



TERVEZÉSI PROGRAM

Ráckeve Város Önkormányzatának kezelésben és tulajdonában lévő belterületi út, a Peregi Dunasor utca szilárd burkolatú út útfelújítási, korszerűsítési, csapadékvíz elvezető rendszerrel, valamint biztonságos gyalogos közlekedéshez nélkülözhetetlen egyoldali járda kialakítással történő komplett műszaki tervdokumentációjának elkészítéséhez

1. Előzmények

Ráckeve Város Polgármesteri Hivatala megkeresés útján a belterületén található Peregi Dunasor utca szilárd útburkolatának komplett felújítási munkáinak tervezésére adott megbízást.

Amikor a Város Képviselő Testülete döntött abban, hogy a jelen dokumentációban szereplő utca burkolatát felújítja, a városrészben élők és a időszakosan a hétfégi és üdülőtelleiket igénybe vevő ingatlantulajdonosok közlekedési hangulatán, illetve a kisváros megítélésén, valamint a városrészt kiszolgáló gyűjtő út műszaki állapotán kíván javítani.

A Peregi Dunasoron jellemzően a gyalogos forgalom biztonságának a növelése a legfontosabb. Kiépített gyalogjárda nincs. A jelenlegi közlekedési rend a „Lakó és pihenő övezetek”-re jellemző képet mutat, ahol a gyalogos forgalom a gépjármű forgalommal közös burkolaton is történhet, csak a forgalomtechnikai feltételek nem kiépítettek.

Jelen tervezési munkát egy átfogóbb, az érintett lakosságot is bevonni kívánó tanulmány elkészítésével alapoznánk meg.

2. Jelenleg meglévő forgalmi rend vizsgálata, jellemzői

2016. év októberében tanulmány készült az utcában járda kialakításának lehetőségéről.

Az azóta eltelt időszak alatt a forgalom nagysága és iránya is változott. Az utca jármű forgalmáról és gyalogos forgalom nagyságról pontos számszaki adatok nem állnak rendelkezésre. A helyszíni felmérés alkalmával megállapítható, hogy a főváros közelsége, illetve vonzáskörzetének fejlődése miatt egyre többen költöznek ki a természetközeli településrészekre, így az érintett városrészre is. A nyári időszakban igen intenzív lehet a lakosság jelenléte, ezzel a gépkocsi-forgalom is.

A korábbi tanulmánytól eltérően a települések közötti forgalom miatt megnőtt az utca átmenő forgalma is. Jellemzően megnövekedett személygépkocsi forgalomra kell számítani.

Az átmenő forgalom a településrész fekvése és a Peregi utca, valamint a város úthálózati szerepe miatt sem szüntethető meg.

Korlátozások bevezethetők, de ezeknek a korlátozásoknak valamilyen szinten később érvényt is kell szerezni, ami „társadalmi elégedetlenséget” is generálhat. A korlátozások lehetnek sebességkorlátozások, dinamikai küszöbök és egyéb forgalomlassító műtárgyak beépítése, a nehézgépjárművek áthajtásának teljes kitiltása, (kivétel az alapellátást szolgáló gépjárművek).

3. A meglévő burkolat műszaki állapota és geometria méretek

Az utca aszfaltburkolatú, amelynek átlag szélessége cca 3,6 m. A meglévő burkolatszél vonalak távolsága 3,00 és 4,00 méter között változik, attól függően, hogy mennyi szabad ingatlan szélesség áll rendelkezésre, illetve a meglévő közművek műtárgyainak helyigénye mennyire engedte a burkolatszél megépítését.

A burkolat minőségére jellemző a hálós repedezettség, a korábbi közműépítések nyomvonal helyreállításából adódó nyomvonal megsüllyedések, és anyagminőség különbségek. A karbantartási munkákat az önkormányzat folyamatosan végzi. A felmérés alkalmával „kátyúzatlan” útszakaszt nem észleltünk. Az útburkolat szélek viszont több helyen letöredeztek, és a padkai vonal mentén kátyúsodott ki a nemesített padka.

Az ingatlanok nagyobbik felének kiépített szilárd burkolatú ingatlan bejárója készült el. A burkolat minőség vegyes. Jellemző a beton térkő, de van aszfaltos és van símitott beton burkolatú is.

A burkolati csatlakozások is változatosak. Többnyire szintben csatlakoznak a meglévő út aszfaltburkolat széléhez, de van több „K” szegélyes bejáró csatlakozás is.

4. Az utca tervezhető felújítási/korszerűsítési munkáinak műszaki változatai, és azok ismertetése

A fenttartható fejlesztési cél érdekében általában rögzíthető, hogy szükség van a szabványoknak megfelelően kialakított, biztonságos gyalogos közlekedésre alkalmas útfelületekre, továbbá kétirányú gépjármű forgalmat biztosító útburkolatra, és a lehető legtöbb személygépkocsi részére parkolóhely kialakítására.

Az **általános cél tehát:** a településen belül, vagy településen belüli kisebb területegységben a helyi lakosság életkörülményeinek javítása érdekében

- forgalom nagyságának csökkentése,
- forgalom sebességének csökkentése,
- közúti közlekedés biztonságának növelése,
- közúti forgalom okozta káros környezeti hatások mérséklése.

E mellett a burkolt felületekre hulló csapadékvíz elvezetésével is kell foglalkozni, mivel a várható mennyisége a burkolt felületek növekedésével egyenes arányban megnő.

1. sz. műszaki változat: Lakó-pihenő övezet kialakítása.

„**Lakó-pihenő övezet** lakótelepek és összefüggő lakóterületek esetén létesíthető. A beépítés a lakás, lakhatás és pihenés céljait szolgálja, és a lakók jelentős mértékben használják a közterületeket szociális célokra (jellemző a játék, a kerékpározás, a sétálás és beszélgető csoportok kialakulása stb.). Rendszeres tehergépkocsi-forgalmat vonzó létesítmény nincs. A személygépkocsik lépésben közlekedtetése indokolt. A **20 km/órás** megengedett sebesség elérését **jelentős ráfordítást igénylő**, építési kialakítással valósítható csak meg.

A lakó-pihenő övezet kijelölésére a 20/1984. KM-rendelet FMSZ III. fejezet 11. pontja ad utasítást. Eszerint: Lakó-pihenő övezetnek – lakott területen belül vagy kívül – az olyan területet lehet közúti jelzőtáblával kijelölni,

- ___amelynek úthálózata a környezet úthálózatától jól elkülöníthető,
- ___**amelynél az azt határoló utak a térség átmenő forgalmának igényeit kiszolgálják,**
- ___amelyet tömegközlekedési járat vagy vasútvonal nem keresztez,
- ___amelyeken jelentős áruszállítási vonzattal járó, nagy forgalmú kereskedelmi intézmények nincsenek.

Ebben az esetben a Szitakötő utcának a Lacházi úti csomópontjában és a Peregi Dunasor úton a



Balabán utcai csomópontjánál a

„Lakó-pihenő övezet” (KRESZ 122. ábra), az



onnan kivezető oldalon pedig a
jelzőtáblát el kell helyezni.

„Lakó-pihenő övezet vége” (KRESZ 123. ábra)

Lakó-pihenő övezetben főútvonalat, kerékpárutat, gyalogutat, gyalogos-átkelőhelyet kijelölni, párhuzamos közlekedést megengedni nem szabad,

Az övezetben kialakítható gyalogjárda, de elegendő lehet egy útburkolat szélesítés, nyomvonal korrekció is külön járdaburkolat nélkül.

A forgalomban résztvevők részéről elvárható viselkedés a két esetben:

a.) Ha van járda

a gyalogosok az úttestet **csak közlekedés** céljából vehetik igénybe, amely lehet a nem a legrövidebb áthaladást biztosító keresztirányú áthaladás is. Ebből következik, hogy a gyalogosok az úttestet bárhol keresztezhetik, és nemcsak a legrövidebb áthaladási irányban. A gyalogosok részére viszont fennáll az úttestre lépés előtti meggyőződési kötelezettség a járműforgalom zavarása és az úttestre lépés veszélytelensége tekintetében. Ha az úton járda van, a járművek az általános szabályoknak megfelelően várakozhatnak.

b.) Ha nincs járda

a gyalogosok részéről ilyen helyeken az úttest „használatát” tágabban értelmezendő a csak „közlekedés céljára” történő igénybevételnél. Vagyis az úton olyan tevékenységet is folytathatnak, ami **zavarja a forgalmat** (pl. az úton beszélgethetnek, játszhatnak), de a járműforgalmat **szükségtelenül** nem akadályozhatják.

A szükségtelen akadályozás itt azt jelenti, hogy a gyalogosok az úttesten csak ideiglenes akadályt jelenthetnek a járművek folyamatos haladása szempontjából, azonban a járműforgalmat **nem tehetik lehetetlenné**.

Ebben a tekintetben tehát nem lehet a hagyományosan értelmezett elsőbbségről beszélni, tulajdonképpen **az úttest használatára a gyalogosok és a járművek azonos jogokkal rendelkeznek**, feltételezve, hogy lehetővé is teszik egymás számára a jogaik gyakorlását. A veszélyeztetés azonban sem a járművek, sem a gyalogosok részéről nem megengedett. Így pl. nem megengedett a gyalogosnak az álló járművek takarásából hirtelen történő úttestre lépés.

A járművezetőnek az ilyen övezetek járda nélküli útjain **fokozottan kell számítnia** arra, hogy bárhol az úttesten gyalogossal találkozhat, akinek elsőbbsége ugyan nincs, de őt zavarhatja, sőt részben akadályozhatja is. **A gyermekek biztonságára fokozottan kell ügyelnie**, mert az úttest mellett vagy az úttesten játszó gyermek cselekvését nehéz kiszámítani. Ezért játszó gyermekek megközelítése még 20 km/óra sebességgel is túlzott lehet.

A járművekkel, ha nincs járda, mindenhol meg lehet állni, várakozni azonban csak a kijelölt helyen szabad. Ez a hely lehet táblával vagy útburkolati jellel, vagy növényzettel, esetleg más módon kialakított, **kijelölt hely**.

2. sz. műszaki változat: Korlátozott sebességű övezet kialakítása.

A közlekedés szempontjából megegyezik a Lakó és pihenő övezetben leírtakkal, azzal a különbséggel, hogy az útsatlakozások és keresztezések alkalmával a jobbkéz szabályt kell alkalmazni. A KRESZ jelzéseképek és táblák is ezt a forgalmi helyzetet kell, hogy erősítsék.

A korlátozott sebességű övezetben a „Korlátozott sebességű övezet” jelzótáblával megjelölt sebességnél gyorsabban haladni tilos. Ez a sebesség általában **30 km/óra**. Az övezet kezdetét



minden úton a (KRESZ 53/a ábra)



„Korlátozott sebességű övezet” jelzótábla, az övezet végét minden úton a (KRESZ 53/b ábra) „Korlátozott sebességű övezet vége” jelzótábla jelzi.

A korlátozott sebességű övezetet minden oldalról forgalmi (esetleg gyűjtő) **út határolja**. Ezeken az utakon a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/óra (vagy ettől eltérő is lehet). **A megfelelő határoló úthálózat (50 km/órás vagy ettől eltérő megengedett legnagyobb sebességgel) a korlátozott sebességű övezetek létesítésének alapfeltétele.**

Tehát ez is a Vitorla utca jó karba hozását kiépítését követeli meg.

3. sz. műszaki változat: A csillapított forgalmú átkelési szakasz kialakítása.

előírások a következők:

A 20/1984 KM sz. rendelet a **lakott területek kijelölésére** az alábbiakat írja elő:



1) A lakott területekre vonatkozó közlekedési szabályok hatályát a

„Lakott terület



kezdeté” (KRESZ 131. ábra) jelzőtáblával kell elrendelni és a „Lakott terület vége” (KRESZ 132. ábra) jelzőtáblával kell meg-szüntetni. A lakott területek kijelölésénél figyelemmel kell lenni a közút forgalmának és a szabályozásba bevonandó terület lakóinak biztonságára, a beépítettség jellegére, az útkörnyezet lakott területre jellemző kiépítettségére (pl. járda, közvilágítás, útcsatlakozások és kapubehajtók sűrűsége).

A bejáratoknál elhelyezhető jelzőtáblák:

___„**Egyéb veszély**” (KRESZ 94. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton a KRESZ 16. § a)–y) pontjában említett jelzőtáblákkal nem jelezhető veszély van; a veszély fajtáját a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla tünteti fel.

A veszélyt jelző táblákat az úton – vagy annak közvetlen környezetében – fennálló, illetve lehetséges olyan veszélyekre való figyelemfelhívás céljából kell alkalmazni, amelyeket a járművezető az adottságokból – a szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal haladva is – csak nehezen vagy egyáltalán nem tud kellő időben felismerni

Az „**Útszűkület**” jelzőtáblát (KRESZ 70. és 71. ábra) olyan helyek jelzésére kell elhelyezni, ahol

___változatlan burkolatszélesség mellett a padkán a burkolatszéltől számított 50 centiméteren belül akadály jelenik meg, illetve a padka megszűnik,

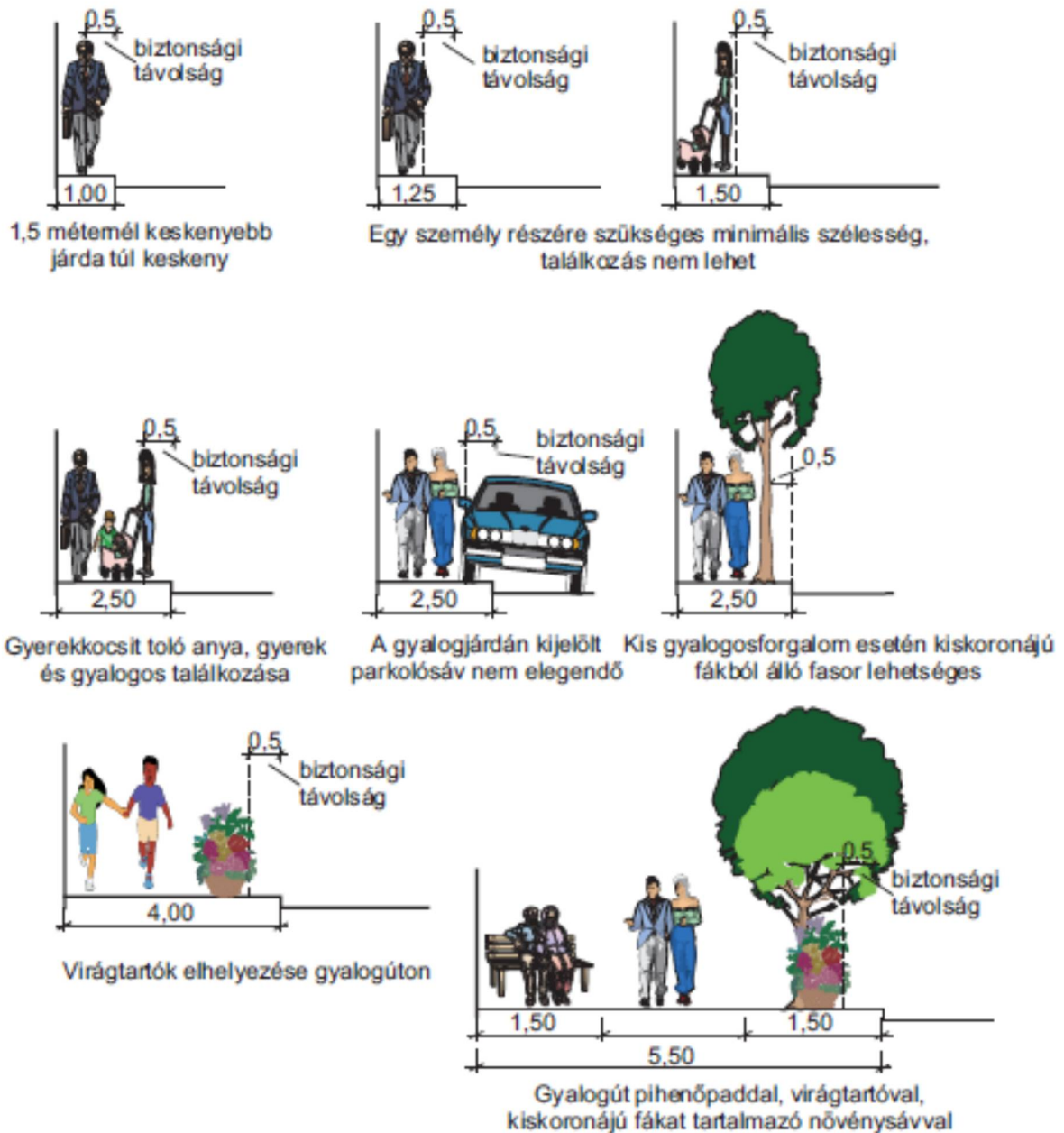
___az út burkolatának szélessége forgalmi sávonként legalább 50-50 centimétert csökken, vagy az útburkolat teljes szélessége – útkereszteződésen kívül – 6 m alá csökken

___a szembejövő forgalom elsőbbségét a KRESZ 13. és 14. ábra szerinti jelzőtáblákkal szabályozták.

Ezeknek a KRESZ tábláknak az alkalmazásával az átkelési szakaszt finomítani, és közlekedésbiztonság szempontjából elégségesé lehet tenni.

4. sz. műszaki változat: A csillapított forgalmú átkelési szakasz lehetséges műszaki kialakításai gyalogjárda kiépítésével.

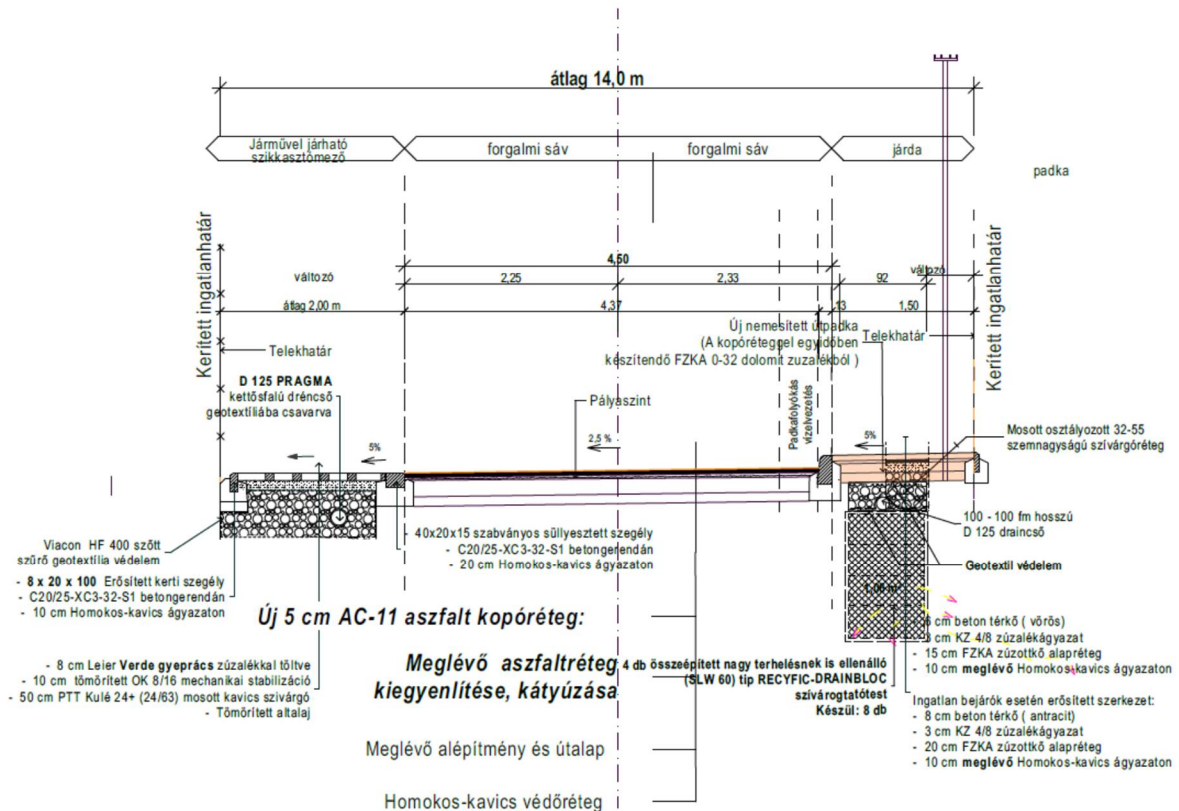
Az UME előírások a gyalogjárdák szükséges méreteivel kapcsolatban az alábbiakat rögzítik.



A fenti képek alapján az 1,25 de inkább az 1,50 m széles járda a megfelelő, ami a fenntartható fejlődés szempontjából is elvárható.

a.) Keleti oldalon kialakítandó, szegéllyel a burkolat szintjétől kiemelt és elválasztott, minimum 1,50 m széles járda és burkolatfelújítás

A vízelvezetés az utcában nem megoldott. Kettő helyen található 10-10 fm szikkaszt árok, de a fehézt árok koronaél miatt a víz nehézkesen jut be az árokba. A meglévő útburkolat 80 %-ában nyugati irányba lejt. A járda kiépítésével és a szükséges útszélesítések miatt csökken a szikkasztó felület aránya, ezért komoly vízmennyiségre kell számítani. A Keleti oldalon kialakítandó járda esetében a parkolás a villanyoszlopok között a széles padka igénybevételével történhet. A villanyoszlopok szabad jelenléte a gépjárművezetők biztonságérzetét csökkenti. Ez jó hatással lehet a sebesség alacsony szinten tartására is.



b.) Nyugati oldalon kialakítandó, szegéllyel a burkolat szintjétől kiemelt és elválasztott, minimum 1,50 m széles járda és burkolatfelújítás

A meglévő burkolat egyoldali esése miatt a csapadékvíz a járda kiemelt szegélye mellett folyik a mélypontokra.

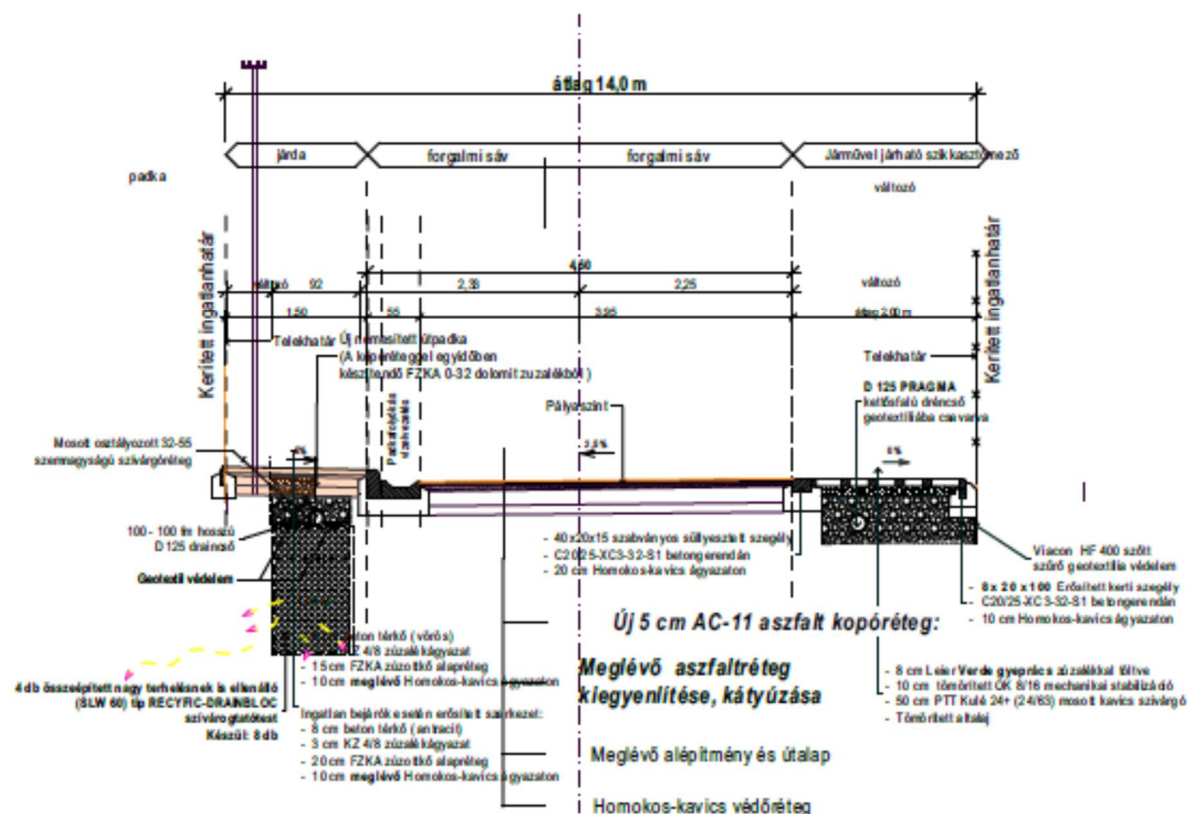
Ebben az esetben mindenképpen kezelni kell a csapadék vizet.

Tervezésre javasolt műszaki megoldás:

A tervezett útburkolatokra lehulló csapadékvizek elvezetését a tervezett burkolatok hossz - és keresztmetszete biztosítja a területen tervezett vízvezető és szikkasztó rendszerekbe.

A csapadék az utcában a járdák alatt és a gyephézagos padkaburkolat alatt beépítendő szikkasztó mezőkben helyszínen kerül elsikkasztásra. A talajfizikai jellemzők kedveznek a szikkasztásnak. A városrész homok dűnékre épült. A szikkasztást a szivárgó padkarendszer végzi el. A sülyesztett szegély mellett gyephézagos betonlap burkolat alá két rétegű 10 cm vtg OK 8/16 mechanikai stabilizáció, alatta 50 cm vtg PTT Kulé 24+ mosott kavics réteg épül be geotextília védelemmel. A padkaburkolat szivárgó kavicsrétegébe D 125 dréncső kerül, ami szintén geotextíliával bandázsolt. A dréncsatornák kavicsréteggel körbeépített szikkasztó aknába és szikkasztó blokkokból épülő függőleges szivárgó testekbe vezetik a padkában elsikkadni nem képes csapadékvízrészét.

M=1:50



A fenti műszaki megoldással elkerülhető, főleg a nyári száraz időben a kellemetlen porképződés. A lényege, hogy az egyik oldalon a közterületet a járda zárja le, középen készül a forgalmi sávok felújítása, és az ellenkező oldalon szintén a telekhatárig gyephézagos (a hézagok aprókaviccsal és nem poros murvával kerülnek kitöltésre) burkolat készül. Ez alkalmas parkolásra is. A füvesítés jelen esetben nem releváns. Kis és keskeny felületek alakulnak ki, amiket a gépjárművek kijárnak, és a fenntartása is nehézkes. Helyette kis növesű gömbkoronás díszfák telepítését javaslom.

5. Összegzés

A fentieket mérlegelve kérem T. Megbízómat a Tervezési Program véglegesítésre. Ebben javaslom a nyilvánosság (az érintett utca lakóinak) véleményét is kikérni.

Dunavarsány, 2021. június hó.

— 75 —

Cím: 2336. Dunavarsány, Csermely. u. 46. sz.

Telefonszám: +36 209 740766

E-mail: innovit98@gmail.com

Engedélyek: **KÉ-K** – Közúti építmények tervezés
(2024.03.12.)