

Tsz.: 4006/2025

Forgalmi vizsgálat

Budapest III. kerület Hegyvidék forgalomcsillapítás tervezése

(Bécsi út – Kocsis Sándor út – Hármashatárhegy belterülethatár – Remetehegyi árok –
Perényi lejtő – Perényi köz – Perényi út által határolt terület)



Megbízó:

Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat

2026.02.20.

Tsz.: 4006/2025

Forgalmi vizsgálat

Budapest III. kerület Hegyvidék forgalomcsillapítás tervezése

(Bécsi út – Kocsis Sándor út – Hármashatárhegy belterülethatár – Remetehegyi árok –
Perényi lejtő – Perényi köz – Perényi út által határolt terület)

Megbízó:

Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat

Lebonyolító:

Óbuda-Békásmegyer Városfejlesztő Nonprofit Kft.

Tervező:

Értékterv Mérnöki Szolgáltató és Tanácsadó Kft.

Tartalomjegyzék

1	ELŐZMÉNYEK	5
2	FORGALOMSZÁMLÁLÁS	6
3	MEGÁLLAPÍTÁSOK	8
4	PROBLÉMÁK	9
5	JAVASLATOK	11
5.1	SEBESSÉGCSILLAPÍTÁS	11
5.2	KORLÁTOZÁSOK	14
	Lakó-pihenő övezet	15
	Egyirányúsítás	19
	Lezárás	20
5.3	ÚTFEJLESZTÉS	21
	A fejlesztés célja	21
	A beavatkozási terület: Jablonka út – Jablonka lejtő	22
	I. Járdaépítés a Jablonka úton	23
	II. Jablonka lejtő fejlesztése	23
	III. Parkolás rendezése	24
	IV. Útfejlesztés	25
5.4	ÚTHÁLÓZATI FUNKCIÓK	25
5.5	EGYÉB INTÉZKEDÉSEK	27
5.6	TERVEZŐI JAVASLAT	28
6	MELLÉKLETEK	29
6.1	KERESZTMETSZETI FORGALOMSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI	29
	1. Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál	30
	2a: Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.10.02., csütörtök)	30
	2b: Domszló útja torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.09.30., kedd)	31
	3. Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton	31
	4. Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál	32
	5. Laborc u. torkolata a Bécsi útnál	33
	6. Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál (csak kifelé irány)	34
	7. Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál	35
	8. Perényi út torkolata a Bécsi útnál	36
	9. Remetehegyi út a terület határán	37
	11. Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál	38
	Jablonka út 14. előtti keresztmetszet	39
	Jablonka út 96. előtti keresztmetszet	40
6.2	KIEGÉSZÍTŐ MÉRÉSEK A JABLONKA ÚTON	41
6.3	HONNAN-HOVÁ MÉRÉS EREDMÉNYEI	42
	1. Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál	43
	2a: Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.10.02., csütörtök)	44
	3. Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton	45
	4. Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál	46
	5. Laborc u. torkolata a Bécsi útnál	47
	7. Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál	48
	8. Perényi út torkolata a Bécsi útnál	49
	9. Remetehegyi út a terület határán	50
	11. Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál	51

6.4	ISKOLA ELŐTTI MÉRÉSEK	52
6.5	HOSSZABB IDEJŰ MÉRÉSEK.....	52
	<i>Jablonka út 96. előtti mérés</i>	<i>52</i>
	<i>Jablonka út 14. előtti mérés</i>	<i>55</i>
6.6	JABLONKA ÚT	63

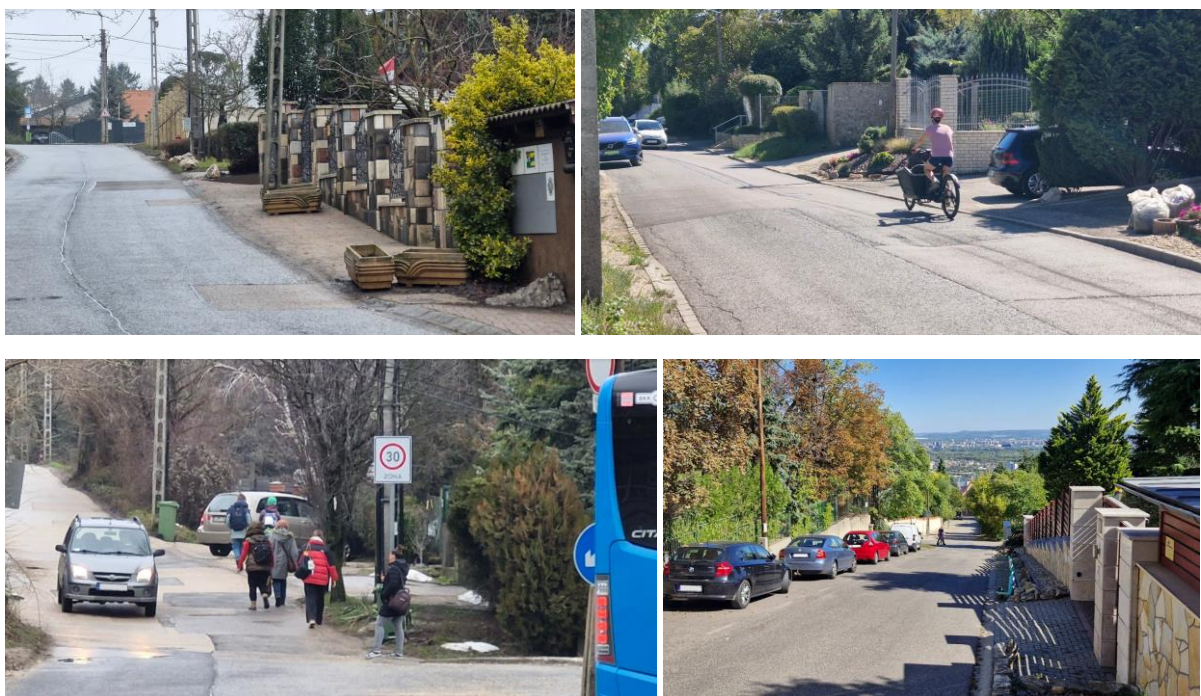
Ábrajegyzék

1. ábra: Hegyvidék utcaképek	5
2. ábra: A vizsgált terület határán elhelyezett mérőpontok.....	7
3. ábra: A Jablonka úti tengely forgalmának alakulása (városközpont felé irányuló legnagyobb óraforgalmak)	9
4. ábra: Sebességhistogram a Jablonka utca 14. előtti mérésalapján	12
5. ábra: Traffibox.....	12
6. ábra: Szerelt küszöb (párna).....	13
7. ábra: Teljes szélességű épített küszöb gyalogátkelőhellyel.....	14
8. ábra: Kisméretű épített küszöb torkolati szűkítésben	14
9. ábra: LPÖ – 1. változat (nem javasolt)	17
10. ábra: LPÖ – 2. változat (nem javasolt)	18
11. ábra: LPÖ – 3. változat	19
12. ábra: Egyirányúsítás – 1. változat (nem javasolt)	20
13. ábra: Utcalezárások.....	21
14. ábra: Gyalogos közlekedés a Jablonka út északi szakaszán	22
15. ábra: Parkolás úton és út mentén	24
16. ábra: Jablonka út útpálya.....	25
17. ábra: Meglévő településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak a területen	26
18. ábra: A vizsgált terület és környezete buszjáratai.....	27
2025.09.30. – 2025.10.03. városközpont irányú gépjárműforgalom a Jablonka út 96. előtt	52
2025.09.30. – 2025.10.03. városhatár irányú gépjárműforgalom a Jablonka út 96. előtt	53
2025.09.30. – 2025.10.03. városközpont irányú gyalogos, rolleres, kerékpáros forgalom a Jablonka út 96. előtt	53
2025.09.30. – 2025.10.03. városhatár irányú gyalogos, rolleres, kerékpáros forgalom a Jablonka út 96. előtt	54

1 Előzmények

Jelen tanulmányt Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat megrendelésére az Értékterv Mérnöki Szolgáltató és Tanácsadó Kft. készítette a 2025.09.24-én megkötött *Budapest III. kerület Hegyvidék forgalomcsillapítás tanulmányterv elkészítését az Ajánlatkérésben szereplő tervezési terület lehatárolását ábrázoló térképen jelölt területen (Bécsi út – Kocsis Sándor út – Hármashatárhegy belterülethatár – Remetehegyi árok – Perényi lejtő – Perényi köz – Perényi út által határolt terület)* tárgyú szerződés alapján. A szerződéses feladatok teljesítése során megrendelői oldalról lebonyolítóként vett részt Óbuda-Békásmegyer Városfejlesztő Nonprofit Kft.

A forgalomszámlálás végzésének célja a tervezési területen megjelenő, átmenő forgalom nagyságának megállapítása, illetve a forgalomszámlálás eredményei alapján az átmenő forgalom csökkentésére történő javaslattétel rajzi és szöveges formában.



1. ábra: Hegyvidék utcaképek

2 Forgalomszámlálás

Két alkalommal végeztünk forgalomszámlálást reggeli csúcsidőben:

- 2025.09.30., kedd 7:00 – 9:00 között,
- 2025.10.02., csütörtök 7:00 – 9:00 között.

A mérési helyszíneket a 2. ábrán mutatjuk be a mért irányokkal együtt. Az egyes helyszíneket jelölő számok magyarázata:

- 1. Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál;
- 2. a keddi mérés tapasztalatai alapján csütörtökön másik helyszínen mértünk:
 - 2a: Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.10.02., csütörtök);
 - 2b: Domoszló útja torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.09.30., kedd).
- 3. Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton;
- 4. Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál;
- 5. Laborc u. torkolata a Bécsi útnál;
- 6. Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál (csak kifelé irány);
- 7. Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál;
- 8. Perényi út torkolata a Bécsi útnál;
- 9. Remetehegyi út a terület határán;
- 11. Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál.

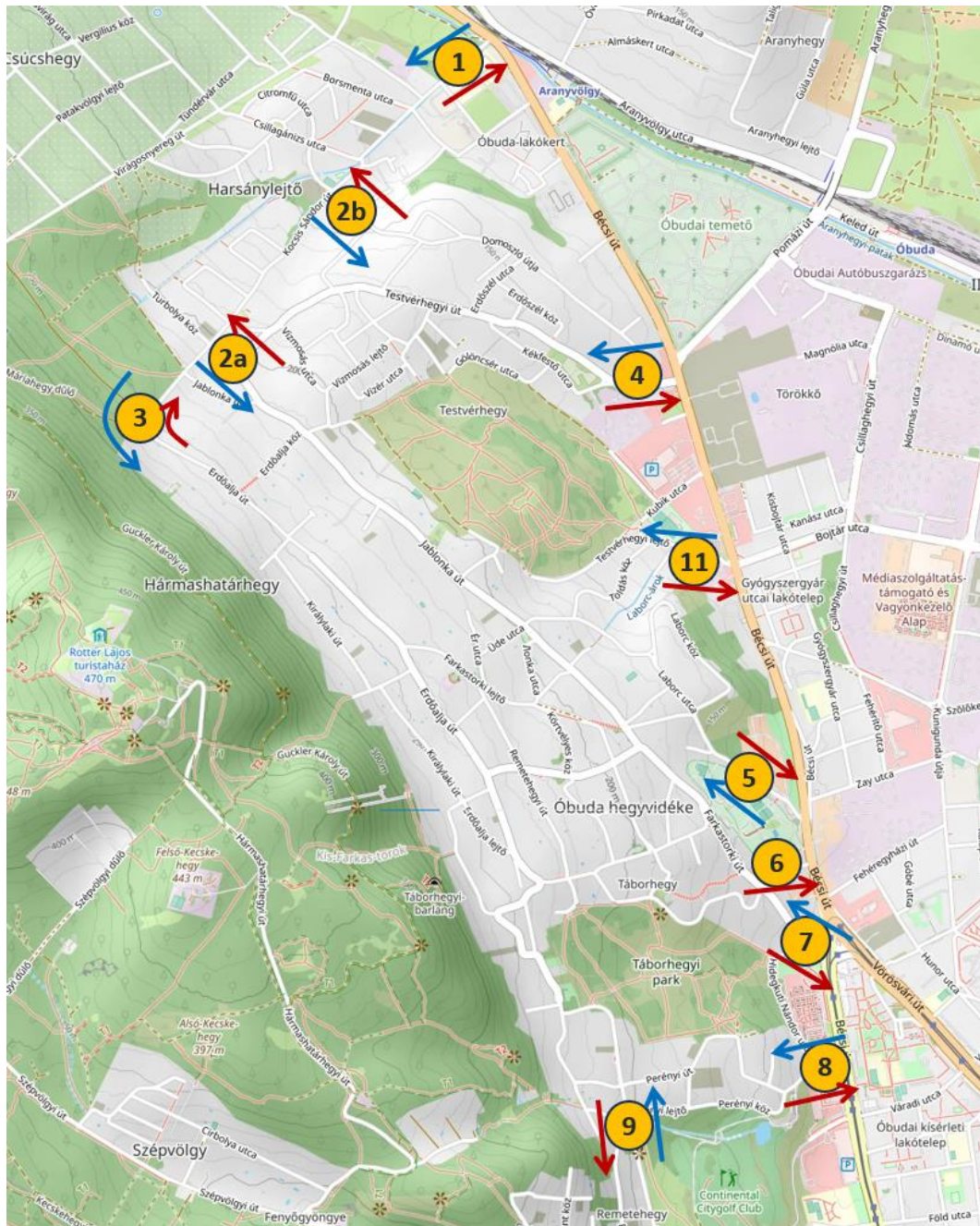
Minden esetben külön számoltuk a BE és KI irányokat (BE: a feladatban leírt területre irányuló forgalom, KI: az onnan kifelé haladó forgalom).

A fenti helyszíneken kézzel végeztük a forgalomszámlálást, a számlálóbiztosok irányonként feljegyezték az elhaladó járművek rendszámát. Az adatgyűjtés a vizsgált időszakban teljeskörű volt, azonban a rendszámok leolvasása során elkövetett esetleges tévesztések, illetve a rendszámok néhányszor előforduló olvashatatlansága miatt az adatfelvétel nem 100% pontosságú.

Kiegészítő mérések:

- A Jablonka utca 96. előtt kihelyeztünk egy forgalomszámláló kamerát, amivel 2025.09.29. 16:00 – 2025.10.03. 10:00 közötti időszakra folyamatos, irányonkénti és közlekedési módonként bontott forgalmi adatokat gyűjtöttünk.
- A Budapest Közút biztosított még forgalmi adatokat a 2025.09.29. 17:00 – 2025.10.06. 11:59 közötti időszakban a Jablonka u. 14. előtti keresztmetszetben, amelyet az általuk telepített ideiglenes számláló eszközzel gyűjtöttek.
- Az Erdőalja úton található II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola előtt vizsgáltuk az iskolába érkező gépjárműforgalmat. Ennek célja, hogy megállapítsuk, hogy a területre mennyi olyan gépjármű hajt be, amely iskolába hoz gyereket.
- Továbbá 2025.12.09.-én, keddi napon 7:00-8:00 óra között végeztünk egy rövid idejű ellenőrző forgalomszámlálást.

A forgalomszámlálás részletes adatait a 6. fejezetben található mellékletek tartalmazzák.

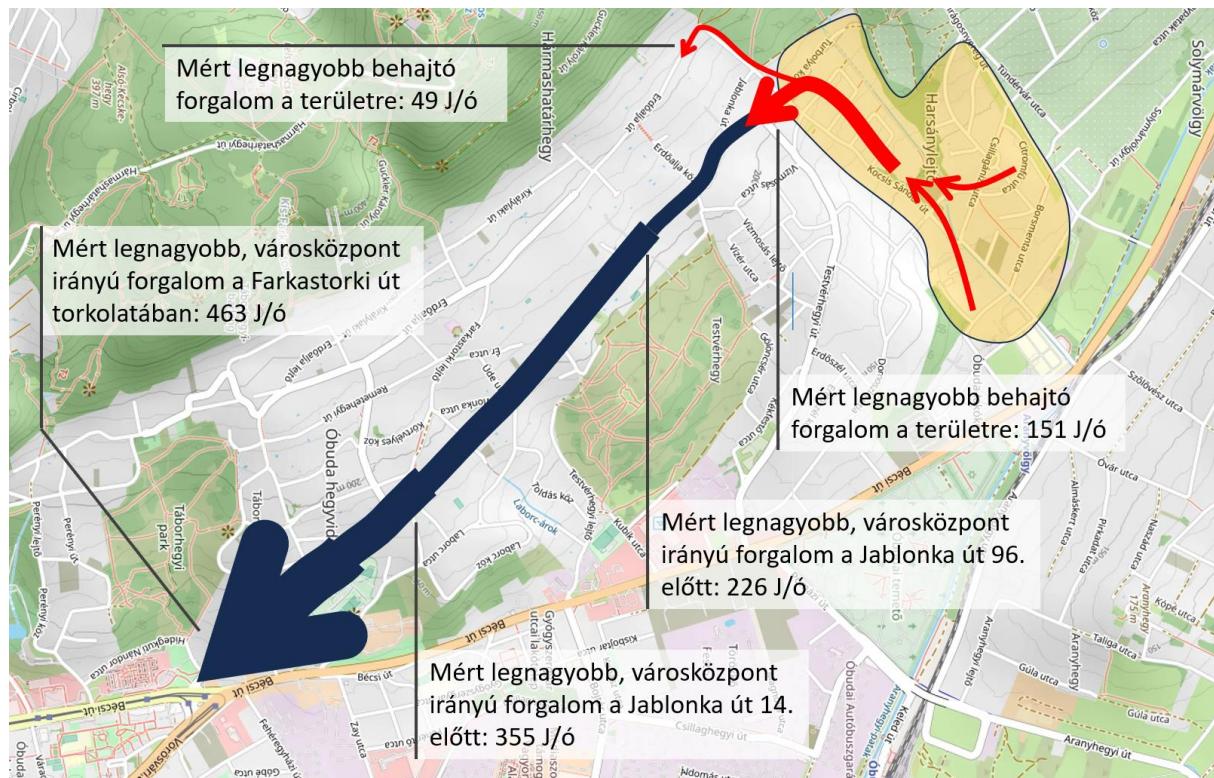


2. ábra: A vizsgált terület határán elhelyezett mérőpontok

3 Megállapítások

A részletes elemzést és javaslattételt megelőzően az alábbi főbb megállapításokat tesszük a 6. Mellékletek fejezetben bemutatott részletes mérési adatok alapján:

- A mért adatok egyértelműen cáfolják azt a feltételezést, miszerint a Bécsi út forgalmának egy része a Jablonka úton és/vagy az Erdőalja úton kerüli el a torlódást:
 - A Bécsi útról a Kocsis Sándor utcára bekanyarodó forgalom nagysága a mért időszakban 54-75 J/óra volt, míg a Jablonka lejtő esetében a Kocsis Sándor utca irányából behajtó járművek száma ennél jelentősen magasabb, volt olyan óra, amikor a behajtó forgalom nagysága elérte a 151 J/óra értéket. Az Erdőalja utca forgalma a Kocsis Sándor utca irányából 47-94 J/óra értékű volt a mérés idején. Azaz a Jablonka útra, illetve az Erdőalja útra a Kocsis Sándor utca irányából érkező forgalom túlnyomó része a Kocsis Sándor utca térségéből, illetve a Harsánylejtő területéről indul.
 - Ezt a megállapítást a rendszámalapú mérések is megerősítik: a mérés idején a Bécsi útról a Kocsis Sándor utcába behajtó személygépjárművek közül 2025.10.02-án reggel 7:00-9:00 óra között csak 5 db hajtott be a Jablonka lejtőre, 1 db az Erdőalja utcára.
- A Domoszló útján nem jelenik meg jelentős forgalom, ott mindkét irányban 22-27 J/óra forgalmat mértünk.
- Az Erdőalja út forgalomnagyságának legnagyobb mért értéke 49 J/óra volt. A mért időszakban a városközpont felé haladó forgalom 87%-a átmenő forgalom volt, amely a Kocsis Sándor utcáról hajtott be, majd máshol kihajtott a területre (a legjelentősebb irány, a forgalom egyharmada a Remetehegyi út irányába hagyta el területet).
- A terület délnyugati csücskében található II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola maximális létszáma 260 fő. Az iskola bejárata előtt, reggel 103 db olyan autót számoltunk, amelyből gyermek szállt ki (a Királylaki úton kiszállókat nem számoltuk). Így feltételezhető, hogy az iskolába autóval hordott gyermekek aránya eléri az 50%-ot. Az iskolába irányuló forgalom részletesebb vizsgálatát javasoljuk a közlekedési módok, döntési preferenciák, érintett igényeinek figyelembe vételével, amely alapot adhat az iskolai mobilitás jövőbeni tudatos alakítására.
- A Testvérhegyi út torkolatánál jelentős számban mértünk olyan járműveket, amelyek a Bécsi útról bekanyarodnak, megfordulnak, majd a Bécsi úton kifelé haladnak tovább. Ez két óra alatt 70 jármű volt, amely a teljes keresztmetszeti forgalom 25%-a. Ennek a jelenségnek a legvalószínűbb oka, hogy az évekkel ezelőtt a Bécsi út – Pomázi út csomópontban megszüntetett balra kanyarodási lehetőséget így pótolják a közlekedők.
- A terület legforgalmasabbja kapuja a Farkastorki út:
 - a behajtó forgalom nagysága a mért időszakban 187-277 J/óra volt, míg a kihajtó forgalom nagysága 420-463 J/óra volt;
 - az itt beérkező, majd ezt követően kihajtó forgalom közel egyenletesen oszlik el a többi kihajtó pont között (5-20 J/2óra), azonban az itt kétszer megjelenő járművek száma jelentős. Az itt be-, majd utána ugyanitt kihajtó forgalom nagysága 76 J/2óra, míg az itt kihajtó, majd ugyanitt visszatérő forgalom nagysága 87 J/2óra (ezek a teljes keresztmetszeti forgalomnak a 15,6%-át, illetve 17,9%-át adják).
- A 8. (Perényi út torkolata a Bécsi útnál) és a 9. (Remetehegyi út a terület határán) mérőpontok között mindkét irányban jelentős átmenő forgalom tapasztalható, azonban ez a vizsgált területnek csak a szélét terheli.



3. ábra: A Jablonka úti tengely forgalmának alakulása (városközpont felé irányuló legnagyobb óraforgalmak)

4 Problémák

Jelen tanulmány elsődleges célja a területen jelentkező forgalom nagyságának, irányainak megismerése, és a forgalmi terhelés csökkentését célzó javaslatok megfogalmazása. A terület működése és az érzékelt konfliktusok megértése érdekében az alábbi listába összegyűjtöttük a főbb érzékelt problémaköröket:

- **Forgalomnagyság, átmenőforgalom:** általános észrevételként merül fel minden beszélgetés, egyeztetés során, hogy „sok az autó”. Ahogy a 3. fejezetben bemutattuk, valóban van érdemi átmenőforgalom a Jablonka úti tengelyen, azonban a terület benépesülésének és az autóhasználat arányának köszönhetően a helyben keletkező forgalom is jelentős – ez utóbbi jelentősen nem csökkenthető. A forgalom nagyságának csökkentését (is) célzó beavatkozási lehetőségeket az 5.1. Sebességcsillapítás fejezetben foglaltuk össze.
- **Gyorshajtás:** A Jablonka út mentén sokan panaszkodnak gyorsra, amit a mérési adatok részben alátámasztanak, de a szűk, nem megfelelő kiépítettségű közút a jelenlegi sebességhatár betartása mellett is közlekedésbiztonsági kockázatot jelent. A sebességcsillapítással kapcsolatos javaslatokat az 5.1. Sebességcsillapítás fejezetben foglaltuk össze.
- **Parkolás:** Mind a gyalogos, mind a gépjárműforgalom számára közlekedésbiztonsági kockázatot, konfliktust vagy kényelmetlenséget jelen a parkoló autók egy része, különösen azok, amelyek az úttest vagy a gyalogosok útvonalának egy részét elfoglalják, illetve a beláthatóságot korlátozzák. A parkolással kapcsolatos kérdéseket és lehetőségeket az 5.3. fejezet III. Parkolás rendezése alfejezetében tekintettük át.

- **Gyalogosközlekedés:** A Jablonka út mentén a gyalogos közlekedés elvárható körülményei nem biztosítottak, közlekedésbiztonsági szempontból kifejezetten kockázatos gyalog közlekedni az úton. A szükséges járdafejlesztésről a 5.3. fejezet I. Járdaépítés a Jablonka úton alfejezetében írunk.

Buszközlekedés: A buszközlekedés kapcsán két problémakör különíthető el. Egyrészt a buszmegállók megközelítése, amelyet a fenti, gyalogosközlekedés pontban tárgyalunk. Másrészt a buszjáratok menetrendi és hálózati megfelelősége – jelen tanulmánynak ez nem témája, de a kérdést érintjük a 5.5. fejezetben. Mind a Jablonka út, mind az Erdőalja út esetében tisztázandó, hogy az itt jelenleg megjelenő átmenőforgalom kiszolgálása távlatban milyen módon oldható meg (figyelembe véve további esetleges beépítéseket, további lakosságszámnövekedést is). Elegendő-e és megfelelő megoldás-e a forgalom Bécsi úton történő elvezetése.

A Jablonka út jelentős részben ma is gyűjtőúti jellegű útként működik, érdemi átmenőforgalma van, illetve – hosszának köszönhetően – a belső szakaszán a saját forgalma is átmenő forgalomnak tekinthető. Javasoljuk megvizsgálni, hogy településszerkezeti szempontból célszerű-e a Jablonka utat „kerületi jelentőségű” gyűjtőútként meghatározni, és ennek megfelelően fejleszteni.

Az Erdőalja út forgalma jelentősen alacsonyabb, azonban itt is érdemi átmenőforgalom jelenik meg. Ennek fő oka, hogy az Erdőalja út – Remetehegyi út – Folyondár utca tengely (elsősorban az itt lakók számára) a Bécsi úttal párhuzamos, hálózati jelentőségű kapcsolatot biztosít a Szépvölgyi útig, azaz kisebb mértékben, mint a Jablonka út, de ez az útvonal is gyűjtőútihoz hasonló szerepet tölt be. Ezért célszerű a teljes útvonal menti terület részletes vizsgálata, forgalmi igények elemzése, és egy olyan jövőkép meghatározása, amely – a lakossággal egyeztetve – a városfejlesztési célokat szem előtt tartva rögzíti a fejlesztés irányát a két szélső lehetőség között:

- átmenőforgalom megszüntetése: egy-egy „hegyi” lakóterület közúti kiszolgálása a Bécsi útról történik, keresztirányban nincs átjárható tengely;
- keresztirányban az organikus kialakult közlekedési tengely gyűjtőúti kategóriába kerül és annak megfelelően kerül fejlesztésre.
- Egyéb intézkedések fejezetben.
- **Kerékpárközlekedés, rollerek:** Tekintettel a geográfiai adottságokra, jelentős kerékpárforgalommal nem kell számolni, azonban a kerékpárközlekedés (ideértve az elektromos rollereket is) jelen van a területen, és az arányuk – köszönhetően az elektromos rásegítéses kerékpárok terjedésének – a jövőben növekedni fog. Önálló létesítmények kialakítása nem merül fel, azonban a forgalom- és sebességszabályozási intézkedések, illetve a parkolás rendezése mind hozzájárul ahhoz, hogy a kerékpárközlekedés is biztonságosabb legyen a területen.
- **Útállapot, közterületállapot:** Általános problémaként meg kell említeni, hogy a közterület, a burkolatok, a zöldfelületek állapota, azok elhatárolása összességében leromlott állapotokat mutat, illetve tovább rontja az összképet az ingatlan tulajdonosok által végzett változatos minőségű közterületi beavatkozások sora.
- **Vízvezetés:** A terület vízvezetésének kérdése túlmutat a jelen tanulmány keretein, de meg kell említeni, hogy az utat, illetve a közterületet érintő jövőbeni fejlesztések során a vízvezetés/vízviszartartás fejlesztése elengedhetetlen.

5 Javaslatok

A lakosság által érzékelt problémák kezelésének kulcsa a Jablonka úti tengelyt célzó intézkedések lehetnek. Az egyes lehetséges intézkedésekből következnek a környező lakóutcákat érintő további szükséges beavatkozások. Ennek megfelelően a koncepcionális javaslatokat a Farkastorki út – Jablonka út – Jablonka lejtő tengelyre vonatkozóan fogalmazzuk meg, illetve – ahol indokolt – röviden külön foglalkozunk az Erdőalja út kérdésével.

A lehetséges beavatkozások főbb irányai az alábbiak lehetnek:

- **A) Sebességcsillapítás:** a jelenlegi tapasztalatok szerint nagyon gyakori a sebességhatár átlépése, ezért a megengedett sebesség betartásának kikényszerítése önmagában is cél lehet. Ehhez a forgalomszabályozás, illetve a forgalomtechnikai jelzések nem elegendők, ezért épített/szerelt korlátozó elemeket vagy állandó ellenőrzést célszerű alkalmazni.
- **B) Korlátozások:** a területen csak áthaladó forgalom mértéke érdemben csökkenthető lehet forgalomtechnikai vagy fizikai korlátozásokkal (lakó-pihenő övezet, egyirányúsítás, állandó vagy ideiglenes lezárás).
- **C) Útfejlesztés:** jelentősen javíthatja a közlekedők biztonságát, ha fejlesztik a Jablonka utat – járda kiépítésével a gyalogosok biztonsága jelentősen növelhető, a szűkületek felszámolásával a forgalom egyenletesebb lehet.

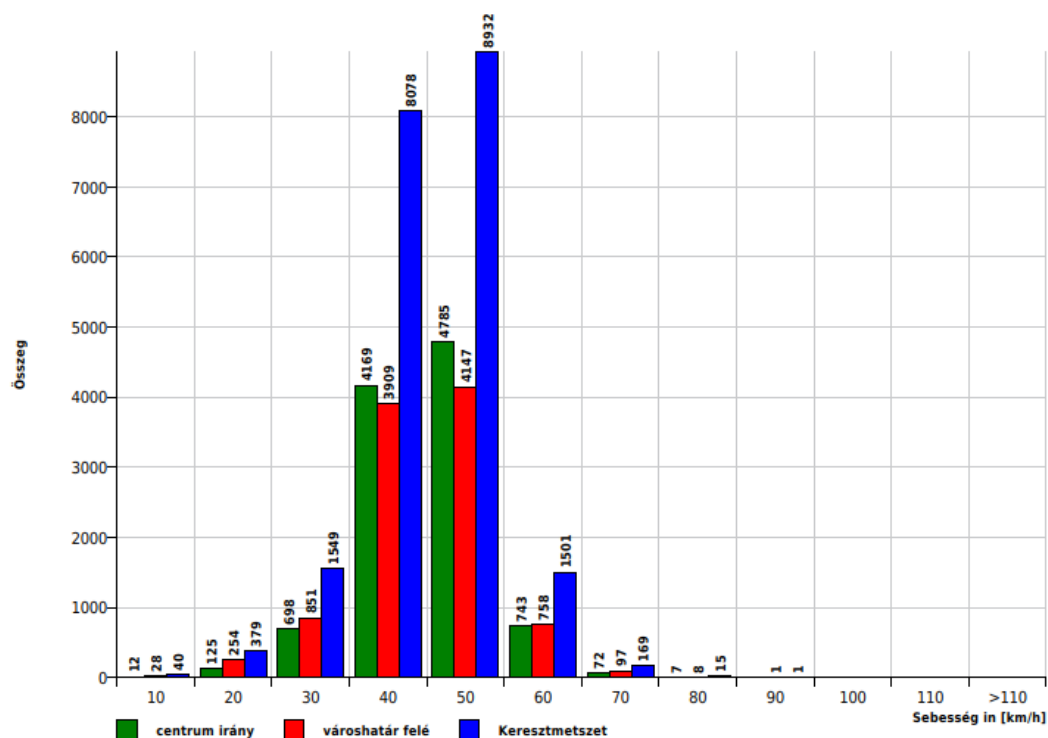
Természetesen a fenti beavatkozások különböző kombinációi is felmerülhetnek, és további a közlekedéshez kapcsolódó kiegészítő intézkedések is segíthetik a területen tapasztalható problémák kezelését – ezekkel a 5.5. fejezetben foglalkozunk.

Az alábbi fejezetekben bemutatjuk a beavatkozási lehetőségek részleteit, azok várható hatékonyságát, előnyét és hátrányát.

5.1 Sebességcsillapítás

Az egyeztetések során megismert vélemények és tapasztalatok alapján a gyorsajtás állandó probléma a Jablonka úton. Ezzel kapcsolatban az alábbi megállapítások fogalmazhatók meg:

- Az 6.4. mellékletben bemutatott hosszabb idejű mérésből származó alábbi diagram alapján látható, hogy a gépjárművek ~92% betartja az 50 km/h sebességhatárt. Azaz átlagosan minden tizedik jármű közlekedik gyorsabban, ami önmagában is magas szám, de az érzékelt probléma ennél jelentősebbnek tűnik.
- A gyalogosan közlekedők számára a 40-50 km/h között közlekedők is nagyon gyorsnak és veszélyesnek tűnhetnek (a mozgási energiák közötti nagyságrendi eltérés objektív veszélyforrásnak tekinthető) különösen akkor, ha nincs kellő távolság a két közlekedő között, ami itt gyakori.
- A szűk útpályán két egymás mellett elhaladó jármű esetében is a sebesség magasabbnak érzékelhető.



4. ábra: Sebességhistogram a Jablonka utca 14. előtti mérésalapján

Javaslatunk a forgalom sebességének csökkentésére:

- A Viharhegyi úttól a buszfordulóig 40 km/h sebességkorlátozás bevezetése (ez a teljes úton 23 másodperc útidőnövekedést jelent az 50 km/h sebességhez képest).
- Ezen a szakaszon 2 db forgatható traffibox elhelyezése, amelyben felváltva helyeznek el traffipaxot.



5. ábra: Traffibox

A Jablonka lejtő esetében az alábbi lehetséges eszközök alkalmazását javasoljuk:

- A buszforduló után a Kocsis Sándor útig 20 vagy 30 km/h-s sebességkorlát bevezetése (a forgalomszervezési beavatkozásoktól függően), illetve ezen a szakaszon a lassítást kikényszerítő megoldások alkalmazása.
- Az átmenőforgalom megmaradása esetén: A Kocsis Sándor utcai torkolatnál, illetve közvetlenül a buszforduló után egy épített küszöb kialakítását (ideiglenesen lehet szerelt megoldás is), amelyet a közbelső szakaszon legalább további két darab küszöbvel célszerű kiegészíteni. A pontos elhelyezés részletes tervezést igényel.
- Az átmenőforgalom megszűnése esetén a szakasz bejáratánál küszöb telepítése célszerű.

A sebességcsökkentést célzó intézkedések értékelése:

- érdemben nem csökkenti az átmenőforgalmat;
- javítja a szubjektív és objektív közlekedésbiztonságot;
- kis költséggel megvalósítható;
- a jelen koncepció kidolgozását kiváltó problémákat csak kis mértékben kezeli;
- bevezetése várhatóan nem jár jelentős konfliktussal.

A sebességcsillapítás kikényszerítésére javasolt küszöbök kialakítására számos megoldás létezik, a helyi geometriai adottságok, útpályaállapot, közlekedési igények és vízelvezetési szempontok figyelembevételével kell a terveit elkészíteni.

Létezik szerelt változat (6. ábra), amely dűbelekkel rögzíthető az útpályához, ezt elsősorban ideiglenes, kísérleti jelleggel célszerű használni. Előnye, hogy gyorsan, olcsón megvalósítható, szükség esetén áthelyezhető, azonban nem túl esztétikus, igényes megoldás.

A végleges, épített küszöbök (7-8. ábrák) geometriája kedvezőbb lehet az azon áthajtóknak (gépjárműnek és kerékpárnak is), mint a szerelt küszöb, megjelenése is rendezettebb utcaképet biztosít.



6. ábra: Szerelt küszöb (párna)



7. ábra: Teljes szélességű épített küszöb gyalogátkelőhellyel



8. ábra: Kisméretű épített küszöb torkolati szűkítésben

5.2 Korlátozások

Erős lakossági igényként merül fel a Jablonka úti tengelyen a forgalomcsillapítás elérése. Ez a terület adottságai miatt csak korlátozottan lehetséges. Ahogy a forgalomszámlálási adatok alapján bemutattuk, a forgalom jelentős része a terület saját forgalma, és csak egy része a Kocsis Sándor utcából érkező átmenő forgalom:

- A Jablonka utcába a Kocsis Sándor utcából a legforgalmasabb órában 151 J/óra forgalom hajtott be, azonban ugyanebben az időszakban a Jablonka út 96. előtt a városközpont irányú forgalom nagysága 225 jármű/óra volt, a Jablonka út 14. előtt pedig ~340 jármű/óra.

- Az Erdőalja úton csak a belépőponton történt forgalomszámlálás, így a belső forgalomkeltés nagyságát nem ismerjük. A behajtó forgalom (a legforgalmasabb órában 49 J/óra) 87%-a elhagyja a területet:
 - 31% a Remetehegyi úton hagyja el a területet: e közlekedők között feltételezhetően vannak, akik hálózati kapcsolatként használják az Erdőalja utat a Szépvölgyi út térsége irányába, illetve lehetnek közöttük olyanok, akik elsősorban az iskola miatt választják ezt az irányt;
 - 17% a Farkastorki úton távozik: ebbe az irányba nem reális kerülő vagy menekülőút az Erdőalja út, így feltételezhetően ezek a közlekedők az iskola vagy egyéb célforgalom miatt közlekedtek erre;
 - 14% visszatér és a Kocsis Sándor út felé távozik: ezek a közlekedők valószínűleg mind az iskolához vitték a gyermeküket.

Különböző korlátozások bevezetésével legfeljebb az átmenőforgalomnak a nagyságával lehet csökkenteni a Jablonka úti (és az Erdőalja úti) tengely forgalmát. Az alábbiakban különböző szintű beavatkozási lehetőségeket mutatunk be, amelyek alkalmazása felmerült a vizsgálatok és egyeztetések során.

A korlátozási lehetőségek főbb típusai:

- **Lakó-pihenő övezet:** csak célforgalom hajthat be, 20 km/h a megengedett sebesség, várakozni csak az arra kijelölt területen szabad.
- **Egyirányúsítás:** több utca egyirányúsításával a területet érintő egyik csúcsidei forgalom kizárható.
- **Lezárás:** utcák fix vagy nyitható / időszakos vagy állandó lezárásával kizárható az átmenő forgalom.

Minden korlátozásról szóló döntés során – a szakmai kérdések mellett – az alábbi két szempontot is meg kell fontolni:

- A korlátozások általában egyes csoportoknak kedveznek, másoknak nehézséget okoznak. A döntések során figyelembe kell venni, hogy a városlakók egyes csoportjai által érzékelt előnyök és hátrányok mind a közlekedési lehetőségek, mind a lakókörnyezet élhetősége szempontjából egyensúlyban legyenek.
- A „puha” szabályozás betartatása kulcsfontosságú. Amennyiben fizikai eszközök vagy geometriai kialakítás nem kényszeríti ki egy korlátozó szabályt, és ellenőrzéssel sem kerül betartatásra, úgy a kialakított szabályozás értelmét veszti és nem éri el a hatását. A kihelyezett jelzések következmények nélküli figyelmen kívül hagyása rombolja az általános szabálykövetést, mivel a közlekedő azt tapasztalja, hogy „fakultatív” a kihelyezett jelzések utasításainak betartása.

Lakó-pihenő övezet

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező Forgalomszabályozási műszaki szabályzat rögzíti a lakó-pihenő övezetek alkalmazásának feltételeit:

Lakott területek és csillapított forgalmú övezetek kijelölése, forgalomcsillapítása

10. Lakott területek és csillapított forgalmú övezetek kijelölése

10.1. (...)

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

10.2.1. (...)

10.2.2. Lakó-pihenő övezetek kijelölése

10.2.2.1. Lakó-pihenő övezetben

- a) az azt határoló utaknak le kell vezetniük a terület átmenő forgalmát,
- b) az övezet úthálózatának jól el kell különülnie a környezet úthálózatától,
- c) annak kialakításakor (beépítésekor) jól felismerhető építési (környezeti) egységet kell alkotni,
- d) nagy forgalmú, illetve nagy áruszállítási vonzattal járó ipari vagy mezőgazdasági üzemek, létesítmények, közintézmények nem lehetnek.

10.2.2.2. Lakó-pihenő övezetekben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek, az övezetet tömegközlekedési járat vagy vasúti pálya nem keresztezheti.

(...)

11. Forgalomcsillapítás

11.1. Lakott területek határán, településközpontokban, kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél, gyermekintézmények környezetében, tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinél, jelentős keresztirányú gyalogos mozgások környezetében, illetve ahol azt a közlekedésbiztonsági helyzet indokolja, a forgalom csillapítását építési beavatkozással (például sávelhúzással, járdaszígek építésével) is elő lehet segíteni.

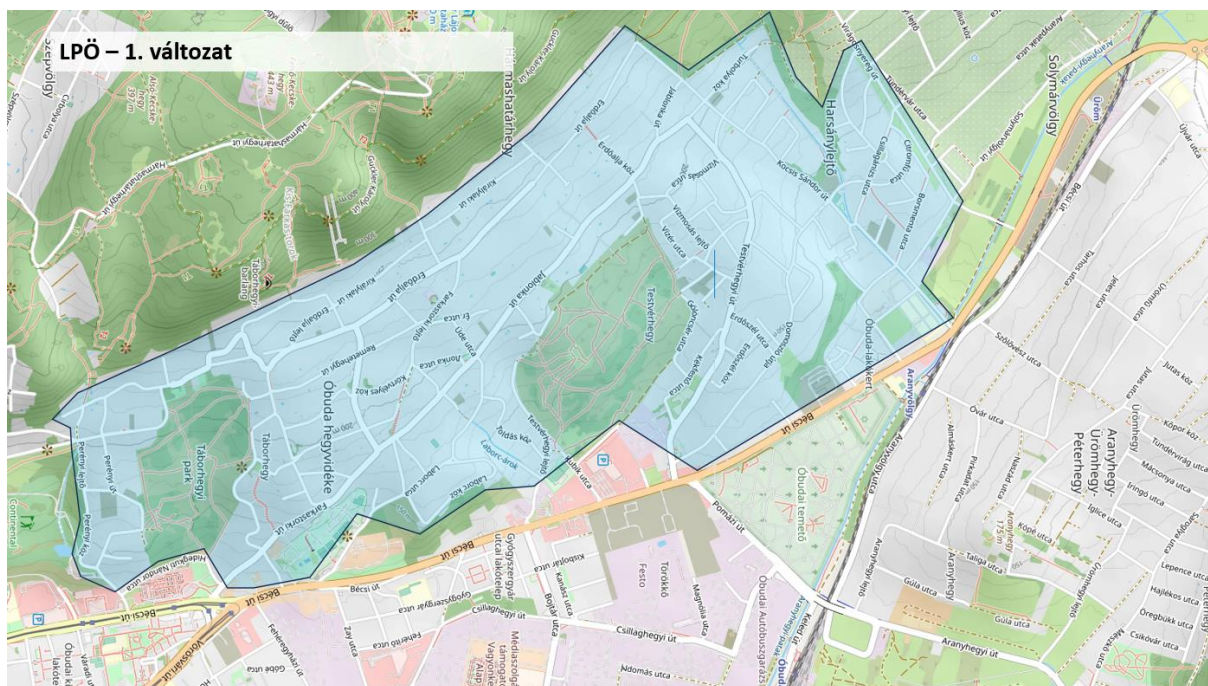
11.2. A lakó-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet bejáratát az úttest szintjének küszöbszerű megemelésével vagy más építési beavatkozással (például középszígek, útszűkületek, optikai kapuk) lehet jelezni. Hasonló fizikai eszközök (sebességcsökkentő bordák, oszlopok, utcabútorok, elhúzások stb.) helyezhetők el 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. Útkereszteződésekben, nagyobb gyalogosforgalmat keltő létesítmények környezetében, továbbá járdák, gyalog- vagy kerékpárutak átvezetésénél az úttest szintje megemelhető.

(...)

A lakó-pihenő övezet kijelölése kapcsán különböző igények fogalmazódtak meg, így több változatot is megvizsgáltunk, illetve ezekről kikértük a Budapest Közút véleményét is. Az elméleti lehetőségeket az alábbiakban mutatjuk be.

Lakó-pihenő övezet – 1. változat

Az egyeztetések során felmerült, hogy a teljes lakóterület – beleértve Táborhegyet, Testvérhegyet és Harsánylejtőt is – ki lehetne jelöli lakó-pihenő övezetként (9. ábra).



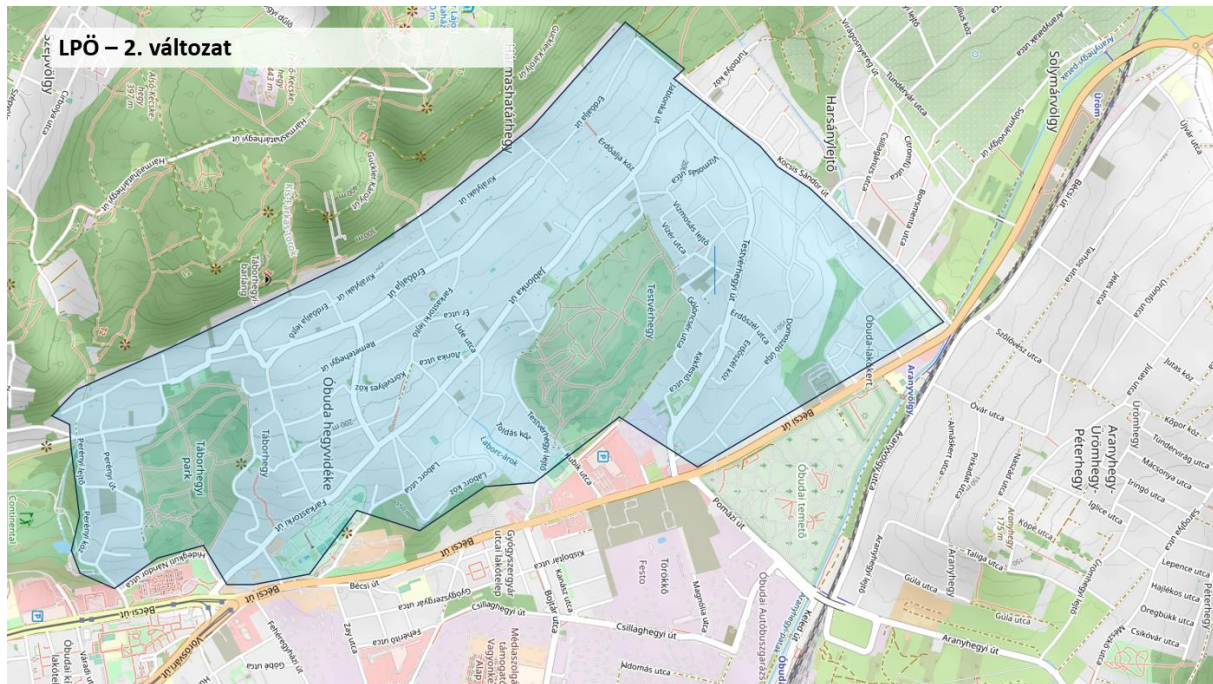
9. ábra: LPÖ – 1. változat (nem javasolt)

LPÖ – 1. változat értékelése:

- mintegy 3 km hosszú, rendkívül nagy kiterjedésű övezet lenne, amely a forgalomcsillapított övezetként történő működéssel ellentétes;
- az átmenőforgalmat nem csökkentené, mert mindenki, aki a területen belülről érkezik, célforgalomban közlekedne (így a Harsányteleptől induló forgalom is szabályosan haladhat végig a Jablonka úton);
- a buszjáratok LPÖ-be történő vezetése nem kedvező, jogszabályértelmezési kérdés, hogy egyáltalán lehetséges-e;
- a minden belső csomópontot egyenrangúan kellene kialakítani, amely a hosszú, nagyforgalmú tengelyeken életszerűtlen, illetve rendkívül kedvezőtlenül érintené a buszjáratokat;
- a Budapest Közút nem támogatja ezt a kialakítást (6.6. melléklet).
- Ezt a változatot **nem javasoljuk**.

Lakó-pihenő övezet – 2. változat

Az egyeztetések során felmerült másik lehetőség, hogy a teljes Táborhegy és Testvérhegy területe a Harsánytelep kivételével egy nagy lakó-pihenő övezetként kerüljön kijelölésre (10. ábra).



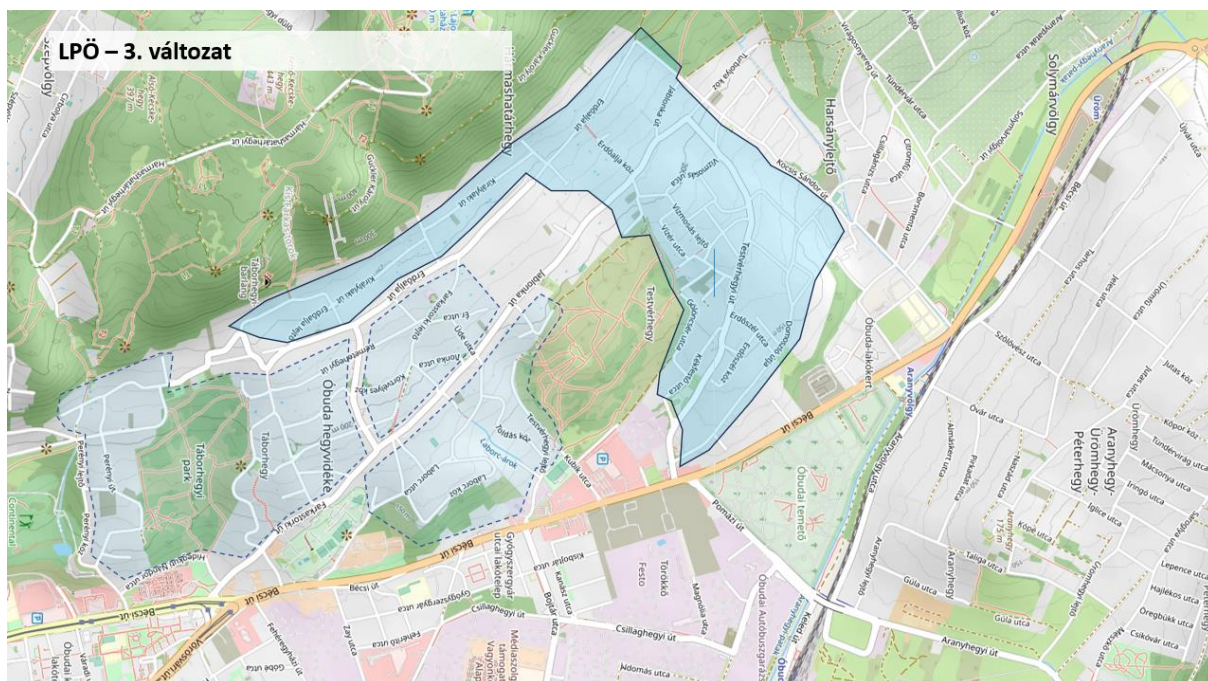
10. ábra: LPÖ – 2. változat (nem javasolt)

LPÖ – 2. változat értékelése:

- mintegy 2,5 km hosszú, rendkívül nagy kiterjedésű övezet lenne, amely a forgalomcsillapított övezetként történő működéssel ellentétes;
- a Hársánylejtőről induló átmenőforgalmat csökkenthetné, amennyiben az LPÖ használata szabályainak betartásáról gondoskodnak a jövőben – ha nincs betartatva, rombolja az általános szabálykövetést;
- a buszjáratok LPÖ-be történő vezetése nem kedvező, jogszabályértelmezési kérdés, hogy egyáltalán lehetséges-e;
- a minden belső csomópontot egyenrangúan kellene kialakítani, amely a hosszú, nagyforgalmú tengelyeken életszerűtlen, illetve rendkívül kedvezőtlenül érintené a buszjáratokat.
- a Hársánylejtőn élők körében a szabályozás elfogadhatósága kérdéses;
- a Budapest Közút nem támogatja ezt a kialakítást (6.6. melléklet).
- Ezt a változatot **nem javasoljuk**.

Lakó-pihenő övezet – 3. változat

Lehetséges megoldásként felmerülhet olyan lakó-pihenő övezet(ek) kijelölése, amely a főbb útvonalakat, buszjáratokat nem érinti, és elhelyezkedése biztosítja, hogy a területen szabályos átmenőforgalom ne jelenhessen meg. A 11. ábrán látható elrendezés azt biztosítja, hogy a Kocsis Sándor utca irányából – szabályszerűen – csak azok hajthatnak be a területre, akik a jelölt lakó-pihenő övezetbe érkeznek. Azon túlra közlekedők nem hajthatnak át az övezeten.



11. ábra: LPÖ – 3. változat

LPÖ – 3. változat értékelése:

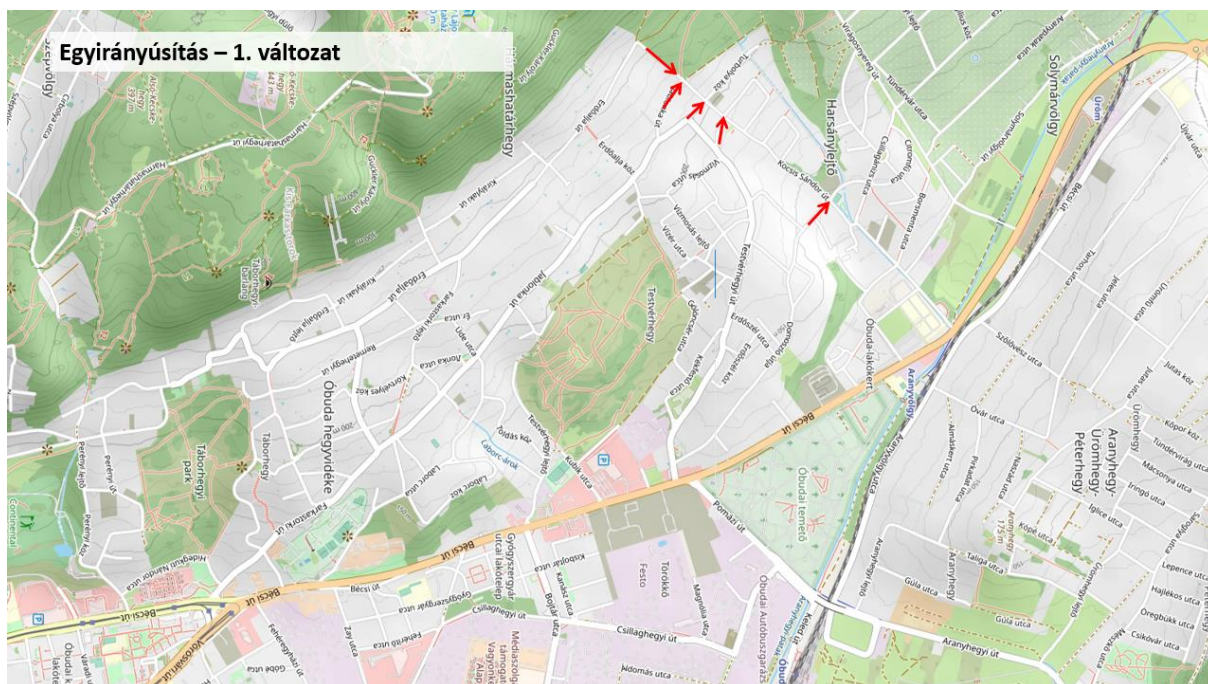
- a jelölt terület kiterjedése összhangban van a lakó-pihenő övezetek általános működésével;
- a Harsánylejtőről induló átmenőforgalmat csökkenthetné, amennyiben az LPÖ használata szabályainak betartásáról gondoskodnak a jövőben – ha nincs betartatva, rombolja az általános szabálykövetést;
- a buszjáratokat, illetve a fő közlekedési tengelyeket nem érinti, azok működése biztosított;
- a Harsánylejtőn élők körében a szabályozás elfogadhatósága kérdéses;
- a Budapest Közút nem javasolja, de nem zárja ki ezt a kialakítást (6.6. melléklet).

Egyirányúsítás

Egyirányúsítás – 1. változat

Beavatkozási lehetőségként felmerülhet, hogy a Kocsis Sándor utca irányából nem lehet behajtani a testvérhegyi utcákba, így kizárható a Harsánylejtőről induló átmenőforgalom. Ez a reggeli csúcsidőben érdemben csökkentené a forgalmat, de a délutáni – alacsonyabb forgalmú – csúcsidőben nem hozna változást.

Az egyirányúsítás a vizsgált területen belül lakók egy része számára is érdemi akadályt jelentene. Azok akik az érintett utcák végén laknak csak a Testvérhegy irányából érkehetnek haza és csak a Kocsis Sándor út irányába indulhatnak el. A Harsánylejtőn lakók közül azok, akik a gyermeküket a II. Rákóczi Ferenc Általános Iskolába viszik reggelente, jelentős kerülő kényszerülnek.



12. ábra: Egyirányúsítás – 1. változat (nem javasolt)

Az egyirányúsítás – 1. változat bevezetésének értékelése:

- csak a városközpont irányú átmenő forgalmat (azaz lényegesen csak a reggeli csúcsidei) forgalmat csökkenti;
- várhatóan többen, rendszeresen meg fogják sérteni a kitáblázott forgalmi rendet, annak betartásáról gondoskodni kell – ennek hiánya rombolja az általános szabálykövetést;
- a buszjáratokat, illetve a fő közlekedési tengelyeket nem érinti, azok működése biztosított;
- a Harsányhejtől élők körében a szabályozás elfogadhatósága kérdéses;
- az érintett utcaszakaszokon lakók számára jelentős korlátozást jelent az egyirányúsítás, illetve a Testvérhegy minden lakója számára is elérhetetlenné válik a terület észak felől;
- a Budapest Közút nem támogatja ezt a kialakítást (6.6. melléklet).
- Ezt a változatot **nem javasoljuk**.

Egyirányúsítás – 2. változat

A fenti egyirányúsítási megoldás alternatívája lehet, ha egyes utcákban időszakosan vagy engedéllyel bizonyos közlekedők számára biztosított mindkét irányban a közlekedés.

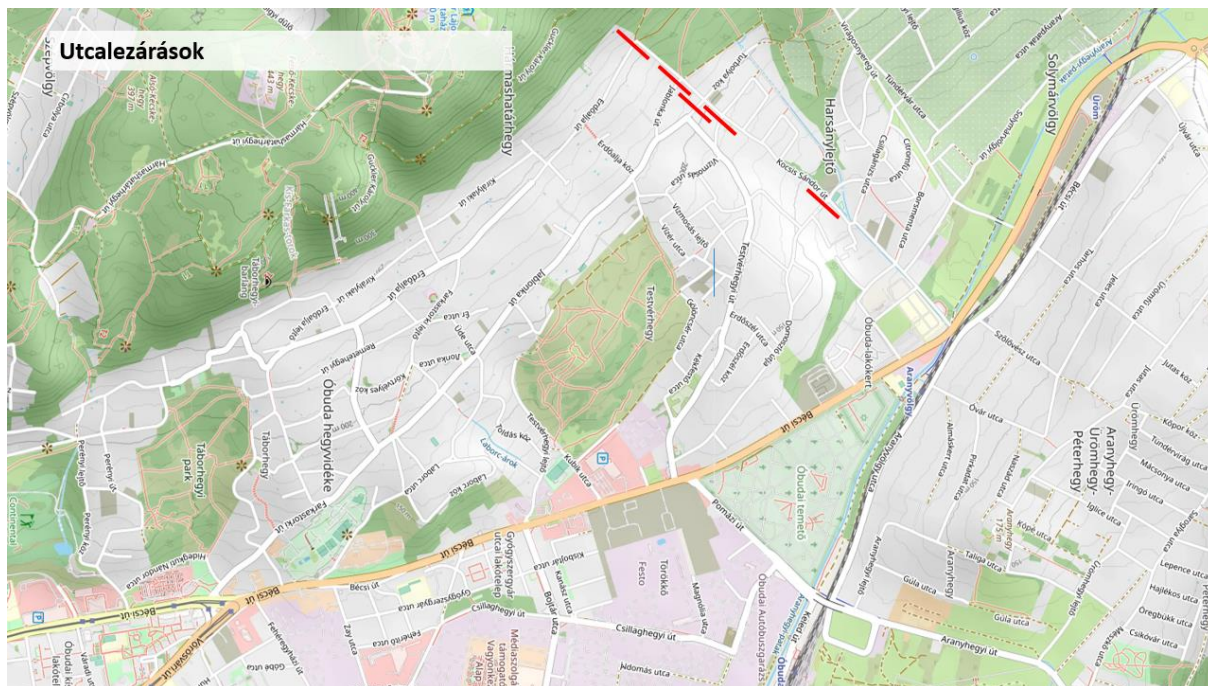
Ezzel a megoldással feloldható az érintett utcaszakaszon lakókat, illetve az alacsonyabb forgalmú időszakban közlekedőket érintő konfliktus, azonban a közlekedők nagyobb tömegét és/vagy csúcsidőben közlekedőket érintő konfliktusok nem, így e lehetőség az 1. változathoz hasonlóan ítéljük meg.

Lezárás

Az átmenő forgalom legradikálisabb korlátozásaként felmerülhet a Testvérhegyi utcák végének lezárása. Ez mindkét irányból megszünteti az átmenőforgalmat, a fizikai akadályok biztosítják az új forgalmi rend betartását.

A teljes és végleges lezárás nem valósítható meg, mert legalább a kommunális járművek közlekedését biztosítani kell. Ez megoldható süllyedő oszlopok telepítésével, amely rendszám alapján automatikusan nyílik, vagy távirányító segítségével nyitható.

Rendszámalapú átjárhatóság lehetőséget ad arra, hogy indokolt esetben erre közlekedők, lakók számára is biztosított legyen a ki-/behajtás. Azonban az áthajtásra jogosultak körének meghatározása jelentős társadalmi konfliktusok forrása lehet.



13. ábra: Utcabezárások

Utcabezárások értékelése:

- a teljes átmenőforgalom kizárását és a forgalmi rend betartását biztosítja;
- a buszjáratokat, illetve a fő közlekedési tengelyeket nem érinti, azok működése biztosított;
- a Harsánylejtőn élők körében a szabályozás elfogadhatósága kérdéses;
- az egyedi áthajtási engedélyek körének meghatározása, azok kiadás jelentős társadalmi feszültségekhez vezethet (kinek jár, kinek nem);
- a süllyedő oszlopok, a rendszámalapú rendszer fenntartása, üzemeltetése erőforrásokat igényel;
- a Budapest Közút elfogadható megoldásnak tartja ezt a kialakítást (6.6. melléklet).

5.3 Útfejlesztés

A fejlesztés célja

A Jablonka út – Jablonka lejtő útvonal fejlesztésének két fő célja lehet:

- A gyalogos közlekedés biztonságának növelése, amely érdemben hozzájárulhat ahhoz, hogy többen válasszák a buszközlekedést, illetve több gyereket engedjenek el egyedül az iskolába. Ehhez megfelelő szélességű és minőségű járdák kiépítése szükséges.
- Útpálya rendezése: a szűkületek, úthibák, parkoló autók vagy az út szélén sétáló gyalogosok miatt állandó gyorsítás-lassítás tapasztalható, amely gyakrabban eredményez gyorsajtást,

illetve konfliktushelyezeteket. Az út gyűjtőúti szerepének megfelelő kiépítésével a forgalom lefolyása egyenletesebbé válna, a konfliktusos helyzetek száma csökkenne. (A jellemzően leromlott állapotú útpálya felújítása önmagában is indokolt lenne.)



14. ábra: Gyalogos közlekedés a Jablonka út északi szakaszán

A beavatkozási terület: Jablonka út – Jablonka lejtő

A Jablonka út – Jablonka lejtő útvonal mintegy 1900 méter hosszú, kétirányú út, jellemzően 5,50 m burkolatszélességű, amely a 237-es busz végállomását követő szakaszon (Gölöncsér utca előtt) beszűkül, vonalvezetése is hektikusabbá válik. Az út mentén összefüggő járda nincs, egy-egy rövid, legfeljebb 50 méteres hosszban található kiépített járda – az út mentén található 6 db buszmegállót is jellemzően az úttesten vagy padkán közlekedve lehet elérni.

Az útvonalon változó a közterület szélessége, amelynek jellemző értékei:

- Farkastorki lejtő – Testvérhegyi lejtő: ~20 m (egy belógó telek kivételével);
- Testvérhegyi lejtő – Gölöncsér utca: ~12 m (néhány belógó telek kivételével);
- Gölöncsér utca – Jablonka lejtő: rendezetlen telekhatárok, van, ahol az útpálya is magántelekre esik, illetve van, ahol a közterület szélessége mindössze ~3,5 m;
- Jablonka lejtő: ~12 m.

Azaz a közút az ingatlanhatárok között érdemben fejleszthető lehet, mindössze 8-10 ingatlan esetében merülhet fel területszerzés szükségessége, de ezek között is több olyan található, amelyben a területszerzés építményt nem érintene.

I. Járdaépítés a Jablonka úton

Jelenleg a biztonságos gyalogos közlekedés feltételei nem adóttak ezen az útvonalon. Nem várható olyan forgalomcsökkenés, amely a Jablonka út úttestén lehetővé tenné a biztonságos gyalogosközlekedést, ezért az alábbiakban megvizsgáljuk a járda kialakításának lehetőségeit.

Tekintettel a fent bemutatott adottságokra és a gyalogosközlekedés várható mértékére, egyoldali járda kiépítése lehet reális cél, amely megfelelő biztonságot adna a gyalogosoknak, és jelentősen javítana a buszmegállók elérhetőségén. Teljes hosszban azonos oldalon célszerű a járdát kialakítani, indokolt esetben buszmegálló térségében lehet oldalt váltani. Az utcán jelentkező parkolási igény a járdával átellenes oldalon biztosítható, de csak azokon a szakaszokon, ahol ez az útpályán kívül is megoldható.

Javaslatunk, hogy a Farkastorki lejtőtől a buszvégállomásig (Jablonka út 94.) az út nyugati, hegy felőli oldalán kerüljön kialakításra járda. A lenti ábrasorozaton látható, hogy ehhez elegendő tér áll rendelkezésre a közterület határa (jogi határ) és az úttest között. A fejlesztés során felmerülő fontosabb kihívások:

- egyes szakaszokon az út menti területen jelentős szintkülönbségek tapasztalhatók, az érintett kerítések és ingatlancsatlakozások szükségessé váló átalakítása magánterületet is érinthet;
- néhány ingatlan kerítése jelentősen benyúlik a közterületre, a kerítések jogi határra történő áthelyezése szükséges (pl.: 16791/2, 16790/4, 16790/3);
- néhány, a közterületbe belógó telek esetében területszerzés válhat szükségessé, amennyiben a részletes felmérés alapján nincs elegendő hely a járda kiépítésére (pl.: 20450/1, 20438/1, 20435/2);
- sok telektulajdonos parkolót vagy előkertet alakított ki közterületen, több esetben komolyabb – elemes – támfal építésével együtt, ezek elbontása vagy átépítése elengedhetetlen az utca átalakítása során;
- várhatóan elkerülhetetlen, hogy az út fejlesztésével egyidőben a vízelvezetés rendezése is megtörténjen.

A járdafejlesztést célzó intézkedések értékelése:

- nem csökkenti a gépjárműforgalmat, de a gyalogos-autós konfliktusok jelentős részét megszünteti az érintett szakaszon, így a probléma következményeinek egy részét megszünteti;
- jelentősen javítja a szubjektív és objektív közlekedésbiztonságot;
- többek számára teszi elérhetővé a buszközlekedést;
- a szükséges közterület jelentős része rendelkezésre áll;
- a megvalósítása során az ingatlantulajdonosok által közterületen kialakított parkolók, illetve előkertek elbontása konfliktust okozhat.

II. Jablonka lejtő fejlesztése

A Jablonka út 96. – Jablonka lejtő szakasz kialakítása jelentősen eltér a megelőző szakaszétól, az út vonalvezetése változatosabb, az út területe szűkebb. A megelőző szakaszon a második világháborút követően valamikor megtörtént a közterület kibővítése, így kialakult a buszközlekedésre is alkalmassá váló gyűjtőút, azonban a buszfordulót követően erre nem került sor, így az utca képe itt egy hegyvidéki lakóutcára hasonlít, de a jelentkező forgalmi igények ezzel nincsenek összhangban.

Bármely forgalomszervezési változat is valósul meg, ezen a szakaszon indokolt az alacsonyabb sebességhatár, és annak minél határozottabb kikényszerítése. Hosszabb távon itt is elképzelhető, hogy teljes hosszban megvalósul a közterületi szélesség kibővítése.

Amennyiben az átmenőforgalom megszűnik ezen a szakaszon, úgy lakó-pihenő övezetként, az úttesten vegyes forgalomban közlekedhetnek a gyalogosok, az alacsony sebesség betartását egy-egy épített küszöbvel, tájépítészeti elemmel lehet segíteni.

Amennyiben a jelentős átmenőforgalom megmarad, akkor több, radikálisabb elemmel kell kikényszeríteni a sebességszabályozást (elhúzások, küszöbök, belépőkapuk, stb.), illetve hosszabb távon egyoldali járda kiépítése szükséges.

A szakaszt érintő sebességszabályozási javaslat a 5.1. fejezetben szerepel részletesebben.

III. Parkolás rendezése

Az út mentén jelentős igény tapasztalható a közterületi parkolása, amelynek teljes megszüntetése nem tűnik rövid távon elérhető reális célnak. A parkoló autók részben útpályán kívül – feltételezhetően a lakók által kialakított parkolóhelyeken – parkolnak, de több szakaszon jellemző a részben az útpályán történő parkolás is. Az út menti parkolás rendezése elengedhetetlen a közlekedésbiztonság (gyalogosok közlekedése, útpályát szűkítő parkolás), illetve a közterület általános állapotának javítása érdekében.



15. ábra: Parkolás úton és út mentén

A parkolás rendezése érdekében az alábbi intézkedéseket javasoljuk:

- a teljes szakaszon kerüljön tiltásra (és ellenőrzésre) az úttest igénybevételel történő parkolás;

- a lakosság által kialakított parkolóhelyek a járdaépítéssel összhangban kerüljenek elbontásra vagy „legalizálásra” (kijelölésre, kiépítésre);
- a kizárólagos használatra igényelt közterületi parkolóhelyek csak rendszeres díjfizetés ellenében, közútkezelői hozzájárulással lehessenek kialakíthatók, az engedély nélküli korlátozó elemek kerüljenek elbontásra;
- a parkolás rendezéséhez kapcsolódva a zöldterületek lehatárolása is szükséges (jelzésekkel, növénytelepítéssel, tájépítészeti elemekkel), hogy egyértelműen látható legyen a gépjárműhasználók számára, hogy mely területeket nem lehet igénybe venni parkoláshoz.

A parkolásfejlesztést célzó intézkedések értékelése:

- nem csökkenti a gépjárműforgalmat, de csökkenti a közúti konfliktusok esélyét, illetve folyamatosabbá teszi a forgalom lefolyását;
- javítja a szubjektív és objektív közlekedésbiztonságot;
- rendezettebb közterületet eredményez;
- a megvalósítása során a csökkenő parkolóhelyszám konfliktusokat okozhat.

IV. Útfejlesztés

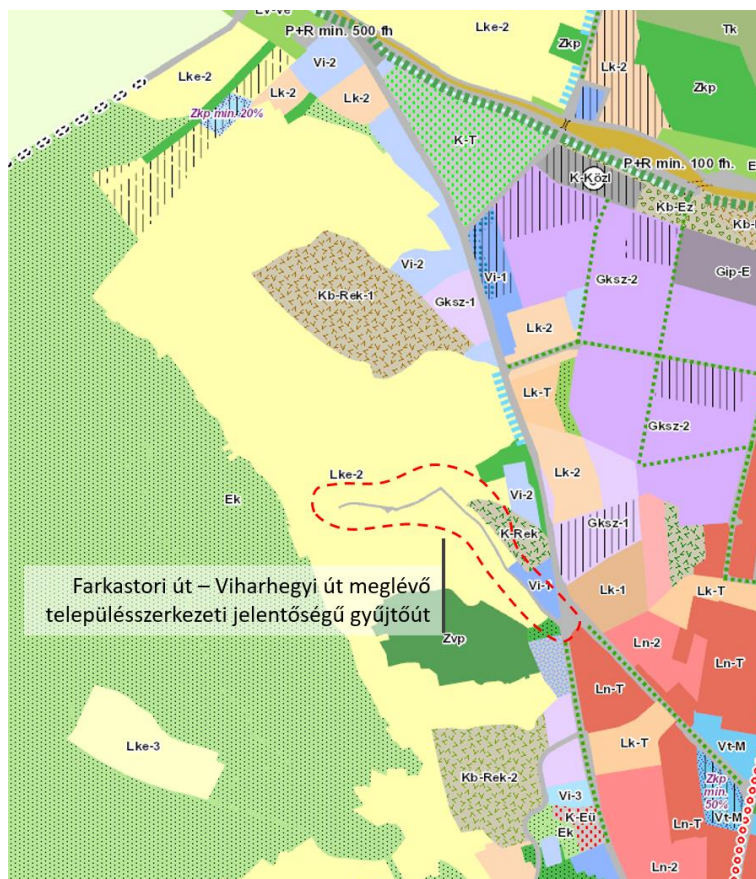
Általános célként megfogalmazható a leromlott útpálya felújítása, az ingatlancsatlakozások rendezése és feltételezhetően indokolt az utca vízelvezetésének (lehetőség szerint vízvisszatartó rendszerének) fejlesztése.



16. ábra: Jablonka út útpálya

5.4 Úthálózati funkciók

Jelen tanulmány keretein túlmutató kérdés, azonban a térség hosszabb távú működésének alakítása szempontjából megfontolandó az egyes utak hálózati funkciójának felülvizsgálata a Fővárosi Szerkezeti Tervben. Jelenleg a Farkastorki út – Viharhegyi út meglévő településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, a terület minden további útja lakóutca.



17. ábra: Meglévő településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak a területen

Mind a Jablonka út, mind az Erdőalja út esetében tisztázandó, hogy az itt jelenleg megjelenő átmenőforgalom kiszolgálása távlatban milyen módon oldható meg (figyelembe véve további esetleges beépítéseket, további lakosságszámnövekedést is). Elegendő-e és megfelelő megoldás-e a forgalom Bécsi úton történő elvezetése.

A Jablonka út jelentős részben ma is gyűjtőúti jellegű útként működik, érdemi átmenőforgalma van, illetve – hosszának köszönhetően – a belső szakaszán a saját forgalma is átmenő forgalomnak tekinthető. Javasoljuk megvizsgálni, hogy településszerkezeti szempontból célszerű-e a Jablonka utat „kerületi jelentőségű” gyűjtőútként meghatározni, és ennek megfelelően fejleszteni.

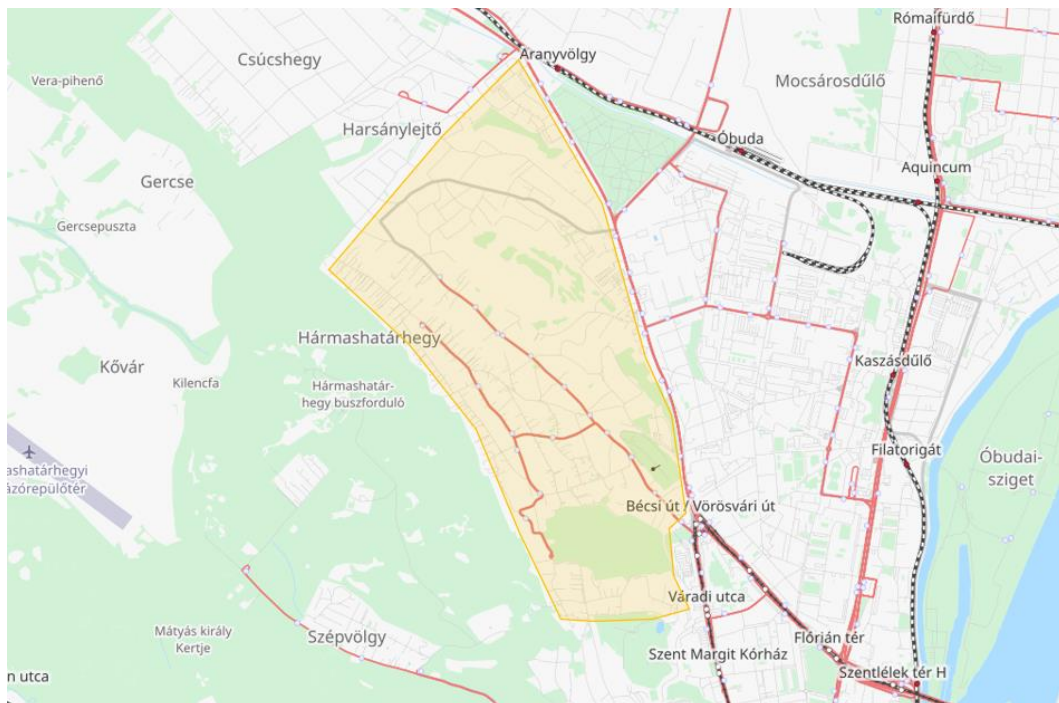
Az Erdőalja út forgalma jelentősen alacsonyabb, azonban itt is érdemi átmenőforgalom jelenik meg. Ennek fő oka, hogy az Erdőalja út – Remetehegyi út – Folyondár utca tengely (elsősorban az itt lakók számára) a Bécsi úttal párhuzamos, hálózati jelentőségű kapcsolatot biztosít a Szépvölgyi útig, azaz kisebb mértékben, mint a Jablonka út, de ez az útvonal is gyűjtőútihoz hasonló szerepet tölt be. Ezért célszerű a teljes útvonal menti terület részletes vizsgálata, forgalmi igények elemzése, és egy olyan jövőkép meghatározása, amely – a lakossággal egyeztetve – a városfejlesztési célokat szem előtt tartva rögzíti a fejlesztés irányát a két szélső lehetőség között:

- átmenőforgalom megszüntetése: egy-egy „hegyi” lakóterület közötti kiszolgálása a Bécsi útról történik, keresztirányban nincs átjárható tengely;
- keresztirányban az organikusan kialakult közlekedési tengely gyűjtőúti kategóriába kerül és annak megfelelően kerül fejlesztésre.

5.5 Egyéb intézkedések

Az előző alfejezetekben bemutatott beavatkozási lehetőségekhez kapcsolódva két további lehetőséget is érdemes figyelembe venni a terület közlekedési rendszerének fejlesztése során:

- Buszközlekedés fejlesztése:
 - A 18. ábrán látható a terület jelenlegi buszhálózata. Javasoljuk megvizsgálni a buszhálózat fejlesztésének lehetőségét, amely a Harsánylejtő közelmúltban sűrűn beépített felső része számára is reálisan elérhető buszközlekedést biztosít (pl. a Jablonka lejtő – Kocsis Sándor út vonalán – természetesen az útviszonyoknak megfelelő járműtípussal).
 - Javasoljuk a II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola mobilitási igényeinek részletesebb vizsgálatát (pl. kik, honnan, hogy érkeznek az iskolába). Részletes adatok alapján várhatóan kialakítható olyan iskolabuszjárat, amely pl. Harsánylejtő és Testvérhegy területéről induló gyermekek jelentős részét össze tudja gyűjteni, így a csak iskola miatt erre közlekedő gépjárművek egy része eltűnne a területről.
- Kommunikáció:
 - Bármilyen beavatkozás mellett is dönt az Önkormányzat, elengedhetetlen, hogy a térségben közlekedők irányába megfelelő tájékoztatást nyújtson, illetve érdemi edukációs, szemléletformáló tevékenységet folytasson. Ez utóbbi egyik fő iránya a közlekedésbiztonság javítása lehet (pl.: mindennapos tapasztalat, hogy sokan minimális oldaltávolsággal, nagyobb sebességgel haladnak el az út szélén egyensúlyozó gyalogos mellett). Másik fontosabb irány a közlekedéssel kapcsolatos döntések (eszközülasztás, útvonalválasztás, stb.) szempontjainak, következményeinek tudatosítása lehet.



18. ábra: A vizsgált terület és környezete buszjáratai

5.6 Tervezői javaslat

A tanulmányban felsorolt lehetőségek közül különböző szempontok mérlegelése alapján az út üzemeltetőjének kell kiválasztania a részletesen kidolgozandó és azt követően megvalósítandó megoldást. E döntés támogatásához, illetve a kezdeti lépésekhez az alábbiakban megfogalmazzuk tervezői javaslatunkat:

- Első lépésként azokat az intézkedéseket javasoljuk, amely alacsony költséggel, azonnal jelentkező hatásokkal, és minimális társadalmi konfliktussal jár:
 - Jablonka lejtő sebességcsillapítása: áthajtás korlátozása nélkül, szerelt vagy épített küszöbökkel, akár 20 km/h sebességkorlátozás bevezetésével a Kocsis Sándor utca és a buszforduló között;
 - Jablonka úton 40 km/h sebességkorlátozás bevezetése a buszfordulótól a Farkastorki útig, és fix telepítésű traffipaxok kihelyezése;
 - hasonló megoldás az Erdőalja út párhuzamos szakaszain;
 - kiegészítő kommunikációs és szemléletformáló tevékenység.
- Egyéb intézkedésektől függetlenül a Jablonka úton járdaépítés előkészítése és ütemezett megvalósítása (geodéziai felmérés alapján vázlattevé, amely meghatározza a szükséges beavatkozásokat, kockázatokat, ütemezést, és ezt követően engedélyezési/kiviteli tervek készítése és megvalósítás).
- Társadalmi párbeszéd a közúthálózati korlátozások bevezetéséről, ennek eredményét figyelembe véve hozható döntés az intézkedésekről.
- Az Erdőalja út – Remetehegyi út – Folyondár utca tengely átfogó vizsgálata és jövőképeinek meghatározása (nem átjárható lakóterületek vs. hegyi gyűjtőút kialakítása).

6 Mellékletek

6.1 Keresztmetszeti forgalomszámlálás eredményei

Az alábbi táblázatban összefoglaltuk a két mérési napon mért keresztmetszeti, irányonkénti óras forgalmakat. Általánosságban elmondható, hogy a reggel 7 és 9 óra között mért forgalomnagyságok a két nap között nem térnek el jelentősen, kivéve az alábbiakat:

- több esetben a forgalomnagyság csütörtökön később éri el a csúcst, mint kedden, de a kétórás időszak teljes forgalma hasonló nagyságú;
- csütörtökön, 8:00 óra után a 4. és a 9. keresztmetszetben jelentősen megnőtt a behajtók száma a keddi naphoz képest, de ezzel párhuzamosan a 8. keresztmetszetben a kihajtók száma nőtt meg látványosan – feltételezhető, hogy ennek az oka a Bécsi úton keresendő, pl. egy – általunk nem ismert okból kialakult esetleges – nagyobb torlódás miatt kerülhetett erre több jármű.

	Dátum			2025.09.30		2025.10.02	
	Időtartam			BE	KI	BE	KI
1. helyszín, Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	54	186	61	187
	8:00	-	9:00	75	136	55	137
2a. helyszín, Jablonka lejtő torkolata a Kocsis S. útnál	7:00	-	8:00			151	28
	8:00	-	9:00			88	32
2b. helyszín, Domszló útja torkolata a Kocsis S. útnál	7:00	-	8:00	22	22		
	8:00	-	9:00	27	25		
3. helyszín, Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton	7:00	-	8:00	48	24	49	28
	8:00	-	9:00	46	23	28	20
4. helyszín, Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	105	204	125	225
	8:00	-	9:00	108	159	153	188
5. helyszín, Laborc utca torkolata (Barátság park felett)	7:00	-	8:00	21	93	34	103
	8:00	-	9:00	42	47	40	44
6. helyszín, Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	0	182	0	150
	8:00	-	9:00	0	37	0	53
7. helyszín, Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	187	453	209	463
	8:00	-	9:00	240	424	277	420
8. helyszín, Perényi út torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	124	156	102	172
	8:00	-	9:00	151	187	165	284
9. helyszín, Remetehegyi út a terület határán	7:00	-	8:00	93	192	94	205
	8:00	-	9:00	206	265	295	262
11. helyszín, Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál	7:00	-	8:00	14	47	19	55
	8:00	-	9:00	27	30	20	25
				Közp. felé	Kifelé	Közp. felé	Kifelé
Jablonka út 14. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	356	60	335	80
	8:00	-	9:00	230	153	246	115
Jablonka út 96. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	266	32	243	53
	8:00	-	9:00	188	57	168	58

1. Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 1. helyszín, Bécsi út - Kocsis Sándor út kereszteződés							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	8	2	1	0	50	1	1	1
7:15	-	7:30	14	2	1	0	56	1	1	0
7:30	-	7:45	7	1	1	0	56	1	0	0
7:45	-	8:00	25	1	1	0	24	1	1	0
8:00	-	8:15	16	1	1	0	35	1	1	0
8:15	-	8:30	24	0	1	0	27	1	1	0
8:30	-	8:45	20	0	1	0	41	3	1	0
8:45	-	9:00	15	1	2	0	33	2	2	0
Összesen:			129	8	9	0	322	11	8	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 1. helyszín, Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	13	1	0	0	38	1	0	1
7:15	-	7:30	11	2	0	0	56	2	0	0
7:30	-	7:45	10	1	1	0	48	2	0	0
7:45	-	8:00	27	1	0	0	45	3	0	0
8:00	-	8:15	16	0	1	0	41	1	1	1
8:15	-	8:30	15	0	2	0	27	0	0	0
8:30	-	8:45	9	2	1	0	38	0	0	0
8:45	-	9:00	15	0	0	0	31	4	1	0
Összesen:			116	7	5	0	324	13	2	2

2a: Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.10.02., csütörtök)

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 2. helyszín, Jablonka lejtő torkolata a Kocsis S. útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	30	0	0	0	4	0	0	0
7:15	-	7:30	50	0	0	0	7	0	0	0
7:30	-	7:45	47	1	0	0	4	0	0	0
7:45	-	8:00	24	1	1	0	13	0	0	0
8:00	-	8:15	26	0	0	0	5	0	0	0
8:15	-	8:30	27	0	0	0	13	0	0	0
8:30	-	8:45	22	0	0	0	4	0	0	0
8:45	-	9:00	13	0	0	0	10	0	0	0
Összesen:			239	2	1	0	60	0	0	0

2b: Domoszló útja torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.09.30., kedd)

2025.09.30., 7:00 - 9:00, 2. helyszín, Domoszló útja torkolata a Kocsis S. útnál										
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	10	1	0	0	4	1	0	0
7:15	-	7:30	6	0	0	0	4	1	0	0
7:30	-	7:45	3	1	0	0	6	0	0	0
7:45	-	8:00	3	1	0	0	8	2	0	0
8:00	-	8:15	4	1	0	0	6	1	0	0
8:15	-	8:30	8	0	0	0	7	0	0	0
8:30	-	8:45	10	0	0	0	9	0	0	0
8:45	-	9:00	5	0	0	0	3	1	0	0
Összesen:			49	4	0	0	47	6	0	0

3. Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton

2025.09.30., 7:00 - 9:00, 3. helyszín, Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton										
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	5	0	0	0	3	0	0	0
7:15	-	7:30	11	1	0	0	6	0	0	0
7:30	-	7:45	20	0	0	0	10	0	0	0
7:45	-	8:00	12	0	0	0	5	0	0	0
8:00	-	8:15	16	0	0	0	7	0	0	0
8:15	-	8:30	13	0	0	1	6	0	0	0
8:30	-	8:45	10	0	0	0	4	0	0	0
8:45	-	9:00	7	2	0	0	6	0	0	0
Összesen:			94	3	0	1	47	0	0	0

2025.10.02., 7:00 - 9:00, 3. helyszín, Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton										
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	5	0	0	0	4	0	0	0
7:15	-	7:30	12	0	0	0	4	1	0	0
7:30	-	7:45	20	0	0	0	7	2	0	0
7:45	-	8:00	12	0	0	0	13	1	0	0
8:00	-	8:15	13	0	0	0	5	0	0	0
8:15	-	8:30	10	1	0	0	2	0	0	0
8:30	-	8:45	3	0	0	0	3	0	0	0
8:45	-	9:00	2	1	0	0	10	0	0	0
Összesen:			77	2	0	0	48	4	0	0

4. Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 4. helyszín, Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	14	1	0	0	50	0	0	0
7:15	-	7:30	25	0	0	0	66	0	0	0
7:30	-	7:45	25	2	0	0	50	0	0	1
7:45	-	8:00	41	1	0	0	38	0	0	0
8:00	-	8:15	32	0	0	0	31	0	0	0
8:15	-	8:30	25	0	0	0	27	1	0	0
8:30	-	8:45	27	1	0	0	60	1	0	0
8:45	-	9:00	24	0	0	0	41	0	0	0
Összesen:			213	5	0	0	363	2	0	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 4. helyszín, Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	18	0	0	0	45	0	0	0
7:15	-	7:30	17	0	0	0	69	0	0	0
7:30	-	7:45	43	1	0	0	61	0	0	0
7:45	-	8:00	47	0	0	0	50	1	0	0
8:00	-	8:15	48	0	0	0	47	0	0	0
8:15	-	8:30	34	0	0	0	35	0	0	0
8:30	-	8:45	40	0	0	0	59	0	0	0
8:45	-	9:00	31	0	0	2	47	0	0	0
Összesen:			278	1	0	2	413	1	0	0

5. Laborc u. torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 5. helyszín, Laborc utca torkolata (Barátság park felett)							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	4	0	0	0	14	0	0	0
7:15	-	7:30	3	0	0	0	16	0	0	0
7:30	-	7:45	10	0	0	0	32	0	0	0
7:45	-	8:00	4	0	0	0	31	0	0	1
8:00	-	8:15	13	0	0	0	9	0	0	0
8:15	-	8:30	7	0	0	0	10	0	0	0
8:30	-	8:45	13	0	0	0	14	0	0	0
8:45	-	9:00	9	1	0	0	14	0	0	0
Összesen:			63	1	0	0	140	0	0	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 5. helyszín, Laborc utca torkolata (Barátság park felett)							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	4	0	0	0	21	0	0	0
7:15	-	7:30	6	0	0	0	14	0	0	0
7:30	-	7:45	13	1	0	0	37	1	0	0
7:45	-	8:00	11	0	0	0	31	0	0	0
8:00	-	8:15	12	0	1	0	17	0	0	1
8:15	-	8:30	10	0	0	0	11	0	0	0
8:30	-	8:45	8	0	0	0	7	0	0	0
8:45	-	9:00	10	0	1	0	9	0	0	1
Összesen:			74	1	2	0	147	1	0	2

6. Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál (csak kifele irány)

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 6. helyszín, Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	0	0	0	0	15	0	0	0
7:15	-	7:30	0	0	0	0	33	0	0	0
7:30	-	7:45	0	0	0	0	71	0	0	0
7:45	-	8:00	0	0	0	0	63	0	0	0
8:00	-	8:15	0	0	0	0	15	0	0	0
8:15	-	8:30	0	0	0	0	11	0	0	0
8:30	-	8:45	0	0	0	0	7	0	0	0
8:45	-	9:00	0	0	0	0	4	0	0	1
Összesen:			0	0	0	0	219	0	0	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 6. helyszín, Táborhegyi u. torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	0	0	0	0	20	0	0	0
7:15	-	7:30	0	0	0	0	24	0	0	0
7:30	-	7:45	0	0	0	0	69	0	0	1
7:45	-	8:00	0	0	0	0	37	0	0	1
8:00	-	8:15	0	0	0	0	10	0	0	0
8:15	-	8:30	0	0	0	0	24	0	0	1
8:30	-	8:45	0	0	0	0	9	0	0	0
8:45	-	9:00	0	0	0	0	10	0	0	0
Összesen:			0	0	0	0	203	0	0	3

7. Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 7. helyszín, Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	18	0	2	0	89	0	2	0
7:15	-	7:30	44	0	2	0	117	0	2	0
7:30	-	7:45	55	1	2	0	130	1	2	0
7:45	-	8:00	70	0	2	0	117	3	2	0
8:00	-	8:15	61	2	1	0	119	1	2	0
8:15	-	8:30	59	2	2	2	116	2	2	3
8:30	-	8:45	59	1	1	0	105	1	1	1
8:45	-	9:00	61	2	1	0	84	1	2	4
Összesen:			427	8	13	2	877	9	15	8

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 7. helyszín, Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	31	4	3	1	103	0	1	0
7:15	-	7:30	49	1	1	0	119	0	2	0
7:30	-	7:45	71	2	2	0	129	0	2	0
7:45	-	8:00	58	0	2	0	112	1	2	0
8:00	-	8:15	74	0	0	1	107	2	3	1
8:15	-	8:30	69	0	1	1	112	0	1	2
8:30	-	8:45	64	2	2	0	109	0	1	1
8:45	-	9:00	70	0	2	0	92	1	2	3
Összesen:			486	9	13	3	883	4	14	7

8. Perényi út torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 8. helyszín, Perényi út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	17	0	1	0	23	0	0	0
7:15	-	7:30	28	1	0	0	33	0	0	0
7:30	-	7:45	36	0	0	0	57	0	0	0
7:45	-	8:00	43	1	0	0	43	0	0	1
8:00	-	8:15	36	0	0	0	40	0	0	0
8:15	-	8:30	39	0	0	0	54	0	0	0
8:30	-	8:45	51	0	0	0	64	1	0	0
8:45	-	9:00	25	0	0	0	29	0	0	0
Összesen:			275	2	1	0	343	1	0	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 8. helyszín, Perényi út torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	16	1	0	0	19	0	0	0
7:15	-	7:30	21	0	0	0	39	0	0	0
7:30	-	7:45	28	0	0	0	70	0	0	1
7:45	-	8:00	37	1	0	0	44	1	0	0
8:00	-	8:15	45	0	0	0	55	1	0	0
8:15	-	8:30	47	0	0	0	60	1	1	0
8:30	-	8:45	41	0	0	0	101	0	0	0
8:45	-	9:00	32	0	0	0	68	0	0	0
Összesen:			267	2	0	0	456	3	1	1

9. Remetehegyi út a terület határán

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 9. helyszín, Remetehegyi út a terület határán							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	16	0	0	0	30	0	0	0
7:15	-	7:30	15	0	0	0	54	0	0	0
7:30	-	7:45	32	0	0	0	42	0	1	0
7:45	-	8:00	30	0	0	0	66	0	1	0
8:00	-	8:15	31	0	0	0	71	0	0	0
8:15	-	8:30	47	0	0	0	63	0	0	0
8:30	-	8:45	68	0	0	0	78	0	0	1
8:45	-	9:00	60	0	0	1	53	0	0	2
Összesen:			299	0	0	1	457	0	2	3

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 9. helyszín, Remetehegyi út a terület határán							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	7	0	0	0	21	1	0	0
7:15	-	7:30	17	0	0	0	56	0	0	0
7:30	-	7:45	29	1	0	0	57	0	0	0
7:45	-	8:00	41	0	0	0	71	0	0	0
8:00	-	8:15	45	0	0	0	51	0	0	0
8:15	-	8:30	79	0	0	0	92	0	1	0
8:30	-	8:45	80	0	0	0	77	0	0	1
8:45	-	9:00	91	0	0	1	42	0	0	1
Összesen:			389	1	0	1	467	1	1	2

11. Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál

			2025.09.30., 7:00 - 9:00, 11. helyszín, Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	2	0	0	0	3	0	0	0
7:15	-	7:30	2	0	0	0	17	0	0	0
7:30	-	7:45	2	0	0	0	13	0	0	0
7:45	-	8:00	8	1	0	0	14	0	0	0
8:00	-	8:15	10	0	0	0	8	0	0	0
8:15	-	8:30	4	0	0	0	10	2	0	0
8:30	-	8:45	6	0	0	0	6	0	0	0
8:45	-	9:00	7	0	0	0	6	0	0	1
Összesen:			41	1	0	0	77	2	0	1

			2025.10.02., 7:00 - 9:00, 11. helyszín, Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	5	0	0	1	11	0	0	0
7:15	-	7:30	4	0	0	0	10	0	0	0
7:30	-	7:45	3	2	0	0	13	0	0	0
7:45	-	8:00	7	0	0	0	21	2	0	0
8:00	-	8:15	3	0	0	0	7	0	0	0
8:15	-	8:30	4	1	0	0	10	0	0	0
8:30	-	8:45	9	0	0	0	3	0	0	0
8:45	-	9:00	4	0	0	0	5	0	0	0
Összesen:			39	3	0	1	80	2	0	0

Jablonka út 14. előtti keresztmetszet

Az alábbi adatokat a Budapest Közút által rendelkezésünkre bocsátott adatsorokból állítottuk elő.

			2025.09.30., Jablonka u. 14.							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	53		1		10		2	
7:15	-	7:30	97		4		12		0	
7:30	-	7:45	121		3		10		1	
7:45	-	8:00	74		3		24		1	
8:00	-	8:15	51		4		24		1	
8:15	-	8:30	75		2		24		2	
8:30	-	8:45	57		2		21		2	
8:45	-	9:00	37		2		19		0	
Összesen:			565		21		144		9	

			2025.10.02., Jablonka u. 14.							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	61		2		12		1	
7:15	-	7:30	86		2		19		1	
7:30	-	7:45	108		1		12		1	
7:45	-	8:00	72		3		33		1	
8:00	-	8:15	62		4		26		2	
8:15	-	8:30	65		0		32		1	
8:30	-	8:45	59		1		22		3	
8:45	-	9:00	53		2		29		0	
Összesen:			566		15		185		10	

Jablonka út 96. előtti keresztmetszet

Az alábbi adatokat Eco-Counter CITIX-AI evo kamerával gyűjtöttük.

			2025.09.30., Jablonka u. 96.							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	28	1	0	0	6	0	0	0
7:15	-	7:30	85	1	0	0	9	1	0	0
7:30	-	7:45	97	3	0	1	5	0	0	1
7:45	-	8:00	49	1	0	0	10	0	0	0
8:00	-	8:15	46	1	0	0	15	2	0	0
8:15	-	8:30	62	1	0	0	19	0	0	0
8:30	-	8:45	47	1	0	1	8	0	0	0
8:45	-	9:00	26	1	0	2	11	2	0	0
Összesen:			440	10	0	4	83	5	0	1

			2025.10.02., Jablonka u. 96.							
			BE				KI			
Időtartam			Szgk	Tgk	Busz	Motor	Szgk	Tgk	Busz	Motor
7:00	-	7:15	44	0	0	0	9	0	0	0
7:15	-	7:30	70	1	0	0	11	0	0	0
7:30	-	7:45	77	0	0	0	11	0	0	0
7:45	-	8:00	50	1	0	0	22	0	0	0
8:00	-	8:15	49	1	0	0	10	0	0	0
8:15	-	8:30	48	0	0	0	23	0	0	0
8:30	-	8:45	36	0	0	0	12	0	0	0
8:45	-	9:00	34	0	0	0	13	0	0	0
Összesen:			408	3	0	0	111	0	0	0

6.2 Kiegészítő mérések a Jablonka úton

A mérési eredmények áttekintését követően megrendelői oldalról felmerült a kérdés, hogy a Jablonka út különböző pontjain mért forgalmi adatok közötti jelentős különbség valós-e? A kérdés tisztázása érdekében egy további alkalommal, 2025.12.09-én, keddi napon 7:00-8:00 óra között végeztünk ellenőrző forgalomszámlálást.

A három mérési pont:

- Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor utcánál,
- Jablonka utca 96. előtti keresztmetszet,
- Jablonka utca 14. előtti keresztmetszet.

A három helyszínen és a három mérési időpont órás forgalmai:

	Dátum			2025.09.30		2025.10.02		2025.12.09	
				Közp. felé	Kifelé	Közp. felé	Kifelé	Közp. felé	Kifelé
2a. helyszínen, Jablonka lejtő torkolata a Kocsis S. útnál	7:00	-	8:00			151	28	142	20
	8:00	-	9:00			88	32		
Jablonka út 96. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	266	32	243	53	228	35
	8:00	-	9:00	188	57	168	58		
Jablonka út 14. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	356	60	335	80	308	66
	8:00	-	9:00	230	153	246	115		

Az egymást követő forgalmi lépcsők közötti növekedés mértékét a reggel 7:00 és 8:00 óra közötti időpont esetében az alábbi táblázatban foglaltuk össze:

				09.30.	10.02.	12.09.
2a. helyszínen, Jablonka lejtő torkolata a Kocsis S. útnál	7:00	-	8:00		151	142
Növekedés					160,9%	160,6%
Jablonka út 96. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	266	243	228
Növekedés				133,8%	137,9%	135,1%
Jablonka út 14. előtti keresztmetszet	7:00	-	8:00	356	335	308

A Jablonka lejtő és a Jablonka út 96. között a forgalom növekedése szinte teljesen azonos a két mérési időpontban (160,9% és 160,6%), a Jablonka út 96. és a Jablonka út 14. között a növekedés mértéke is szinte állandó, 133-138% közötti.

A megismételt mérés alapján a korábbi mérések is helyesnek tekinthetők, valóban ezek a forgalmi lépcsők jelentkeznek az útvonalon. A többlet járművek forrása a Jablonka út, illetve az abba becsatlakozó lakóutcák menti területek.

6.3 Honnan-hová mérés eredményei

Az előző fejezetben bemutatott keresztmetszeti adatok alapján úgy döntöttünk, hogy kizárólag a személygépjárművek esetén végezzük el a rendszám alapú honnan-hová vizsgálatot, mert:

- Buszok: gyakorlatilag csak a menetrend szerint közlekedő járatok jelennek meg a vizsgált területen, amelyek útvonala ismert.
- Tehergépjárművek: a legtöbb keresztmetszetben két óra alatt legfeljebb néhány (0-5) tehergépjármű haladt keresztül, amelyek a hegyre feltételezhetően célforgalomként érkeztek valamilyen építkezésre. A Kocsis Sándor utcába történt jelentősebb behajtás (13 jármű), amely elsősorban a Harsánylejtőn zajló építkezésekhez kapcsolódhatott.

Az alábbi táblázatok tartalmazzák a 2025.10.02-án 7:00-9:00 között leolvasott rendszámok alapján előállított honnan-hová adatokat, és az adott keresztmetszetben az adott irányhoz viszonyított arányát. Az egyes keresztmetszetekhez tartozó táblázatok és ábrák az adott keresztmetszeten behaladó járműveket tartalmazzák.

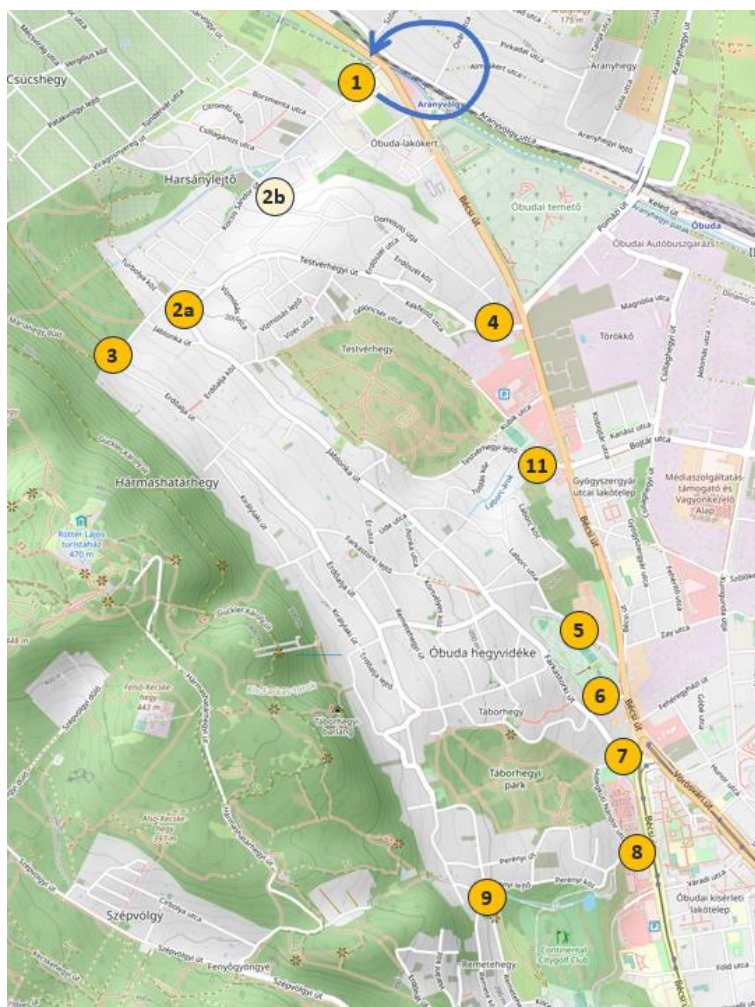
Nem csak a területre be-, majd valahol kihajtók adatait tartalmazzák a táblázatok, hanem azokat is, akik a területről először kihajtottak, majd a mérés ideje alatt vissza is tértek (pl. gyerekek iskolába, óvodába szállítása).

Mindegyik helyszín esetében készítettünk egy ábrát, amelyen azokat a kapcsolatokat ábrázoltuk, amelyeken a mérés ideje alatt legalább 5 db behaladó járművet mértünk. A vonalvastagság arányos a forgalomnagyság értékével. Sötétebb színnel a területre először be, majd utána kihajtókat jelöltük, míg a területről kihajtó, majd utána visszatérőket világosabb színnel jelöltük.

Az eredmények alapján megfogalmazott megállapításokat a 3. fejezet tartalmazza.

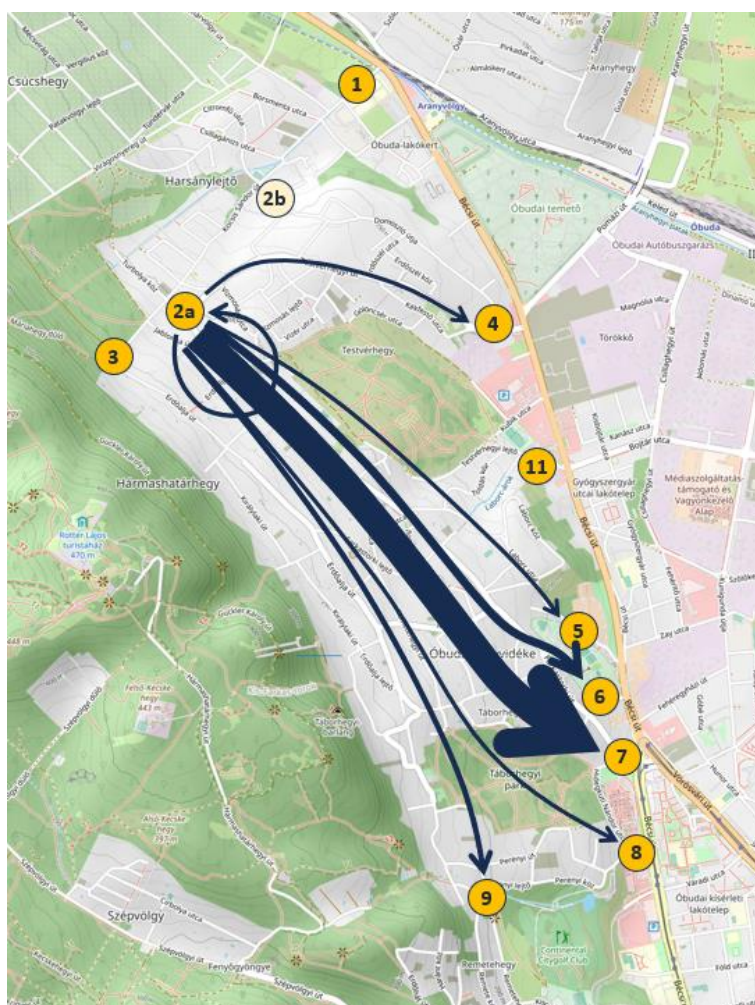
1. Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 1. helyszín, Kocsis Sándor utca torkolata a Bécsi útnál									
BE:1 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	17	-	2	4	1	2	6	-	-	3
...aránya	14,7%	0,0%	1,7%	3,4%	0,9%	1,7%	5,2%	0,0%	0,0%	2,6%
	30,2%									
Be --> Ki szgk	4	-	1	1	-	2	2	-	-	-
...aránya	3,4%	0,0%	0,9%	0,9%	0,0%	1,7%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%
	8,6%									
Ki --> Be szgk	13	-	1	3	1	-	4	-	-	3
...aránya	11,2%	0,0%	0,9%	2,6%	0,9%	0,0%	3,4%	0,0%	0,0%	2,6%
	21,6%									



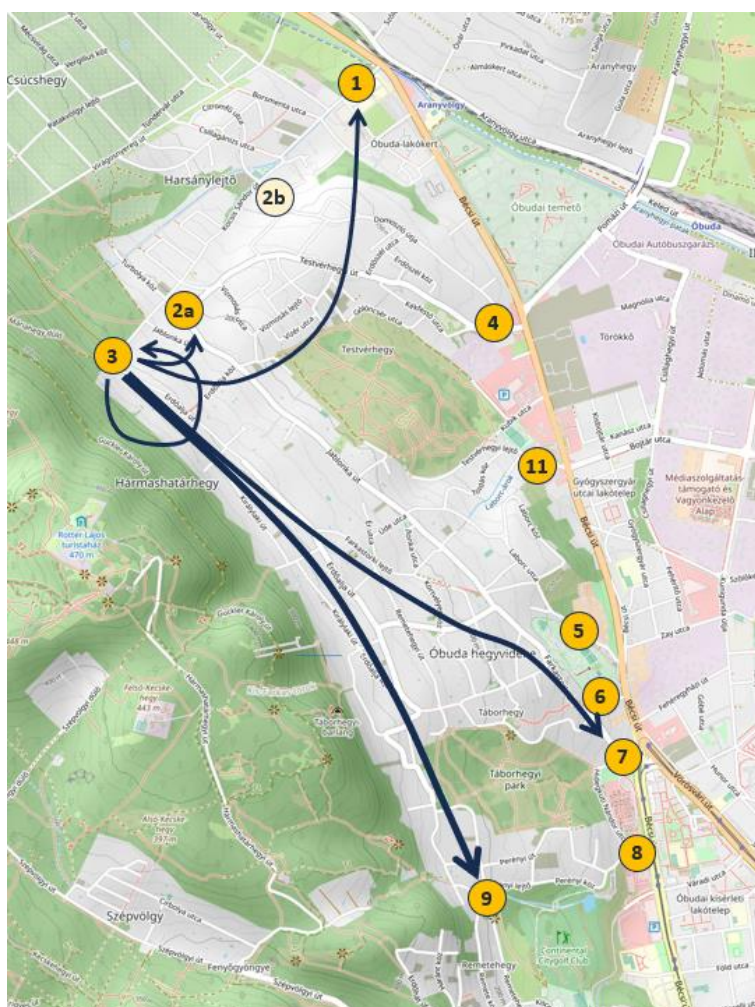
2a: Jablonka lejtő torkolata a Kocsis Sándor útnál (2025.10.02., csütörtök)

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 2. helyszín, Jablonka lejtő torkolata a Kocsis S. útnál									
BE:2 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	2	13	3	7	11	25	120	9	15	6
...aránya	0,8%	5,4%	1,3%	2,9%	4,6%	10,5%	50,2%	3,8%	6,3%	2,5%
	88,3%									
Be --> Ki szgk	2	9	2	7	11	25	116	8	14	2
...aránya	0,8%	3,8%	0,8%	2,9%	4,6%	10,5%	48,5%	3,3%	5,9%	0,8%
	82,0%									
Ki --> Be szgk	-	4	1	-	-	-	4	1	1	4
...aránya	0,0%	1,7%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,4%	0,4%	1,7%
	6,3%									



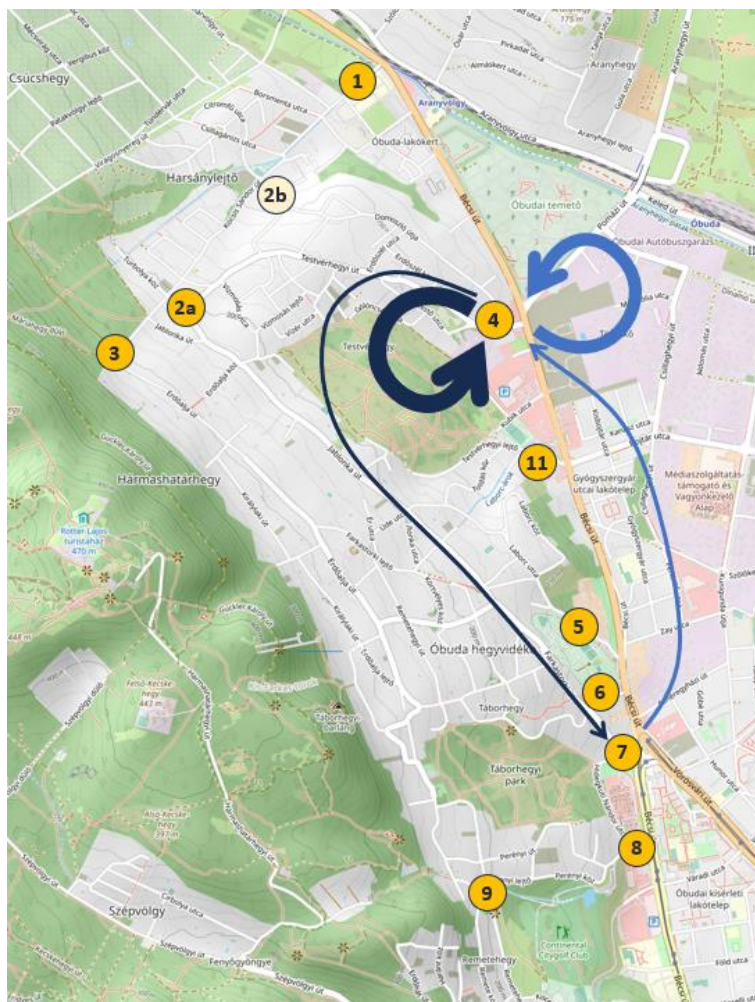
3. Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 3. helyszín, Erdőalja u. alatt a Kocsis Sándor úton									
BE:3 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	5	8	12	6	-	-	13	4	24	-
...aránya	6,5%	10,4%	15,6%	7,8%	0,0%	0,0%	16,9%	5,2%	31,2%	0,0%
	93,5%									
Be --> Ki szgk	5	7	11	3	-	-	13	4	24	-
...aránya	6,5%	9,1%	14,3%	3,9%	0,0%	0,0%	16,9%	5,2%	31,2%	0,0%
	87,0%									
Ki --> Be szgk	-	1	1	3	-	-	-	-	-	-
...aránya	0,0%	1,3%	1,3%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	6,5%									



4. Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál

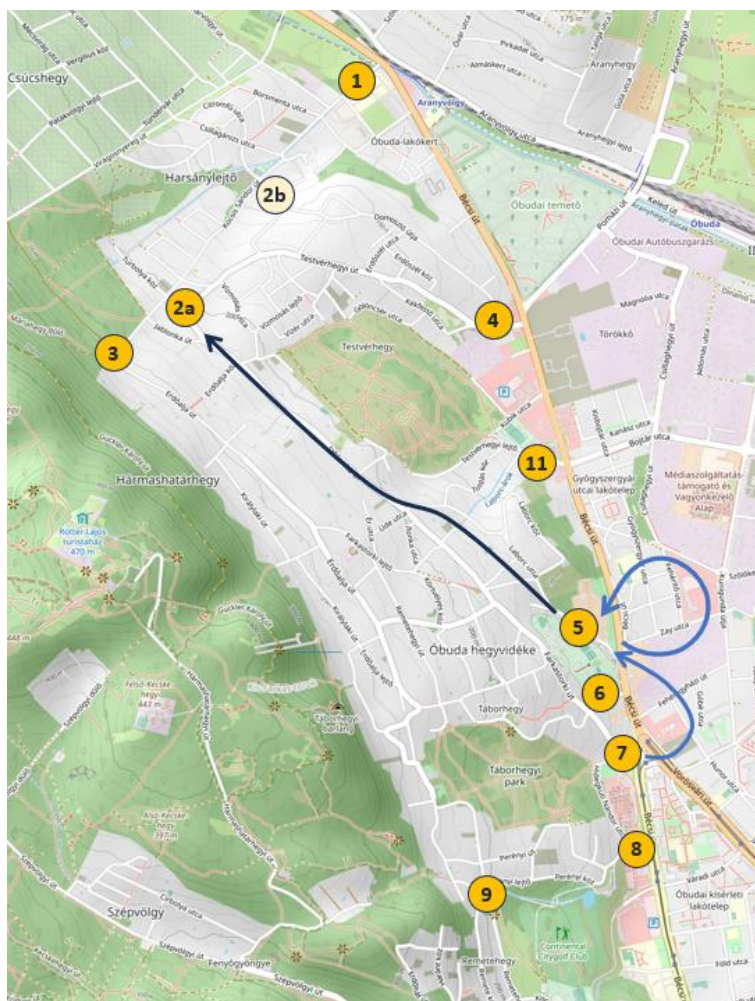
	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 4. helyszín, Testvérhegyi út torkolata a Bécsi útnál									
BE:4 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	8	5	1	118	4	6	20	5	6	2
...aránya	2,9%	1,8%	0,4%	42,4%	1,4%	2,2%	7,2%	1,8%	2,2%	0,7%
	62,9%									
Be --> Ki szgk	1	4	1	70	1	2	7	2	3	-
...aránya	0,4%	1,4%	0,4%	25,2%	0,4%	0,7%	2,5%	0,7%	1,1%	0,0%
	32,7%									
Ki --> Be szgk	7	1	-	48	3	4	13	3	3	2
...aránya	2,5%	0,4%	0,0%	17,3%	1,1%	1,4%	4,7%	1,1%	1,1%	0,7%
	30,2%									



5. Laborc u. torkolata a Bécsi útnál

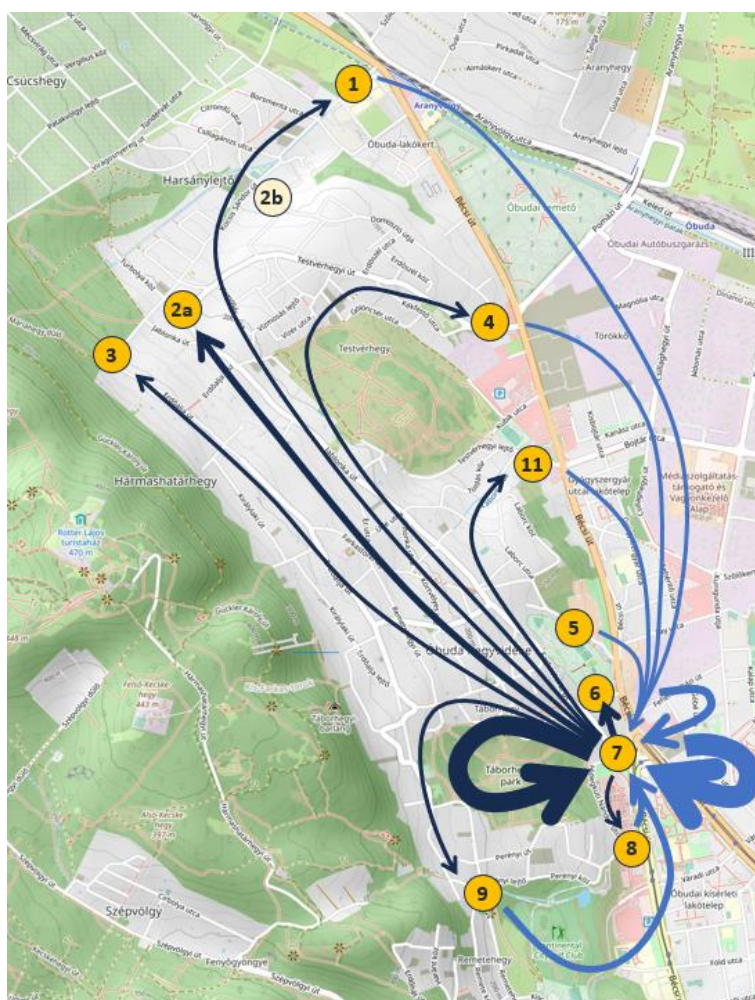
A Laborc utca esetében a Bécsi úttól távolabb mértünk, a Barátság park felett, mivel a mérés célja nem a csomópont vizsgálata, hanem a területre be-/kihajtó forgalom elemzése volt. Ezért a csomópont közvetlen közelében található telephelyek, parkolók forgalmát nem tartottuk indokoltnak figyelembe venni.

2025.10.02., 7:00 - 9:00, 5. helyszín, Laborc utca torkolata (Barátság park felett)										
BE:5 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	2	5	-	1	14	-	14	1	1	5
...aránya	2,7%	6,8%	0,0%	1,4%	18,9%	0,0%	18,9%	1,4%	1,4%	6,8%
	58,1%									
Be --> Ki szgk	1	5	-	-	3	-	3	-	1	1
...aránya	1,4%	6,8%	0,0%	0,0%	4,1%	0,0%	4,1%	0,0%	1,4%	1,4%
	18,9%									
Ki --> Be szgk	1	-	-	1	11	-	11	1	-	4
...aránya	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%	14,9%	0,0%	14,9%	1,4%	0,0%	5,4%
	39,2%									



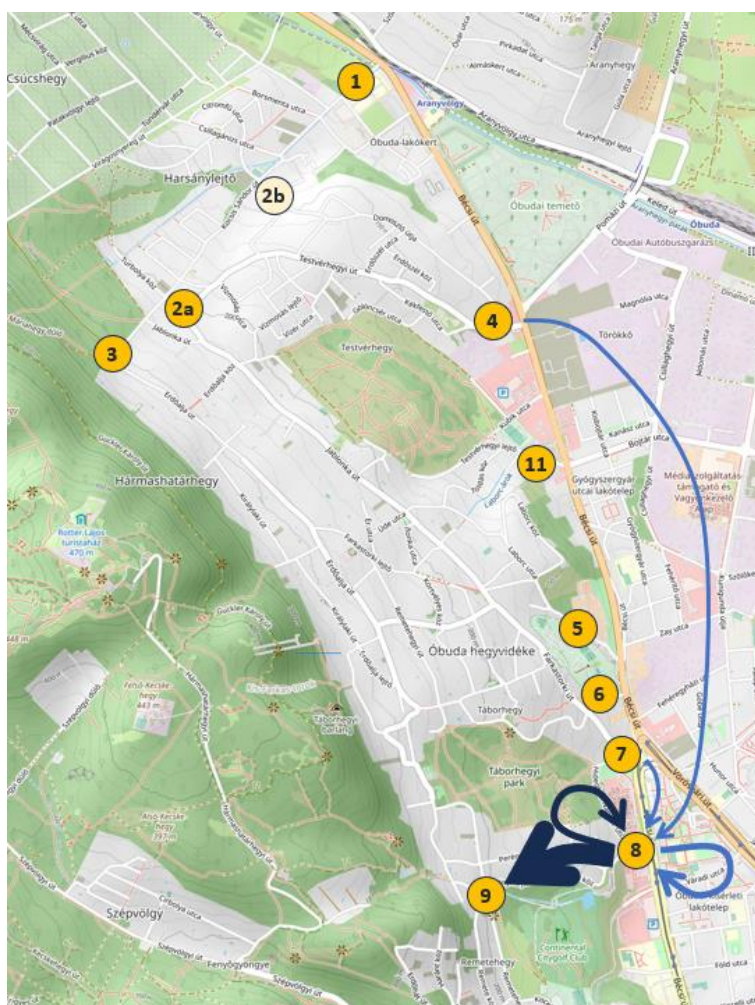
7. Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 7. helyszín, Farkastorki út torkolata a Bécsi útnál									
BE:7 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	19	22	7	17	15	48	163	25	26	11
...aránya	3,9%	4,5%	1,4%	3,5%	3,1%	9,9%	33,5%	5,1%	5,3%	2,3%
	72,6%									
Be --> Ki szgk	9	20	6	5	3	21	76	7	9	6
...aránya	1,9%	4,1%	1,2%	1,0%	0,6%	4,3%	15,6%	1,4%	1,9%	1,2%
	33,3%									
Ki --> Be szgk	10	2	1	12	12	27	87	18	17	5
...aránya	2,1%	0,4%	0,2%	2,5%	2,5%	5,6%	17,9%	3,7%	3,5%	1,0%
	39,3%									



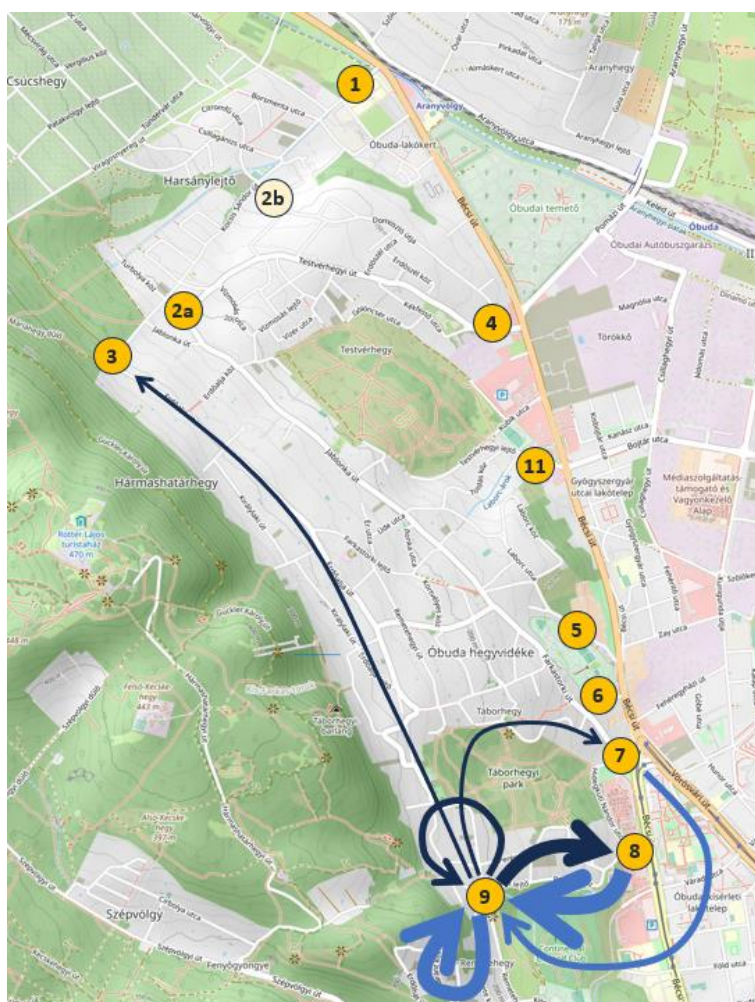
8. Perényi út torkolata a Bécsi útnál

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 8. helyszín, Perényi út torkolata a Bécsi útnál									
BE:8 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	2	2	2	6	2	4	8	42	84	1
...aránya	0,7%	0,7%	0,7%	2,2%	0,7%	1,5%	3,0%	15,7%	31,5%	0,4%
	57,3%									
Be --> Ki szgk	-	1	-	1	-	-	2	21	80	-
...aránya	0,0%	0,4%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,7%	7,9%	30,0%	0,0%
	39,3%									
Ki --> Be szgk	2	1	2	5	2	4	6	21	4	1
...aránya	0,7%	0,4%	0,7%	1,9%	0,7%	1,5%	2,2%	7,9%	1,5%	0,4%
	18,0%									



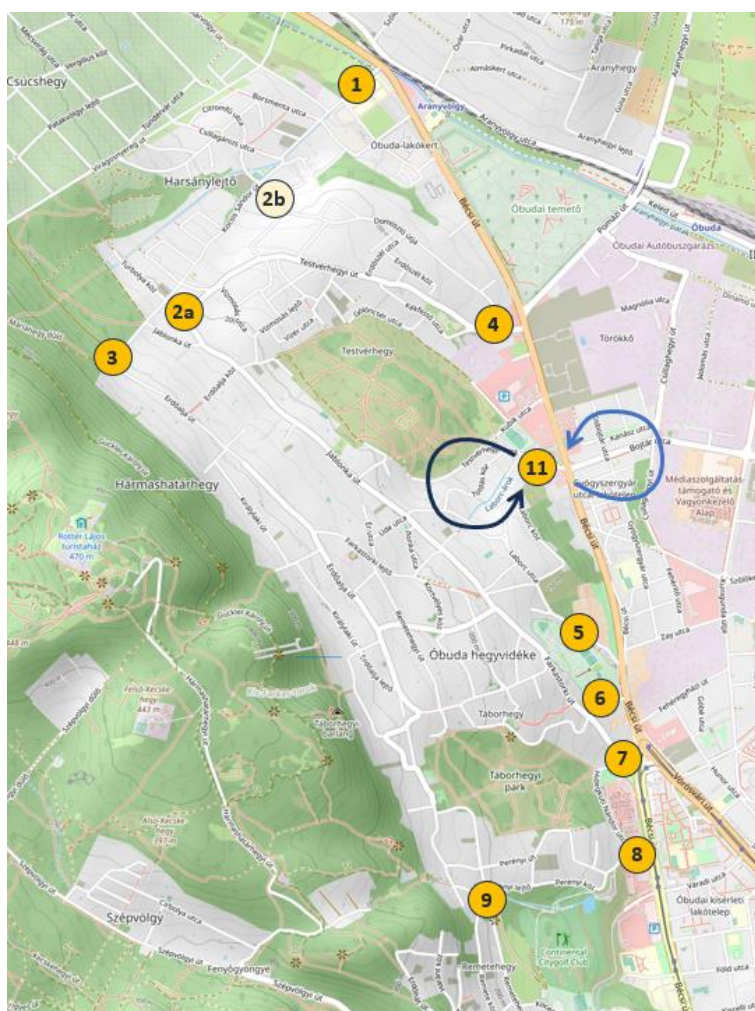
9. Remetehegyi út a terület határán

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 9. helyszín, Remetehegyi út a terület határán									
BE:9 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	1	3	6	2	4	1	25	118	72	-
...aránya	0,3%	0,8%	1,5%	0,5%	1,0%	0,3%	6,4%	30,3%	18,5%	0,0%
	59,6%									
Be --> Ki szgk	-	3	5	-	3	-	6	50	19	-
...aránya	0,0%	0,8%	1,3%	0,0%	0,8%	0,0%	1,5%	12,9%	4,9%	0,0%
	22,1%									
Ki --> Be szgk	1	-	1	2	1	1	19	68	53	-
...aránya	0,3%	0,0%	0,3%	0,5%	0,3%	0,3%	4,9%	17,5%	13,6%	0,0%
	37,5%									



11. Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál

	2025.10.02., 7:00 - 9:00, 11. helyszín, Testvérhegyi lejtő torkolata a Bécsi útnál									
BE:11 - KI:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11
Összes átmenő szgk:	1	-	-	-	1	3	4	1	5	15
...aránya	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	7,7%	10,3%	2,6%	12,8%	38,5%
	76,9%									
Be --> Ki szgk	-	-	-	-	1	-	3	-	4	5
...aránya	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	7,7%	0,0%	10,3%	12,8%
	33,3%									
Ki --> Be szgk	1	-	-	-	-	3	1	1	1	10
...aránya	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	2,6%	2,6%	2,6%	25,6%
	43,6%									



6.4 Iskola előtti mérések

Az Erdőalja úton található II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola előtt vizsgáltuk az iskolába érkező gépjárműforgalmat. Ennek célja, hogy megállapítsuk, hogy az egyes belépőpontokon mennyi olyan gépjármű hajt be, amely csak az iskolába hoz gyereket.

A 2025.10.02-i reggeli forgalomszámlálás során egy számláló rögzítette azoknak az autóknak a rendszámait, amelyből gyermek szállt ki az iskola előtt. Az így gyűjtött adatok alapján tudtuk meghatározni, hogy – legalább – hány jármű érkezik a területre gyereket szállítva.

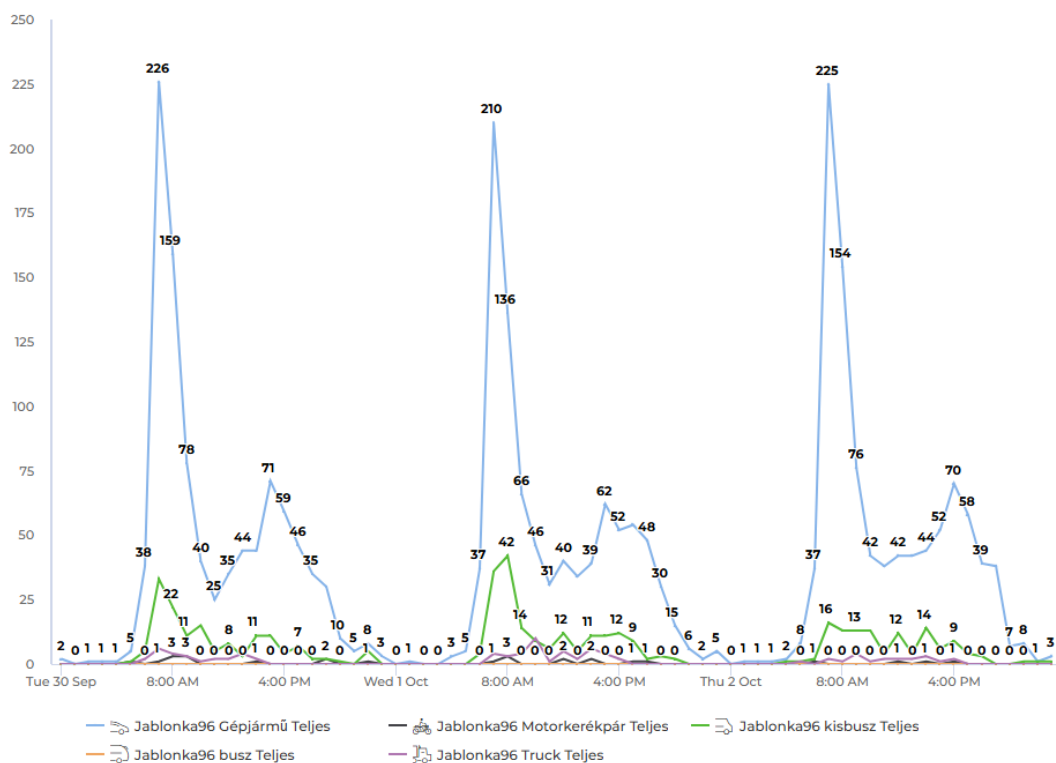
2025.10.02-én reggel az iskola bejáratánál 103 db gépjárművet rögzítettünk, amelyből iskolás gyermek szállt ki (egyedül a Királylaci úton is kiszállhattak, őket nem tudtuk rögzíteni). A területre behajtó, majd az iskola bejáratánál megjelenő autók száma 27 db volt, azonban az iskola bejáratánál megjelenő, majd a területet elhagyó autók száma 62 db volt, azaz sokan vannak, akik a területről elindulva a gyermeküket az iskolánál kirakják, majd tovább haladnak az úticéljuk felé.

Az iskolai forgalom pontosabb megismeréséhez az iskola részvételével lenne szükséges – gyorsan megvalósítható – adatgyűjtést végezni, amelynek köszönhetően pontosabb és részletesebb képet lehetne kapni az iskolába irányuló forgalomról, kiindulási pontokról, közlekedési módokról.

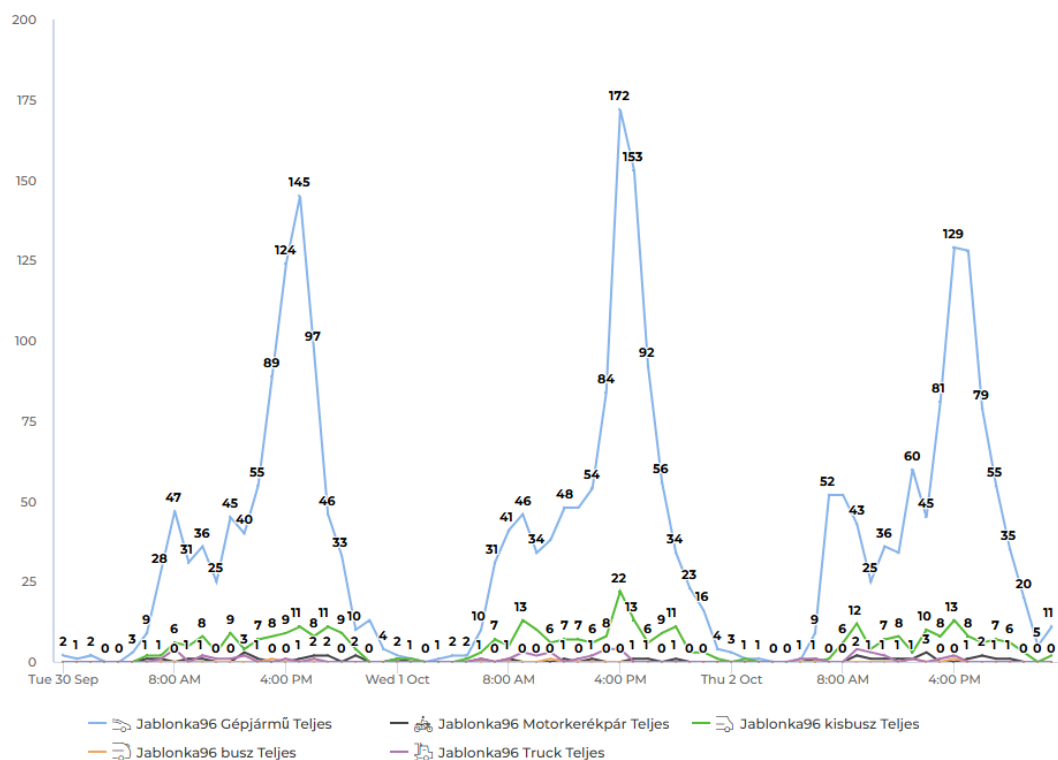
6.5 Hosszabb idejű mérések

Jablonka út 96. előtti mérés

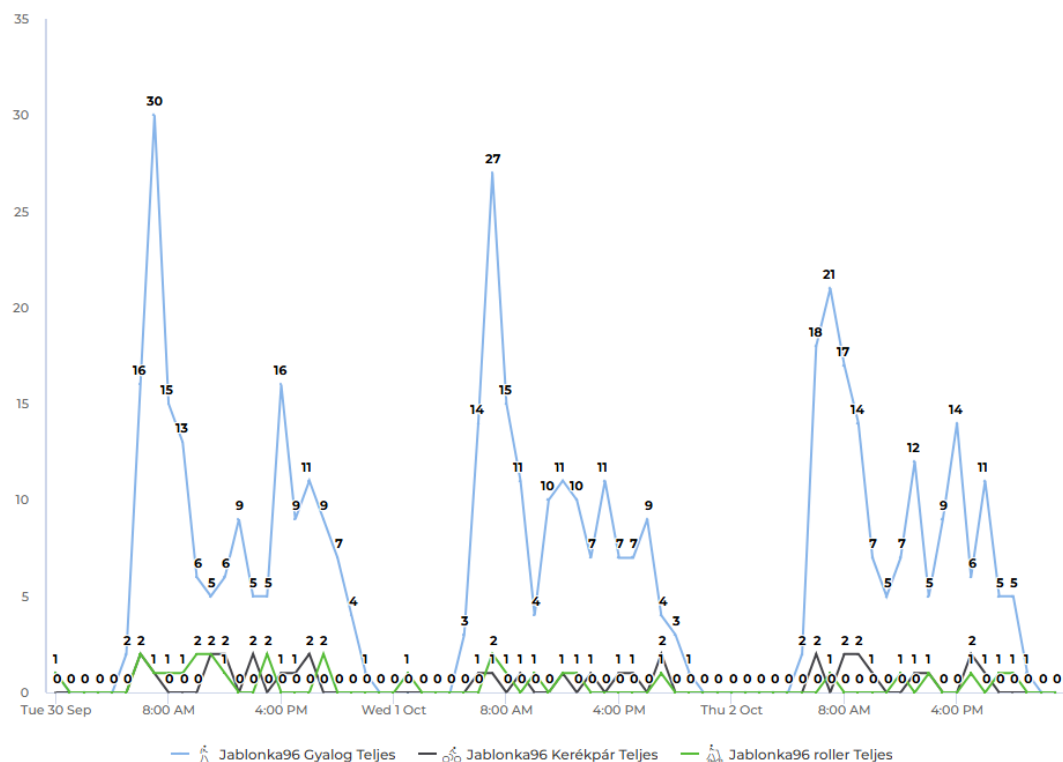
A következő oldalakon látható a Jablonka út 96. előtt mért keresztmetszeti forgalmakat bemutató grafikonok, illetve a Jablonka út 14. előtt a Budapest Közút által készített forgalomfelvétel adatlapja.



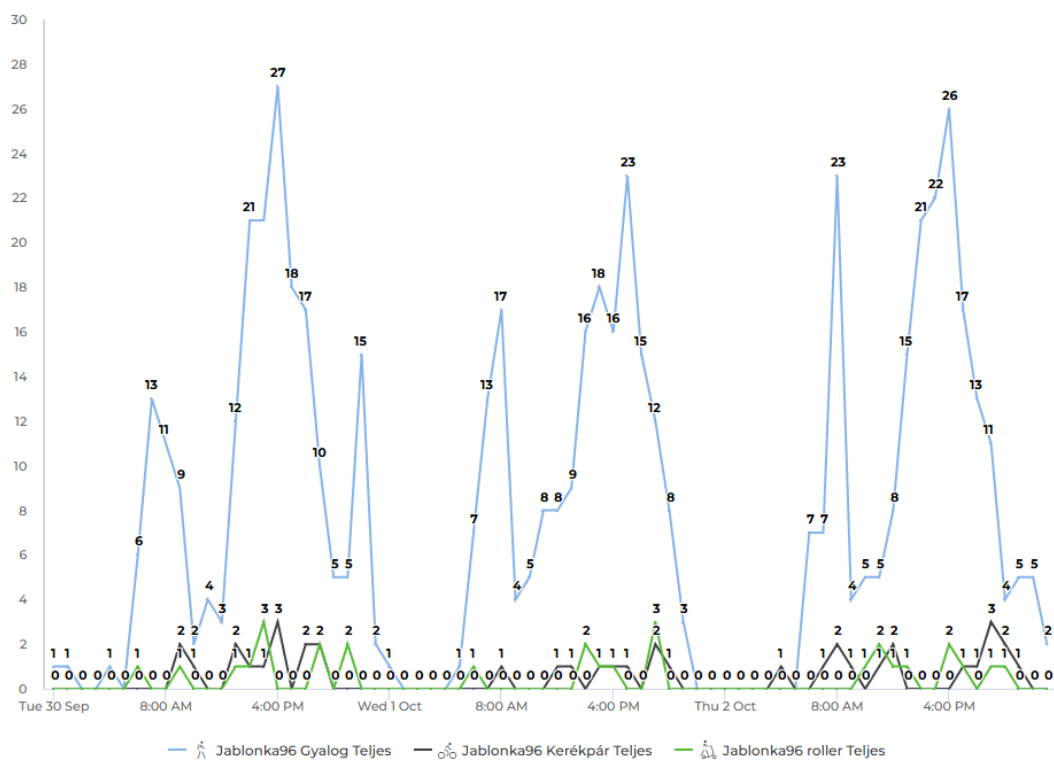
2025.09.30. – 2025.10.03. városközpont irányú gépjárműforgalom a Jablonka út 96. előtt



2025.09.30. – 2025.10.03. városhatár irányú gépjárműforgalom a Jablonka út 96. előtt



2025.09.30. – 2025.10.03. városhatár irányú gyalogos, rolleres, kerékpáros forgalom a Jablonka út 96. előtt



2025.09.30. – 2025.10.03. városhatár irányú gyalogos, rolleres, kerékpáros forgalom a Jablonka út 96. előtt

Jablonka út 14. előtti mérés

A következő oldalakon a Budapest Közút által végzett mérés adatlapjait csatoltuk.

Szerző

Intézmény

Részleg

Utca

Irányítószám

Város

Ország

Kapcsolat

Telefon

E-mail cím

Budapest Közút Zrt.

Forgalomtechnikai Kezelői Főosztály

Bánk bán u. 8-12.

HU-1115

Budapest

Magyarország

Budapest Közút

+36-30-7741088

istvan.karajz@budapestkozut.hu

Készült **DataCollect Webreporter** 1.0 verzióval a 06/10/2025 12:54:33-nél

Oldal

Időtartomány

Név

Rendező: Szembejövő (név)

Dir. Kimenő (név)

Kifüggesztett sebességhatár

Hozzászólás

Eszköz típusa

Jablonka ut 14

centrum irány

városhatár felé



2025.09.29-10.06

SDR Traffic+

Kezdés dátuma

Befejezés dátuma

Napok

Időintervallum

Időkeret / nap

29/09/2025 17:00

06/10/2025 11:59

Hé, K, Sze, Cs, Pé, Sa, Va

60 perc

00:00 - 23:59

Hossz osztályok [L ban/ben m]

Keresztmetszet		centrum irány				városhatár felé			
Idő	Σ	Σ	CAR	TRUCK	LONG	Σ	CAR	TRUCK	LONG
06:00-10:00	5904	4341	4188	91	62	1563	1453	105	5
10:00-14:00	4394	2203	2071	99	33	2191	2105	85	1
14:00-16:00	2532	1208	1152	39	17	1324	1289	35	0
16:00-19:00	4828	1788	1729	35	24	3040	2991	49	0
00:00-24:00	20664	10611	10127	302	182	10053	9691	355	7

Sebesség adatok [V ban/ben km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Keresztmetszet	5	82	40	33	41	48	8.2
centrum irány	7	79	41	34	41	48	7.7
városhatár felé	5	82	40	32	40	48	8.6

Leírások

- Vmin: Minimális sebesség

Vmax: Maximális sebesség

Vavg: Átlagos sebesség

V15: Kritikus sebesség az első 15% of járműveknél
- V50: Kritikus sebesség az első 50% of járműveknél

V85: Kritikus sebesség az első 85% of járműveknél

Vexc %: Gyorshajtás %-ban

Szerző

Intézmény	Budapest Közút Zrt.
Részleg	Forgalomtechnikai Kezelői Főosztály
Utca	Bánk bán u. 8-12.
Irányítószám	HU-1115
Város	Budapest
Ország	Magyarország
Kapcsolat	Budapest Közút
Telefon	+36-30-7741088
E-mail cím	istvan.karajz@budapestkozut.hu

Készült **DataCollect Webreporter** 1.0 verzióval a 06/10/2025 12:54:33-nél

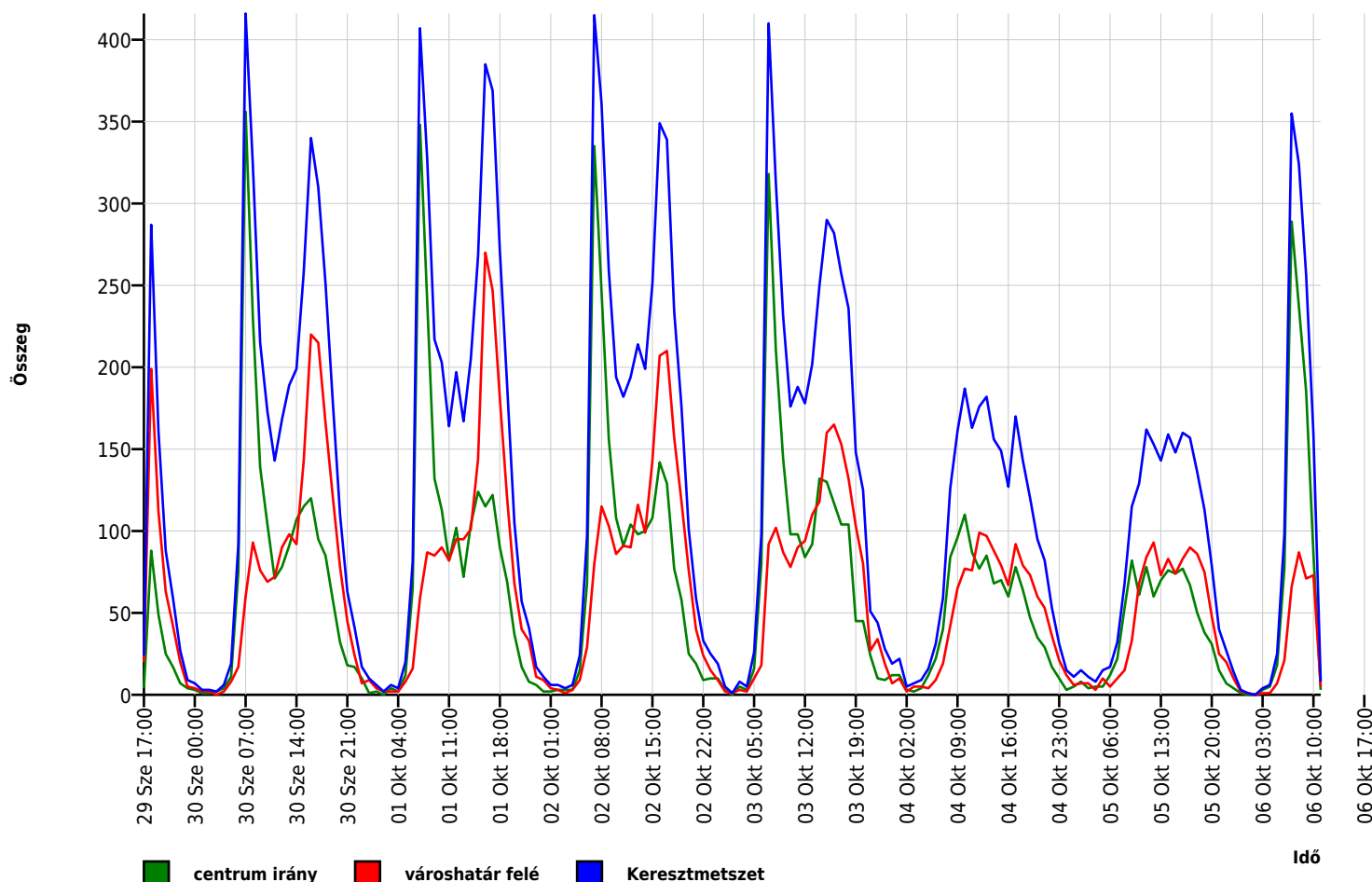
Oldal

Név
Rendező: Szembejövő (név)
Dir. Kimenő (név)
Kifüggesztett sebességhatár
Hozzászólás
Eszköz típusa

Időtartomány

Jablonka ut 14
centrum irány városhatár felé
Kezdés dátuma 29/09/2025 17:00
Befejezés dátuma 06/10/2025 11:59
Napok Hé, K, Sze, Cs, Pé, Sa, Va
Időintervallum 60 perc
Időkeret / nap 00:00 - 23:59
2025.09.29-10.06
SDR Traffic+

Időváltozási görbe



Szerző

Intézmény	Budapest Közút Zrt.
Részleg	Forgalomtechnikai Kezelői Főosztály
Utca	Bánk bán u. 8-12.
Irányítószám	HU-1115
Város	Budapest
Ország	Magyarország
Kapcsolat	Budapest Közút
Telefon	+36-30-7741088
E-mail cím	istvan.karajz@budapestkozut.hu

Készült **DataCollect Webreporter** 1.0 verzióval a 06/10/2025 12:54:33-nél

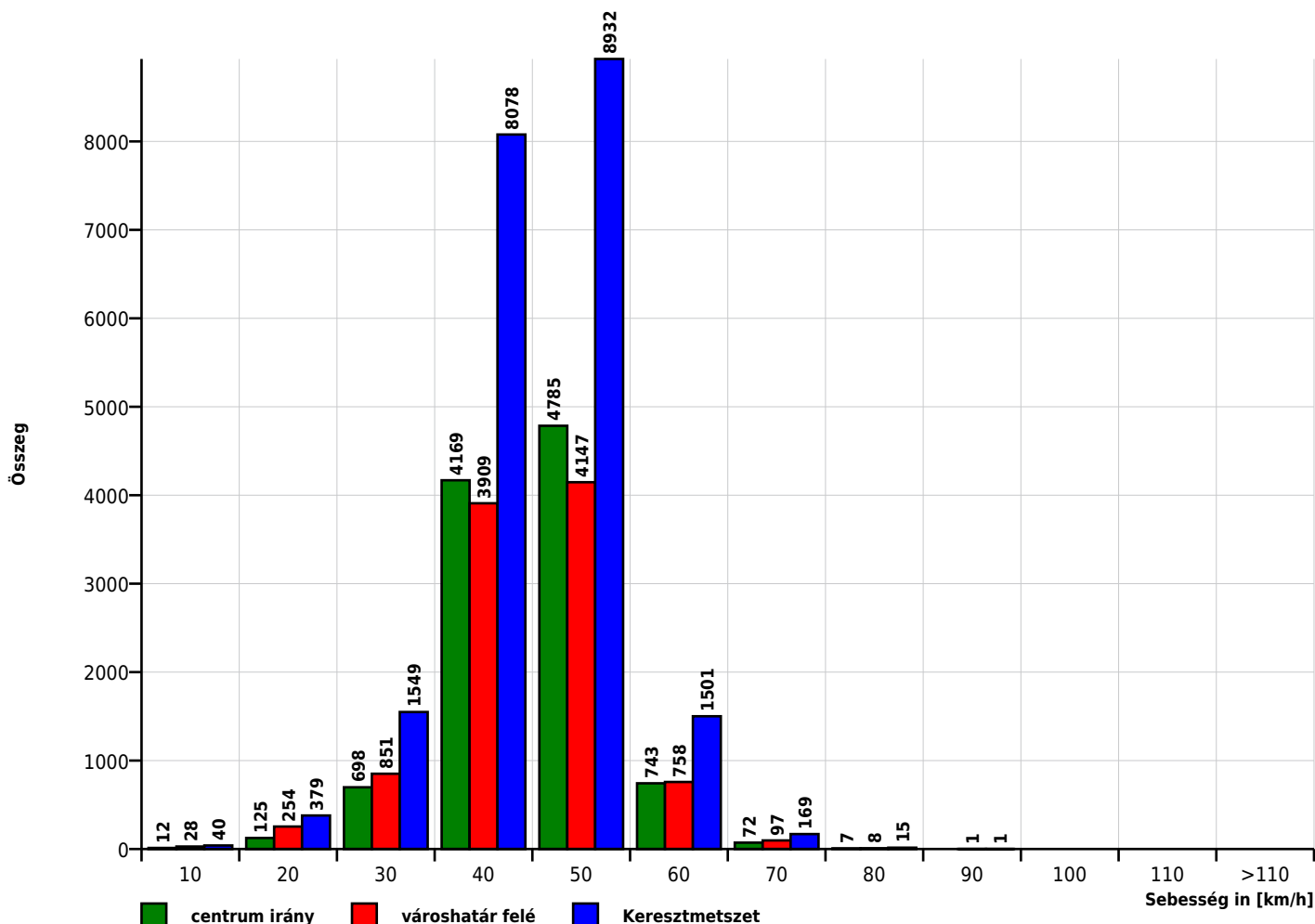
Oldal

Név
Rendező: Szembejövő (név)
Dir. Kimenő (név)
Kifüggesztett sebességhatár
Hozzászólás
Eszköz típusa

Időtartomány

Jablonka ut 14
Kezdés dátuma
centrum irány
Befejezés dátuma
városhatár felé
Napok
Hé, K, Sze, Cs, Pé, Sa, Va
Időintervallum
60 perc
Időkeret / nap
00:00 - 23:59
2025.09.29-10.06
SDR Traffic+

Sebesség hisztogram



Szerző

Intézmény	Budapest Közút Zrt.
Részleg	Forgalomtechnikai Kezelői Főosztály
Utca	Bánk bán u. 8-12.
Irányítószám	HU-1115
Város	Budapest
Ország	Magyarország
Kapcsolat	Budapest Közút
Telefon	+36-30-7741088
E-mail cím	istvan.karajz@budapestkozut.hu

Készült **DataCollect Webreporter** 1.0 verzióval a 06/10/2025 12:54:33-nél

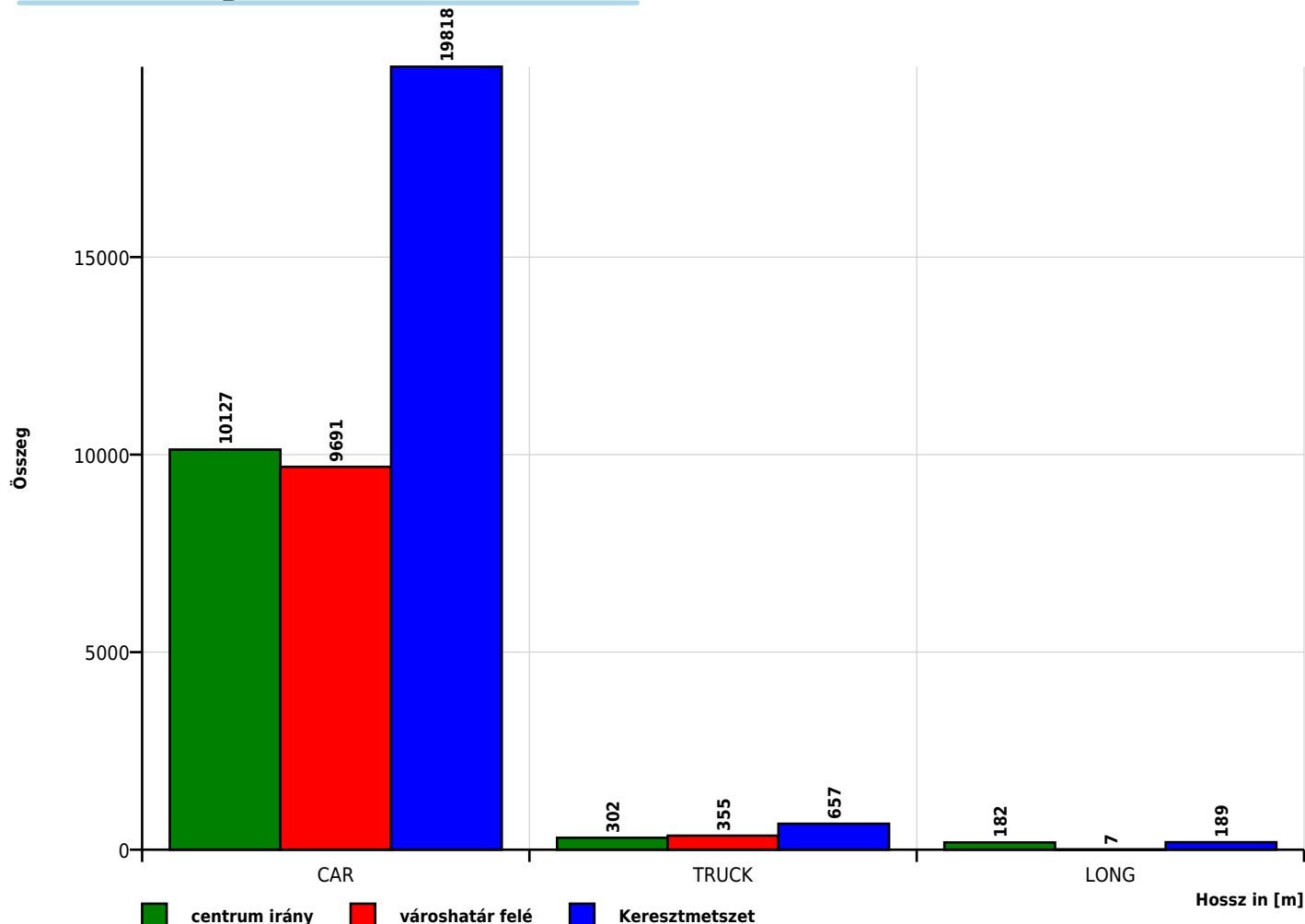
Oldal

Név
Rendező: Szembejövő (név)
Dir. Kimenő (név)
Kifüggesztett sebességkorlátozás
Hozzászólás
Eszköz típusa

Időtartomány

Jablonka ut 14
Kezdés dátuma 29/09/2025 17:00
centrum irány Befejezés dátuma 06/10/2025 11:59
városhatár felé Napok Hé, K, Sze, Cs, Pé, Sa, Va
Időintervallum 60 perc
Időkeret / nap 00:00 - 23:59
2025.09.29-10.06
SDR Traffic+

Hossz hisztogram



6.6 Jablonka út

Az alábbi ábraszorozaton látható, hogy a Jablonka út ingatlanhatárai a Farkastorki úttól a buszfordulóig lényegében rendezettek, a közterületi szélesség adott az út/járda fejlesztéséhez. A buszfordulótól északra azonban több ingatlan határa a jelenlegi úttestet is érinti, ezek rendezése szükséges.

Az ábrán késsel jelöltük a buszmegállókat, és zölddel a kiépült járdaszakaszokat (az egy-egy ingatlan előtt, feltételezhetően magánberuházásban, parkoló céljára leburkolt szakaszokat nem jelöltük).

Amennyiben szakaszolásra van szükség, a jelentősebb gépjárműforgalom miatt a városközpont felőli szakasz kiépítésével célszerű kezdeni a járda kiépítését. Buszmegálló és becsatlakozó mellékutcák térségében nagyobb arányban jelennek meg gyalogosok, így az Üde, Laborc, Ilonka utcák térsége is magasabb prioritással bír.

Távlati, ideális megoldásként a nyugati oldalon lehetne megfelelő szélességű járdát kialakítani, azonban forrásszűke esetén – ideiglenes megoldásként – felmerülhet a keleti oldal is: itt a legtöbb ingatlan előtt – feltételezhetően a lakók által – kiépített burkolt járda/parkolóhely van kialakítva. Ennek kísértékű fejlesztésével, és a parkolás rendezésével (megtiltásával) minimális ráfordítással kialakítható egy kompromisszumos, de biztonsággal járható felület. Ehhez megfontolandó az Ilonka utca csomópontjánál egy szerelt küszöb telepítése, hogy a járda oldalváltásánál a gépjárművek lassításra kényszerüljenek.

A további szakaszokat a városhatár felé haladva fokozatosan lehet kiépíteni.

A buszforduló – mint utolsó buszmegálló – nagyobb területet szolgál ki, így itt valamivel nagyobb gyalogos forgalom jelentkezik (1. ábra, bal alsó kép), azonban az ezt követően szakaszon a telekhatárok rendezéséig a forgalom/sebességcsillapítás lehet a reális beavatkozás.

