

TARTALOM

1. BEVEZETÉS

1.1. A TERVEZÉSI MEGBÍZÁS TÁRGYA, ELŐZMÉNYEK

1.2. A TERVEZÉSI FELADAT MEGHATÁROZÁSA

2. ALSÓNÉMEDI JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

2.1. ALSÓNÉMEDI KÖZÚTHÁLÓZATA

2.2. ALSÓNÉMEDI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZERE, A KÖZÚTHÁLÓZAT FORGALMI VISZONYAI

2.3. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ, ALSÓNÉMEDI KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ TERVEK, ELKÉPZELÉSEK

2.4. ALSÓNÉMEDI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA, KAPCSOLATRENDSZERE

2.5. ALSÓNÉMEDI KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE

3. ALSÓNÉMEDI KÖZLEKEDÉSÉNEK ÁLTALÁNOS ÉS EGYEDI PROBLÉMÁI

3.1. ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

3.2. EGYEDI KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

4. KONCEPCIONÁLIS JAVASLATOK

4.1. KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

4.2. TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

4.3. KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

RAJZOK JEGYZÉKE

1. sz. rajz: Alsónémedi és térsége áttekintő térképe
2. sz. rajz: Alsónémedi és térsége jelenlegi és tervezett országos közúthálózata
3. sz. rajz: Alsónémedi országos és helyi közúthálózata
4. sz. rajz: Keresztszelvények
5. sz. rajz: Alsónémedi közúti közlekedési kapcsolatrendszer, a közúthálózat forgalmi viszonyai
6. sz. rajz: Alsónémedi tömegközlekedési hálózata, kapcsolatai
7. sz. rajz: Alsónémedi kerékpárút, és kerékpáros útvonal hálózata
8. sz. rajz: Alsónémedi közlekedési problématerképe
9. sz. rajz: Alsónémedi közúthálózatának javasolt fejlesztése
10. sz. rajz: Alsónémedi tömegközlekedési hálózatának javasolt fejlesztése
11. sz. rajz: Alsónémedi kerékpárút hálózatának javasolt fejlesztése
12. sz. rajz: Javasolt beavatkozások vázlatlatterve – Fő utca
13. sz. rajz: Javasolt beavatkozások vázlatlatterve – Haraszti utca

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

Keresztszelvények

Forgalmi vizsgálat

Fényképek

1. BEVEZETÉS

1.1. A TERVEZÉSI MEGBÍZÁS TÁRGYA, ELŐZMÉNYEK

Jelen közlekedési koncepció elkészítésével **Alsónémedi Nagyközség Önkormányzata** (2351 Alsónémedi, Fő u. 58.) bízta meg cégünket. A tervezési megbízás célja – részben a Megrendelőtől kapott adatok és információk, részben saját egyeztetéseink, vizsgálataink alapján – a település önkormányzatának hatáskörébe tartozó, rövid- és középtávú közlekedési infrastruktúra fejlesztések koncepciótervének elkészítése.

1.2. A TERVEZÉSI FELADAT MEGHATÁROZÁSA

A tervezési feladat az alábbi munkarészek elkészítését foglalja magába:

- A település közigazgatási területére eső, meglévő és tervezett, országos és helyi közlekedési hálózatok vizsgálata.
- A vizsgálatok, egyeztetések alapján fejlesztési javaslat készítése, az önkormányzati kompetenciába tartozó, az elkövetkezőkben meghozandó fejlesztési döntések előkészítése, megalapozása céljából.

A követendő tematikát a Megbízóval történt egyeztetés során alakítottuk ki. A tervezési területet Alsónémedi közigazgatási területében határoztuk meg, a szükséges mértékben kiegészítve a környező települések szomszédos területeivel.

Az adatgyűjtést részben a Polgármesteri Hivatal segítségével, részben önállóan végeztük. Egyeztetéseket folytattunk az országos közúthálózat fejlesztésével megbízott intézményekkel, valamint a tervezett fejlesztéseket illetően a Polgármesteri Hivatallal. Elkészítettük Alsónémedi rövidtávon is megoldást igénylő, legjelentősebb közlekedési gondjait illusztráló probléma térképet.

Az elvégzett vizsgálatok alapján javaslatokat dolgoztunk ki a feltárt problémák megoldására, ill. Alsónémedi közlekedési infrastruktúrájának rövid- és középtávú fejlesztésére.

A közlekedésfejlesztési koncepció az ÚT 2-1.218:2003 „A településrendezési tervek közúti közlekedési munkarészei – tartalmi követelmények” c. utügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az ÚT 2-1.201:2008 „Közutak tervezése” c. utügyi műszaki előírásban foglaltakat, és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal.

2. ALSÓNÉMEDI JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

Az alábbiakban rövid áttekintést adunk Alsónémedi jelenlegi közlekedési hálózatáról, annak kiépítettségéről, forgalmi viszonyairól, a település tömegközlekedési kapcsolatairól.

Az országos közutak és közforgalmú vasútvonalak térségbeli hálózatát az 1. sz. áttekintő térkép és a 2. sz. átnézeti helyszínrajz mutatja be. Az országos és helyi közutak Alsónémedi közigazgatási területén belüli hálózata, a jelentősebb külterületi (iparterületi és mezőgazdasági) feltáró utakat is beleértve, a 3.1. és 3.2. sz. helyszínrajzokon látható, amelyeken a csomópontok kiépítettségét is ábrázoltuk. A jelenlegi úthálózat keresztmetszeti paramétereit bemutató keresztshelvények a 4. sz. rajzon és a mellékletben láthatók.

2.1. ALSÓNÉMEDI KÖZÚTHÁLÓZATA

Alsónémedi térségének legjelentősebb közúthálózati elemei az M5 autópálya, az M0 autóút és az 5. sz. főút. Az M0 autóút 51. sz. főút – M5 autópálya közötti szakaszának új nyomvonalja jelenleg építés alatt áll. Az új szakasz az 51. sz. főút csomópontjában elválik a meglévő M0 autóúttól, és attól délebbre halad tovább, az M5 autópálya – M0 autóút keleti szektorának gyáli csomópontjáig. Az 5. sz. főutat még a főváros területén, Alsónémedi és Soroksár között keresztezi, ahol külön szintű csomópont épül.

Az M5 autópálya Kecskemét – Szeged érintésével a déli országhatár irányába vezet. Az 5. sz. főút Budapestről délkeleti irányban halad, Alsónémedin és Dabason keresztül, Kecskemét és Szeged felé. Az utóbbi időben az 5. sz. főút jelentősége – és ezzel forgalomnagysága – csökkent, a kiszolgált térségek forgalma és a nemzetközi forgalom egyaránt az M5 autópályára terelődött át.

Az országos mellékúthálózat alábbi elemei érintik Alsónémedi közigazgatási területét:

- 4602 j. Vecsés – Alsónémedi összekötő út,
- 4604 j. Soroksár – Örkény összekötő út,
- 4617 j. Alsónémedi tehermentesítő út,
- 46104 j. Ócsai bekötőút,
- 5201 j. Alsónémedi – Dunaharaszti összekötő út,
- 52103 j. Bugyi bekötő út.

A 4602 j. út Vecsésen, a 4. sz. főúttól indul, dél felé halad Gyálon keresztül, csomópontja van az M5 autópályával, majd a 4604 j. utat keresztezve vezet be Alsónémedibe, ahol az 5. sz. főúthoz csatlakozik.

A 4604 j. út az 5. sz. főútból ágazik ki, Alsónémeditől északra, majd a főúttal párhuzamosan halad. A teherforgalom szempontjából – a 4617 j. úttal együtt – Alsónémedi elkerülő szakaszaként funkcionál, valamint fontos szerepe van a község iparterületeinek feltárásában.

A 46104 j. út Alsónémedi lakott területének délkeleti oldalán ágazik ki az 5. sz. főútból, és Ócsára vezet.

Az 5201 j. út Alsónémedi központjában ágazik ki az 5. sz. főútból, és északnyugati irányban haladva, az 51. sz. főúttal alkotott csomópontot követően Dunaharaszti központjában csatlakozik az 510. sz. főúthoz.

Az 52103 j. út Ócsa külterületén ágazik ki az 5. sz. főútból, és Alsónémedi külterületének déli részét átszelve vezet Bugyi irányába.

Az M5 autópálya és az M0 autóút kezelője az Állami Autópálya Kezelő Zrt., az országos fő- és mellékutakat a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezeli.

Alsónémedi helyi úthálózata jellemezően szabályos szerkezetű, az egyes településrészek közötti kapcsolatot általában több útszakasz is biztosítja. A település fő forgalmi útjainak az 5. sz. főút (Fő u.) és az 5201. j. út (Haraszti u.) tekinthetők. Fontos gyűjtő- ill. feltáró utak még az Árpád u., Toldi u., Deák F. u., Széchenyi u., Rákóczi u., Kossuth L. u., Somogyi B. u., Halászi K. u., Ócsai út.

Az országos közutak külterületi szakaszain a csomópontok kiépítettsége megfelelő. Az 5. sz. főúton a 4604 és a 4617 j. utak csatlakozásánál körforgalmú csomópont, a 057 hrsz. feltáró út csatlakozásánál kanyarodó sávcsomópont épült. A 4604. j. úton a 075 hrsz. feltáró útnál, valamint a 4602 és a 4617 j. utak csomópontjaiban épült ki körforgalmú csomópont.

A település belterületén mindössze az 5. sz. főút – 5201 j. út csomópontjában található kanyarodó sávokkal kiépített, jelzőlámpás csomópont. További, járműosztályozó nélküli jelzőlámpás csomópont található még a Halászi K. u. 5. sz. főúti csatlakozásánál, valamint a Haraszti u. 78. sz. előtti gyalogátkelőnél.

2.2. ALSÓNÉMEDI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZERE, A KÖZÚTHÁLÓZAT FORGALMI VISZONYAI

Alsónémedi külső közúti kapcsolatrendszerét és a településrészek közötti kapcsolatokat az 5. sz. rajzon ábrázoltuk. Ugyanezen a rajzon mutatjuk be a település úthálózatának jelenlegi forgalmi terhelését is, a mellékletben található forgalmi vizsgálat alapján.

A település külső közúti kapcsolatait az országos közúthálózatba tartozó utak biztosítják. Ezek közül a legnagyobb forgalmú a Budapest felé irányuló forgalmat lebonyolító 5. sz. főút, valamint az 5201 j. út, amely egyrészt alternatív útvonalat jelent a főváros megközelítésében, másrészt összeköttetést biztosít Dunaharaszti, és az ott lévő bevásárlóközpontok felé.

A fenti két út esetében a településen átmenő forgalom is jelentkezik, Budapest – Dabas, ill. Dunaharaszti – Dabas viszonylatban. Az 5. sz. főút átmenő forgalmából a nehéz teherforgalmat a 4604 – 4617 j. utak Alsónémedi lakott területén kívül vezetik el.

A 4602 j. út jelentőségét Alsónémedi számára elsősorban az M5 autópálya gyáli csomópontja felé biztosított kapcsolat adja. A 46104 és 52103 j. utak szerepe kisebb, egy-egy szomszédos településsel biztosítanak összeköttetést.

A településen belüli közúti kapcsolatok – a helyi közúthálózat túlnyomórészt tervszerű, szabályos kialakításának köszönhetően – megfelelőek, a belső forgalom zavartalan lefolyása biztosított.

2.3. AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ, ALSÓNÉMEDI KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTŐ TERVEK, ELKÉPZELÉSEK

Alsónémedi közigazgatási területét nem érinti az országos közúthálózat tervezett fejlesztése. A megyei és az országos hálózatfejlesztési tervekben csak a 4604 j. út főúttá való átsorolása szerepel, azonban ennek körülményei még nem teljesen tisztázottak, mivel kialakításának paraméterei, vonalvezetése Ócsa térségében, ill. az 5. sz. főúthoz az 52104 j. út nyomvonalán történő visszacsatlakozásnál nem felelnek meg az meg elsőrendű főutakkal szemben támasztott követelményeknek.

2.4. ALSÓNÉMEDI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA, KAPCSOLATRENDSZERE

Alsónémedi közúton a Volánbusz Zrt. járataival közelíthető meg. A legrövidebb hivatalos menetidő Budapest-Népligetig 37 perc, a járatok a Soroksári úton közlekednek. A környező települések közül a szomszédos Bugyi és Ócsa érhető el közvetlen autóbuszjáratokkal, Dunaharaszti felé csak napi egy alkalommal közlekedik autóbusz.

Az Alsónémedit érintő autóbusz viszonylatok a következők:

- 625 Budapest – Alsónémedi
- 626 Budapest – Alsónémedi – Dabas
- 627 Dabas – Alsónémedi – Budapest
- 628 Budapest – Dabas – Tatárszentgyörgy – Kerekegyháza
- 629 Budapest – Dabas – Kunpeszér
- 630, 631 Budapest – Alsónémedi – Bugyi
- 633 Budapest – Dunaharaszti – Alsónémedi
- 636 Budapest – Alsónémedi – Ócsa
- 1080 Budapest – Dabas – Lajosmizse – Kecskemét
- 1081 Budapest – Dabas – Kecskemét – Tiszakécske
- 1090 Budapest – Kiskunfélegyháza – Szentés – Hódmezővásárhely
- 1092 Budapest – Kecskemét – Csongrád – Orosháza

Alsónémedi külterületén 2 db, a belterületen 8 db autóbusz megálló található. Autóbusz forduló az Ócsai elágazásnál (5. sz. főút – 46104 j. út csomópontja) található. A Haraszti úton a Nefelejcs u. megállóig közlekedő napi 3 járat a Kistói utcán fordul vissza.

Az autóbusz forgalom többségét a Budapest – Alsónémedi viszonylatban közlekedő járatok adják, melyek részben a Fő utcán (5. sz. főút), részben az Árpád u. – Toldi u. – Haraszti u. – Fő u. útvonalon közlekednek.

Lényegesen kevesebb autóbusz közlekedik a szintén Budapestről induló, Ócsa ill. Bugyi irányú viszonylatokon. A helyközi járatokon kívül jelentős még az 5. sz. főúton közlekedő távolsági autóbusz forgalom.

Az autóbusz megállókat, útvonalakat és az autóbusz forgalom nagyságát a 6. sz. rajzon ábrázoltuk.

Alsónémeditől északra halad a 142. sz. Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal. Ócsán vasútállomás, Gyálon és Felsőpakonyban vasúti megállóhely található.

Gyálra, Ócsára Budapest-Nyugati pályaudvarról közlekednek vonatok. A menetidő kb. 1 óra, Kőbánya-Kispestig kb. 50 perc, ami nem versenyképes a buszjáráttal. A vasútállomás ill. a megállóhelyek a településtől messze találhatók, ráhordó autóbusz kapcsolat nélkül, így a vasút nem jelent valódi tömegközlekedési kapcsolatot Alsónémedi számára.

2.5. ALSÓNÉMEDI KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE

Alsónémedi kerékpáros hálózatát a 7. sz. rajzon ábrázoltuk. A hálózat jelenleg két elemből, az 5. sz. főúttal párhuzamosan, a temető és a Kisfaludy u. között vezető kerékpárútból, valamint az 5. sz. főút két oldalán, a Halászi K. u. és az Ócsai út között kialakított kerékpársávból áll.

A 2005. évi LXIV. törvény (agglomerációs törvény) tartalmazza az 5201 – 4602 j. utak mellet térségi kerékpárút kiépítését, Dunaharaszti – Alsónémedi – Gyál között.

A gyalogos közlekedést szolgáló járdák a település belterületi útjai mellett nagyrészt kiépültek. Kijelölt gyalogos átkelőhelyek az 5. sz. főúton és az 5201 j. úton kerültek kialakításra, az alábbi helyeken:

- Fő u. 8. sz. előtt,
- Fő u. – Haraszti u. jelzőlámpás csomópontban,
- Fő u. – Halászi K. u. jelzőlámpás csomópontban,
- Haraszti u. 78. sz. előtt (jelzőlámpás).

3. ALSÓNÉMEDI KÖZLEKEDÉSÉNEK ÁLTALÁNOS ÉS EGYEDI PROBLÉMÁI

Az alábbiakban röviden ismertetjük a község közlekedési helyzetét jellemző problémákat. Ezeket két, egymással sok esetben összefüggő csoportra oszthatjuk fel aszerint, hogy a település egészét érintő általános gondról van-e szó, vagy csak egy adott településrészen jelentkezik valamely megoldandó probléma. A gondok megoldására tett javaslatainkat a 4. fejezetben tárgyaljuk. A problémákat bemutató térképet a 8. sz. rajz tartalmazza.

3.1. ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

A budapesti agglomeráció részét képező Alsónémediben jelentős mértékű a fővárosba irányuló hivatásforgalom, amely személygépkocsival, ill. autóbusszal, közúton bonyolódik le, és a település központját, ill. a központba bevezető utakat (Fő u., Haraszti u.) terheli a legnagyobb mértékben.

Az átmenő forgalom a települést tehermentesítő, elkerülő szakaszok (4604 – 4617 j. utak) kiépítése következtében lecsökkent. Ennek ellenére – elsősorban az 5. sz. főúton és az 5201 j. úton – továbbra is jelentkezik a település központját terhelő átmenő forgalom.

A település egészére jellemző általános közlekedési problémák a következők:

- a nagyobb forgalmú utak – elsősorban a Fő u. és a Haraszti u. – esetében szükséges a forgalom káros hatásainak mérséklése a település élhetőbbé tétele érdekében,
- hiányoznak a településen a biztonságos kerékpáros közlekedést lehetővé tevő kerékpárutak, kerékpársávok, kijelölt kerékpáros útvonalak,
- a nagyobb forgalmú utakon nincs elegendő kijelölt gyalogos átkelőhely,
- a tömegközlekedési (autóbusz) hálózat nem fedi le a lakóterületek jelentős részét, a megálló sűrűsége alacsony.

3.2. EGYEDI KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK

A község egyes részeire jellemző közlekedési problémák az alábbiak:

- a település központjában, ahol az üzletek, intézmények többsége található, kevés a rendelkezésre álló parkolóhely,
- az 5. sz. főúton (Fő u.)
 - a szervízutak kialakítása sok helyen nem folyamatos,
 - kanyarodó sávok a Haraszti utcai csomópont kivételével nincsenek kialakítva,
 - a Halászi K. u. és az Ócsai út között kialakított kerékpársáv szélessége nem megfelelő, kialakítása balesetveszélyes,
- az 5201 j. úton (Haraszti u.) a 2. sz. ingatlannál lévő szűk keresztmetszet balesetveszélyes, nem teszi lehetővé kerékpárút átvezetését,

- egyes lakóutcák, külterületi feltáró utak nem rendelkeznek szilárd burkolattal.

4. KONCEPCIONÁLIS JAVASLATOK

E fejezetben javaslatokat teszünk az előző részben leírt problémák megoldására. A javasolt beavatkozásokat a 9-13. sz. rajzokon ábrázoltuk.

4.1. KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A közúthálózat fejlesztése során elsősorban nem új útszakaszok építése, hanem a meglévő hálózat minőségének javítása szükséges. A nagyobb forgalmú útszakaszokon (Fő u., Haraszti u.) a fő cél a forgalom lassítása, csillapítása, a gyalogosok és kerékpárosok biztonságos közlekedését elősegítő létesítmények kialakítása.

Ennek érdekében az alábbi beavatkozásokat javasoljuk:

- csomóponti fejlesztés jellegű beavatkozások, melyek a helyszíntől függően jelenthetik terelő szigetek építését, balra kanyarodó sáv vagy felállási felület kialakítását,
- a településre bevezető útszakaszokon forgalomcsillapító szigetek kialakítását,
- új kijelölt gyalogos átkelőhelyek kialakítását,
- parkoló sávok építését,
- szilárd burkolattal nem rendelkező útszakaszok kiépítését.

4.2. TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Új autóbusz megálló építését két helyen javasoljuk:

- a Fő utcában a Somogyi B. utcánál és
- a Haraszti utcában a Toldi utcánál.

A Nefelejcs utcai megállóig közlekedő, a Kistói utcán visszaforduló járatok helyett a Dunaharaszti irányába közlekedő járatok számának növelését javasoljuk.

A lakóterületek tömegközlekedéssel történő jobb kiszolgálása érdekében helyi autóbuszjárat indítását javasoljuk. Ennek egy lehetséges nyomvonalát a 10. sz. rajzon ábrázoltuk.

4.3. KERÉKPÁROS HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A javasolt kerékpáros hálózatot a 11. sz. rajzon mutatjuk be. A Fő u. Kisfaludy u. – Halászi K. u. közötti szakaszán egyoldali kerékpárút építését, innen az

Ócsai útig, a meglévő, nem megfelelő paraméterekkel rendelkező kerékpársáv megszüntetésével, a kétoldali szervízutak kiépítésével kerékpáros útvonal létrehozását javasoljuk.

Egyoldali kerékpárút építését javasoljuk a Haraszti utcában, ill. az Árpád u. – Toldi u. útvonalon.

ALSÓNÉMEDI KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ

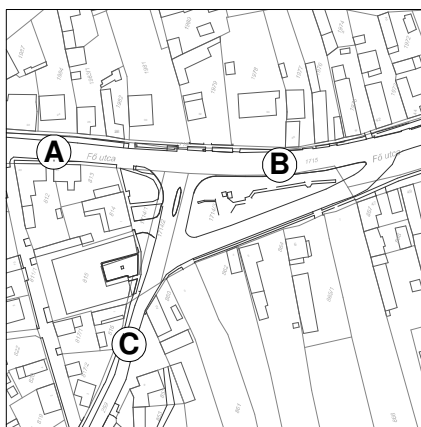
FORGALMI VIZSGÁLAT

Alsónémedi belterületén 2011. július 28-án (szerdán) végeztünk forgalomszámlálást, az alábbi helyszíneken:

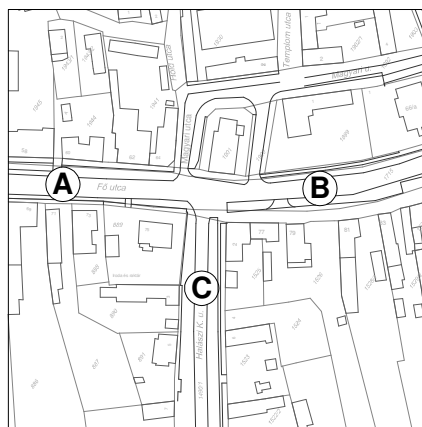
- Pesti u. – Haraszti u. (5. sz. főút – 5201 j. út) csomópont
- Pesti u. – Halászi K. u. csomópont
- Kossuth u. – Somogyi B. u. (4602 j. út) csomópont
- Árpád u. 5. sz. keresztmetszeti számlálás
- Toldi u. 8. sz. keresztmetszeti számlálás
- Haraszti u. (5201 j. út) 105. sz. keresztmetszeti számlálás

Valamennyi számlálásra a 7-10 óra közötti időszakban került sor. A számolt forgalomból az átlagos napi forgalom értékét a Magyar Közút Kht. által 2006-ban kiadott „Törvényszerűségi tényezők” c. kiadvány alapján, az abban szereplő szorzók használatával határoztuk meg.

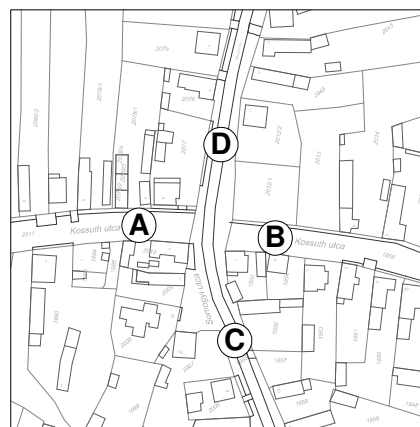
A mért értékeket, a számítás menetét és az eredményeket a mellékelt táblázatok tartalmazzák. A számlálás során az egyes forgalmi irányokat a következő ábrákon látható betűkkel jelöltük:



Fő utca - Haraszti utca



Fő utca - Halászi K. utca



Kossuth utca - Somogyi B. utca

A csomóponti kanyarodó irányok átlagos napi forgalma és mértékadó óra forgalma a számlálás végeredménye alapján a következő táblázatokban látható:

Fő u. – Haraszti u.		
Irány	ÁNF (E/nap)	MOF (E/h)
A-B (Fő u., Bp. – Dabas)	2870	287
A-C (Fő u. – Haraszti u., Bp. – Dunaharaszti)	1418	142
B-A (Fő u., Dabas – Bp.)	3908	391
B-C (Fő u. – Haraszti u., Dabas – Dunaharaszti)	1425	143
C-A (Haraszti u. – Fő u., Dunaharaszti – Bp.)	461	46
C-B (Haraszti u. – Fő u., Dunaharaszti – Dabas)	2399	240

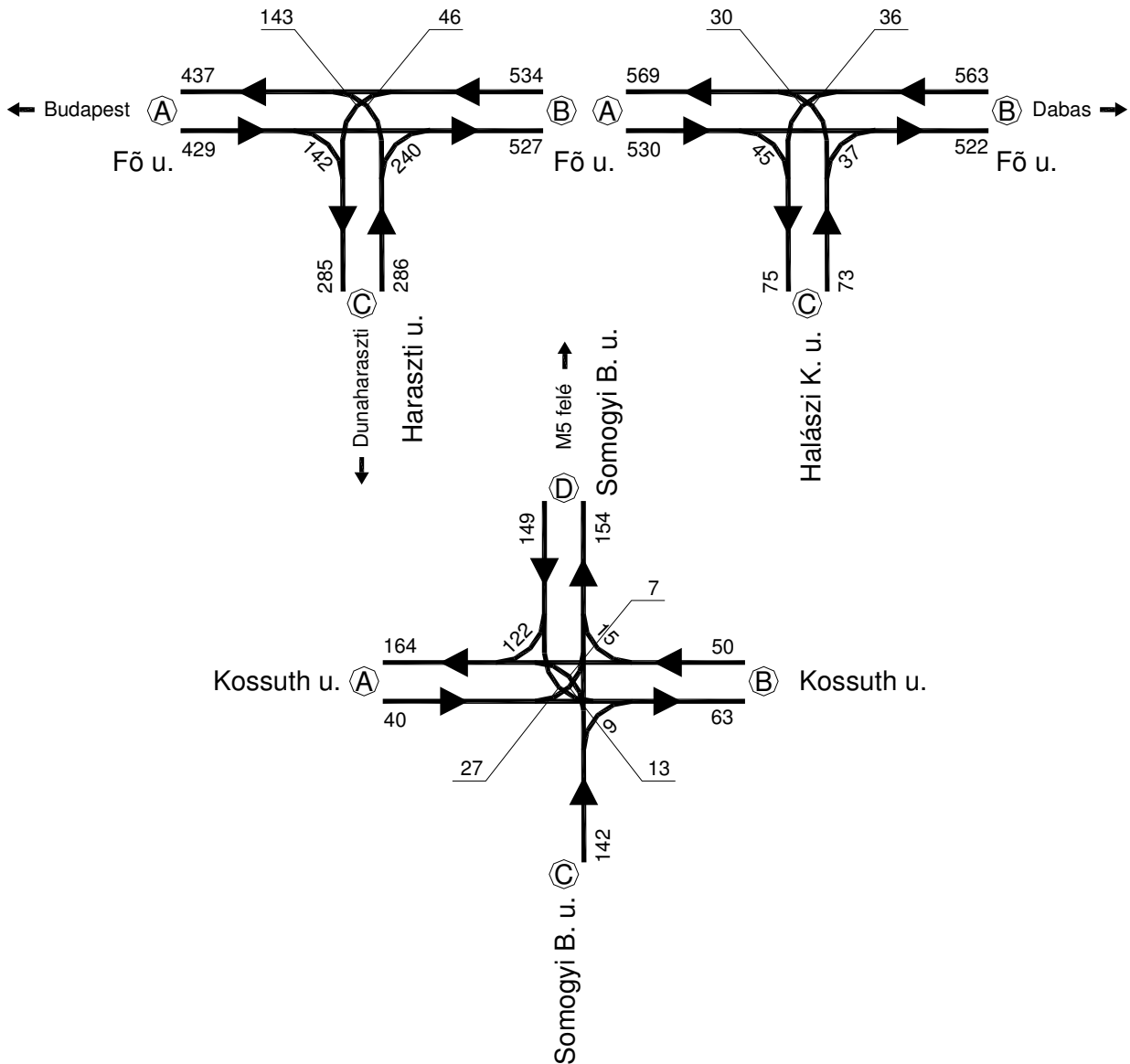
Fő u. – Halászi K. u.		
Irány	ÁNF (E/nap)	MOF (E/h)
A-B (Fő u., Bp. – Dabas)	4847	485
A-C (Fő u. Bp. felől – Halászi K. u.)	446	45
B-A (Fő u., Dabas – Bp.)	5332	533
B-C (Fő u. Dabas felől – Halászi K. u.)	297	30
C-A (Halászi K. u. – Fő u. Bp. felé)	356	36
C-B (Halászi K. u. – Fő u. Dabas felé)	365	37

Kossuth u. – Somogyi B. u.		
Irány	ÁNF (E/nap)	MOF (E/h)
A-B (Kossuth u. Bp. felől Dabas felé)	265	27
A-D (Kossuth u. Bp. felől – Somogyi B. u. M5 felé)	131	13
B-A (Kossuth u. Dabas felől Bp. felé)	347	35
B-D (Kossuth u. Dabas felől – Somogyi B. u. M5 felé)	154	15
C-A (Somogyi B. u. Fő u. felől – Kossuth u. Bp. felé)	68	7
C-B (Somogyi B. u. Fő u. felől – Kossuth u. Dabas felé)	88	9
C-D (Somogyi B. u. Fő u. felől M5 felé)	1260	126
D-A (Somogyi B. u. M5 felől – Kossuth u. Bp. felé)	1216	122
D-B (Somogyi B. u. M5 felől – Kossuth u. Dabas felé)	270	27

A csomópontokba csatlakozó útszakaszok, valamint a keresztmetszeti számlálások átlagos napi forgalma és mértékadó óra forgalma a következő:

Útszakasz	ÁNF (E/nap)	MOF (E/h)
Fő u. – Haraszti u.		
A Fő u. (Árpád u. – Haraszti u. között)	8657	866
B Fő u. (Haraszti u. – Somogyi B. u. között)	10602	1060
C Haraszti u.	5703	570
Fő u. – Halászi K. u.		
A Fő u. (Somogyi B. u. – Halászi K. u. között)	10981	1098
B Fő u. (Halászi K. u. – Ócsai út között)	10841	1084
C Halászi K. u.	1464	146
Kossuth u. – Somogyi B. u.		
A Kossuth u. (Fő u. – Somogyi B. u. között)	2027	203
B Kossuth u. (Somogyi u. – Templom u. – Fő u. között)	854	85
C Somogyi B. u. (Fő u. – Kossuth u. között) egyirányú szakasz	1416	142
D Somogyi B. u. (Fő u. – belterület határa között)	3031	303
Keresztmetszeti forgalmak		
Árpád u.	1984	198
Toldi u.	1348	135
Haraszti u.	7135	714

A csomóponti forgalomáramlási ábrák az alábbiak:



2011
Forgalmi ábra
MOF E/h

A jelenlegi állapot vizsgálatát összegezve megállapítható, hogy egyik útszakasz forgalma sem haladja meg az ÚT 2-1.201:2008 „Közutak tervezése” c. útügyi műszaki előírás (KTSZ) 1.3. táblázatában szereplő, a belterületi 2x1 forgalmi sávok utakra vonatkozó megfelelő forgalm nagyság (1500 E/h) értékét, a kapacitástartalék a legnagyobb forgalmi terhelésű Fő u. (5. sz. főút) esetében ~30%, a Haraszti u. (5201. j. út) esetében ~50%, a többi vizsgált útszakaszon >80%. Így a település belterületi útjain kapacitásbővítő beavatkozásra hosszú távon sincs szükség.

A csomópontok kapacitása a forgalomszámlálás során szerzett helyszíni tapasztalatok alapján általában megfelelő, csúcsidőszakban kritikusnak mondható sor felépülését nem tapasztaltuk.

2011.07.28
szerda de.
7-9 h

Fő u. - Haraszti u.

A - Budapest

B - Dabas

C - Dunaharaszti

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű
						Szóló	Csuklós	Középnhez	Nehéz	Pótkocsi	Nyerges	Speciális			
1	7:00	7:30	A - B	84	20	1		6	1				1		1
			A - C	41	16			2					1	1	
			B - A	96	27	2		8							1
			B - C	32	8	2		2				2			1
			C - A	16	6			1				1			
			C - B	59	18	2		2				2	1		1
2	7:30	8:00	A - B	69	24	1		10			2			3	
			A - C	42	14			1			1			2	
			B - A	90	32	3		10		1	1	2			1
			B - C	29	10	2		5	1			1			1
			C - A	13	5										
			C - B	56	16	1		3				3	1		
3	8:00	8:30	A - B	53	19	1		9		1		1			1
			A - C	23	15			2							
			B - A	81	34	2		7		1	1	2	2		
			B - C	37	15	1		1						5	
			C - A	11	1			1							
			C - B	71	15		1	5			2	1			1
4	8:30	9:00	A - B	49	19	1		4	1		2			2	
			A - C	25	9			3						3	
			B - A	88	26			6			2				
			B - C	27	10	1		1						1	
			C - A	5	3			1							
			C - B	47	11	1		2	1						

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szkg	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen
			Szóló	Csuklós	Középnehéz	Nehéz	Pótkocsis	Nyerges	Speciális				
A - B	255	82	4	0	29	2	1	4	0	2	5	2	
A - C	131	54	0	0	8	0	0	1	0	1	6	0	
B - A	355	119	7	0	31	0	2	4	0	4	2	2	
B - C	125	43	6	0	9	1	0	0	0	3	6	2	
C - A	45	15	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	
C - B	233	60	4	1	12	1	0	2	0	6	2	2	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	a napszaktényező
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	b napi tényező
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	c havi tényező
	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
A - B	1926,8	506,2	30,2	0,0	171,9	12,4	6,2	24,9	0,0	10,9	25,5	10,7	2726
A - C	989,9	333,4	0,0	0,0	47,4	0,0	0,0	6,2	0,0	5,5	30,6	0,0	1413
B - A	2682,5	734,7	52,9	0,0	183,7	0,0	12,4	24,9	0,0	21,8	10,2	10,7	3734
B - C	944,5	265,5	45,3	0,0	53,3	6,2	0,0	0,0	0,0	16,4	30,6	10,7	1373
C - A	340,0	92,6	0,0	0,0	17,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	456
C - B	1760,6	370,4	30,2	7,6	71,1	6,2	0,0	12,4	0,0	32,8	10,2	10,7	2312
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	Q=a*b*c*q (j/nap) egységjárműszorzók
A - B	1927	506	54	0	241	22	16	62	0	8	8	27	2870
A - C	990	333	0	0	66	0	0	16	0	4	9	0	1418
B - A	2682	735	95	0	257	0	31	62	0	15	3	27	3908
B - C	945	265	82	0	75	11	0	0	0	11	9	27	1425
C - A	340	93	0	0	25	0	0	0	0	4	0	0	461
C - B	1761	370	54	19	100	11	0	31	0	23	3	27	2399

ÉÁNF (e/nap)

2011.07.28
szerda de.
7-9 h

Fő u. - Halászi K. u.

A - Budapest

B - Dabas

C - Dunaharaszti

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű
						Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsi	Nyerges	Speciális			
1	7:00	7:30	A - B	137	34	3		7	1				2		1
			A - C	11	1			1							
			B - A	124	31	4		10					1		1
			B - C	5	2										
			C - A	9	1										
			C - B	8	1			1							
2	7:30	8:00	A - B	111	36	2		11				2	3	5	
			A - C	12	1								1		
			B - A	158	34	5		11		1	1		3	3	2
			B - C	12	2			1						1	1
			C - A	7	3			2					1	5	1
			C - B	11	2								1		
3	8:00	8:30	A - B	118	26	1	1	12				2	1	1	2
			A - C	18	5			1							
			B - A	114	45	3		8		1	1		2		
			B - C	2	3										
			C - A	4	2									5	
			C - B	8	4										2
4	8:30	9:00	A - B	92	28	2		6	1			2		4	
			A - C	8	2										
			B - A	110	33	2		6				1			
			B - C	7	3							1			
			C - A	10	4									3	1
			C - B	5	6								1		

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szkg	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen
			Szóló	Csuklós	Középnehéz	Nehéz	Pótkocsis	Nyerges	Speciális				
A - B	458	124	8	1	36	2	0	6	0	6	10	3	
A - C	49	9	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	
B - A	506	143	14	0	35	0	2	3	0	6	3	3	
B - C	26	10	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	
C - A	30	10	0	0	2	0	0	0	0	1	13	2	
C - B	32	13	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	a napszaktényező
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	b napi tényező
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	c havi tényező
	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
A - B	3460,8	765,5	60,4	7,6	213,4	12,4	0,0	37,3	0,0	32,8	51,1	16,1	4657
A - C	370,3	55,6	0,0	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	443
B - A	3823,4	882,8	105,7	0,0	207,4	0,0	12,4	18,7	0,0	32,8	15,3	16,1	5115
B - C	196,5	61,7	0,0	0,0	5,9	0,0	0,0	6,2	0,0	0,0	5,1	5,4	281
C - A	226,7	61,7	0,0	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	66,4	10,7	383
C - B	241,8	80,3	0,0	0,0	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	0,0	10,7	350
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	Q=a*b*c*q (j/nap) egységjárműszorzók
A - B	3461	766	109	19	299	22	0	93	0	23	15	40	4847
A - C	370	56	0	0	17	0	0	0	0	4	0	0	446
B - A	3823	883	190	0	290	0	31	47	0	23	5	40	5332
B - C	196	62	0	0	8	0	0	16	0	0	2	13	297
C - A	227	62	0	0	17	0	0	0	0	4	20	27	356
C - B	242	80	0	0	8	0	0	0	0	8	0	27	365

ÉÁNF (e/nap)

2011.07.28
szerda de.
9-10 h

Kossuth u. - Somogyi B. u.

A - Budapest

B - Dabas

C - 5

D - M5

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű
						Szóló	Csuklós	Középnhez	Nehéz	Pótkocsis	Nyerges	Speciális			
5	9:00	9:30	A - B	8	1								1		
			A - D	5	1									1	
			B - A	11	1			1							
			B - D	3	1									3	
			C - A	2	1							1			
			C - B	1	1			1							
			C - D	27	14			3							2
			D - A	25	12	1		4							
			D - B	6	5									3	
6	9:30	10:00	A - B	6				2							
			A - D	1	2										
			B - A	9	1									1	
			B - D	2	3			1						1	
			C - A	1										1	
			C - B	1	1			1							
			C - D	19	14			3		1		1			1
			D - A	23	12			4				1			1
			D - B	5	2							1			

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szgz	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen
			Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsis	Nyerges	Speciális				
A - B	14	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	
A - D	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
B - A	20	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	
B - D	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	
C - A	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	
C - B	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
C - D	46	28	0	0	6	0	1	0	0	1	0	3	
D - A	48	24	1	0	8	0	0	0	0	1	0	1	
D - B	11	7	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	
	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	
A - B	211,6	12,3	0,0	0,0	23,7	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	0,0	0,0	259
A - D	90,7	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	138
B - A	302,2	24,7	0,0	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	349
B - D	75,6	49,4	0,0	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,8	0,0	178
C - A	45,3	12,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	10,2	0,0	79
C - B	30,2	24,7	0,0	0,0	23,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	79
C - D	695,2	345,7	0,0	0,0	71,1	0,0	12,4	0,0	0,0	10,9	0,0	32,2	1168
D - A	725,4	296,3	15,1	0,0	94,8	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	0,0	10,7	1153
D - B	166,2	86,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	30,6	0,0	294
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	
A - B	212	12	0	0	33	0	0	0	0	8	0	0	265
A - D	91	37	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	131
B - A	302	25	0	0	17	0	0	0	0	0	3	0	347
B - D	76	49	0	0	17	0	0	0	0	0	12	0	154
C - A	45	12	0	0	0	0	0	0	0	8	3	0	68
C - B	30	25	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	88
C - D	695	346	0	0	100	0	31	0	0	8	0	80	1260
D - A	725	296	27	0	133	0	0	0	0	8	0	27	1216
D - B	166	86	0	0	0	0	0	0	0	8	9	0	270

a napszaktényező
b napi tényező
c havi tényező

$Q=a*b*c*q$ (j/nap)
egységjárműszorzók

ÉÁNF (e/nap)

2011.07.28
szerda de.
7-11 h

Árpád u.

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motorkp	Kerékpár	Lassú jármű
						Szóló	Csuklós	Középnhez	Nehéz	Pótkocsis			
1	7:00	7:30	A - B										
			B - A										
2	7:30	8:00	A - B										
			B - A										
3	8:00	8:30	A - B										
			B - A										
4	8:30	9:00	A - B										
			B - A										
5	9:00	9:30	A - B	21	4	1		1			2	2	
			B - A	28	5	1					2	2	1
6	9:30	10:00	A - B	22	5	1		1					1
			B - A	24	6	1		1			1	2	
7	10:00	10:30	A - B										
			B - A										
8	10:30	11:00	A - B										
			B - A										

Mért adatok q (j/napszak)

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen		
			Szóló	Csuklós	Középnhez	Nehéz	Pótkocsis					Nyerges	Speciális
A - B	43	9	2	0	2	0	0	1	0	2	2	1	
B - A	52	11	2	0	1	0	0	0	0	3	4	1	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	
	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	
A - B	650	111	30	0	24	0	0	12	0	22	20	11	
B - A	786	136	30	0	12	0	0	0	0	33	41	11	
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	
A - B	650	111	54	0	33	0	0	31	0	15	6	27	
B - A	786	136	54	0	17	0	0	0	0	23	12	27	
												880	
													1048
													928
													1055

a napszaktényező
b napi tényező
c havi tényező

$Q = a * b * c * q$ (j/nap)
egységjárműszorzók

ÉÁNF (e/nap)

2011.07.28
szerda de.
7-11 h

Toldi u.

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motorokp	Kerékpár	Lassú jármű
						Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsis			
1	7:00	7:30	A - B										
			B - A										
2	7:30	8:00	A - B										
			B - A										
3	8:00	8:30	A - B										
			B - A										
4	8:30	9:00	A - B										
			B - A										
5	9:00	9:30	A - B	22	10	1	1				4	3	
			B - A	12	6	1					2	2	
6	9:30	10:00	A - B	9	4	1		1	1		1	2	
			B - A	11	2	1							
7	10:00	10:30	A - B										
			B - A										
8	10:30	11:00	A - B										
			B - A										

Mért adatok q (j/napszak)

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen		
			Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsis					Nyerges	Speciális
A - B	31	14	2	1	1	1	0	0	0	5	5	0	
B - A	23	8	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	
	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	
A - B	468	173	30	15	12	12	0	0	0	55	51	0	817
B - A	348	99	30	0	0	0	0	0	0	22	20	0	519
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	
A - B	468	173	54	38	17	22	0	0	0	38	15	0	826
B - A	348	99	54	0	0	0	0	0	0	15	6	0	522

a napszaktényező
b napi tényező
c havi tényező

Q=a*b*c*q (j/nap)
egységjárműszorzók

ÉÁNF (e/nap)

2011.07.28
szerda de.
7-11 h

Haraszi u.

	Időpont	Időpont	Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motorokp	Kerékpár	Lassú jármű	
						Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsis				Nyerges
1	7:00	7:30	A - B											
			B - A											
2	7:30	8:00	A - B											
			B - A											
3	8:00	8:30	A - B											
			B - A											
4	8:30	9:00	A - B											
			B - A											
5	9:00	9:30	A - B	82	22	2		12			1	7	3	1
			B - A	124	32	3	1	3		1	1	3	5	
6	9:30	10:00	A - B	71	9	2		3				2		2
			B - A	69	14	1		3		1		4		
7	10:00	10:30	A - B											
			B - A											
8	10:30	11:00	A - B											
			B - A											

Mért adatok q (j/napszak)

Mért értékek

7 - 11 Jelleg2: 2
Jelleg1: b
Jelleg1: b

Irány	Szgek	Kistehergk	Autóbusz		Tehergépkocsi			Motor	Kerékpár	Lassú jármű	összesen		
			Szóló	Csuklós	Középnéhez	Nehéz	Pótkocsis					Nyerges	Speciális
A - B	153	31	4	0	15	0	0	1	0	9	3	3	
B - A	193	46	4	1	6	0	2	1	0	7	5	0	
	4,072	3,856	4,243	4,243	3,768	4,039	4,039	4,039	4,039	4,138	3,937	3,616	
	1,039	0,858	0,926	0,926	0,834	0,821	0,821	0,821	0,821	1,073	0,999	0,875	
	0,893	0,933	0,961	0,961	0,943	0,938	0,938	0,938	0,938	0,615	0,649	0,847	
	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	
A - B	2312	383	60	0	178	0	0	12	0	98	31	32	3107
B - A	2917	568	60	15	71	0	25	12	0	76	51	0	3796
	1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	1,8	2,5	2,5	2,5	0,7	0,3	2,5	
A - B	2312	383	109	0	249	0	0	31	0	69	9	80	3242
B - A	2917	568	109	38	100	0	62	31	0	54	15	0	3893

a napszaktényező
b napi tényező
c havi tényező

$Q = a * b * c * q$ (j/nap)
egységjárműszorzók

ÉÁNF (e/nap)