és azok karbantartása fontos feladata az Önkormányzatnak. A kijelölés azt az igényt szolgálja, hogy a gyermekek is képesek legyenek kerékpárral, gyalogosan iskolába járni, ellátogatni a természet lágy ölére, ahol az emberi beavatkozás nélküli természet gyönyörű látványát élvezhetik, s tanulmányozhatják a réti virágokat, rovarokat szervezett oktatási-bemutató keretében. A kijelölésre a Vízimalom utca déli szakaszán nincs szükség, mert a kerékpáron, gyalogosan közlekedőknek a gépjárműforgalommal szemben elsőbbségük van az utca elején kiteendő táblával jelezve.

3.6. Fontosabb gyalogos közlekedés:

A gyalogos közlekedés szabályozására az előző pontban írtak szerint ebben a tervműveletben nincs szükség.

3.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás:

A tervezési területen fekvő ingatlanok tulajdonosai jelenleg is az építési telkükön belül parkolnak gépjárműveikkel. A szabályozott Vízimalom utcában továbbra is saját telkükön parkolhatnak az 1. mellékletben látható 3,0 méter széles területen. Az árnyékadó fákat egymástól 7 méterre javaslom ültetni. Az SZT 4. változata esetén a gépjárművek fordulása is a magántelkek és a kapubehajtók igénybevételével történik.

Budapest, 2022. április

Jámbor László

okleveles közlekedésmérnök

Tkö Településrendezési közlekedési szakterület

MMK: 13-10203