



MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI
KORLÁTOLT FELELŐSÉGŰ TÁRSASÁG
B U D A P E S T
H-1034 Budapest, Szomolnok utca 14.
telefon: 250-5064 telefax: 250-5066
e-mail: prourbe@prourbekft.hu

ÉRD MEGYEI JOGÚ VÁROS ÚTFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

9/12.

Dátum: 2012. május

Megbízó: ÉRD MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

Tervező: PRO URBE MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI KFT.

Ügyvezető igazgató:	Babós Gyula
Felelős tervező:	Egyházi Ferenc
Tervellenőr:	Dulicz László
Szakértő:	Friedl Ferenc

Tartalom

1.	A tervezés tárgya.....	6
2.	Előzmények	7
3.	Helyzetértékelés.....	8
3.1.	Általános értékelés.....	8
3.2.	Az országos úthálózat elemei.....	9
3.3.	A városi úthálózat elemei.....	13
3.3.1.	Ötvös utca	14
3.3.2.	Sóskúti út – Törökbálinti út	14
3.3.3.	Vincellér utca.....	14
3.3.4.	Tárnoki út	14
3.3.5.	Kossuth Lajos utca.....	15
3.3.6.	Diósdí út	15
3.3.7.	Balatoni út	15
3.3.8.	Budai út	15
3.3.9.	Felsővölgyi út.....	16
3.3.10.	Ürmös utca	16
3.3.11.	Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út.....	16
3.3.12.	Szent István út – Lőcsei út – Szovátai út	16
3.3.13.	Bagoly utca	17
3.3.14.	Zámori út.....	17
3.3.15.	Ercsi út.....	17
3.3.16.	Felső utca	17
3.3.17.	Egyéb fontos utak.....	17
3.4.	A település belső úthálózatának fő problémái	18
3.5.	Vizsgált csomópontok	19
3.5.1.	Balatoni út – Kutyavári utca és Balatoni út – Diósdí út csomópont.....	19
3.5.2.	Balatoni út – Sárd utca csomópont.....	19
3.5.3.	Balatoni út – Budai út csomópontja (Tesco-körforgalom)	20
3.5.4.	Budafoki út – Duna utca csomópont.....	20
3.5.5.	Budai út – Erika utca csomópont	20
3.5.6.	Budai út – Enikő utca csomópont (Stop-Shop körforgalom)	21
3.5.7.	Budai út – Európa sétány (kijelölt gyalogátkelőhely).....	21
3.5.8.	Budai út – Diósdí út csomópont.....	21
3.5.9.	Szabadság tér	22
3.5.10.	Velencei út – Intéző utca csomópont.....	22
3.5.11.	Fehérvári út – Bagoly utca csomópont	22
3.5.12.	Fehérvári út – Pacsirta utca csomópont	22
3.5.13.	Fehérvári út – Szajkó utca csomópont	22
3.5.14.	Fehérvári út – Zámori út csomópont	23
3.5.15.	Széles utca – Külső Római út csomópont.....	23
3.5.16.	Felső utca – Széles utca csomópont.....	23
3.5.17.	Felső utca – Karolina utca csomópont	23
3.5.18.	Ercsi út – Karolina utca csomópont.....	23
3.5.19.	Zámori út – Vadlúd utca csomópont.....	24
3.5.20.	Kossuth Lajos utca – Bagoly utca csomópont	24
3.5.21.	Kossuth Lajos utca – Szent István út csomópont	24

3.5.22.	Kossuth Lajos utca – Vörösmarty utca – Bethlen Gábor utca csomópont.....	24
3.5.23.	Széchenyi téri csomópont	24
3.5.24.	Diósdí út – Riminyáki út csomópont	25
3.5.25.	Riminyáki út – Gellért utca csomópont.....	25
3.5.26.	Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út – Tárnoki út csomópont	26
3.5.27.	Tárnoki út – Szent István út csomópont	26
3.5.28.	Tárnoki út – Ürmös utca – Csaba utca csomópont	26
3.5.29.	Tárnoki út – Kutyavári utca csomópont	26
3.5.30.	Tárnoki út – Alsóvölgyi utca csomópont	26
3.5.31.	Tárnoki út – Árvalányhaj utca – Ligetszépe utca – Völgy utca (Diósd) csomópont 26	
3.5.32.	Lőcsei út – Kalotaszegi utca – Szovátaí út csomópont.....	26
3.5.33.	Szovátaí utca – Sós-kúti út csomópont	27
3.5.34.	Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Vincellér utca csomópont.....	27
3.5.35.	Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Alsóerdősor utca csomópont	27
3.5.36.	Bem tér és Iparos út.....	27
3.5.37.	Alsóerdősor utca – Eperfa utca csomópont.....	28
3.5.38.	Alsóerdősor utca – Folyondár utca csomópont	28
3.5.39.	Törökbálinti út – Szövő utca – Folyondár utca csomópont.....	28
3.5.40.	Felsővölgyi út – Törökbálinti út – Tetőfedő utca csomópont	28
3.5.41.	Iparos utca – Esztergályos utca – Olvasztár utca csomópont	28
3.5.42.	Iparos utca – Darukezelő utca csomópont.....	29
3.5.43.	Iparos utca – Betonozó utca csomópont	29
3.5.44.	Késmárki utca – Kárpáti utca – Bihari utca – Tátra utca csomópont	29
3.5.45.	Kalotaszegi utca – Késmárki utca – Töröcsvári utca csomópont	29
3.5.46.	Tárnoki út – Ligetszépe utca	29
4.	Parkolás.....	30
4.1.	Fejlesztések	31
4.2.	Parkoló felületek rendezése.....	31
4.3.	Parkolás parkolótárcsával	31
4.4.	Fizető parkolás bevezetése	32
4.5.	A P+R forgalom kérdése	33
5.	Kerékpáros közlekedés.....	34
6.	Gyalogos közlekedés	35
6.1.	Járdafejlesztések	36
6.2.	Gyalogátkelőhelyek.....	36
7.	Úthálózati fejlesztések	37
7.1.	Hálózati fejlesztések.....	37
7.1.1.	Törökbálint, 1. számú út - Érd, Ötvös u. (1. számú fejlesztési elem)	37
7.1.2.	Burkoló u., nyugati hosszabbítás (2. számú fejlesztési elem)	38
7.1.3.	Sós-kúti út – Aszfaltozó utca – Sós-kút, Petőfi utca – Tárnok, 7. számú főút (3. számú fejlesztési elem)	38
7.1.4.	Sós-kúti út – Csúcs utca – Drégelyi utca – Szendrői utca (4. számú fejlesztési elem)	39
7.1.5.	Sós-kúti út – Töröcsvári utca – Kalotaszegi utca – Kolozsvári utca – Bagoly utca (5. számú fejlesztési elem)	39
7.1.6.	Töröcsvári utca – Kalotaszegi utca (6. számú fejlesztési elem).....	39
7.1.7.	Tárnoki út – Tárnok, Berki utca (7. számú fejlesztési elem).....	39

7.1.8.	Tétényi utca – Diósd, Gyár utca – Diósd, Balatoni út (8. számú fejlesztési elem)	39
7.1.9.	Sárd utca (9. számú fejlesztési elem)	40
7.1.10.	Aba utca – Szegfű utca – Porcsinrózsa utca – XXII. kerület, Barackos úti csomópont (10. számú fejlesztési elem)	40
7.1.11.	Kossuth Lajos utca - Töhötöm utca (11. számú fejlesztési elem)	40
7.1.12.	Diódsi út – Antal utca – Sárd utca (12. számú fejlesztési elem)	40
7.1.13.	Vörösmarty utca – Főnök utca – Szabadság tér (13. számú fejlesztési elem)	41
7.1.14.	Szent István utca – Előljáró utca – Velencei út (14. számú fejlesztési elem)	41
7.1.15.	Mérnök utca – Tolmács utca (15. számú fejlesztési elem)	42
7.1.16.	Zámori út meghosszabbítása (16. számú fejlesztési elem)	42
7.1.17.	Pacsirta utca – Fogoly utca – Jegyző utca (17. számú fejlesztési elem)	42
7.1.18.	Tóni csapás - Ercsi út (18. számú fejlesztési elem)	42
7.1.19.	Karolina utca – Éva utca – Piroska utca – Erika utca (19. számú fejlesztési elem)	42
7.1.20.	Júlia utca – Százhalombatta, Erőmű út (20. számú fejlesztési elem)	43
7.1.21.	Júlia utca – Széles utca kapcsolat (21. számú fejlesztési elem)	43
7.1.22.	M6, Ófalui csomópont – Duna part (22. számú fejlesztési elem)	43
7.1.23.	Mecset utca – Csónak utca – Molnár utca – Duna-part (23. számú fejlesztési elem)	43
7.1.24.	Kerülő út (24. számú fejlesztési elem)	44
7.1.25.	M6, Ófalui csomópont – XXII. kerület, 6 számú főút (25. számú fejlesztési elem)	44
7.1.26.	40-es vasútvonal és M6 autópálya közötti gazdasági terület feltáró útjai (26. számú fejlesztési elem)	44
7.1.27.	Tárnok, 7. számú főút - M6, Százhalombatta-észak csomópont (27. számú fejlesztési elem)	44
	A Szerkezeti Tervben nem szereplő, további fejlesztési elemek:	45
7.1.28.	Földmunkás utca	45
7.1.29.	Fehérvári út – Velencei út – Budai út nyomvonal forgalomtechnikai felülvizsgálata	45
7.2.	Csatornaépítés után megvalósítandó úthálózati fejlesztések	45
7.3.	Javasolt csomóponti beavatkozások	49
7.3.1.	Balatoni út – Kutyavári utca	49
7.3.2.	Balatoni út – Sárd utca csomópont	49
7.3.3.	Balatoni út – Budai út (Tesco-körforgalom)	49
7.3.4.	Budafoki út – Duna utca csomópont	49
7.3.5.	Budai út – Erika utca csomópont	49
7.3.6.	Budai út – Enikő utca (Stop-Shop körforgalom)	49
7.3.7.	Budai út – Európa sétány	50
7.3.8.	Budai út – Diódsi út csomópont	50
7.3.9.	Szabadság tér	51
7.3.10.	Velencei út – Intéző utca csomópont	51
7.3.11.	Fehérvári út – Bagoly utca csomópont	51
7.3.12.	Fehérvári út – Pacsirta utca csomópont	51
7.3.13.	Fehérvári út – Szajkó utca	51
7.3.14.	Fehérvári út – Zámori út csomópont	52
7.3.15.	Széles utca – Külső római út csomópont	52
7.3.16.	Felső utca – Széles utca csomópont	52
7.3.17.	Felső utca – Karolina utca csomópont	52
7.3.18.	Ercsi út – Karolina utca csomópont	53

7.3.19.	Zámori út – Vadlúd utca csomópont.....	53
7.3.20.	Kossuth Lajos utca – Bagoly utca csomópont	53
7.3.21.	Kossuth Lajos utca – Szent István út csomópont	53
7.3.22.	Kossuth Lajos utca – Vörösmarty utca – Bethlen Gábor utca csomópont.....	53
7.3.23.	Széchenyi téri csomópont	53
7.3.24.	Diósdí út – Riminyáki út csomópont	54
7.3.25.	Riminyáki út – Gellért utca csomópont.....	54
7.3.26.	Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út – Tárnoki út csomópont	54
7.3.27.	Szent István út – Tárnoki út csomópont	54
7.3.28.	Tárnoki út – Ürmös utca – Csaba utca csomópont	54
7.3.29.	Tárnoki út – Kutjavári utca csomópont	55
7.3.30.	Tárnoki út – Alsóvölgyi utca csomópont	55
7.3.31.	Tárnoki út – Árvalányhaj utca – Ligetszépe utca – Völgy utca (Diósd) csomópont 55	
7.3.32.	Lőcsei út – Kalotaszegi utca – Szovátaí út csomópont.....	55
7.3.33.	Szovátaí út – Sósúti út csomópont	55
7.3.34.	Bajcsy-Zsilinszky út – Vincellér utca csomópont	55
7.3.35.	Bajcsy-Zsilinszky út – Alsóerdősor utca csomópont.....	56
7.3.36.	Bem tér.....	56
7.3.37.	Alsóerdősor utca – Eperfa utca csomópont.....	57
7.3.38.	Alsóerdősor utca – Folyondár utca csomópont	57
7.3.39.	Törökbálinti út – Szövő utca – Folyondár utca csomópont.....	57
7.3.40.	Felsővölgyi út – Törökbálinti út – Tetőfedő utca csomópont	57
7.3.41.	Iparos utca – Esztergályos utca – Olvasztár utca	57
7.3.42.	Iparos utca – Darukezelő utca.....	57
7.3.43.	Iparos utca – Betonozó utca csomópont	58
7.3.44.	Késmárki utca – Kárpáti utca – Bihari utca – Tátra utca csomópont	58
7.3.45.	Kalotaszegi utca – Késmárki utca – Töröcsvári utca csomópont	58
7.3.46.	Tárnoki út – Ligetszépe utca	58
7.4.	Javasolt keresztmetszeti kialakítások.....	58
8.	Egyirányúsítások és lakó-pihenő övezetek	60
9.	Ütemezési javaslat	62
10.	Vízvezetés.....	64
11.	Útburkolat helyreállítása, buszmegálló burkolata	65
12.	Kerékpáros közlekedés.....	65
13.	Összefoglalás	70

1. A tervezés tárgya

Érd a budapesti agglomerációs települések közül a legnagyobb mértékű népességszám növekedést produkálta az elmúlt évtizedekben. Ezzel a folyamattal azonban képtelen volt lépést tartani a községből várossá, majd megyei jogú várossá vált település. Az 1980-as évekre kialakult városi fő- és gyűjtőút hálózat lényegében a mai napig változatlan formában működik. Az állami vagy Európai Unió forrásokból megvalósult fejlesztéseken kívül csak kisebb léptékű, leginkább csomóponti beavatkozások elvégzésére volt lehetősége Érdnek. Az önálló, lokális jellegű fejlesztésekre természetesen készültek tervek, de mindezekhez hiányzott azonban egy olyan, egységes szemléletű háttéranyag, amely meghatározta volna az elérendő célokat a közúti közlekedés terén. Jelen útkoncepció ezt a szakértői anyagot tartalmazza.



2. Előzmények

Az elmúlt évek, évtizedek során több önálló tanulmány készült, mely a közúti közlekedés különböző problémás területeit tárta fel és próbált rá megoldást találni vagy javaslatot tenni a különböző jellegű beavatkozásokra.

Az utolsó nagyobb léptékű, a közlekedés fejlesztését is célzó vizsgálat a város új szabályozási tervéhez készült háttéranyag volt, azonban ez sem önálló, közlekedés specifikus anyag volt (2008). Belekerült olyan javaslat is, mely jelentős műtárgyépítés árán lehetne megvalósítani, így megkérdőjelezi a létjogosultságát.

2007-ben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésüzemi Tanszéke által készített „Érd Megyei Jogú Város közúthálózatának és közforgalmú közlekedési rendszerének vizsgálata” címmel készült tanulmány is foglalkozott közúti fejlesztésekkel.

A Pro Urbe Kft. 2008-ban készítette el „Érd Megyei Jogú Város parkolás szabályozás, parkolási rendelet kidolgozása” című tanulmányát, mely a városközponti és az érdligeti, illetve a Bem téri alközpont parkolási helyzetének feltárásával és fejlesztési javaslatival foglalkozott, tovább alátámasztó anyaga volt a város parkolási rendeletének.

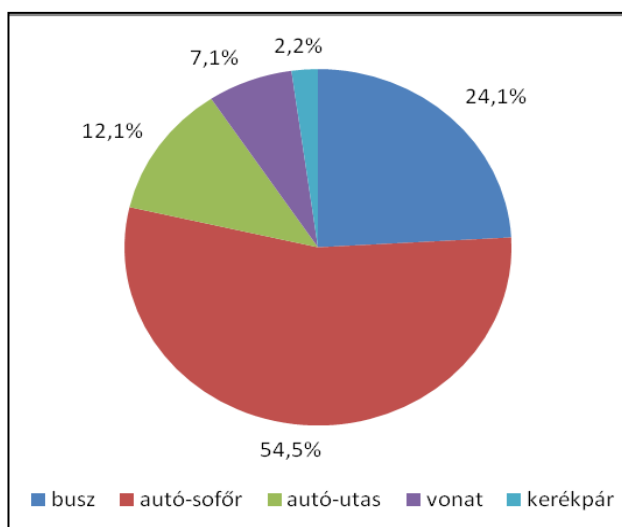
Szintén 2008-ban készült el az előbbi munkával párhuzamosan „Érd, városközponti utcák egyirányúsítása” című tanulmánya, mely forgalom szimulációs vizsgálatokkal alátámasztva elemezte a tágabb belvárosban fekvő utcák egyirányúsításának, illetve egyes útszakaszok lezárásnak vagy új elem megjelenésének forgalmi következményeit.

Az azóta bekövetkezett forgalmi változások és újonnan felmerült javaslatok megkívánták egy új koncepciónak az elkészítését.

3. Helyzetértékelés

3.1. Általános értékelés

Érden a település adottságaiból fakadóan mind a városon belüli, mind a környező települések – elsősorban Budapest – és Érd közötti közlekedés meghatározó jelentőséggel bír. A hosszan elnyúló, nagy kiterjedésű, kertvárosias belterület, a hiányos belterületi és településközi kapcsolatok, a városközpont excentrikus elhelyezkedése az egyéni közlekedési módot, a személygépkocsi használatot erősíti. Az érdi modal split jelenlegi értéke az egyéni és közösségi közlekedést összehasonlítva a következőképpen becsülhető.



személyautó : közösségi közlekedés : kerékpár

66,6 : 31,2 : 2,2

Ez a magyarországi nagyvárosok becsült átlagához közelítő eredmény jónak tekinthető.

A Budapesttel, és a környező településekkel történő összefonódás nagyságát mutatja az, hogy az összes, Érdre induló, és/vagy oda érkező autós mozgásnak kevesebb, mint a fele, mintegy 46-47%-a zajlik a település határain belül. A fennmaradó hányadba tartozó utazások esetén átlépik Érd közigazgatási területének határát.

A mai érdi úthálózat fő tengelyeinek – a Budát Fehérvárral illetve Péccsel összekötő utak nyomvonalának – kialakulása évszázadokra vezethető vissza. Az 1881-82-es katonai felmérés térképein Ófalun kívül már tisztán felismerhető a mai Alsó utca és Felső utca, valamint a Budai út – Velencei út és az Ercsi út nyomvonala is. Csak dűlőútként, de megtalálható a Bagoly utca vasutat átszelő nyomvonala, és a Diósdai út – Bajcsy-Zsilinszky Endre út tengelye is.

Érd területi fejlődése, a vasúton túli Károlyi-birtok nagyméretű területeinek felparcellázása az egykor városszéli országos utakat a település főútvárává is tette

egyben. Kialakult a XX. század jelentős részében fennálló állapot, ahol a 6-os és 7-es út Érd városközpontjában metszette egymást, fokozatosan növekvő gépkocsi-forgalmat hozva a város centrumába. Tovább erősítette ezt a szerepet a Balatoni út új, kamaraerdei szakaszának 1936-os kiépítése, mely az egyre népszerűbb Balatonhoz haladó forgalmat szintén Érden keresztül vezette át.

Budapest közelsége, és a centrális, fővárosból kiinduló autópálya-fejlesztés egyik első nyertese Érd lett, az M7 új kapcsolatot biztosított a főváros felé, lehetőséget teremtve Parkváros jobb kiszolgálására is. Az új kapcsolat, a motorizációs és szuburbanizációs folyamatok erősödése Érd vonzerejét a kiköltözők számára minden infrastrukturális hiányosság ellenére újra és újra megerősítette, mely a rendszerváltás után különösen intenzívvé vált. Mára azonban ez már inkább hátránnyá jelentkezik, tekintve az autópálya csomópontban tapasztalható forgalmi szituációkra és a városszerkezetben megjelenő elválasztó hatás miatt is. (Részletesen a későbbiekben elemezzük az M7 autópálya érdi csomópontját.)

A közúti kapcsolatok, és Érd területi kiterjedésével szembenálló, nem megfelelő színvonalú tömegközlekedési ellátottság (ellátatlanság) a településről kiinduló közúti forgalmat a népesség növekedésével párhuzamosan növelte, melyet az átmenő forgalom szintén dinamikus növekedése tovább erősített. A városközpont terheltségének csökkentése érdekében felmerült egy elkerülő út kiépítésének lehetősége (6-os és 7-es számú főutak), melyet végül két ütemben, 1992-ben és 1994-ben adtak át.

A főutak mellett a térségben az autópálya-fejlesztés sem állt le, a kilencvenes évektől kezdve folyamatosan fejlesztették a Budapest elkerülő útjának szánt M0-t, 2008-ban pedig átadásra került az M6 Budapest-Érd szakasza is, a már korábban átadott Érd-Dunaújváros szakasz hálózatra való kapcsolása érdekében.

Az Érd térségében az elmúlt 20 évben végrehajtott közúti fejlesztések biztosítják Érd számára az átmenő forgalom alóli tehermentesülést, lehetőséget teremtve ugyanakkor az autópálya és főúti hálózaton keresztül az ország távolabbi pontjainak elérésére Budapest érintése nélkül.

3.2. Az országos úthálózat elemei

M0: Az 1990-es években épített, Budapest gyorsforgalmi körgyűrűjének szánt M0 Érdtől közvetlenül keletre, északkeletre halad. Érdet az M7-essel, illetve a 6-os úttal alkotott csomópontján keresztül lehet megközelíteni. (Diósdon át pedig a 7-es út felől.)

A helyzet tovább javult 2008 végén, az M0 keleti szakaszának, illetve az M0 északi Duna-hídjának az átadásával. Így az M0 Érd számára lehetőséget biztosít a keleti országrész elérésére Budapest belső területeinek érintése nélkül. Ma a 10-es út

kivételével az összes Budapestból sugárirányban kifutó egy-, és kétszámjegyű főút elérhető közvetlenül Érdről, kizárólag gyorsforgalmi utak használatával.

Az M0 kiépítési szélessége jelenleg 2x2 sáv. Jelen munkaanyag készítésekor zajlik a jelenleg félszélességben kiépült pálya 2x3 sáv+leállósáv szélességűre történő bővítése. Az M6 és az M7 autópálya közötti szakasz átadására 2012-ben kerülhet sor, míg az M6 és M5 autópályák közötti szakasz 2013-ra készülhet le.

M6: Az M6 autópályát Érd és Dunaújváros között 2006-ban adták át, folytatása, mely kapcsolatot biztosít Budapest, és az M0 körgyűrű felé 2008 szeptemberében készült el. Az autópálya érdi szakaszán két csomóponttal rendelkezik, az első ütemben átadott szakasz végcsomópontja az Ercsi út, és a 6-os, 7-es számú főutak keresztezésénél került



kialakításra, míg a 2008-ban átadott szakasról Érdet a Tescotól délre, az elkerülő úton keresztül lehet megközelíteni.

Bár nem Érd közigazgatási területén helyezkedik el, az autópálya nagytétényi, 6-os úttal alkotott csomópontja szintén segíti Érd közlekedését, elsősorban az M0 irányába. Az autópálya belső szakaszának átadása után az érdi szakaszon átvette a 6-os, 7-es utak szerepének, egyúttal forgalmának nagyobb részét is.

Az autópálya elvágó hatása a város déli részén ugyanúgy jelentkezik, mint Érd-Parkváros esetében az M7-es autópályánál.

M7: az 1960-as évek óta fejlesztett, 2008-ban teljes hosszban kiépülő M7-es autópálya Érd közigazgatási területének, egyben belterületének északi részét metszi. Az elvágó hatás következtében Érd-Parkváros északi fele a város más, délebbre fekvő belterületeihez csak három ponton kapcsolódik.

Az autópálya jelenleg egy csomóponttal kapcsolódik Érd belső úthálózatához, az Iparos út vonalában. A csomópont szintbeni keresztezéseinek forgalomtechnikai jellemzői a forgalom mai nagyságát nem képes már megfelelően kiszolgálni. A forgalmi trendeknek megfelelően reggel Érd városközpont, délután Budapest felől sok száz méteres torlódások alakulnak ki. Utóbbi esetben a várakozó autósok sora visszaér az autópályára, rendszeresen balesetveszélyes helyzetet okozva.

6. és 7. számú főút: A főutak részben közös nyomvonalon vezetett elkerülő nyomvonalát két ütemben, 1992-ben, és 1994-ben adták át. Az elkerülő szakasz átadásával biztosítottá vált a belváros átmenő forgalom alóli tehermentesítése, valamint a nehézteher-forgalom szabályozása.

Hátrányként értelmezhető azonban, hogy a 2x1 sávós elkerülő szakasz kapcsolatrendszere a városi úthálózattal 4 pontra korlátozódik mindössze, újabb kelet-nyugati irányú elvágó hatást képezve a település egyes részei között.



A 7-es út egy szakasza továbbra is a városon keresztül halad (Balatoni út).

A közúti főhálózaton túl **több országos mellékút** is érinti Érdet.

A **8103. jelű** Érd – Törökbálint összekötő út feladata elsősorban a helyi forgalom kiszolgálása lenne, az M7 csomópont-rendszerében kialakuló torlódások miatt azonban egyfajta menekülőúttá vált a nyomvonal, megnövelve ezzel az áthaladó forgalom nagyságát.

A város nyugati szélén halad el a **8104. jelű** Biatorbágy – Sóskút – Érd – Tárnok összekötő út, mely közvetlen kapcsolatot biztosít az M7 és M1 között. Az út, bár

mintegy 6-7 kilométeren keresztül párhuzamosan halad Érd belterületével, a 7-es út régi nyomvonalán túl mindössze a Vadlúd utcával teremt kapcsolatot.

Az országos főhálózati elemek helyi hálózathoz történő kapcsolódási pontjai mára az érdi belső úthálózat terheltsége, és hálózati hiányosságai miatt esetenként túlterheltté váltak, illetve a helyi szintű forgalom is használja őket. Ezen esetek közé sorolható többek között az M7 csomópont túlterheltsége, és rendszeresen előforduló torlódásai, a Törökbálinti út forgalmának megnövekedése, vagy a 6-os, 7-es út közös elkerülő szakaszának használata helyi viszonylatban.

Az Érdet érintő országos fő-, és mellékúthálózat forgalomnagyságai 2007-ben és 2010-ben a következőképp alakultak:

Név	Szelvényszám	Járműforgalom 2007 [Ej/nap/2 irány]	Járműforgalom 2010 [Ej/nap/2 irány]
M0	7+120	70744	63441
M6	18+045	-	23898
M6	22+700	13765	19099
M7	17+000	84158	77734
M7	24+320	58529	53027
6. sz. főút	19+050	30048	17106
6-7. sz. főút	20+500	26601	9395
6. sz. főút	23+000	15208	14069
7. sz. főút	15+000	21523	15345
7. sz. főút	17+655	20243	13484
7. sz. főút	23+000	9255	9181
8103 j. ök. út	0+600	5547	5423
8104. j. ök. út	13+000	9009	8842

2008 szeptemberében átadták az M6 autópálya M0 és Érdi-tető közti szakaszát, mely a teljes város forgalmi viszonyaira kihatással volt. A 2008. októberében lebonyolított forgalomszámlálás alapján az új M6-os forgalma az elkerülővel párhuzamos szakaszon 16341 Ej/h, ugyanekkor az elkerülőn 8618 Ej/h forgalom lett mérve. Az adatokból látható, hogy az elkerülő úton haladó forgalom az autópálya átadása előtti viszonyokhoz képest már pár héttel az új autópálya-szakasz átadása után 70%-al csökkent.

3.3. A városi úthálózat elemei

Közutak besorolása a Szerkezeti Terv úthálózati hierarchiájának megfelelően:

Gyorsforgalmi utak:

- M6 autópálya;
- M7 autópálya.

Országos főutak:

- 6. számú főút;
- 7. számú főút.

Összekötő mellékutak:

- 8103. jelű összekötő út: Iparos út – Törökbálinti út;
- 8104. jelű összekötő út: Zámori út – Fehérvári út (7. számú főút elkerülő szakaszáig);
- 51116. jelű, százhalombattai bekötőút.

Települési főutak:

- Iparos utca – Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út – Diósdai út (déli szakasza);
- Diósdai út (keleti szakasza) – Tölggyes utca – Kossuth Lajos utca – Vadlúd utca;
- Budai út – Velencei út – Fehérvári út;
- Ercsi út;
- Szovátai út – Lőcsei út – Szent István út.

Gyűjtő és feltáró utak:

- Szövő utca – Folyondár utca – Alsóerdősor utca – Daróczi utca;
- Zengő utca – Szirtes utca – Ajnácskő utca – Csúcs utca – Drégely utca – Szendrői utca;
- Kövező utca – Burkoló utca;
- Fuvaros utca – Aknász utca – Fűtő utca;
- Kalotaszegi utca;
- Bagoly utca;
- Kolozsvári utca – Törökvári utca;
- Tárnoki út;
- Eperfa utca – Cseresznyefa utca – Diófa utca – Ürmös utca – Csaba utca;
- Felsővölgyi utca – Alsóvölgyi utca;
- Kutyavári út – Pipacs utca – Duna utca;
- Vörösmarty Mihály utca – Főnök utca – Esküdt utca;
- Bethlen Gábor utca;
- Jegyző utca;
- Felső utca – Fő utca – Római út – Mecset utca;
- Széles utca.

Gyalogos utak, terek:

- a városközpont területén a Pelikán sétány és a Főtér;
- Európa sétány.

A város Budapest, illetve más területekről való elérése az elmúlt évtizedekben folyamatosan javult, a belső úthálózat ezt a fejlődést nem tudta követni. A folyamatosan növekedő lakosság igényei közlekedési oldalról tehát nincsenek lefedezve, az úthálózat mind mennyiségi, mind minőségi szinten hiányos.

Ma a települési főúti, és gyűjtőút-hálózati elemeket a következő útvonalak alkotják.

3.3.1. Ötvös utca

Az Ötvös utca Szövő és az Iparos utcák közötti gyűjtőúti szerepköre elsősorban nem a forgalmának nagyságából ered. Mivel az utca a település belterületi (és egyben közigazgatási) határán fekszik, így forgalmi gyűjtő-elosztó szerepe alacsony. Kiemeltebb szerepét a rajta keresztül haladó, Észak-Parkvárost feltáró helyi buszviszonylat adja.

3.3.2. Sóskúti út – Törökbálinti út

A Sóskúti út a 8103. jelű Érd – Törökbálint összekötő út belterületi szakasza. Az M7-es autópálya építéskor az addig a település keleti és nyugati széle között kapcsolatot teremtő útszakasz közötti átjárás megszűnt, a kettő között kapcsolat mindössze kerülővel, az Aszfaltozó utca aluljárón keresztül létezik. Ma a Sóskúti út keleti vége a Szent István út – Szovátai út észak-déli tengely Iparos úti kapcsolatát biztosítja, míg a Törökbálinti úton érkező – a lokális forgalmon túlmenően – az M7 különbszintű csomópontjában kialakuló torlódások miatti forgalomátterhelődést is elvezeti.

3.3.3. Vincellér utca

A Vincellér utca Parkváros déli észén biztosítja a kelet-nyugati irányú összeköttetést, a domborzati viszonyok miatt azonban mindössze a Bajcsy-Zsilinszky Endre út és az Ürmös utca között. A Vincellér utca hiányzó szakaszai – a Felsővölgyi és a Szent István utca irányába – megépítéséhez jelentős terepmunka, illetve szabályozás szükséges.

3.3.4. Tárnoki út

A Tárnoki út Érd kelet-nyugati irányú kapcsolatai közül az egyik legfontosabb. Jelentőségét elhelyezkedése adja, és kiépítettsége adja. Érd belterületének nagyjából közepén helyezkedik el, Diósdtól a Szent István útig kapcsolja össze az észak-déli irányú nyomvonalakat. A nyomvonal a tőle északra elhelyezkedő terület kapcsolati hiányosságait is pótolja.

Egyik legproblémásabb szakasza a Kutyavári út és Diósd településhatár közötti szakasza, amely keskeny és a keresztező utcákból nehezen belátható (Alsóvölgyi út, Bajuszfű utca, Keserűfű utca, Ligetszépe utca, Árvalányhaj utca).

3.3.5. Kossuth Lajos utca

A Kossuth Lajos utca a Fehérvári út – Velencei út – Budai út tengellyel párhuzamos útvonalként, ám azzal szemben a vasútvonalaktól északra elhelyezkedve az észak felől érkező forgalom elosztásában játszik nagy szerepet. Az út a Vörösmarty utcától a Zámori útig, (illetve azon túl Tárnokig) van szilárd burkolattal ellátva. A hiányzó, Vörösmarty utca és Riminyáki út közötti szakaszra bár engedélyezési terv készült, megvalósításának időpontja egyelőre nem ismert. A hiányzó szakasz hálózati szintű pótlását ma a Bethlen Gábor utca végzi.

3.3.6. Diósdí út

A Diósdí út a Kálvin tértől kiindulva előbb északra, majd a Riminyáki utat elérve keletre halad tovább. Ennek a kettősségnek köszönhetően a Diósdí út forgalma egyszerre bonyolít le a városközpontba haladó, és a városközpontot elkerülő forgalmat. Míg a Riminyáki út felől a Kálvin tér felé haladó forgalom a Diósdí út déli szakaszán bonyolódik le, addig a Bethlen Gábor utca felől érkező forgalom egy része, valamint a Riminyáki út felől érkező, de a városközponti torlódásokat elkerülő forgalom a Diósdí út keleti szakaszán zajlik.

3.3.7. Balatoni út

A Balatoni utat elrendezéséből adódóan a Diósdí úthoz hasonlóan forgalmi kettősség jellemzi. A Diósdí úti torkolatától keletre az útvonal egyszerre bonyolítja le a Budapest és Diósd felől érkező, átmenő jellegű, valamint a városközpont, és a város nyugati része felé továbbhaladó forgalmat.

Ezzel szemben a Diósdí út torkolatától délre a helyi forgalmon túlmenően elsősorban az átmenő jellegű forgalom dominál.

A Balatoni út Érd belső úthálózatában betöltött szerepe mellett az országos főúthálózatnak is része, kiépítési paraméterei ebből következően nagyvonalúak. Az útvonal fontosabb csomópontjai (Diósdí út, Kuttyavári út) jelzőlámpával felszereltek.

3.3.8. Budai út

A Budai út a 6-os, és 7-es számú főutak belterületi szakaszát jelentette az elkerülő út megépültéig. Az elkerülő szakasz megépültével a korábban a közös szakaszon végig 2x2 sávós út keresztmetszeti szélességét szűkítették, és a már említett Stop-Shoptól keletre fekvő szakasz kivételével 2x1 sávossá alakították. Az időközben bekövetkező robbanásszerűen növekvő gépkocsi szám növekedés, illetve a tudatos városközpont-fejlesztés eredményeként a Budai út forgalma jelentősen megugrott. A forgalmi összetétel ugyanakkor változott: míg korábban az átmenő jellegű forgalom dominált, addig ma a helyi forgalom a mérvadó.

A Budai út szerepének fontosságát a városközponti kapcsolaton túlmenően az is adja, hogy az része az egyetlen, kelet-nyugati irányú útvonalnak, mely a város keleti és nyugati végét megszakítás nélkül összeköti. Ebből következően azonban olyan, az

egyes városrészek közötti forgalmi elemek is megjelennek az útvonalon, melyek más alternatív lehetőség miatt kényszerülnek ezt az útvonalat használni, forgalmi csatornázottság alakult ki a szakaszon.

3.3.9. Felsővölgyi út

A Felsővölgyi út a szilárd burkolattal történő ellátása óta része Érd gyűjtőút-hálózati rendszerének. Bár a település (egyben a belterület) keleti határán halad, a kiszolgált terület a domborzati viszonyok, a kelet-nyugati átjárhatóság hiányosságai miatt viszonylag nagy. A Törökbálinti és a Vincellér utca között kialakult nyomvonal (az Alsóvölgyi utca már kiépült szakaszával kiegészülve) a későbbiekben akár a helyi autóbusz-közlekedésbe is bekapcsolható, megfelelő méretű járművekkel kiszolgálva.

3.3.10. Ürmös utca

Az Ürmös utca illetve közvetlen folytatásai, (észak felé a Diófa – Cseresznyefa – Eperfa – Alsóerdősor utcák, dél felé a Csaba utca) Parkváros keleti felének feltárását segítik elő.

3.3.11. Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út

Érd észak-déli kapcsolatai közül a Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út tengelye tekinthető a legfontosabbnak. Bár az út nyomvonala dűlőút formájában már évszázadok óta létezik, valódi fontosságát az M7-es autópálya megépülte óta nyerte el, melyet a Bem téri városi alközpont kialakulása folyamatosan tovább erősít.

A Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út által alkotott tengely az egyetlen az észak-déli tengelyek közül, mely a városközponttól északra eső területet teljes hosszban felfűzi, kapcsolatot teremtve az összes kelet-nyugati tengellyel, a közlekedési rendszer gerincévé válva ezzel.

A nyomvonal forgalmának folyamatos erősödésével a jelenlegi keresztmetszetben egyre inkább a közlekedési funkció kezdett el dominálni. Ennek megváltoztatása, a forgalmi tengely forgalmának csökkentése, rendezett utcakép kialakítása csak komoly anyagi ráfordítással, valamint a város teljes szerkezetére kiható beavatkozások létesítésével lenne lehetséges.

3.3.12. Szent István út – Lőcsei út – Szovátai út

A Szent István út, és folytatása a Lőcsei út, valamint a Szovátai út Tusculánumot, valamint Parkváros nyugati felét feltárva biztosítja az észak-déli kapcsolatot a terület lakói számára. Az észak-déli tengelyek között második legforgalmasabbnak számító útvonal városszerkezetileg legnagyobb hiányossága, hogy mind észak, mind dél felé nem megoldott az országos nyomvonalak keresztezése: sem az M7, sem a vasútvonalakon történő átvezetés nincs megoldva. Ennek következtében jelenleg a Szent István út – Lőcsei út – Szovátai út tengely jelenleg csak kiegészítő szerepet tölthet be a Riminyáki úti tengely mellett.

Amennyiben a közeljövőben megvalósul a már részben előkészített külön szintű vasúti keresztezés, illetve a Szent István út dél felé történő folytatása megépül az elkerülő útig, elmondható lesz, hogy városszerkezeti szempontból valódi észak-déli tengely alakult ki, mely egyszerre szolgálja a városközponti forgalom csökkenését és az egyes városrészek kohézióját.

3.3.13. Bagoly utca

A Bagoly utca jelenleg csak lokális jelentőségű kapcsolatként jelentkezik, melyet a vasútvonalak keresztezésében kiépített szintbeli átjáró létezéséből ered.

3.3.14. Zámori út

A Zámori út Érd közigazgatási területének és belterületének nyugati szélén haladva csak kis szakaszon vesz részt az érdi belső forgalom lebonyolításában. A Vadlúd utca és a Fehérvári út közötti szakasz a belső forgalom lebonyolódásán túlmenően a Sóskút, illetve Tárnok felől Érd városközpontja, valamint az elkerülő felé haladó forgalmat is elvezeti. A megnövekedett forgalom, és a nagy kanyarodó forgalom kapcsán a Zámori és a Vadlúd utca keresztezését rövidtávon körforgalommá fogják átépíteni.

3.3.15. Ercsi út

Az Ercsi út az egykori 6-os számú országos főútvonal bevezető szakaszaként ma is meghatározó szerepet tölt be az érdi közlekedésben. A Szabadság tértől kiinduló nyomvonala belterületi szakaszának rövidsége miatt elsősorban nem helyi, hanem Érdre érkező, vagy Érdre induló, Százhalombatta felé továbbhaladó forgalmat bonyolít le. A városközponti torlódások miatt a Budapest felől Érdre érkező autósok egy része nem a legrövidebb nyomvonalnak számító Budai úton, hanem az elkerülő út, és az Ercsi út érintésével éri el Érd központját.

3.3.16. Felső utca

A Felső utca Érd szinte különálló városrészét, Ófalut köti össze a város más részeivel. A városrész számára a közelmúltig ez jelentette az egyetlen kapcsolatot a városközponttal, a közelmúltban azonban a Széles utca szilárd burkolattal való ellátásával immár az M6 ófalui csomópontján keresztül is elérhető a városrész.

A Felső utca felső szakasza, a Felső és Karolina utcai saroktól nem messze elhelyezkedő Járóbeteg Szakellátó Intézetnek köszönhetően jelentős belső forgalmat is lebonyolít.

3.3.17. Egyéb fontos utak

A fenti, a rácsszerkezetet meghatározó úthálózat mellett több kisebb jelentőségű gyűjtőút található a városban (Alsó utca, Duna utca, Alsóerdősor utca, stb.). Ezek az útvonalak a fentebb említett szakaszok mellett jellemzően kiegészítő szerepet töltenek be. Speciális helyzet alakult ki a belvárosban, ahol a városközponti intézményi forgalom nagysága, valamint a keresztirányú forgalmat lebonyolító Budai úton jelentkező torlódások miatt az autóforgalom a lakóutcákban is megjelent, kerülőutat keresve.

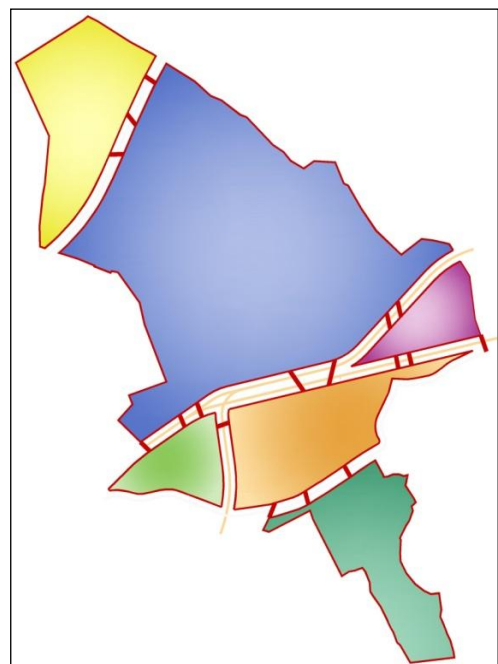
A két legnagyobb forgalmat vonzó intézmény, a Városháza – Polgárok háza – Szepes Gyula Művelődési Ház együttese, valamint a Karolina utca és a Felső utca sarkától közel lévő Járóbeteg Szakellátó Intézet. Ezek megközelítésére a Budai út, és a csatlakozó gyűjtőúthálózat mellett az autóforgalom a Kálvin teret és az Alsó utcát összekötő névtelen utcát, a Katalin utcát, és az Edit utcát is használja.

Szintén megemlítenéd a város D-Ny-i részén levő ipari telepek megközelítése a Jegyző utcán keresztül, amely lakókörnyezeten keresztül vezet át és nem alkalmas a teherforgalom bonyolítására. Ennek kiváltására a Tolmács utca meghosszabbítása alkalmas a 6-os elkerülő útból már kiépített körforgalmi csatlakozásig.

3.4. A település belső úthálózatának fő problémái

A várost kelet-nyugati irányban keresztező, országos közlekedési folyosók (M6, M7, székesfehérvári, illetve pusztaszabolcsi vasútvonal) az egyes településrészek közötti szabad átjárást megakadályozzák, a település területét több részre szabdalják. Az elvágtott településrészek közötti kapcsolatot összekötő különbszintű keresztezések száma alacsony.

A városon belüli domborzati adottságok elsősorban észak-déli irányú gerincekből, és völgyekből állnak, megakadályozva a kelet-nyugati irányú kapcsolatok megfelelő számú és szintű kiépítését. Jellemző, hogy a beépített területen lévő legnagyobb szintkülönbség eléri a 175 métert.



A települési gyűjtőúthálózat a kertvárosias jelleg, az infrastruktúrahálózat minőségi paramétereinek hiánya (szilárd burkolat, megfelelő szélesség, stb.) a város egyes részein, elsősorban Parkvárosban nem tudott megfelelően kialakulni. A gyűjtőúthálózathoz kapcsolódó lakóutca hálózat nagy része burkolatlan, Parkváros nyugati felén találhatóak olyan lakóterületek, ahonnan a legközelebbi szilárd burkolatú útfelület másfél kilométerre helyezkedik el.

A nagyrészt Budapest – Érd relációban mozgó forgalom a Budapest felé irányuló kevés számú kapcsolatot, és a hozzájuk vezető úthálózatot koncentráltan terheli, különös tekintettel azok excentrikus elhelyezkedésére.

A fentiek következményeként az úthálózat egyes elemein a forgalom mértéke meghaladja a csomópontok áteresztőképességét, és torlódások alakulnak ki. Ilyen helyzettel lehet találkozni a Kálvin téri körforgalom környezetében, és a kapcsolódó

útszakaszokon, valamint a Bem tértől északra fekvő autópálya-csomópont fel- és lehajtó ágainak torkolati csomópontjaiban is.

A települési főúti, gyűjtőúti kapcsolatai ma is azokat a nyomvonalakat használják, amik még a XIX. században vagy korábban alakultak ki. Bár ezek az útvonalak Érden belül egy raszteres, nagyjából egyenletesen elhelyezkedő kelet-nyugati, illetve észak-déli rácsozatot adnak ki, az útvonalak számos szakasza hiányzik a fentebb felsorolt okok miatt.

A települési főúti, és gyűjtő úthálózati elemek jellemzően 2x1 sávossal kiépítéssel rendelkeznek, kivétel ez alól a Budai út Stop-Shop körforgalomtól keletre eső, 2x2 sávossal rendelkező szakasza. A hálózat csomópontjai szintbeni keresztezésekkel, kanyarodósávokkal kialakított, jelzőtáblás szabályozással ellátott keresztezések. Az elmúlt években a folyamatosan növekvő forgalom miatt több csomópontot átépítettek, jelzőlámpás szabályozással ellátottra, vagy körforgalomra.

3.5. Vizsgált csomópontok

3.5.1. Balatoni út – Kutyavári utca és Balatoni út – Diósdai út csomópont

A 7-es számú főút átkelési szakasza (Balatoni út) nagy forgalmat bonyolít le. Fontos szerepet tölt be mind országos, mind helyi kapcsolatrendszere miatt. Emiatt a csúcsidőszakokban torlódás figyelhető meg: reggel Budapest felé, délután Érd központja felé.

A Balatoni út – Kutyavári utca – Pipacs utca és a Balatoni út – Diósdai út csomópontok egy csomópont-rendszert alkotnak, melyeket összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítással láttak el az 1990-es évek végén.

A Balatoni út – Kutyavári utca – Pipacs utca csomópontban a Pipacs utca kivételével minden irányból önálló balra kanyarodó sáv áll az autók rendelkezésére. A biztonságos gyalogos közlekedés biztosítása érdekében a Pipacs utca, a Kutyavári utca és a Balatoni út keleti ágánál kijelölt gyalogátkelőhelyet is felfestettek.

3.5.2. Balatoni út – Sárd utca csomópont

A Balatoni út – Sárd utca csomópont jelzőtáblával szabályozott. A Sárd utca kelet felől megfelelő szélességű, 2x1 sávossal kiosztású, gyűjtőút jelleggel. Nyugat felől viszont keskeny, pedig szintén gyűjtőút jelleggel bír. A csomópontban ér véget a Balatoni úton a kétoldali parkolósáv. Innét kezdve dél felé murvás padka van az út két szélén. A csomópontban problémát okoz, hogy nehéz a kihajtás a Sárd utca keleti ága felől, a Balatoni út déli ága felől pedig a balra fordulás a Sárd utcába. 2012-ben új, középszigetes gyalogátkelőhely épült a Sárd utcától északra.

3.5.3. Balatoni út – Budai út csomópontja (Tesco-körforgalom)

A csomópontban válik szét a 6-os és 7-es számú főút Érdet elkerülő szakasza. Észak felé a Balatoni út, a 7-es főút városi átkelési szakasza csatlakozik, kelet felől pedig a 6-os út (Budafoki út). Nyugat felől a 2x2 sávós Budai út csatlakozik a körforgalomba. A bevásárló központ kivitelezésekor a korábbi négyágú jelzőlámpás csomópont 5 ágú körforgalom, kétsávós körforgalommá épült át.

Ez a kialakítás azonban nem vált be. Sok baleset történt és balesetveszélyes helyzet alakult ki amiatt, hogy az autósok egy része nem tudta helyesen használni a ki- és behajtó ágakat. Problémát jelentett továbbá, hogy a 6-os út átmenő forgalma továbbra is ezen a csomóponton keresztül bonyolódott le, mivel az Érdet elkerülő út harmadik ütemre nem készült el. Az M6-os autópálya átadása után viszont javultak a forgalmi viszonyok. Ezután épült át turbó körforgalommá a csomópont. Még a körforgalomba való behajtás előtt el kell döntenie az autósoknak, hogy melyik kijáraton szeretne távozni és eszerint választja ki a bejáratot. Így nem kell sávot váltania a körben és csökken a konfliktusok száma. Azonban még így is történnek szabálytalan sávváltások.

3.5.4. Budafoki út – Duna utca csomópont

Korábban itt egy négyágú, jelzőtáblás csomópont volt. A Duna utcától nyugatra autóbusz öböl volt kialakítva. A kijelölt gyalogátkelőhely ellenére nagyon nehéz volt a Budafoki úton való átkelés, mivel az autósok rendszerint nem álltak meg a zebra előtt. A Duna utcából észak felől nagyon nehéz volt a kihajtás, főleg balra, Budapest felé. Nem csak a nagy forgalom miatt, hanem azért is, mert a Duna utca magassági vonalvezetése kedvezőtlen volt a Budafoki út előtt.

Az Aldi áruház építésekor körforgalmú csomópont épült ki, melynek révén sokat javult a közlekedésbiztonság. A körforgalom három ágán kijelölt gyalogátkelőhely kerül felfestésre, ami jelentősen növelte a gyalogosok biztonságos mozgását és a buszmegállókhöz való eljutásukat. A Duna utcának Apály utca és Budafoki út közötti szakaszának átépítése során a korábbi kedvezőtlen magassági vonalvezetés is korrigálva lett. A Duna utcából kihajtók és a városközpont felől a Duna utcába balra forduló is könnyebben tudják a csomóponti mozgásokat végrehajtani.

Kerékpáros átvezetés is létesült a Budapest felőli ágon néhány méter kerékpárúttal együtt, azonban semmilyen hálózati kapcsolattal nem rendelkeznek.

Forgalomtechnikai problémát jelent viszont az, hogy a városközpont felőli ág háromszög szigetén az útirány jelző tábla túl nagy és zavarja a szabad kilátást. Nehezen lehet észrevenni a Duna utca északi része felől érkezőket és a körpályán haladva sem lehet megfelelően látni azt, hogy érkezik-e jármű.

3.5.5. Budai út – Erika utca csomópont

A Penny Market építésekor létesült a 2x2 sávós keresztmetszetű Budai úton az itt elhelyezkedő jelzőlámpás csomópont. A városközpont felől jobbra forduló, illetve a

Budapest felől balra fordulók számára önálló sáv áll rendelkezésre. Az Erika út felől jobbra kanyarodók számára pedig gyorsítósáv lett kialakítva, melynek végén autóbusz megállóhely található. A gyalogosok számára kijelölt gyalogátkelőhely került felfestésre a Budai úton, mely nyomógombos bejelentkezéssel üzemel.

Problémát jelent, hogy a jelzőlámpa úgy működik, hogy nem veszi figyelembe az Erika utca forgalmát. Elegendő lenne csak akkor zöld jelzést biztosítani, ha valaki Budapest felől balra fordulna az Erika utcába vagy az Erika utcából balra, a városközpont felé haladna tovább, ill. amikor gyalogos bejelentkezés történik. Ennek hiánya miatt olyankor is zöld jelzést kapnak ezek az irányok, amikor nem is indokolt. Szabálytalan csomóponti mozgások figyelhetőek meg: a városközpont felől érkezve az Erika utcába jobbra fordul néhány autós, majd a cseppsziget körül megfordulva az Erika utcából jobbra kanyarodva folytatja útját.

3.5.6. Budai út – Enikő utca csomópont (Stop-Shop körforgalom)

A Stop-Shop valamint, a tőle északra elhelyezkedő intermodális csomópont építéséhez kapcsolódóan létrejött új körforgalmi csomópont az áruházon kívül a P+R parkoló, az autóbusz-pályaudvar, illetve a lakótelep felé is kapcsolatot biztosít. A bevásárlóközpont kialakítása ugyanakkor a belváros forgalmi viszonyait is megváltoztatták, melyet jól mutat a körforgalom reggeli és délutáni forgalmának különbsége. Az áruház belső parkolója felé, illetve irányuló forgalomnagyság különbsége (a délutáni forgalom 160%-al nagyobb) az áruház üzleteinek nyitvatartási idejéből, illetve a vásárlási szokásokból adódik. A bevásárlóközpont jelentős forgalomvonzó hatással rendelkezik tehát, melyet tovább erősít az áthelyezett buszpályaudvar, illetve P+R parkolóház kialakítása. A Stop-shop előtti körforgalom bár önmagában képes lenne elvezetni a megnövekedett forgalmat, a közúthálózati rendszerben betöltött szerepe következtében folyamatos torlódások alakulnak ki a csomópontban. Ennek oka többértű.

3.5.7. Budai út – Európa sétány (kijelölt gyalogátkelőhely)

A közeli bevásárlóközpont építésével együtt adták át a gyalogos útvonalat, melyet később Európa sétánynak neveztek el. A sétány a lakótelep felőli gyalogátkelőhely és Érd alsó vasútállomás között teremt kapcsolatot., de közvetve Érd felső vasúti megállóhely felé is elérést biztosít. Az új gyalogátkelőhely és a Diósdai út átalakítása együttesen erősítette meg ezt a gyalogos útirányt. A Budai úti gyalogátkelőhelyen a nap minden részében intenzív gyalogos forgalom figyelhető meg, mely kihatással van a Budai út gépjármű forgalmára is.

3.5.8. Budai út – Diósdai út csomópont

A Kálvin téri körforgalom a város közúthálózatának szíve, a kelet-nyugati, és észak-déli irányú forgalom metszéspontja. A körforgalom városközponti elhelyezkedése okán jelentkező gyalogosforgalom nagysága, illetve az átmenő, és helyi forgalom nagysága miatt rendszeresen a torlódások a reggeli, és délutáni csúcsidőszakban. A körforgalom külső sugara 19 m, pályája egy jármű közlekedésére alkalmas, kiemelt ágak nincsenek.

A körforgalom négy ága közül három hasonló nagyságú forgalmat bonyolít le, ettől mindössze a déli, lakótelepi ág forgalma tér el, mely az előzőeknek mintegy 35 százalékát teszi ki.

3.5.9. Szabadság tér

A Szabadság tér a városon belül egykor a 6. és 7. sz. főutak elválási csomópontját jelentette, nagyvonalú kiépítésével az időközben megnövekedett városi forgalmat is megfelelően el tudja vezetni. Az ötágú, oválgeometriájú, az egyes részcsomópontokban jelzőlámpával ellátott téren a következő utak futnak össze:

- a város kelet-nyugati irányú fő tengelyét jelentő Velencei út – Budai út tengely,
- az Ófalu városi hálózatba való bekapcsolását jelentő Felső utca,
- az elkerülő út, illetve az M6 bekapcsolását biztosító Ercsi út,
- a Parkváros felőli forgalmat szintbeli közúti-vasúti átjáróval biztosító Esküdt utca.

3.5.10. Velencei út – Intéző utca csomópont

A csomópont jelzőtáblás szabályozású. Az Elnök utca felől „Elsőbbségadás kötelező”, míg az Intéző utca felől „Állj, elsőbbségadás kötelező” tábla található. Az Intéző utca gyűjtőúti jellege miatt nagyobb forgalmú, mint az Elnök utca. A Velencei út északi oldalán széles zöldsáv található, így ebből az irányból biztosított a megfelelő beláthatóság. Az Intéző utca felől azonban nagyon nehezen látható be a csomópont, amit csak fokoz a szerszámbolt bolt előtti hirdetőbála rossz elhelyezkedése. Emiatt ebből az irányból nehéz a kihajtás.

3.5.11. Fehérvári út – Bagoly utca csomópont

A csomópont jelzőlámpás szabályozásúvá történő átépítésével megfelelő biztonsággal képes a csomóponti mozgásokat kezelni. Az átalakítás során a Fehérvári úttal párhuzamos szervíz utakat egyirányúsították a városközpont felé. A Fehérvári úton, a Bagoly utcán és az északi szervízúton jelzőlámpás, akadálymentesített gyalogátkelőhelye is létesült.

3.5.12. Fehérvári út – Pacsirta utca csomópont

A Pacsirta utca gyűjtőút jellege ellenére lakó-pihenő övezeti táblával szabályozott. A Fehérvári úti csomópontja jelzőtáblával szabályozott. A balra kanyarodó mozgások nehezen végezhetőek el. A Pacsirta utca előtt a megfelelő rálátási háromszög sem biztosított.

3.5.13. Fehérvári út – Szajkó utca csomópont

A csomópont jelzőtáblával szabályozott. A Szajkó utca Tárnok-Pusztazámor felől „menekülőútként” funkcionál, így gyűjtőúti funkciója mellett átmenő forgalom is megjelenik rajta. A Volánbusz Zrt. érdi telephelye is itt található. Gyalogos közlekedés a Szajkó utca felől figyelhető meg, azonban hiányzik a Fehérvári úton biztonságos átkelést biztosító kijelölt gyalogátkelőhely.

3.5.14. Fehérvári út – Zámori út csomópont

A csomópont jelzőtáblával szabályozott. A Zámori út (8104. jelű összekötő út) elején mindkét oldalon autóbusz megálló található. A gyalogosok jelzőlámpával szabályozott kijelölt gyalogátkelőhelyen kelhetnek át a Zámori úton. Érd központja felől a jobbra kis ívben, a Zámori út felé kanyarodók számára kiegészítő jelzőfej áll rendelkezésre. Azonban az egyenesen továbbhaladókat szabályszerűen nem tudják kikerülni az erre közlekedők, mert a „forgalomtól elzárt terület” felfestés megakadályozza.

3.5.15. Széles utca – Külső Római út csomópont

Az M6-os autópálya Érd-Ófalunál lévő csomópontja kapcsolatot teremtett a Külső Római úttal. Azonban mivel ez az út burkolatlan, nem biztosított megfelelő elérhetőséget a város déli, történelmi része felé. Így az érdi piacot kiszolgáló Széles utcát meghosszabbították a Külső Római útig. Az így létrejött csomópont viszont forgalombiztonsági szempontból nem megfelelő. Hiába van ugyan főútvonalként kitáblázva a Széles út – Külső Római út M6 felé vezető ága, a csomópont geometriája viszont nem ezt sugallja. Az autósok egy része nagy sebességgel közlekedik a Külső Római úton, ami a Széles utcáról kihajtókra jelent fokozott veszélyt.

3.5.16. Felső utca – Széles utca csomópont

Az érdi piacot kiszolgáló Széles utca jelzőtáblával szabályozott csomópontot alkot a Felső utcával. Megfelelő kialakítású, egyedül piaci napokon figyelhető meg nagyobb forgalom. Az M6 autópálya érd-ófalui csomópontjának átadása után megnőtt az utat használó autósok száma, mivel Budapest felé ez az út még egy kapcsolatot biztosít. Sőt, így lehetővé vált, hogy a főváros felé Érd városközpontjának érintése nélkül is el lehet jutni.

3.5.17. Felső utca – Karolina utca csomópont

A Felső utca és a Karolina utca egyaránt gyűjtőúti funkciójú. A Karolina utcától délre a Felső utcával nyugati irányban párhuzamosan futó szervízút magassági vonalvezetése eltér a Felső utcától. A szervízút a Karolina utcába torkollik. A közeli pékség forgalma jelentős a csomópont összforgalmához képest. Korábban a Karolina úttól északra futó szervízútnak is volt közvetlen kapcsolata, ezt az ágot azonban az SZTK bővítésekor épített parkoló révén lezártak. Így valamelyest áttekinthetőbbé vált a csomópont, bár a keresztirányú forgalom miatt továbbra is forgalmi problémák mutatkoznak. A gyalogos közlekedés is csak részben megoldott.

3.5.18. Ercsi út – Karolina utca csomópont

Az Ercsi út korábban a 6-os számú főút városi átkelési szakasza volt. A várost délről elkerülő út első ütemének 1992-es átadása óta városi főközlekedési úti szerepe van. Az M6-os autópálya „Érdi tető” csomópontja felé az Ercsi úton keresztül lehet közvetlenül eljutni a városközpont felől. Százhalombatta felé erre közlekednek a Volánbusz Zrt. járatai.

A Karolina utca csomópontja táblás szabályozású. A Karolina utca felől érkezőknek kell elsőbbséget adniuk az Ercsi úton közlekedőkkel szemben. A Karolina utca hossz-szelvényi kialakítása és hegyes szögű helyszínrajzi csatlakozása miatt nehéz a kihajtás.

3.5.19. Zámori út – Vadlúd utca csomópont

A 8104. jelű összekötő út (Zámori út) négyágú, jelzőtáblás csomópontot alkot az érdi Vadlúd utcával és a tárnoki bekötő úttal. A Vadlúd utca és a tárnoki bekötő út eltérő tengellyel csatlakozik a 8104. jelű összekötő úthoz. A kedvezőtlen helyszínrajzi kialakítás és az alárendelt irányokból/irányokba észlelt sarokforgalom balesetveszélyes forgalmi szituációkat eredményez a csomópontban.

További problémát jelent a gyalogos közlekedés teljesen megoldatlan. A csomópont közvetlen környezetében található egy buszmegálló, melyhez nem vezet sem járda, sem kijelölt gyalogátkelőhely.

3.5.20. Kossuth Lajos utca – Bagoly utca csomópont

A Kossuth Lajos utca főközlekedési úti szereppel bír a városi közlekedési hálózatban, míg a Bagoly utcának gyűjtőúti szerepe van. A csomópont korábban igen terjedős volt, mivel a Volánbusz Zrt. egyes járatai korábban itt fordultak meg. A Kossuth Lajos utca felújításakor kiemelt szegéllyel szűkítve lett a csomópont területe, és az itt forduló buszok útvonalát is módosították.

A csomópont táblás szabályozású. A Bagoly utca déli ága és a Kossuth Lajos utca keleti ága között jelentős sarokforgalom figyelhető meg. Hiányoznak az ilyen irányú közlekedést elősegítő kanyarodó sávok. Nem megoldott a gyalogos forgalom megfelelő biztosítása.

3.5.21. Kossuth Lajos utca – Szent István út csomópont

A Szent István út északi ága főközlekedési úti szerepű. A Kossuth Lajos utcával alkotott csomópontja táblás szabályozású. A csomópont keleti ágán található kijelölt gyalogátkelőhely. Jelentős sarokforgalom a Szent István út északi ága és a Kossuth Lajos utca keleti ága között figyelhető meg. A Szent István út felől nehéz a kihajtás az erős keresztirányú forgalom miatt. Az itt található iskola miatt a csomópont közlekedésbiztonsága különösen fontos.

3.5.22. Kossuth Lajos utca – Vörösmarty utca – Bethlen Gábor utca csomópont

A csomópont 2006-ban ötágú körforgalommá épült át, aminek révén sokat javultak a közlekedésbiztonsági feltételek. A gyalogos forgalom a körforgalom ágain kialakított gyalogátkelőhelyek következtében megfelelő.

3.5.23. Széchenyi téri csomópont

A Diósdai út – Bethlen Gábor utca – Aba utca csomópont a város egyik neuralgikus közlekedési pontja. A Diósdai út közúti aluljáró építésekor a csomópont kimaradt a

fejlesztésből. A legnagyobb problémája az, hogy a Diósdí út hossz-szelvénye kedvezőtlenül lett kialakítva. Korábban a töltésen vezetett vasútvonal ellenére a Diósdí út szintben keresztezte a vágányokat 2x2 sávon. Ezért a terepszint és a vasúti töltés között rámpa vezetett. Ebből a rámpából „maradt” néhány méternyi szakasz, ami azt eredményezte, hogy az aluljáró felől érkezve nem lehet belátni a csomópontot. Ez rendkívül balesetveszélyes a mellékirányból érkező autók kései észlelése miatt.

Az aluljáró felől rövid balra kanyarodó sáv lett kialakítva a Bethlen Gábor utca és az abból közvetlenül nyíló Sándor utca felé.

A Bethlen Gábor utca felől a szűk ív miatt széles forgalmi sáv áll a járművek rendelkezésére, ami lehetővé teszi, hogy a balra és jobbra fordulókat egymás mellé tudjanak állni. A balra kanyarodók számára a Diósdí úton rövid gyorsító sáv található.

Az Aba utcába csak az aluljáró felől lehet behajtani, az Aba utca felől pedig csak a Diósdí út északi ága felé lehet kifordulni. Ez az Aba utca lakóutca funkciója következtében megfelelőnek tekinthető.

A gyalogos közlekedés körülményei nem megfelelőek. Kijelölt gyalogátkelőhely csak a Bethlen Gábor utca torkolatában található, holott igény lenne az Aba utca felé is. A Diósdí úton a legközelebbi gyalogátkelőhely mintegy 150 m-re északra található.

A korábban közvetlenül a vasúti peron mellett kialakított autóbusz fordulókat az aluljáró építéskor megszüntették, mivel hossz-szelvényileg nem lehetett biztosítani a kihajtást a Diósdí útra. Pótlására a Bethlen Gábor utcában és a Diósdí úton lett kijelölve egy-egy megállópár. A Bethlen Gábor utca déli oldalán 2011-ben buszöböl épült, a gimnáziumi oldalon azonban továbbra is rendezetlen a buszmegálló környéke és megközelíthetősége. A Diósdí úton kialakított buszmegállók kiépítése megfelelő és a fentebb említett gyalogátkelőhely révén megközelítése is biztosított, azonban túl távol került Érd felső vasúti megállóhelytől.

3.5.24. Diósdí út – Riminyáki út csomópont

A korábbi jelzőtáblás csomópont a Spar áruház építéskor lett körforgalommá átalakítva. A körpálya szűk, az autóbuszok számára nehezen, de járható. Ennek nyomai láthatóak is a középszigete körülölelő térköves gyűrűn. A körforgalom további súlyos problémája, hogy a Riminyáki út felől a Diósdí út déli iránya felé sebességcsökkenés nélkül át lehet haladni rajta. További problémát jelent, hogy a Töhötöm utca csatlakozása a csomópontba jelenleg nem megoldott.

3.5.25. Riminyáki út – Gellért utca csomópont

A Gellért utca fontos gyűjtőúti szereppel bír a város közlekedésében. A Vörösmarty utcán keresztül teremt kapcsolatot a Kossuth Lajos utcával. A Riminyáki úttal alkotott csomópontja jelzőtáblás szabályozású. A csomóponti kanyarodó mozgások nehezen vihetők végbe, mivel hiányoznak a kanyarodást segítő sávok. A Gellért utca

torkolatában a gyalogátkelőhely hiányi is probléma. A csomóponttól északra kijelölt gyalogátkelőhely található a Riminyáki úton.

3.5.26. Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út – Tárnoki út csomópont

A korábban igen veszélyes, táblás szabályozású csomópont 2008-ban épült át jelzőlámpás szabályozásúvá. A gyalogos közlekedés is biztonságossá vált a gyalogátkelőhelyek kijelölése révén.

3.5.27. Tárnoki út – Szent István út csomópont

A Tárnoki út a csomóponttól keletre szilárd burkolattal rendelkezik, attól nyugatra burkolatlan. Ebből eredően más hálózati funkcióval rendelkezik a két ág. Helyszínrajzilag kedvezőtlen, hogy ennek a két ágnak a tengelye nem egymással szemben metszi a Szent István utat, hanem egymástól eltolva. A kanyarodó mozgásokat segítő sávok itt is hiányoznak, ahogyan a biztonságos gyalogos közlekedés feltételei sem biztosítottak.

3.5.28. Tárnoki út – Ürmös utca – Csaba utca csomópont

A Tárnoki út – Ürmös utca csomópontja és a Tárnoki út – Csaba utca csomópontja egyben kezelendő csomópont rendszer. A Tárnoki út egy rövid kis szakasza az Ürmös utca és a Csaba utca közé ékelődik. Ennek ellenére nem a Tárnoki út a főirány, hanem a kvázi észak-déli tengelyt alkotó Ürmös utca – Csaba utca. A Tárnoki út alárendelt útként csatlakozik a tengelybe. A Csaba utca felől nehézkes a befordulás a Tárnoki út keleti ága felé. A biztonságos gyalogos közlekedés feltételei nem biztosítottak.

3.5.29. Tárnoki út – Kutyavári utca csomópont

A csomópontban a Diósd felől valamint a Kutyavári úton érkező forgalom találkozik az Ürmös utca felől érkező forgalommal. Ide csatlakozik a Szép Ilonka utca forgalma is. A Tárnoki út Ny-i irányából érkező kikanyarodás nehézkes. A biztonságos gyalogos közlekedés feltételei nem biztosítottak.

3.5.30. Tárnoki út – Alsóvölgyi utca csomópont

A csomópontban a Felsővölgyi – Alsóvölgyi utcák forgalma csatlakozik a Tárnoki út K-Ny irányú forgalmához. A csomópont belátása nehéz, a kikanyarodás nehézkes.

3.5.31. Tárnoki út – Árvalányhaj utca – Ligetszépe utca – Völgy utca (Diósd) csomópont

A négy utca találkozásában levő csomópont a több irányból érkező forgalom és a csomópont nehéz beláthatósága miatt nehézkes közlekedést tesz lehetővé.

3.5.32. Lőcsei út – Kalotaszegi utca – Szigetvári utca – Cserhalmi utca – Somogyvári utca által alkotott csomópontban műanyag terelőelemekből kialakított körforgalom létesült 2008-ban. A körforgalomba a Somogyvári utca nem lett bekötve, ahogyan a Cserhalmi

utca is csak a körforgalomtól délre csatlakozik a Lőcsei útba. A két utóbbi utca hosszszelvényi okok miatt nem lett közvetlenül a körforgalom része.

3.5.33. Szovátai utca – Sóskúti út csomópont

A Szovátai utca – Sóskúti út keleti ága a főirány a csomópontban. A csomópontba csatlakozik északról a Fűtő utca, mely az Aszfaltozó utcán keresztül biztosít kapcsolatot Parkváros északi, M7 autópálya felettirészeivel. Problémát jelent, hogy a Szovátai utca felől a Fűtő utcába tartók, ill. a Fűtő utcából kihajtók nehezen tudnak a csomóponton áthaladni. Forgalombiztonsági szempontból aggályos, hogy a Sóskúti út Bem tér felé vezető ágán közvetlenül a Szovátai utca után a folyópályán van kijelölve a buszmegálló. Elhúzódozó utascseré esetén a megállóban álló busz zavarja a folyamatos forgalomlefolysítást. A gyalogos forgalom csomóponti átvezetése megoldatlan.

3.5.34. Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Vincellér utca csomópont

A Vincellér utca gyűjtőúti szerepe miatt fontos. A Bajcsy-Zsilinszky Endre úttal alkotott csomópontja nem tükrözi ezt. Hiányzik a Bajcsy-Zsilinszky Endre út északi része felől a balra kanyarodást lehetővé tevő sáv. A Vincellér utcai torkolatnál a beépítés zártsága akadályozza a megfelelő szabad kilátást, így nehéz onnét kifordulni.

3.5.35. Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Alsóerdősor utca csomópont

Az Alsóerdősor utca – Daróci utca tengely gyűjtőúti funkciójú. A Bajcsy-Zsilinszky Endre úttal alkotott csomópontja táblás szabályozású. A csomóponttól észak-nyugatra kijelölt gyalogátkelőhely segíti a buszmegálló megközelítését.

3.5.36. Bem tér és Iparos út

A Bem tér és az Iparos út M7-es autópályával alkotott csomópontjai a város közlekedésileg legproblémásabb területe. A reggeli órákban nem képesek már levezetni a város úthálózatáról az autópályára tartó forgalmat, ill. délután az autópályáról „lezúduló” forgalmat. A visszatorlasztás már az autópálya közlekedésbiztonságára is hatással van.

Jelzőlámpás forgalomirányítás a Törökbálinti út – Iparos út – Sóskúti út – Bajcsy-Zsilinszky Endre út és az Iparos út – Bem köz csomópontban van. Az Iparos út – Aszfaltozó utca, ill. az Iparos út – M7 autópálya csomóponti ágai által alkotott csomópontok jelzőtáblás szabályozásúak.

A biztonságos gyalogos forgalom csak a két jelzőlámpás csomópontnál megfelelő, az Iparos út további szakaszán megoldatlan.

Az Aszfaltozó utcát és a Hegesztő utcát menekülő útvonalként használják az Iparos utca-Sóskúti út között a csomópont elkerülése érdekében, azonban ebben az utcában zajlik a Bem téri óvodába tartó szülők forgalma is.

Az Aszfaltozó utcánál a helyi buszok és az Érd – Törökbálint helyközi járat számára buszforduló található. Az M7-es autópályáról lehajtó buszok gyakran megállnak az

Iparos úton az autópályáról lehajtva, hogy a Felső-Parkváros felé igyekvő utasoknak kevesebbet kelljen gyalogniuk. Teszik mindezt annak ellenére, hogy nincs kijelölve buszmegálló. Ez forgalmi szempontból is aggályos, és a gyalogos forgalmi létesítmények teljes hiánya miatt is veszélyes. Magát az igényt azonban mindenféleképpen kezelni kell.

A környéken várható több, nagy forgalmat vonzó kereskedelmi létesítmény megépítése is (Spar, Lidl, stb.).

3.5.37. Alsóerdősor utca – Eperfa utca csomópont

Az Alsóerdősor utca északi ága – Eperfa utca útvonal a főirány a csomópontban. Az Alsóerdősor utca déli ága „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblával szabályozott. A főirány inflexiók vezetése sebességcsökkentésre készíti az Eperfa utca felől érkezőket. Az Alsóerdősor utca felől viszont kevésbé észlelhető, hogy a főirány balra tart.

3.5.38. Alsóerdősor utca – Folyondár utca csomópont

A csomópontban az Alsóerdősor utca – Eperfa utca irányából érkező ága és a Folyondár utca – Törökbálinti út felé tartó ága a főirány. A fa nevű utcák irányából érkező forgalom azonban szükségesség teszi, hogy a csomópont forgalomszervezésével foglalkozunk.

3.5.39. Törökbálinti út – Szövő utca – Folyondár utca csomópont

A csomópont jelzőtáblás szabályozású. A Törökbálinti útról nehéz a balra fordulás a Folyondár utca felé. A mellékirányból nehéz a kihajtás a Törökbálinti útra. A biztonságos gyalogos forgalom nem megoldott.

3.5.40. Felsővölgyi út – Törökbálinti út – Tetőfedő utca csomópont

A Felsővölgyi út gyűjtőúti forgalma ebben a rendkívül nehezen belátható csomópontban csatlakozik a Törökbálinti út forgalmához. A Törökbálinti út és M7 autópálya közötti rész több utcájából szintén itt csatlakozhatnak a Törökbálinti útra. A csomópont rendkívül veszélyes, a forgalomszabályozási és a kialakítás vizsgálata szükséges.

3.5.41. Iparos utca – Esztergályos utca – Olvasztár utca csomópont

Az F betűs foglalkozásnevű utcák irányából érkező forgalom levezetésének egyik főútvonala az Esztergályos utca. A Szövő utca irányából az Olvasztár utcán érkező forgalom. Jelenleg az Olvasztár utcai kikanyarodás nehézkes. Az Iparos utcába való csatlakozási pont forgalomszabályozási és helyszínrajzi kialakításának vizsgálata indokolt.

3.5.42. Iparos utca – Darukezelő utca csomópont

Az F betűs foglalkozásnevű utcák irányából érkező forgalom levezetésének egyik útvonala a Darukezelő utca lesz. Várhatóan a Darukezelő utcai önkormányzati telken intézményfejlesztés valósul meg, amely további gépjármű forgalmat generál. Az Iparos utcába való csatlakozási pont forgalomszabályozási és helyszínrajzi kialakításának vizsgálata indokolt.

3.5.43. Iparos utca – Betonozó utca csomópont

Az F betűs foglalkozásnevű utcák irányából érkező forgalom levezetésének egyik útvonala a Betonozó utca. Az Iparos utcába való csatlakozási pont forgalomszabályozási és helyszínrajzi kialakításának vizsgálata indokolt.

3.5.44. Késmárki utca – Kárpáti utca – Bihari utca – Tátra utca csomópont

A hamarosan teljes szélességben szilárd burkolattal ellátandó Késmárki út, valamint a csatlakozó utcák forgalmának lebonyolítása érdekében szükséges megvizsgálni a csomópont forgalomszabályozását és kiépítését.

3.5.45. Kalotaszegi utca – Késmárki utca – Töröcsvári utca csomópont

A szilárd burkolattal ellátandó Kalotaszegi utca és Késmárki utca csatlakozás mellett a Dombos-Parkváros rész egyik fontos útja lesz a Töröcsvári utca, ezért ezen utak csatlakozásának vizsgálata és a csomópont kialakítása indokolt.

3.5.46. Tárnoki út – Ligetszépe utca

A csomópontba 5 ág csatlakozik, melyek közül a Ligetszépe utca és a Hegyalja utca egymással hegyes szöget zár be, a főirányként funkcionáló Ligetszépe utca – Völgy utca tengely pedig inflexiós ívvel csatlakozik.

4. Parkolás

Érden az elmúlt években a megnövekedett igényeknek, és a tudatos fejlesztéseknek köszönhetően olyan önálló, belvárosi, városcentrumi rész alakult ki, mely az eddig elsősorban Budapesten lebonyolódó funkciókat részben lokálisan próbálja megoldani. A centrumterület a Budai úti tengelyre felfűzve egyszerre biztosít vásárlási, szolgáltatási, és igazgatási funkciókat, keveredve a meglévő lakótelepi, kertvárosi lakó, és az intenzív közlekedési területekkel. A fejlesztések következményekén olyan forgalmi helyzet alakult ki a területen, mely a csomópontok, és a rendelkezésre álló parkolási férőhelyek kapacitását eléri, vagy meghaladja.

A városközpontban kialakult, parkolásra használt felületek megközelíthetőségben, minőségben, és használhatóságban egyaránt jelentősen eltér egymáshoz, ezen a területen is megjelenítve Érd városközpontjának ambivalens fejlődését. A parkolók kialakításának mikéntje egyértelműen összefügg a városközpont átalakulásával, ami egyúttal a parkolószámot is jelentősen megváltoztatta. Ha visszatekintünk a városközpont elmúlt 10-12 évben történt fejlődésére, akkor látható, hogy a motorizációs fok és az érdi lakosság általános növekedése mellett a lokális parkolási igények is megnőttek a fejlesztések hatására.

A Pro Urbe Kft. által 2009-ben készített részletes parkolási vizsgálatot 75/08. tervszámon, melyben az akkori parkolási viszonyok felmérése, a parkolók kihasználásának mérése is megtörtént.

A felmérés kimutatta, hogy a városközpont területén, a koncentrálódó funkciók következtében jelentős mértékű, az OTÉK által előírt parkolószámnak mintegy 25%-a hiányzik a területről. Ekkora mértékű hiányból adódóan a parkolás a városközpont területén gondot okoz, jelentős számú a szabálytalanul, rendezetlenül parkoló autók száma, sok esetben a gyalogos-, vagy zöldfelület rovására.

A városközpont, egyben Érd legnagyobb parkolási létesítménye az intermodális csomóponttal párhuzamosan kiépített, 550 férőhelyes parkolóház. A parkolóházban belvároshoz való közelsége ellenére jelentős mértékű szabad kapacitás van – az autósok a parkolóház elhelyezkedését távolinak ítélik a jelenlegi parkolási körülmények (rendelet-, illetve ellenőrzés hiány) következtében.

A város más területein elsősorban a telken belüli parkolás dominál. A két kialakuló alközpontban, a Bem tér környékén, és Érdligetben a helyi igényeket kielégítő parkolási kapacitások állnak rendelkezésre. A vasúti forgalmat elősegítve Érdliget megálló mellett 112 férőhelyes P+R parkoló épült, jórészt kihasználatlanul.

A Rendelőintézet fejlesztése során sor került a Felső utcában a korábbi parkoló rendezésére. Annak kapacitáshiánya miatt a Felső utca nyugati szervízútján is új

parkolók létesültek, melyet kijelölt gyalogátkelőhelyen keresztül lehet megközelíteni a rendelő felől.

4.1. Fejlesztések

A városközpont parkolási létesítményeinek rendezése, kiépítése szükséges lenne, ugyanakkor egy ilyen lépés a parkolószám csökkenésével járna, mind a lakótelep területén, mind a Városháza környékén. A Pelikán-sétány és a Főtér projekt keretében megszűnő parkolóhelyek pótlásra kerültek a Felső utcában és a Budai úton, továbbá az önkormányzat telkein saját használatú parkoló felület kijelölése is megtörtént.

Mivel a városközpont területén nagy felületű üres területek parkoló fejlesztés céljából nem állnak rendelkezésre, így a szükséges parkolóhely-számot parkolóházban vagy mélygarázsban kell biztosítani. A férőhelyek hiányában a közterületi parkolási mérleg olyan hiányt fog a térségében mutatni, melyet egy esetlegesen bevezetendő díjfizetési rendszerrel is nehezen lehet kontrollálni.

Amennyiben a felszíni parkolás – elsősorban a szabálytalan parkolás megszüntetése – rendezése lehetővé válik, a kapacitás-kihasználtság egyenletesebb lehet. Az adminisztratív módszerekkel történő rendezés mellett azonban szükség lehet fizikai módszerek alkalmazására is (oszlopok, korlátok, stb.).

4.2. Parkoló felületek rendezése

A parkoló felületek rendezése Érd esetén prioritást kell élvezzen, bármilyen további beavatkozás hiányában is. A városközponti parkolásra használt közparkolóknak jelenleg mindössze az 53 százaléka van felfestéssel, vagy más módon kijelölve. A fennmaradó területeken az autók lényegében a forgalmat, vagy a környezetet zavaró módon, járdán, zöldfelületen állnak.

A parkoló felületek rendezésével elérhető, hogy a parkolási rendeletben megfogalmazottak alapján a szabálytalanul helyen parkolók büntethetők legyenek. Az érdi belváros adottságaiból adódóan a parkoló felületek rendezésével a parkolószám némi csökkenése várható, ezzel párhuzamosan a rágyaloglási távolság növekedése.

A lakótelepi szervizutak rendezése – legális parkolóhelyek kijelölése, parkolási helyek felfestése - bár megszüntetné a jelenleg rendezetlen állapotokat, azonban olyan mértékű kapacitáscsökkenést okozna, melyet a kapacitáshiányos belvárosban jelenleg nem lehet felvállalni.

A szervizutak rendezésére tehát csak a lakótelepi belső parkolók (pl. Erzsébet utca) bővítésével, vagy új parkolók kijelölése (pl. Emőke utca) után kerülhet sor.

4.3. Parkolás parkolótárcsával

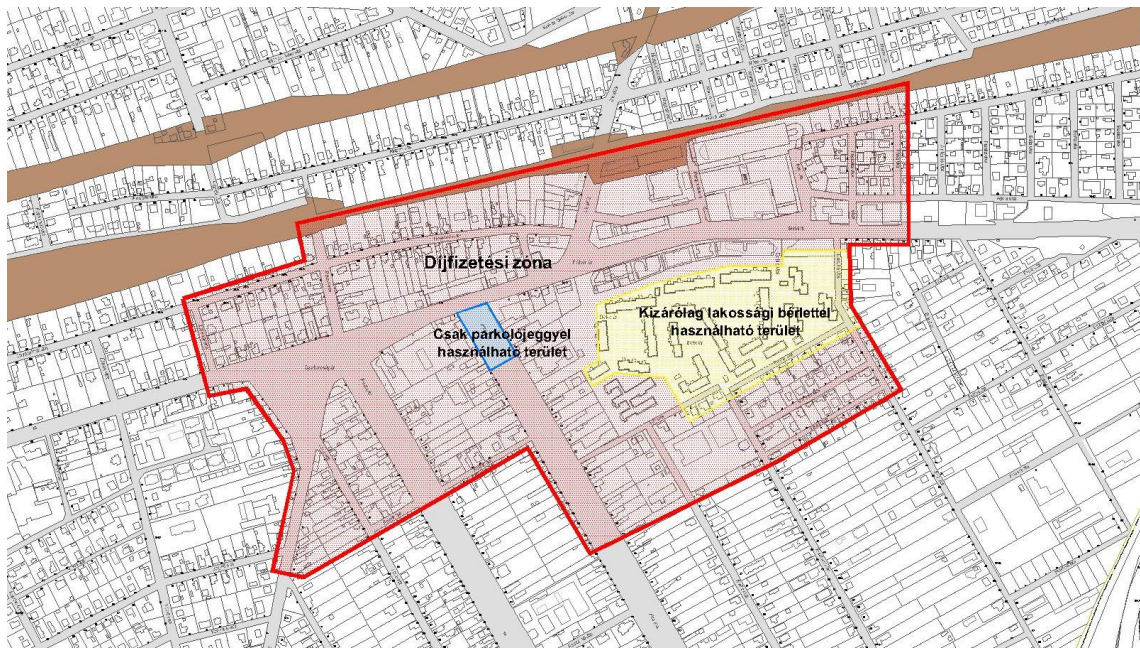
A parkolótárcsa egy, elsősorban külföldön elterjedt, adminisztratív korlátozásra szolgáló eszköz. Használatával a kijelölt parkolóknak a parkolási időhossz tetszőleges hosszban korlátozható. Használatának módja a következő: a parkolót elfoglaló autó

vezetője a tárcsát elhelyezi a szélvédő alatt, beállítva rajta az aktuális időpontot. Ettől az időponttól számolva a parkolót el kell hagynia a parkoló bejáratánál jelölt, maximális várakozási idő alatt.

A parkolótárcsás parkolók bevezetése elsősorban azokban a parkolóban ajánlott, ahol a rövid idejű parkolás a domináns. Elsősorban tehát a Városháza és környéke, a Budai út bizonyos szakaszai jöhetnek szóba. A parkolótárcsa szélesebb körben, nagyobb területen történő bevezetése a férőhelyhiány, illetve a hosszúidejű parkolás számára biztosítandó helyek miatt nem ajánlott.

4.4. Fizető parkolás bevezetése

A fizető parkolás bevezetésével Érden lehetővé válnak, hogy olyan szintű adminisztratív korlátozást legyen bevezetve, melynek segítségével a parkoló autók számában érhető el csökkenés, illetve átrendeződés. A bevezetett díj nagyságával, illetve a városközponton belül különböző díjszabású és használhatóságú zónák kialakításával a folyamat tovább szabályozható.



Az érdi belvárosi forgalom mértéke szemben áll a városközponti keresztmetszeti kapacitások szűkösségével. Bár az itt megjelenő forgalom túlnyomó hányada Érden belüli, vagy Érdet érintő eredő, illetve célforgalom, az úthálózat hiányosságai, a városszerkezet következtében a Kálvin tér környékén túlreprezentált a ténylegesen nem a városközpontba igyekvő autók száma.

A felmérések, illetve a parkolási mérleg mutatói alapján Érd esetén szinte a teljes városközpont parkolási problémákkal terhelt. Ennek alapján, figyelembe véve a pufferezónát is, Érd esetén a következő utcák által bezárt területen javasolt kialakítani a díjfizetési zónát:

Esküdt utca – Hivatalnok utca – Ellenőr utca – Szabadság tér – Ercsi út – Katalin utca – Alsó utca – Etelka utca – Emőke utca – Budai út – Anna utca – 30a vasútvonal

A díjszabás mértékét Érden úgy kell meghatározni, hogy a parkolók átlagos telítettsége 80 – 90% körüli legyen. Mivel a díjasítás bevezetés után a parkoló forgalomban jelentős visszaesés, majd lassú növekedés várható, így a díjszabás mértékének gyors változtatása nem ajánlott.

A díjszabást – alkalmazkodva a forgalmi viszonyokhoz – hétköznapi, reggel 7, és este 6 között ajánlott bevezetni, ezeken az időszakokon kívül a parkolási problémák az érdi városközpontban elsősorban a lakótelep alacsony férőhelyszámmal rendelkező területére koncentrálódnak, ahol a parkolóforgalmat a lakók forgalma adja elsősorban.

Mivel a városközpont legnagyobb kapacitáshiánnyal rendelkező területe a lakótelep, ugyanakkor a lakótelep ténylegesen az intézményi/gazdasági/kereskedelmi funkciókban bővelkedő városközpont szélén helyezkedik el, így a lakótelepet külön érdemes kezelni. Javasolható, hogy a lakótelephez kapcsoló belső parkolók, valamint lakótelep parkolási egyenlegét szervesen érintő Edit, és Emma utcai parkolókat csakis lakossági bérlettel lehessen használni, oda a hagyományos parkolási jegy, és bérlet nem lehet érvényes.

4.5. A P+R forgalom kérdése

A P+R forgalom az Érd alsó vasúti megállóhelyhez kapcsolódóan megvalósult intermodális csomópont részeként jelenik meg a területen. Budapest és agglomerációjának teljes területére vonatkozóan cél a közúti forgalom csökkentése, a vasúti részarány növelése. Az érdi, P+R forgalom által használt parkoló, és kapcsolatrendszere jelenleg az egyik legjobb ilyen jellegű megoldás a térségben. Mindenképp érdemes megjegyezni, hogy bár az egyes funkciók elhelyezése, egymáshoz való viszonya magas szintű az érdi intermodális csomópontban, a gyalogos kapcsolatok megoldása több helyen kívánnivalót hagy maga után, főleg a vasúti megállót érintő kapcsolatok esetén. A gyalogosok csak szűk folyosókon, közelíthetik meg a vasúti peronokat a parkolóház északnyugati sarkában.

A kielégítetlen igényeket jól mutatja, hogy Érd felső vasúti megállóhelytől északra ismét megindult az a folyamat, ami a közúti aluljáró építése és a megállóhely átépítése előtt már megfigyelhető volt. Naponta kb. 20-30 autó a zöldfelületen parkol, amely esős időben sártengerré válik és az autók kerekeikkel ráhordják a sárt a Bethlen Gábor utcára.

Az előzőekben leírtak alapján Érd Megyei Jogú Város parkolásának szabályozása a következő lépésekben valósulhat meg:

1. A parkolási rendelet létrejötte
2. Parkolók fejlesztése, építése
3. Korlátozások bevezetése

4. Díjfizetés bevezetése

5. Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedést Érden belül hasonló hátrányok sújtják, mint az autósokat: a kiépített úthálózat hiánya, a domborzati viszonyok a kerékpáros közlekedésre is kihatással vannak. Mindezen túlmenően azonban a kerékpárosoknak a burkolt útfelületeken is komoly balesetveszélyt jelentenek a forgalmi csatornázottság miatt koncentráltan jelentkező, intenzív forgalmi viszonyok is.



Meglévő kerékpáros infrastruktúra (Forrás: Érdi Kerékpáros Konceptió)

Az érdi sajátosságokból fakadó hátrányok mellett a kerékpározást az egész országban jelentkező problémák is sújtják: nincs, önálló, kiépített kerékpáros hálózat, nincsenek kerékpártárolók, általánosságban nem vagy csak lokálisan támogatott a kerékpározás.

Az érdi önálló kerékpáros hálózat jelenleg három, egymással nem összefüggő elemből áll. Az első elem a Balatoni út északi oldalán vezetett, a Fürdő utcától Diósdig tartó kerékpárút, a második az Európa sétány, és a Stop-Shop között kialakított kerékpárút, a harmadik pedig Budapest közigazgatási határától a Csónak utcáig tartó, a Duna töltésén vezetett kerékpáros nyomvonal.

Önmagában mindhárom kerékpárút szabványosan kialakított kerékpáros nyomvonal, közös tulajdonságuk azonban, miszerint nem alkotnak hálózatot, nem forgalomvonzó létesítmények között, hanem két, szinte véletlenszerű pont között épültek meg, szinte használhatatlanná teszi őket.

A Duna töltésén vezetett nyomvonal az EuroVelo 6-os számú, a Duna partján vezető útvonalának a része, folytatása azonban sem Budapest, sem Százhalombatta felé nem épült még meg.

Amennyiben megfelelő kerékpáros hálózat épülne ki, a kerékpározás részaránya várhatóan fellendülne. Ennek jelei már ma is láthatóak, számos utcában látni kerékpárost, többnyire azonban a járdán tekerve.

6. Gyalogos közlekedés

A város túlnyomó részén a gyalogosforgalom jellemzően a közút nyomvonalával párhuzamos nyomvonalat használ. A járdák az utakhoz hasonlóan nincsenek, vagy csak részben vannak kiépítve, más pontokon szélességük nem éri el a minimálisan előírtat. Mindezek nemcsak a lakóutcákra, hanem a gyűjtő-, és főúthálózati elemek egy részére is igaz.

A gyalogos közlekedésnek legnagyobb szerepe a városközpontban van, önálló gyalogos nyomvonalak jellemzően itt találhatóak.

A belváros gyalogosforgalmát jellemzően a Budai út két oldalán kialakult intézményi-, szolgáltatói, és kereskedelmi jelleg határozza meg, fontos szerepe van azonban az északi oldalon kialakult közlekedési jellegű funkcióknak is. A Budai út mentén így kialakuló, hossz-, és keresztirányban létrejövő gyalogosigények kiszolgálása azonban nem teljesül maradéktalanul.

Több helyen hiányos, vagy nem megfelelő szélességű a járdák állapota, többek között a Kálvin tér északkeleti oldalán található buszöböl megközelítésénél, vagy Érd-felső állomás irányába. A volt buszpályaudvar környezetében található gyalogskapcsolatok szintén rendezetlenek, az Európa sétány, vagy a Diósdai út nyugati oldalának megközelítése lényegében csak a terület szélein lehetséges.

Az intermodális csomópont legfontosabb gyalogos kapcsolatát jelentő Európa sétány forgalma ugyanakkor oly mértékben koncentrált, hogy a Budai út déli oldalával való összekötését biztosító, lámpa nélküli gyalogátkelőhely forgalma rendszeresen kihat a közúti forgalomra. A területen a Budai utat keresztező gyalogátkelőhelyek száma korlátozott. A nagy intézményi forgalommal rendelkező Alsó utca torkolatánál a Pelikán-sétány projekt révén lett új átkelő kialakítva. Ugyanakkor a közúti forgalom mértéke mellett az új gyalogátkelőhelyek kialakítása további torlódásokat eredményezhet, akár jelzőlámpás, akár anélküli megoldással.

A belvárosi vasúti megálló környékén szintén körülményesek a gyalogos kapcsolatok. A városközponti megálló pár gyalogosan jellemzően csak kerülővel közelíthető meg kiépített, minőségi kapcsolaton. Hiányzik a Kálvin tér megfelelő kapcsolata mind Érd alsóval, mind Érd felsővel, de utóbbi északi peronjának a gyalogos kiszolgálása önmagában is kritikusan kezelendő.

További problémát jelent a gyalogosforgalom kapcsán, hogy a város egyes részeit elválasztó vasútvonalakon keresztül spontán gyalogátkelőhelyek alakultak ki. Ezek a jellemzően kitaposott ösvények a vasúti síneket biztosítás nélkül keresztezi, folyamatos balesetveszélyes helyzetet előidézve.

6.1. Járdafejlesztések

A városban sok helyen problémát okoz, hogy a gyalogosok számára nem áll rendelkezésre megfelelő infrastruktúra. Emiatt a gyalogosok is a gépjárművek számára fenntartott területet használják. Burkolatlan utak esetében a túl száraz és a túl nedves idő is kellemetlenséget okoz: nagy por vagy sár keseríti meg az arra járók életét. Burkolt utak esetében pedig az jelent problémát, hogy az autósok nem veszik figyelembe azt a tényt, hogy járda hiányában gyalogosok is megjelennek az úton. A száguldó autósok mellett életveszélyben érezhetik magukat az emberek.

A helyzet megoldást sürget. Az útfejlesztések során célszerű lenne az „autós területen” túllépve a gyalogosok közlekedési helyzetét is megoldani. A fő- és gyűjtőutak mentén legalább egyoldali járda kiépítése szükséges, de tekintettel a nagy közúti forgalomra, itt a kétoldali járda lenne az ideális.

Lakóutcák esetében elegendő egyoldali járda létesítése a kisebb forgalom miatt. A lakó-pihenő övezetekben viszont nincs szükség önálló járda építésére. Az ilyen övezetekben az útburkolat a közlekedés összes résztvevője számára meg van nyitva. Az autósoknak különös figyelemmel és a KRESZ előírásai szerint maximum 20 km/h sebességgel szabad közlekedniük.

6.2. Gyalogátkelőhelyek

A biztonságos gyalogos közlekedés feltételeit nem csak a vonalas létesítménynek tekinthető járdák létesítésével kell megoldani. Lokális beavatkozásként az utakon való átkelés biztonságát is szavatolni kell, ahol szükséges a meglévő helyszínek forgalombiztonságát kell növelni.

Meglévő gyalogátkelőhelyek esetében meg kell vizsgálni, hogy azok megfelelnek-e a forgalombiztonság által igényelt szempontoknak. Az utóbbi években több, veszélyesnek ítélt kijelölt gyalogátkelőhely piros-fehér színű felfestést is kapott, melynek figyelemfelkeltő hatása sokkal nagyobb, mintha csak fehér színű burkolati jelek lennének. Ugyanakkor nem szabad elmenni abba az irányba, hogy minden gyalogátkelőhely ilyen legyen, mert a folyamat hatására a gépjárművezetők immunissá válhatnak erre a jelzésre és elveszti azt a hatást, amire eredetileg szánták. A gyalogátkelőhelyek beláthatóságát mindenhol biztosítani kell, nem csak a gyalogosok, de az autósok szempontjából is. A rálátási háromszögbe eső növényeket, hirdetőtáblákat el kell távolítani.

Különös tekintettel kell lenni azokra a gyalogátkelőhelyekre, melyek közintézmények közelében találhatóak. Ezek fejlesztésére, karbantartására forrást kell biztosítani. Meglévő „zebra” nem szüntethető meg. Ez sem szakmai, sem társadalmi szempontból nem vállalható fel. Amennyiben műszaki problémával rendelkezik, arra megoldást kell találni.

A csomóponti beavatkozások ismertetése során több helyszínt javasoltunk megvizsgálni kijelölt gyalogátkelőhelyek kialakítására. Az autóbusz megálló környéke további prioritási helyszínként azonosítható.

A fentiek jegyében már több helyszínen épült új gyalogátkelőhely a városban. Legutóbb például a 7-es számú főút városi átkelési szakaszán létesültek új zebrák az alábbi helyszíneken:

- Ágnes utca;
- Sárd utca (középszigettel);
- Szegfű utca (középszigettel).

Az esélyegyenlőség biztosítása miatt a gyalogátkelőhelyek környékén a kiemelt szegélyeket 2 cm magasságúra kell lesüllyeszteni. A vakok és gyengén látók számára taktilis vezető sávokat kell a járdaburkolatba beépíteni. Amennyiben a járda burkolata sötét színű, akkor világos elemeket kell beépíteni. Világos színű járdaburkolatnál sötét színű elemeket kell alkalmazni. A taktilis elemeket a gyalogátkelőhely vonalában, a szegély mellett kell elhelyezni (gömb alakú felülettel), továbbá a „zebrára” merőlegesen, hogy rávezetést biztosítani lehessen (hosszirányban, megfelelően mélyen barázdált felületű elemekkel).

7. Úthálózati fejlesztések

2009-ben készült el Érd új Szerkezeti Terve, Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata. A tervekben több közlekedésfejlesztési elem is szerepelt. Egyrészt meglévő utak fejlesztése, másrészt új hálózati elemek kijelölése történt meg. Az alábbiakban ezek ismertetésére kerül sor, egyben felülvizsgálatukat is elvégezve. A város jelenlegi közlekedési hálózatát és a Szerkezeti Terv alapján készített tervezett közlekedési hálózatát a Mellékletben található tervlapok tartalmazzák.

Az úthálózati fejlesztések ismertetése során először a hálózati szintű beavatkozásokra teszünk javaslatot, majd a csatornázás után megvalósítandó egyéb fejlesztésekre, végül pedig konkrét csomóponti beavatkozások ismertetésére kerül sor.

7.1. Hálózati fejlesztések

7.1.1. Törökbálint, 1. számú út - Érd, Ötvös u. (1. számú fejlesztési elem)

Az útvonal Érd közigazgatási területét igen rövid szakaszon, az Ötvös utca vonalában érinti mindössze, ugyanakkor a nyomvonal Érd belső közlekedési kapcsolataira is jelentős hatással van több okból kifolyólag. A nyomvonal elsődleges feladata a budapesti agglomeráció délnyugati településeinek összekapcsolása, lehetővé téve a

belterületi úthálózat forgalmi terhelésének csökkentését, valamint az elmúlt évek agglomerációban megvalósult munkahelyteremtő, és forgalomvonzó beruházások, fejlesztések (bevásárlóközpontok, logisztikai centrumok, stb.) felé irányuló forgalmi áramlatok megfelelő kiszolgálását.

A nyomvonal ugyanakkor Érd nyugati területei, valamint az Érdtől nyugatra elhelyezkedő települések (Sóskút, Tárnok, stb.) számára Érd belterületének érintése nélkül biztosíthatja a kapcsolatot a főutak, valamint a Sóskúti úton keresztül az M7 autópálya érdi csomópontja felé. (utóbbi szakasz érinti az érdi belterületet, ugyanakkor a jelenleg használt a Szovátai utca – Lőcsei út – Szent István út tengely, illetve Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út tengely forgalmát csökkenti.

Fontos megjegyezni, hogy a Szerkezeti terv részeként Érdet érintően mindössze az Ötvös utcai nyomvonal került elfogadásra. A teljes értékű kiépítéshez szükség van további részletes tervezésre az érintett, Érddel szomszédos települések közigazgatási területén. Részletes vizsgálatok kell igazolják a nyomvonal környezetre kifejtett hatásait Sóskút területén, ahol a nyomvonal Natura 2000 területek pufferzónáján halad keresztül. Komplex elemzés tekintetében össze kell vetni az út által okozott környezeti hatásokat az út által biztosított előnyökkel. (Az út jelentősen csökkenti a Sóskút, illetve térsége felől Budapest felé haladó forgalom útvonalának hosszát, csökkentve így az emisszió nagyságát, és az érdi belterületen áthaladó forgalmat egyaránt.)

7.1.2. Burkoló u., nyugati hosszabbítás (2. számú fejlesztési elem)

Az 1. számú fejlesztési projekthez kapcsolódóan javasolt a Burkoló utca, mint a Parkváros északi részének kiemelt gyűjtőútjának nyugati irányba történő hosszabbítása. A fejlesztését Parkváros északi felének bekapcsolás indokolja az Érdet nyugatról elkerülő új gyűjtőúthoz, csökkentve ez által a Parkvárosból induló, dél irányba haladó forgalom Bajcsy-Zsilinszky Endre útra eső nagyságát.

A Burkoló utca nyugati folytatásának kiépítése az 1. számú projekt Sóskút területén végzett komplex vizsgálatától függ, a két útszakasz hatásait együtt szükséges vizsgálni.

7.1.3. Sóskúti út – Aszfaltozó utca – Sóskút, Petőfi utca – Tárnok, 7. számú főút (3. számú fejlesztési elem)

A Sóskúti út nyugati irányba történő meghosszabbítását elsősorban a Tárnok – Sóskút – Biatorbágy közötti, 8104. jelű önkormányzati út felől Budapest felé irányuló forgalom M7-es autópálya felé történő kapcsolatának kiépítése indokolja. Ezen felül az új nyomvonal Érd északnyugati területei számára is jobb feltárást biztosít. A nyomvonal az 1. számú fejlesztési projekttel összhangban kell kiépüljön, szerepét, lehetőségét azzal együtt szükséges vizsgálni.

7.1.4. Sóskúti út – Csúcs utca – Drégelyi utca – Szendrői utca (4. számú fejlesztési elem)

A Szerkezeti Tervben szereplő hálózatfejlesztési elem felülvizsgálata javasolt. Az M7-es autópályától délre eső nyomvonal törölhető. További vizsgálatot igényel, hogy milyen módon alakítható ki autópálya csomópont.

7.1.5. Sóskúti út – Törcsvári utca – Kalotaszegi utca – Kolozsvári utca – Bagoly utca (5. számú fejlesztési elem)

A nyomvonal a Szent István úttól nyugatra fekvő területek gyűjtőúti szintű kiszolgálását biztosítja a Fehérvári út, és a Sóskúti út között, a tervezett Bagoly utcai különszintű közúti-vasúti keresztezéshez kapcsolódóan. Az új nyomvonal kialakításával Érd belterületének nyugati részén is biztosított lehet a 600-900 méter távolság a gyűjtőúthálózat egyes elemei között.

7.1.6. Törcsvári utca – Kalotaszegi utca (6. számú fejlesztési elem)

A meglévő Lőcsei út – Szent István út tengely között újabb kapcsolat alakul ki, biztosítva a gyűjtőúthálózat raszterének egyenletességét. A nyomvonal természetes folytatása a Daróci utca, és az Alsóerdősor utca.

7.1.7. Tárnoki út –Tárnok, Berki utca (7. számú fejlesztési elem)

A nyomvonal a Tárnoki út, mint Érd kelet-nyugati tengelye Tárnok felé történő meghosszabbítását jelenti. A nyomvonal megépítésével Érd belterületének súlyvonalában egy teljes értékű, az agglomerációs települések felé történő kapcsolatot, valamint Érd belterületi forgalmának elvezetését egyaránt biztosító tengely jön létre Diósd, és Tárnok között.

7.1.8. Tétényi utca – Diósd, Gyár utca – Diósd, Balatoni út (8. számú fejlesztési elem)

A fejlesztési elem Érd, és Budapest XXII. kerület határán biztosít egy olyan észak-déli irányú kapcsolatot, mely ma jelenleg nem áll rendelkezésre. Megvalósulásával a Balatoni úttól (Duna utcától) keletre fekvő, eddig szinte csak egy irányból megközelíthető lakóterületek közlekedési lehetőségei jelentősen javulnak, közvetlen kapcsolatot nyernek a Balatoni út, illetve azon keresztül Diósd-Budapest felé. A nyomvonal kiépítéséhez szükség van egy új különszintű vasúti keresztezésre a Budapest – Pusztaszabolcs vasútvonal alatt. A Tétényi út szintbeni közúti-vasúti átkelő a 30a vasútvonal átépítése után megszűnik. Helyette a Tétényi úttól keletre, mintegy 300 m-re, az M6-os autópályához kapcsolódó szervizutak építésekor megvalósult különszintű kereszteződés használható.

A NIF Zrt. fejlesztési elképzelései között nem szerepel új különszintű közúti-vasúti kereszteződés építése a 40a vasútvonal felett. A projektelelem törölhető, de ehhez a Szerkezeti terv módosítása szükséges.

7.1.9. Sárd utca (9. számú fejlesztési elem)

A 8. számú fejlesztési elemhez kapcsolódóan kialakított nyomvonal a Balatoni úttól (Duna utcától) keletre fekvő területek jobb elérését biztosítja. A Sárd utca fejlesztése lehetőséget teremt a terület lakosai számára, hogy Budapest felé mind a 6-os számú főút, mind a Bányalég utca, mind a 8. számú fejlesztési elemen keresztül a Balatoni út könnyebben megközelíthetővé váljon.

7.1.10. Aba utca – Szegfű utca – Porcsinrózsa utca – XXII. kerület, Barackos úti csomópont (10. számú fejlesztési elem)

A 10. számú fejlesztési elem Érd közúthálózati rendszerében komplex szerepet tölthet be. A Diósdai és az Antal utca közé eső szakasz a 12. számú fejlesztési elem jobb megközelíthetőségét biztosítja a városközpont irányából. Az új útszakasz megépültével, a terület jobb megközelíthetőségének kialakulásával várhatóan átértékelődik a terület funkciója is, így ez a kapcsolat a vasút két oldalán fekvő városközponti jellegű területek magasabb szintű együttműködésének lehetőségét teremti meg.

Az Aba utca keleti irányú folytatása a vasút melletti területek jobb kiszolgálására szolgál, a Balatoni úttól keletre és nyugatra egyaránt. A nyomvonal végszakasza lehetővé teszi a terület lakosainak számára az M0 autópálya Barackos úti csomópontjának elérését, ezáltal javítva a közúti főhálózat, és Érd közötti kapcsolatokat.

7.1.11. Kossuth Lajos utca - Töhötöm utca (11. számú fejlesztési elem)

A nyomvonal fejlesztése rég elhatározott terve Érd városának. Kiépítésével lehetőség nyílik egy új kelet-nyugati tengely kialakítására a vasútvonalaktól közvetlenül északra, a Diósdai úton, és a Kossuth Lajos utcán keresztül, tehermentesítve ezzel a Fehérvári út – Velencei út - Budai út tengelyt.

A nyomvonal kiépítésekor várhatóan szükségessé válik a mai, Riminyáki út, és Diósdai út csomópontjában kialakított körforgalom korábbi tervek szerinti átépítése. Jelenlegi állapotában a körforgalom ugyanis sem geometriailag, sem forgalmilag nem képes fogadni az új, nyugat felől érkező ágot.

7.1.12. Diósdai út – Antal utca – Sárd utca (12. számú fejlesztési elem)

Az Érdet érintő vasútvonalak közeljövőben megvalósuló fejlesztéséhez kapcsolódó közúthálózatot, különszintű keresztezéseket felvázoló tervben az Antal utca, és a

Melánia utca között új aluljáró kiépítését javasolták a 40a vasútvonal alatt, a helyi kapcsolatok javítása érdekében. Az új külön szintű közúti-vasúti keresztezés ugyanakkor lehetőséget teremt arra is, hogy a Parkváros felől érkező, a Kálvin téren keresztül a 6-os számú főút felé haladó forgalmat a belvárosból elvezesse, a városközpontot tehermentesítse. Ennek érdekében az aluljáróhoz kapcsolódóan szükségessé válik az Antal utca, és a Sárd utca kiépítése, szélesítése. Az így kialakult, Diósdí út és Balatoni út közötti új nyomvonal képes megfelelően elvezetni a fentebb említett forgalmat.

7.1.13. Vörösmarty utca – Főnök utca – Szabadság tér (13. számú fejlesztési elem)

Az Érd belterületén belül kialakuló új, a vasútvonalak elvágó hatását enyhítő külön szintű keresztezések kiépülésével az Esküdt utcai szintbeni átljáró szerepe csökkeni fog. A vasútvonal fejlesztésével, a sebesség növekedésével, a vonatok számának megsaporodásával az átljáró kapacitása csökkeni fog.

Ugyanakkor az átljáró az Ercsi út felől érkező, a Szabadság téren keresztül észak felé továbbhaladni kívánó forgalom elvezetését a továbbiakban is biztosítani fogja, így megfontolandó egy új, külön szintű kapcsolat kialakítása.

A külön szintű kapcsolat megvalósítása esetén a belterületi, a vasúton való átljárást biztosító felül-, illetve aluljárók távolsága egyenletessé válik. A külön szintű kapcsolat kialakítása a domborzati viszonyok okán egy felül-, és aluljáró egymáshoz kapcsolódásával biztosítható a legjobban műszakilag.

A NIF Zrt. fejlesztési elképzelései között nem szerepel az Esküdt utcai és a Vörösmarty utcai szintbeni közúti-vasúti kereszteződések külön szintűvé történő átépítése. A város közlekedési szerkezetében fontos szerepet tölt be mindkét útvonal, így azok lezárása nem lehetséges. Városrészek közötti kapcsolati szerepükön kívül a két vasútvonal közötti „zárvány” megközelítését is szolgálja. A projektelem törölhető, de ehhez a Szerkezeti terv módosítása szükséges.

7.1.14. Szent István utca – Elöljáró utca – Velencei út (14. számú fejlesztési elem)

A Szent István utca folytatásaként megvalósuló külön szintű vasúti keresztezésével biztosítottá válik, hogy a Bajcsy úti tengelytől nyugatra eső lakóterületek a Diósdí úti aluljáró használata nélkül érlék el a Budai utat. A fejlesztés Érd Megyei Jogú Város egyik aktuális fejlesztési projektje.

Ugyanakkor mindenképp érdemes a figyelmet arra felhívni, hogy az nyomvonal folytatásának (19. sz. fejlesztési elem) délre, az elkerülő útig történő kiépítése nélkül a forgalom továbbra is csak a Budai úton, illetve a Velencei út – Fehérvári út tengelyen tud tovább haladni.

7.1.15. Mérnök utca – Tolmács utca (15. számú fejlesztési elem)

A fejlesztési elem megvalósulásával lehetőség nyílik egy új, Érd belterületének nagy részét kiszolgálni képes észak-déli tengely megvalósítására, mely a városközpont érintése nélkül képes a forgalmat elvezetni. A 18. számú fejlesztési elem csak ennek megvalósulásával válik teljes értékűvé, s tudja ellátni a város szerkezetében betöltött szerepét.

A város önkormányzata a nyomvonal korábban elkészített tervváltozatai közül azt választotta, mely a Szent István-híd közvetlen folytatása helyett, egy új, a Velencei utat keresztező pusztaszabolcsi vasútvonal hídjához közel kialakított új csomópontból indítja a dél felé vezető szakaszt.

Ez a kialakítás a forgalom egyenletes észak-déli lefolyását nem képes ugyanakkor megfelelően biztosítani, így javasolt a korábban alternatívaként jelölt, a Szent István-híd számára közvetlen déli folytatást jelentő, a város szerkezete szempontjából megfelelőbb alternatív nyomvonal vizsgálata is.

7.1.16. Zámori út meghosszabbítása (16. számú fejlesztési elem)

A rövid, Érd belterületének periferiáján haladó nyomvonal feladata elsősorban a Zámori út felől érkező nehézteher forgalom elvezetése a 7. számú főút elkerülő szakaszának és tovább az M6 autópálya irányába. Jelenleg ez a forgalom a Szajkó utcán keresztül bonyolódik le, zavarva az érintett lakóterületeket. A nyomvonal kialakítása új csomópont létrehozását igényli a 7. számú főút elkerülő szakaszán, a meglévő Szajkó utcai csomópont egyidejű megszüntetése mellett.

7.1.17. Pacsirta utca – Fogoly utca – Jegyző utca (17. számú fejlesztési elem)

A nyomvonal kialakítása a Jegyző utca nyugati irányú hosszabbítását feltételezi, különbszintű keresztezéssel a Budapest – Pusztaszabolcs vasútvonal alatt. Fontosságát elsősorban az egyes településrészek kohéziója indokolja. A NIF Zrt. fejlesztési elemei között nem szerepel ilyen fejlesztési elem a 40a vasútvonal Érd vasútállomás átépítési tervei között. Törölhető, de az a Szerkezeti terv módosítását igényli.

7.1.18. Tóni csapás - Ercsi út (18. számú fejlesztési elem)

A fejlesztési elem a Szent István út dél felé történő hosszabbítása, és az Ercsi út között teremt kapcsolatot. Feladata elsősorban feltáró jellegű lesz, kiszolgálva a Mihálytelep térségében kialakuló gazdasági területeket. A Jegyző utca és az Intéző utca teherforgalma megszüntethető lenne.

7.1.19. Karolina utca – Éva utca – Piroska utca – Erika utca (19. számú fejlesztési elem)

A Szerkezeti Tervben szereplő leírás:

A városközponttól délre eső lakóterületeken belül nincs megfelelően kialakított gyűjtőúthálózat. Az itt lakók számára a városközpont, a Kálvin tér környezetének érintése az utazások többsége esetén elkerülhetetlen. A területet dél felől határoló 6. és 7. sz. országos főutak elkerülő szakaszának használata nem megoldott, funkciója más.

Az új, áttörésekkel, kiszabályozásokkal kialakított gyűjtőút biztosítja a területen generálódó forgalom elvezetését, ugyanakkor lezárja a városközponti területeket is. A nyomvonal kialakítása a későbbiekben lehetővé teszi bármilyen, a városközpontot érintő korlátozás (parkolási, forgalmi, stb.) egyszerűbb bevezetését.

A Szerkezeti Terv módosítása javasolt. A Karolina utca Alsó utcán túli folytatása csak ingatlanok kisajátítása árán lehet kijelölni. Alternatív nyomvonalként javasolt a Karolina utca – Alsó utca – Kornélia utca – Éva utca – Piroska utca – Erika utca nyomvonal.

7.1.20. Júlia utca – Százhalombatta, Erőmű út (20. számú fejlesztési elem)

A százhalombattai szerkezeti tervben is szereplő nyomvonal kiépítése a két település közti lokális kapcsolatok erősítése miatt szükséges. A kistérség két legnagyobb, egymás között intenzív forgalmat lebonyolító települése közötti kapcsolat ugyanakkor lehetőséget teremt Érd-Ófalu újabb, nyugat felől történő megközelítésére is, szervezesebben a városhoz integrálva a különálló városrészt.

7.1.21. Júlia utca – Széles utca kapcsolat (21. számú fejlesztési elem)

A Szerkezeti tervben szereplő elem az M6 autópálya mellett, attól délre javasolt új utat. Törlése javasolt a domborzati viszonyok miatt nehezen kiépíthető nyomvonal miatt.

7.1.22. M6, Ófalui csomópont – Duna part (22. számú fejlesztési elem)

A fejlesztési elem kiszolgálja a Duna-parton kialakított fejlesztési területeket.

7.1.23. Mecset utca – Csónak utca – Molnár utca – Duna-part (23. számú fejlesztési elem)

A fejlesztési elem feladata Érd új, a Duna-parton kialakítandó szabadidős területének megfelelő elérhetőségének biztosítása. A nyomvonal belső szakaszán lehetővé teszi a keskeny Molnár utca kiváltását, és annak csökkentett forgalmú utcává való átalakítását.

7.1.24. Kerülő út (24. számú fejlesztési elem)

A Kerülő út – nevéből következően is – képes biztosítani a Százhalombatta felé irányuló forgalom elvezetését az ófalui városrész szűk kapacitású központjának érintése nélkül, lehetőséget teremtve egyúttal a Kálvária-domb, valamint a térségében kialakult zártketi terület jobb megközelíthetőségének megvalósítására is.

7.1.25. M6, Ófalui csomópont – XXII. kerület, 6 számú főút (25. számú fejlesztési elem)

A teljes településre e kiterjedő szerkezeti terv készítésével párhuzamosan elkészült a Budafoki út, és a Duna közötti területre a szerkezeti és szabályozási terv egyaránt. A kiemelésre elsősorban azért volt szükség, mert a leendő szennyvíztisztító területe, illetve a korábbi szerkezeti tervekben szereplő, a Budafoki út részbeni tehermentesítését szolgáló 6. számú főúti elkerülő nyomvonal együttes megvalósítása nem volt lehetséges. A részterv az elkerülő szakasz tervből való kivétele mellett döntött, megindokolva a lépés szükségességét.

Az M6 gyorsforgalmi út és a Duna közötti terület kiszolgálása érdekében. A feltáró út nyomvonalának a telekhatárok mellett a területen áthaladó nagymennyiségű közműnyomvonalhoz is igazodnia kell.

7.1.26. 40-es vasútvonal és M6 autópálya közötti gazdasági terület feltáró útjai (26. számú fejlesztési elem)

Az M6-os autópálya és a 40-es (pécsi) vasútvonal közötti, nagy kiterjedésű gazdasági területek kialakításához szükséges lesz egy olyan feltáró úthálózat kialakítására, mely képes elvezetni a területre érkező nehézteher-gépjármű forgalmat. A javasolt úthálózat a terület számára kapcsolatot teremt mind a 6-os, mind a 7-es számú főutak felé.

A terület elhelyezkedése ugyanakkor megnehezíti, és megdrágítja a nyomvonalak kialakítását. A zárványként működő, autópálya, és vasútvonal közé szorított terület csakis új különszintű kapcsolatok építésével érhető el.

7.1.27. Tárnok, 7. számú főút - M6, Százhalombatta-észak csomópont (27. számú fejlesztési elem)

Az 1. számú, az agglomerációs településeket összekötő nyomvonal közvetlen folytatása a tárnoki elkerülő szakasztól a 6. számú főútig tartó szakasz. Jelentősége a Tárnok-Törökbálint szakaszhoz képest hálózatilag kisebb, feladatát az érdi elkerülő út nyomvonala képes megfelelően kiszolgálni. Ugyanakkor várható, hogy megépültével a 6-os, 7-es számú főutak között bonyolódó sarokforgalom áttevődik az új nyomvonalra. Mindezen túlmenően a szakasz feladata megfelelő kapcsolatot biztosítani a pécsi vasútvonal, és az M6 autópálya között kialakuló gazdasági területek számára.

A nyomvonal része a Százhalombatta – Esztergom között tervezett 2x1 sávos új főútnak, mely szerepel a 2040-ig megvalósítandó utak listáján.

A Szerkezeti Tervben nem szereplő, további fejlesztési elemek:

7.1.28. Földmunkás utca

Észak-Parkváros új észak-déli feltáró útja az Iparos utcától nyugatra fekvő területek gyűjtőútja lehet a Földmunkás utca. Az M7 autópálya tanulmányterv szinten vizsgált új, Aszfaltozó utcai csomóponti ágai révén az Iparos út terhelését is csökkentheti. Megfelelő eljutási lehetőséget biztosíthat a lakóutcák felől a tervezett Darukezelő utcai közintézmények felé.

7.1.29. Fehérvári út – Velencei út – Budai út nyomvonal forgalomtechnikai felülvizsgálata

A Fehérvári út – Velencei út – Budai út nyomvonal a 7-es számú főút korábbi átkelési szakasza volt, ennek megfelelő keresztmetszeti kialakítással. Az elkerülő út átadása után az átmenő forgalom csökkent az útszakaszon, helyét részben a megnövekedett helyi forgalom vette át. Forgalomtechnikai felülvizsgálata javasolt, de csak a Vadlúd utca – Kossuth Lajos utca – Töhötöm utca nyomvonal kiépítése után.

Az újrafelosztás révén a tengely mentén kerékpársáv alakítható ki a Fehérvári út – Velencei út szakaszon. A Budai út Szabadság tér és Angyalka utca közötti részén kerékpáros nyom festhető fel, hiszen itt kisebb a járművek haladási sebessége. Az Angyalka utca és a Tesco-körforgalom között ismét kerékpársáv felfestése javasolt.

7.2. Csatornaépítés után megvalósítandó úthálózati fejlesztések

A városban több helyszínen zajlanak a csatornaépítési munkálatok jelen tanulmány készítésekor. A kivitelezés befejezése után lehetőség nyílna egyes utak szilárd burkolattal történő kiépítésére, illetve a meglévő rossz állapotú közutak felújítására. Ennek hatására kialakulhat az az új úthálózat, mely képes lesz lebonyolítani a jelentősen megnövekedett forgalmat. Így, a több évtizede változatlan fő- és gyűjtőút hálózat terhelése csökkenhet, jobban eloszthatóvá válik a forgalom.

Az alábbi listán szerepelnek a különböző kategóriába sorolt utak. Az egyes útszakaszokat a Mellékletben található tervlapon jelöltük.

Sorszám	Közterület neve	Szabályozási szélesség	Javasolt útkategória	Javasolt burkolat
1.	Favágó utca	12m	gyűjtő	aszfalt
2.	Darukezelő utca	15m	gyűjtő	aszfalt
3.	Fuvaros utca (Darukezelő utca és Burkoló utca között)	12m	gyűjtő	aszfalt

4.	Földmunkás utca (Esztergályos utca és Aknász utca között)	12-15m	gyűjtő	aszfalt
5.	Aszfaltozó utca (Fuvaros utca és Favágó utca között)	12m	gyűjtő	aszfalt
6.	Kádár utca (Simító utca és Tetőfedő utca között)	12m	lakó	aszfalt
7.	Sóskúti út (Szováta utca és Szendrő utca között)	20m	gyűjtő	aszfalt
8.	Szendrői utca (Sóskúti út és Kalotaszegi utca között)	15m	gyűjtő	aszfalt
9.	Kalotaszegi utca (Késmárki utca és Szendrő utca között)	15m	gyűjtő	aszfalt
10.	Daróczi utca	16m	gyűjtő	aszfalt
11.	Cserhalmi utca	13-14m	gyűjtő	aszfalt
12.	Radnai utca (Cserhalmi utca és Tárnoki út között)	13-14m	gyűjtő	aszfalt
13.	Tárnoki út (Kolozsvári utca és Szent István út között)	18m	fő	aszfalt
14.	Regőci utca (Bakonyi utca és Tárnoki út között)	13m	lakó	aszfalt
15.	Jenő utca (Tárnoki út és József tér között)	15m	lakó	aszfalt
16.	Kende utca (Damjanich utca és József tér között)	15m	lakó	aszfalt
17.	László utca	12m	lakó	aszfalt
18.	Fűzfa utca	11m	lakó	aszfalt
19.	Bükkfa utca	11-12m	lakó	aszfalt
20.	Folyondár utca (Alsóerdősor utca és Hársfa utca között)	15m	gyűjtő	aszfalt
21.	Siller utca	9m	lakó	aszfalt
22.	Ligetszépe utca	9m	lakó	aszfalt
23.	Lóránd utca (Kont utca és Koppány utca között)	15m	gyűjtő	aszfalt

24.	Koppány utca (Vörösmarty Mihály utca és László utca között)	12m	lakó	aszfalt
25.	Péter utca	12m	lakó	aszfalt
26.	Pál utca	11-12m	lakó	aszfalt
27.	Tulipán utca	12m	gyűjtő	aszfalt
28.	Gyula utca	11m	lakó	aszfalt
29.	Kossuth Lajos utca (Bethlen Gábor utca és Sándor utca között)	17m/14m	fő	aszfalt
30.	Töhötöm utca	16m	fő	aszfalt
31.	Tompa Mihály utca (Kossuth Lajos utca és Thököly Imre utca között)	11,5m	lakó	aszfalt
32.	Hunyadi János utca	11,5m	lakó	aszfalt
33.	Petőfi Sándor utca (Gárdonyi Géza és Arany János utca között)	11m	lakó	aszfalt
34.	Arany János utca	11,5m	lakó	aszfalt
35.	Visó utca	11,5m	lakó	aszfalt
36.	Zagyva utca	11,5m	lakó	aszfalt
37.	Tállya utca	11,5m	lakó	aszfalt
38.	Nyitra utca (Sárd utca és Tállya utca között)	11,5m	lakó	aszfalt
39.	Külső Római út	16m	gyűjtő	aszfalt
40.	Vércse utca	10m	lakó	aszfalt
41.	Kakukk utca	11,5m	lakó	aszfalt
42.	Pintyőke utca (Fehérvári út és Fácán köz között)	11,5m	gyűjtő	aszfalt
43.	Éva utca	10m	lakó	aszfalt
44.	Eszter utca	9m	lakó	aszfalt
45.	Ágnes utca	11,5m	lakó	aszfalt
46.	Angyalka utca	12m	lakó	aszfalt

47.	Berettyó utca	12m	lakó	aszfalt
48.	Garami utca	11m/12m	lakó	aszfalt
49.	Szigetvári utca	15m	gyűjtő	aszfalt
50.	Gárdonyi Géza utca	11,5m	lakó	aszfalt
51.	Tolmács utca	18m	fő	aszfalt
52.	Zrínyi Miklós utca	11,5m	lakó	aszfalt
53.	Poprád utca	10,5m	lakó	aszfalt
54.	Talabor utca	11,5m	gyűjtő	aszfalt
55.	Retyezáti utca	13m	lakó	aszfalt
56.	Otelló utca	13m	lakó	aszfalt
57.	Késmárki utca	12,5m/13,5m	gyűjtő	aszfalt
58.	Rózsa utca	9,5m	lakó	beton
59.	Emese utca	9m	lakó	beton
60.	Etelka utca	7,5m	lakó	beton
61.	Holló utca	7,5m	lakó	beton
62.	Szarka utca	12,5m	lakó	beton
63.	Alispán utca (Diósdí út és Főnök utca között)	11m	lakó	beton
64.	Felsővölgyi út	11,5m	gyűjtő	felújítás
65.	Alsóerdősor utca	16m	gyűjtő	felújítás
66.	Vörösmarty Mihály utca	15m	gyűjtő	felújítás
67.	Temes utca	11,5m	lakó	felújítás
68.	Sárd utca (Szinva utca és Balatoni út, ill. Körönd tér és Tétényi út között)	16m/14m (11,5m)	gyűjtő	felújítás
69.	Mária utca (Diósdí út és Szinva utca között)	11,5m	gyűjtő	felújítás
70.	Szinva utca (Mária utca és Sárd utca között)	11m	gyűjtő	felújítás

71.	Pacsirta utca (Fehérvári út és Fácán köz között)	11,5m	gyűjtő	felújítás
-----	--	-------	--------	-----------

Megállapítható, hogy az újonnan szilárd burkolatot kapott utcák révén a város közúthálózata újragondolható, új hierarchia alakítható ki.

7.3. Javasolt csomóponti beavatkozások

7.3.1. Balatoni út – Kutyavári utca

A Balatoni út keleti ága felől problémát jelent, hogy az autósok a Fürdő utca utáni buszmegálló területét is használják a városközpont felé továbbhaladásra. Így a buszok nem tudnak beállni a megállóba, hogy az utascserét végre tudják hajtani. Az út itt kellő szélességű, hogy az autóbuszok számára sárga „farkasfogas” felfestés kerüljön a burkolatra.

7.3.2. Balatoni út – Sárd utca csomópont

A Balatoni úton balra kanyarodó sávok kialakítása és kijelölt gyalogátkelőhely létesítése javasolt. Budapest felől megfelelő szélességű a meglévő burkolat a kanyarodó sáv felfestésére. Érd városközpontja felől kb. 30 méter hosszon burkolatszélesítés szüksége.

7.3.3. Balatoni út – Budai út (Tesco-körforgalom)

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál. Vizsgálandó a Budai út – Budafoki út tengelyben a kerékpáros átvezetés kialakíthatósága.

7.3.4. Budafoki út – Duna utca csomópont

A középszigeteken elhelyezett irányjelző táblákat kisebb méretűre kell cserélni vagy magasabbra helyezni, hogy a beláthatóságot ne zavarja. A Budai út felé a kerékpáros infrastruktúra megtervezendő.

7.3.5. Budai út – Erika utca csomópont

A jelzőlámpás csomópont fázisterveinek és a detektorok felülvizsgálata szükséges, hogy valóban forgalomfüggően üzemelhessen. Így elkerülhető, hogy feleslegesen álljanak meg az autók abban az esetben, ha nincsen kanyarodó mellékirányú forgalom.

7.3.6. Budai út – Enikő utca (Stop-Shop körforgalom)

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.7. Budai út – Európa sétány

A kijelölt gyalogátkelőhelynél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.8. Budai út – Diósi út csomópont

A körforgalom részbeni átépítésével (kiegészítésével) lehetővé válik a körforgalom áteresztőképességének növelése. Az ún. direkt ágak megépítésével az eddig a körforgalmon keresztül haladó jobbra kanyarodó forgalmak saját útpályára kerülnek. Ennek következtében a körforgalom áteresztőképessége nő, a körforgalom okozta torlódások hossza csökken.

A Kálvin tér esetében két direkt ágat érdemes megépíteni:

- a Budapest felől az aluljáró felé haladó forgalom számára;
- az aluljáró felől a Szabadság tér felé haladók számára.

Az első, Budapest felől érkező, jobbra kanyarodó ág megépítéséhez a jelenlegi szélső sáv teljesértékű forgalmi sávva alakítása szükséges. Ezáltal a jobbra kanyarodó forgalom már korán el tud válni az egyenesen haladótól, tovább javítva a csomópont áteresztőképességén. A jelenlegi, ebben a sávban található autóbuzsmegállók megtartandóak, forgalmuk biztonságos lebonyolódása forgalomtechnikai eszközökkel szabályozható.

A második, az aluljáró felől a Szabadság tér felé haladó forgalom lebonyolódását segítő direkt ág kiépítéséhez szükségessé válik a templom előtti terület átépítése, a kapcsolódó járdákkal együtt.



1. ábra A körforgalom kiemelt ágainak elhelyezkedése

Nem feltétlenül szükséges, de forgalomtechnikai, és balesetbiztonsági okok miatt utóbbi direkt ág kiépítésével párhuzamosan javasolt a Profi felől érkező ág megszüntetése. A Profiba érkező forgalom a továbbiakban az aluljáró rámpáját megkerülve, illetve a Kálvin tér kelet oldalán, a Budai útról jobbra nyíló első, névtelen kis utcán érheti el az áruházat.

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.9. Szabadság tér

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál. A Fehérvári út – Velencei út – Budai út tengely útfelület újrafelosztásának tervével összhangban kell újragondolni a forgalomtechnikai kialakítását.

7.3.10. Velencei út – Intéző utca csomópont

Balra kanyarodó sávok felfesthetők a Velencei úton. Kijelölt gyalogátkelőhely kiépítése javasolt, taktilis burkolati elemekkel a járdáknál. Alternatívaként vizsgálandó, hogy csak az Elnök utca felé legyen kialakítva balra kanyarodó sáv, mely esetben a gyalogátkelőhely vonalában középsziget alakítható ki.

A Fehérvári út – Velencei út – Budai út tengely útfelület újrafelosztásának tervével való összhang esetén középsziget, illetve balra kanyarodó sáv nem alakítható ki.

7.3.11. Fehérvári út – Bagoly utca csomópont

A csomópontban meglévő jelzőlámpás forgalomirányítás megfelelően üzemel, azonban a Fehérvári úton hiányoznak az önálló kanyarodó sávok, melyeket pótolni kellene. A szegélyek közötti útfelület újra felosztásával vagy kismértékű szegélykorrekcióval megvalósíthatóak a kanyarodós sávok. A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.12. Fehérvári út – Pacsirta utca csomópont

A Pacsirta utca elején gyűjtőúti szerepe ellenére lakó-pihenő övezet tábla található. Ennek jogosságát felül kell vizsgálni. A Bagoly utcai csomópont rendezésével összhangban célszerű lenne balra kanyarodó sávot kijelölni a Fehérvári úton és a buszmegállók megközelítése érdekében kijelölt gyalogátkelőhelyet javasolt kialakítani a Pacsirta utcától nyugatra (taktilis burkolati elemekkel a járdáknál).

7.3.13. Fehérvári út – Szajkó utca

Új kijelölt gyalogátkelőhely kiépítése szükséges, taktilis burkolati elemekkel a járdáknál.

7.3.14. Fehérvári út – Zámori út csomópont

A városközpont felől a Zámori út felé jobbra kanyarodóknak önálló sáv kialakítása lenne célszerű. Az itt található jelzőlámpa kiegészítő jelzője lehetőséget biztosít ugyan a jobbra kis íves fordulásra, mikor a Fehérvári úton egyenes irányban tilos jelzések látható. A jobbra kanyarodást ugyanakkor szabályosan csak az egyenesen haladókkal közös sávból lehetne végrehajtani. Az útburkolat szélesítésével biztosítható lenne a megfelelő szélességű sáv. A kijelölt gyalogátkelőhelynél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

A város szabályozási tervében szerepel egy új útszakasz kiépítésének területbiztosítása, mely a Szajkó utca kiváltását tenné lehetővé. Ezáltal a 8104. jelű út és a 7-es számú főút érdi elkerülő szakasza között közvetlen összeköttetés létesülhetne. Az új útszakasz igényelné a Fehérvári út – Zámori út csomópontjának átépítését is. Az új négyágú csomópontot körforgalmú csomópontként történő kiépítése javasolt, amely kapuzathatást biztosítana.

7.3.15. Széles utca – Külső római út csomópont

Az elsőbbségi viszonyok a jelen kiépítést nem tükrözik. A Külső római út kiépítésével annak forgalmi terhelés várhatóan növekedni fog, ami még inkább megköveteli, hogy a csomópont forgalomtechnikailag rendezve legyen.

A Külső római út felől forgalomtechnikai eszközökkel kellene az M6 autópálya felé haladókat figyelmeztetni, hogy ők érkeznek a mellékirányból. Javasolt sárga színű taktilis útburkolati jelek elhelyezése ebből az irányból.

7.3.16. Felső utca – Széles utca csomópont

Érd városközpontja felől önálló balra kanyarodó sáv létesítésének vizsgálata javasolt. A forgalmi vizsgálatot a hétköznapi csúcsidőszakok mellett a hétvégi piaci napon is célszerű lenne elvégezni. Az így kapott adatoktól függően lehet dönteni az átépítés szükségességéről. A Széles utcát keresztező járda vonalában és a buszmegálló megközelítése miatt kijelölt gyalogátkelőhelyek kialakítása szükséges (taktilis burkolati elemekkel a járdákban).

7.3.17. Felső utca – Karolina utca csomópont

Körforgalmú csomóponttá történő átépítése javasolt a helyszínrajzi adottságok miatt. A csomóponti mozgások rendezettebbé váltak a Járóbeteg Szakellátó Intézethez kapcsolódó parkolóhelyek kiépítésével. A gyalogos forgalom biztonságossá tétele továbbra is feladat, annak ellenére, hogy a közeli autóbusz öböl párhoz kijelölt gyalogátkelőhely is létesült. A gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése szükséges a járdákban.

7.3.18. Ercsi út – Karolina utca csomópont

Kijelölt gyalogátkelőhely létesítése szükséges az Ercsi úton és a Karolina úton,, járdakapcsolattal a temetőnél lévő buszmegállókhoz. A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.19. Zámori út – Vadlúd utca csomópont

Körforgalmú csomóponttá történő átépítésére a NIF Zrt. elkészítette a terveket, de a megvalósulás még várat magára.

7.3.20. Kossuth Lajos utca – Bagoly utca csomópont

A Bagoly utcai különszintű vasúti kereszteződés megvalósulása esetén a csomópont forgalmi terhelésének növekedésére lehet számolni. Ennek függvényében különösen indokolt lenne a csomópont forgalmi rendezése. Önálló balra kanyarodó sávok kialakítása javasolt a Bagoly utca déli szakasza felől, illetve a Kossuth Lajos utca keleti része felől. Ezzel egyidőben kijelölt gyalogátkelőhelyeket is ki kell alakítani. A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

A Fehérvári út – Velencei út – Budai út tengely útfelület újrafelosztási elképzelésével összhangban kell az átalakítást elvégezni.

7.3.21. Kossuth Lajos utca – Szent István út csomópont

A Szent István út tengelyében engedéllyel rendelkező terv készült a 30-as és a 40-es vasútvonalak felett egy új hídra, mely közvetlen kapcsolatot biztosítana a Velencei úttal. A terv szerint átépülne a tárgyi csomópont is jelzőlámpás forgalomirányítással biztosítva. Önálló balra fordulást lehetővé tévő sávok létesülnének és a gyalogos forgalom is biztonságosabbá válhatna a jelzőlámpa révén.

7.3.22. Kossuth Lajos utca – Vörösmarty utca – Bethlen Gábor utca csomópont

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.23. Széchenyi téri csomópont

A Diósdí úti közúti aluljáró kiépítése során elmaradt a csomópont megfelelő forgalombiztonságot nyújtó rendezése. Ugyanakkor a meglévő forgalmi viszonyok megkövetelik, hogy mihamarabb változás történjen itt.

A hosszú távú fejlesztések között szerepel az Aba utca kiépítése is, ami további forgalmi terhelést okozhat a csomópontban. Az átépítési terveket ennek figyelembevételével kellene elkészíteni.

A csomópont átépítésének helyszínrajzi és forgalomtechnikai kialakítására mindenféleképpen mikroszimulációs vizsgálatot kell végezni, ami alapján lehet meghozni a döntést, hogy körforgalom vagy jelzőlámpás forgalomirányítással biztosított csomópont létesüljön.

A Széchenyi térként is ismert közterületnek kiemelt városképi szerepet kellene szánni, még ha mai állapota nem is ezt tükrözi. A közlekedési célú rendezés mellett térépítészeti elemeket is magában foglaló komplex megoldás szükséges.

7.3.24. Diósdí út – Riminyáki út csomópont

A meglévő körforgalom átépítésére és a Töhötöm utca bekötésére évekkel ezelőtt készült terv, azonban forráshiány miatt soha nem valósult meg. A csatornázási program befejezése után a Töhötöm utca szilárd burkolatot kap, így indokolt a korábbi terv szerinti kialakítás megvalósítása. A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.25. Riminyáki út – Gellért utca csomópont

A Riminyáki út déli szakasza felől balra kanyarodó sáv kiépítése javasolt. A Parkváros felől a Gellért utcába fordulóknak számára ívkorrekció elvégzése javasolt. Vizsgálandó jelzőlámpás csomóponttá történő átépítése, a gyalogos forgalom biztonságosabbá tétele is megoldható lehetne így. A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.26. Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Riminyáki út – Tárnoki út csomópont

A kijelölt gyalogátkelőhelyeknél taktilis burkolati elemek elhelyezése javasolt a járdáknál.

7.3.27. Szent István út – Tárnoki út csomópont

A Tárnoki út nyugati ágának kiépítésével a csomópont helyszínrajz kialakítását rendezni kell. A két eltolt T csomópont helyett egy útkereszteződés kiépítés javasolt balra kanyarodó sávokkal és kijelölt gyalogátkelőhelyekkel legalább egy-egy csomóponti ágon.

7.3.28. Tárnoki út – Ürmös utca – Csaba utca csomópont

A Tárnoki út Ürmös utca és Csaba utca közötti szakaszán balra kanyarodó sávok kijelölés javasolt a burkolat szélesítése mellett. A Tárnoki út keleti csomóponti ágát korrigálni kellene, hogy sebességcsökkenésre ösztönözze a járművezetőket. A Gyömbér utca egyirányúsítása vagy lezárása javasolt, hogy a csomóponti mozgások rendezettebbé válhassanak. Gyalogos közlekedést rendezni kell.

Vizsgálandó kettős körforgalom vagy „piskóta-körforgalom” kialakíthatósága.

7.3.29. Tárnoki út – Kutyaári utca csomópont

A csomópont forgalomtechnikai felülvizsgálata indokolt. Sárga színű, különösen veszélyes hely burkolati jel felfestése javasolt.

7.3.30. Tárnoki út – Alsóvölgyi utca csomópont

A Tárnoki út Kutyaári utcától keletre eső szakasza 12 méter szabályozási szélességű volt korábban. A hatályos szabályozási terv 14 méter szélességűre bővítette a közterületet. A területrendezés ténylegesen csak későbbi időszakban valósulhat meg a kisajátítási költségek miatt. Addig nem reális, hogy a Tárnoki út jelentősebb mértékben átépüljön. A jelenlegi beépítettségek és telekhatárok között csak kisebb mértékű beavatkozások végezhetőek el. Javasolt egyenrangú utcák kijelölése, mellyel a csomóponti elsőbbségadási viszonyok esetén a „jobbkezes-szabály” érvényesül. A csomópont területét sárga színű, „különösen veszélyes hely” burkolati jellel célszerű ellátni.

7.3.31. Tárnoki út – Árvalányhaj utca – Ligetszépe utca – Völgy utca (Diósd) csomópont

A csomópont területét sárga színű, „különösen veszélyes hely” burkolati jellel célszerű ellátni. Vizsgálandó körforgalmú csomópont kialakíthatósága.

7.3.32. Lőcsei út – Kalotaszegi utca – Szováti út csomópont

A Szigetvári utca és a Kalotaszegi utca, ill. a Cserhalmi utca szilárd burkolattal történő ellátása után a csomópont forgalmi terhelése várhatóan növekedni fog. Rövid időn belül meg kell oldani a Cserhalmi utca bekötését a meglévő körforgalomba és magát a körforgalmat is végleges állapotúra, szegélyekkel kiemelve kiépíteni.

7.3.33. Szováti út – Sósúti út csomópont

Az M7-es autópálya tervezett csomóponti átalakítása megköveteli ennek a csomópontnak az átalakítását is. Körforgalmú csomóponttá történő kiépítés javasolt.

7.3.34. Bajcsy-Zsilinszky út – Vincellér utca csomópont

A Vincellér utca felől a csomópont nehezen belátható az építőanyag kereskedés épülete és az előtte szabálytalanul álló autók miatt. Optimális lenne jelzőlámpa telepítése. Amíg erre nincs forrás, addig is a Vincellér utca tengelyében domború tükrök kihelyezése javasolt.

7.3.35. Bajcsy-Zsilinszky út – Alsóerdősor utca csomópont

A Bajcsy-Zsilinszky úton balra kanyarodó sávok kijelölése javasolt. Jelzőlámpás csomóponttá történő átépítése vizsgálandó.

7.3.36. Bem tér

A Via Futura Kft. terve alapján várhatóan átépül az érdi Iparos út Törökbálinti út és az M7 autópálya északi csomópontja közötti szakasza. A Bem téren a meglévő jelzőlámpás csomópont helyett körforgalom épül, a Sós-kúti út felől a Bajcsy-Zsilinszky Endre út felé, ill. az Iparos út felől a Sós-kúti út felé direkt ágakkal. A körforgalom és az M7 autópálya déli csomópontja között 2x2 sávossá bővül az Iparos út. Jelzőlámpás forgalomirányítás kerül telepítésre a Bem köznél, az Aszfaltozó utcánál, valamint az autópálya déli és északi csomópontjánál. Az M7 autópálya – Gépész utca – Aszfaltozó utca – Iparos út által határolt tömbben Interspar bevásárlóközpont épül. Ennek megközelítésére az Iparos úton, az Aszfaltozó utcánál két balra kanyarodó sáv lesz kialakítva. Az Iparos utca – Kádár utca sarkán élelmiszer áruház épül, melynek kapcsán a Kádár utca torkolati szakasza 2x2 sávossá bővül, önálló balra kanyarodó sávokkal. Az Iparos úton szintén balra kanyarodó sáv épül a Kádár utca felé. Az M7 déli csomópontja előtt déli irányból balra kanyarodó sáv kerül kialakításra az autópálya felhajtó ága felé, míg északról az M7 aluljáró után kettő forgalmi sávban lehet dél felé, egy forgalmi sávon pedig jobbra fordulni. A meglévő aluljáró keresztmetszete megmarad, azaz továbbra is 2x1 sávban lehet majd közlekedni. Az M7 autópálya északi csomópontjában dél felől önálló balra kanyarodó sávban lehet majd a Balaton felé felhajtani az autópályára. Az autópálya lehajtónál jobbra kanyarodó sáv továbbá egy egyenes és balra kanyarodást lehetővé tevő sáv épül. Észak felől a benzinkúthoz balra kanyarodó sávban keresztül lehet majd eljutni. Az Interspar építése kapcsán az Aszfaltozó utca Iparos út és Gépész utca közötti szakasza részben 2x2 sávossá osztott pályás úttá épül át, közvetlen eljutást biztosítva a bevásárlóközpont mélygarázsába. A Gépész utca Sós-kúti úti torkolatában irányonként külön-külön kanyarodó sáv létesül.

A BME által készített tervek szerint az Aszfaltozó utcánál meglévő M7 autópálya alatti aluljáróhoz kapcsolódóan, az autópálya déli oldalán új felhajtó épülne Budapest felé, míg az északi oldalon új lehajtó létesülne Budapest felől. Mindkét új csomóponti ág egy-egy körforgalmon keresztül csatlakozna a meglévő úthálózathoz. Az M7 autópályán gyűjtő-elosztó pálya létesülne, ami a meglévő és az új csomóponti ágakat szolgálná ki.

Szintén a BME által készített tervek szerint az M7-M0 autópálya csomópontban a 8103. jelű Érd-Törökbálint összekötő utat tehermentesítendő új csomóponti ágak épülnének. Érd felől a „B” jelű csomóponti ág és a 8103. jelű út között létesülne új összeköttetés, melyen keresztül elérhetővé válna az M7 autópálya Budapest felé. Az „L” csomóponti ág és a 8103. jelű út között is létesülne egy új út, ami Budapest felől biztosítana

lehajtást az M7 autópályáról. A két új csomóponti ág egy-egy körforgalmi csomóponton keresztül csatlakozna a 8103. jelű úthoz.

7.3.37. Alsóerdősor utca – Eperfa utca csomópont

Középső járdaszigetekkel javasolt a csomóponti felület szűkítése. A főirányból sárga taktilis burkolati jelek elhelyezése figyelemfelkeltő hatású lehet. Körforgalom kiépítése javasolt, oly módon, hogy a járható gyűrű szélesebb legyen a megszokottnál, ami lehetővé teszi, hogy az autóbuszok is át tudjanak a körforgalmon hajtani.

7.3.38. Alsóerdősor utca – Folyondár utca csomópont

Balra kanyarodó sáv kialakítása javasolt a Folyondár utca mellékirányú ága felé.

7.3.39. Törökbálinti út – Szövő utca – Folyondár utca csomópont

Minden irányból javasolt lenne az önálló balra kanyarodást biztosító sávok kialakítása. A törökbálinti út keleti ága töltésen halad, ezért itt vagy annak szélesítése, vagy támfal építése válhat szükségessé, ami a költségeket jelentősen növelheti. A gyalogos forgalmat rendezni kell.

7.3.40. Felsővölgyi út – Törökbálinti út – Tetőfedő utca csomópont

Körforgalmú csomópont kialakítása javasolt, melybe mind az 5 csomóponti ág beköthető. A Törökbálint – Érd határán elhelyezkedő buszmegálló pár biztonságos gyalogos megközelítése is megoldhatóvá válna ezáltal. A körforgalom ágain kijelölt gyalogátkelőhely jelölhető ki. A jellemző gyalogos forgalmi irányokra gyalogos forgalomszámlálás elvégzése javasolt.

7.3.41. Iparos utca – Esztergályos utca – Olvasztár utca

A várható közúti és intézményfejlesztések miatt a csomópont kiépítése indokolt. Hasonlóan a Darukezelő utcai csomóponthoz, déli irányból itt is önálló balra kanyarodó sávot kellene kialakítani az Iparos utcán.

7.3.42. Iparos utca – Darukezelő utca

A Darukezelő utcában várható intézményfejlesztés, illetve a Darukezelő utca gyűjtőúttá történő kiépítése indokolja a csomópont rendezését. Dél felől önálló balra kanyarodó sáv kijelölése javasolt az Iparos utcán. A csomópontban kijelölt gyalogátkelőhelyek kijelölésével kell biztosítani a mindenki által biztonságosan használható átkelést az út két oldala között. Erre különös figyelmet kell fordítani a várható közoktatási intézmény létesítése miatt.

7.3.43. Iparos utca – Betonozó utca csomópont

Az észak felé haladók számára a csomópont előtt járműosztályozó kialakítása javasolt, mely révén önálló balra kanyarodási lehetőség biztosítható.

7.3.44. Késmárki utca – Kárpáti utca – Bihari utca – Tátra utca csomópont

A hatágú csomópontban körforgalom kiépítése javasolt.

7.3.45. Kalotaszegi utca – Késmárki utca – Töröcsvári utca csomópont

A várhatóan gyűjtőútként kiépülő Töröcsvári utca és Kalotaszegi utcák csomópontjába 5 utca fut be. A terület szabályozás lehetővé teszi körforgalmú csomópont kialakítását.

7.3.46. Tárnoki út – Ligetszépe utca

Javasolt négyágúvá történő átalakítása oly módon, hogy a Hegyalja utca még a csomópont előtt csatlakozzon a Ligetszépe utcába. A Tárnoki út tengelyét a Völgy utcára kellene ráfordítani, hogy a főirány ne ívekkel legyen átvezetve a csomóponton.

7.4. Javasolt keresztmetszeti kialakítások

Mintakeresztmetszelvények a Mellékletben találhatóak.

Főutak

A városi jelentőségű főutak keresztmetszeti kialakítását úgy kell kialakítani, hogy az hangsúlyozza is a főúti jelleget, ugyanakkor megfelelő biztonságot nyújtson minden használója számára.

Az érdei közterületekre jellemző szabályozási szélesség jellemzően 2x1 forgalmi sávok kialakítását tesz lehetővé. Ez fokozottan igaz az újonnan kijelölendő útvonalakra. A közutak gépjárművek által használt területét 2x1 sávok esetében így 7,0 m szélességűre javasoljuk kialakítani. Az útburkolatot kiemelt szegéllyel kell lehatárolni. Területi elhelyezkedéstől függően egy vagy kétoldali szikkasztó árokkal vagy burkolt árokkal, illetve zárt csapadékvíz-elvezető csatornával kell biztosítani a megfelelő víztelenítést. Főutaknál biztosítani kell legalább a kétoldali kiépített járdát is, hogy a gyalogosok is biztonságosan tudjanak közlekedni.

Ajánlott pályaszerkezet:

- 4 cm AC-11 aszfalt kopóréteg
- 6 cm AC-22 aszfalt kötőréteg
- 6 cm AC-22 aszfalt alapréteg

- 20 cm CKt-4 cementstabilizációs alap

Egységár:

25 000 Ft/m²

Gyűjtőutak

A közutak gépjárművek által használt területét 2x1 sávós gyűjtőutak esetében így 6,0-6,5 m szélességűre javasoljuk kialakítani. Az útburkolatot kiemelt szegéllyel vagy az útburkolattal egy szintben elhelyezkedő süllyesztett szegéllyel kell lehatárolni. Utóbbi esetben padka kialakítását javasoljuk 0,5 m szélességben. Területi elhelyezkedéstől függően egy vagy kétoldali szikkasztó árokkal vagy burkolt árokkal, illetve zárt csapadékvíz-elvezető csatornával kell biztosítani a megfelelő víztelenítést. Gyűjtőutaknál biztosítani kell legalább az egyoldali kiépített járdát is, hogy a gyalogosok is biztonságosan tudjanak közlekedni.

Ajánlott pályaszerkezet:

- 4 cm AC-11 aszfalt kopóréteg
- 6 cm AC-22 aszfalt kopóréteg
- 20 cm CKt-4 alaprég

Egységár:

20 000 Ft/m²

Lakóutcák

Lakóutcák esetében a kisebb haladási sebesség betartatása kívánatos. Ezt lehet hangsúlyozni a keresztmetszeti kialakítással is. A közutak gépjárművek által használt területét 2x1 sávós lakóutcák esetében így 5,0-5,5 m szélességűre javasoljuk kialakítani. Az útburkolatot kiemelt szegéllyel vagy az útburkolattal egy szintben elhelyezkedő süllyesztett szegéllyel kell lehatárolni. Utóbbi esetben padka kialakítását javasoljuk 0,5 m szélességben. Területi elhelyezkedéstől függően egy vagy kétoldali szikkasztó árokkal vagy burkolt árokkal, illetve zárt csapadékvíz-elvezető csatornával kell biztosítani a megfelelő víztelenítést.

Ajánlott pályaszerkezet:

- 3 cm AC-11 aszfalt kopóréteg
- 5 cm AC-22 aszfalt kopóréteg
- 20 cm CKt-4 alaprég

Egységár:

18 000 Ft/m²

8. Egyirányúsítások és lakó-pihenő övezetek

Az útfejlesztések után lehet megvizsgálni, hogy az így kialakuló új hálózaton hogyan tud lebonyolódni a forgalom és milyen intézkedéseket lehet hozni annak érdekében, hogy a települési főutakon és gyűjtőutakon kívül minél kisebb mértékű legyen a nem a lakóterületek megközelítését szolgáló célforgalom.

Erre több módszert lehet külön-külön vagy együttesen alkalmazni:

- egyirányú utcák (utcapárok);
- lakó-pihenő övezetek kijelölése;
- 30-as zónák kijelölése.

A meglévő egyirányú utcaszakaszokon (pl. Hunyadi János utca – Thököly Imre utca utcapár) kívül az újonnan létesülő utak kiépülése után az alábbi helyeken javasolt új, egyirányú utcák kijelölése:

- Emese utca (Erzsébet utca felé);
- Etelka utca (Éva utca felé);
- Pál utca (Töhötöm utca felé);
- Péter utca (Gellért utca felé);
- Gárdonyi Géza utca (Kossuth Lajos utca felé);
- Arany János utca (Deák Ferenc utca felé);
- Rózsa utca (Tulipán utca felé);
- Retyezáti utca (Bikszádi utca felé);
- Regőci utca (Tárnoki út felé).

A szilárd burkolatú lakóutcákban 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése javasolt. Összefüggő, szilárd burkolattal rendelkező körzetek esetében „30-as zóna” kialakítása célszerű. A „30-as zóna” határainál sebességcsökkentő küszöb létesítése lehetséges. Egyes útkereszteződésekben a csomópont területét járdaszintre emelése (ennek hiányában kiemelés) vizsgálandó. „30-as zóna” által lehatárolt területen csak lakóutcák lehetnek. Gyűjtőutak és főutak nem eshetnek ilyen zónába. Amennyiben balesetbiztonság miatt mégis javasolt csökkentett sebesség bevezetése, akkor azt egyedileg kell vizsgálni (pl. közintézmények közelében).

Lakó-pihenő övezet kijelölését indokoltnak tartjuk a lakótelepen, továbbá olyan lakóutcák esetében, ahol a szűk szabályozási szélesség, vagy egyéb építési kötöttségek miatt önálló járda nem biztosítható a gyalogosok számára. Lakó-pihenő övezetbe nem kerülhet fő- vagy gyűjtőút besorolású út.

A lakótelep környékén a Pro Urbe Kft. 76/08. tervszámú munkájában vizsgálta Érd MJV Önkormányzatának megbízása alapján a különböző forgalomtechnikai eszközök bevezetésének hatásait. A vizsgálat eredményeként a Béke tér északi határán, a Budai úttal párhuzamos szervízút egyirányúsításán kívül nem talált olyan megoldást, mely építés nélkül jelentős eredményt ért volna el. A hiányos utcahálózat miatt nem

találhatóak olyan utcapárok, melyeken az ellenirányú forgalom levezetése biztosítható lenne. A túl messze elhelyezkedő alternatív útvonalakra történő, kényszerű átkerülés olyan mértékű forgalom átrendeződéssel járna, mely a célterületen ugyan kedvező eredményt hozna, de az azt körülvevő területeken forgalom növekedést okozna.

A létrejövő fő- és gyűjtőúthálózat révén kialakuló tömbökön belül külön vizsgálat elkészítése szükséges, hogy az így lehatárolt tömbökben milyen övezetet hozunk létre (lakó vagy Tempo 30). A hálózat adhat támpontot arra is, hogy az egyes utcák milyen feltételekkel egyirányúsíthatóak. Az övezetekben belül a sebesség csökkentését többféle módszerrel lehet elérni (küszöbök, úttengely-elhúzás virágládákkal, egyenrangú útkereszteződések, stb.). A forgalomcsillapítást úgy kell megoldani, hogy az kerékpárosbarát legyen (pl. egyirányú utcák megnyitása ellenirányú kerékpározás számára, küszöbök megfelelő elhelyezése).

9. Ütemezési javaslat

Az alábbi összefoglaló táblázatban szerepel az egyes fejlesztések fontossága, kiépítési prioritásának szükségességének elsőbbsége is, három fejlesztési csoportot kialakítva. Le kell ugyanakkor szögezni, hogy az egyes fejlesztési csoportok az úthálózati, szerkezeti szempontból lettek kialakítva, kiépítésükhöz forrás nem lett rendelve. Ennek következtében előfordulhat, hogy a különböző pályázati lehetőségek, az anyagi források alakulása miatt nem a fenti sorrendben valósulnak meg a fejlesztések.

Ki kell jelenteni azt is, hogy a fenti csoportosítás Érd Megyei Jogú város jelenlegi közúthálózati szerkezetéhez viszonyítva került kialakításra. Egy később felmerülő, nagyobb szabású beruházás, egy nagyobb forgalmat bonyolító létesítmény belépése a hálózatba átrendezheti a későbbiekben a kialakított prioritási listát.

Magyarázat a táblázathoz: a táblázatban a Szerkezeti Tervben szereplő elemek találhatóak, a 7.1. fejezet szerinti felülvizsgálat szerint.

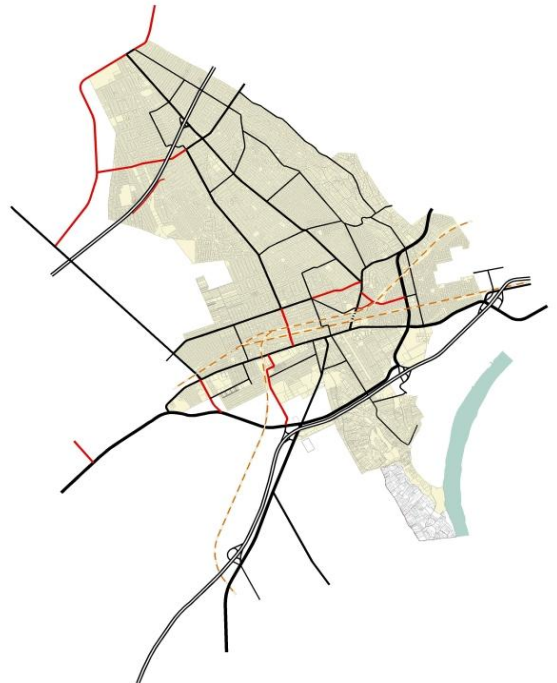
Fontosság:

- 1 – kapcsolati, szerkezeti szempontból legnagyobb hiányosság,
- 2 – kapcsolati, szerkezeti szempontból hiányosság,
- 3 – kapcsolati, szerkezeti szempontból kevésbé jelentős hiányosság

Sorszám	Útvonal	Fontosság
1	Törökbálint, 1. sz. út - Érd, Ötvös u. - Sósút, Petőfi u. - Tárnok, 7. sz. főút	1
2	Burkoló u. nyugati hosszabbítás	3
3	Sósúti út - Sósút, Petőfi u. - Tárnok, 7. sz. főút	1
4	Sósúti út - Csúcs u. - Drégelyi utca	törölt
5	Sósúti út - Szováta u. - Drégely u. - Töröcsvári u. - Kalotaszegi u. - Kolozsvári u. - (7. sz. projekt) - Bagoly u. - Velencei út	2
6	Szováta út - Kalotaszegi utca - Töröcsvári utca	2
7	Lőcsei út - Tárnoki utca - Tárnok, Berki utca	2
8	Bányalég u. Tétényi u. - Diósd, Gyár u. - Diósd, Balatoni út	2
9	Tétényi u. - Sárd u. - Duna u.	2
10	Diódsi út - Aba u. - Szegfű utca - Porcsinrózsa utca - XXII. kerület, Barackos úti csomópont	2
11	Kossuth u. - Töbötöm u. - Riminyáki út	1
12	Diódsi út - Antal u. - Melánia u. - Sárd u. - Balatoni út	1
13	Vörösmarty u. - Főnök u. - Szabadság tér	3
14	Szent István u. - Előljáró u. - Velencei út	1
15	Velencei út - Mérnök u. - Tolmács u. - elkerülő út	1
16	Zámori út, Fehérvári út - elkerülő út	1
17	Pacsirta u. - Fogoly u. - Jegyző út	2
18	Tóni csapás - Ercsi út	3
19	Karolina u. - Éva u. - Piroška u. - Erika u. - Budai út	2
20	Ercsi út - Júlia utca - Százhalombatta, Erőmű út	2
21	Júlia utca - Széles u.	törölt
22	M6, Ófalui csomópont - Duna-part	3
23	Mecset u. - Csónak u. - Molnár u. - Duna-part	3
24	Fő utca - Kerülő út - (20. sz. projekt)	3
25	M6, Ófalui csomópont - XXII. kerület, 6. sz. főút	3
26	elkerülő út - vasút/M6 közötti gazdasági terület feltáró útjai - M6, Százhalombatta-észak csp.	3
27	Tárnok, M7 autópálya - M6, Százhalombatta-észak csp.	3
28	Földmunkás utca	1
29	Fehérvári út - Velencei út - Budai út tengely	1



Jelenlegi állapot



1. ütem



2. ütem



3. ütem

10. Vízelvezetés

Az út- és járdaépítésekkel együtt meg kell oldani az utak vízelvezetését is. A szabályozási szélesség, az útburkolat szélessége, továbbá a terep- és talajviszonyok függvénye szerint kell a megfelelő megoldást kiválasztani.

A vízelvezetést kereszt és hosszirányban is meg kell oldani olyan módon, hogy az útburkolatra hulló csapadék minél hamarabb lefolyhasson róla. A terepadottságoknak megfelelően már az út tervezésekor kiemelt figyelmet kell tehát fordítani erre.

A vízelvezetésre több módszert lehet alkalmazni:

- nyílt árok (burkolt vagy burkolatlan);
- csapadékvíz csatorna;
- egyesített szennyvíz- és csapadékcatorna;
- szikkasztó kutak.

Nyílt, burkolatlan árok kialakítása lehetséges azokon a helyeken, ahol a talajviszonyok ezt megengedik. Előnye, hogy a beszivárgás révén a lehullott csapadék egy része helyben marad, késleltetve a hosszirányú lefolyást, ami környezeti szempontból kedvező. Ez a város alacsonyabban fekvő területein korlátozottan alkalmazható, a magas talajvízszint miatt.

A szikkasztóárkoknak megvan az az előnye, hogy az azonnali elszívárogatás mellett van lefolyás késleltető hatása. Az egyszerre, koncentráltan lezúduló csapadék később folyik az alacsonyabb területek és a befogadó felé. A késleltető hatás úgy is érvényesül, hogy a lefolyás biztosítása mellett bizonyos mértékig tárolásra is alkalmasak a szikkasztó árkok. Ugyanakkor megakadályozzák azt is, hogy az útfelületről a telkekre folyjék a csapadékvíz. Szikkasztóárkokat – amennyiben nincs műszaki akadálya – minden újonnan kiépülő út mellett javasolt létrehozni. Burkolatlan utak mellett kiépített árok az út kimosódását is megakadályozhatja.

Az elmúlt években valósult meg Erzsébetváros vízrendezése, ahol burkolt árokrendszer létesült egészen a befogadóig. A rendszerszintű tervezés megfelelő műszaki megoldást eredményezett a korábban sok problémával rendelkező városrészben. Hasonló rendszer kiépítése indokolt az újtelepi városrészben is.

Burkolt árok kialakítás javasolt a magasabban fekvő területeken. Ez egyrészt a nagyobb hosszesés miatt szükséges, ami a csapadékvíz áramlási sebességét növeli, így burkolatlan árok esetében a kimosódás veszélye állhat fent. Másrészt a vékony földtakarás alatti mészkőréteg védelme miatt sem javasolt a burkolatról lefolyó, szennyezettnek minősült víz beszivárgása.

Az összefüggő csapadékvíz gyűjtő rendszer kiépítése időben elhúzódó folyamat, de addig is megoldást kell találni a csapadékvíz úttestről való elvezetésének megoldására. Lokális tározók, befogadók kijelölése lenne célszerű.

A város területén 2012-13-ban valósul meg a szennyvíz csatorna hálózat kiépítése. A domborzati viszonyoktól függően gravitációs vagy nyomás alatti rendszer létesül. Méretezés kizárólag a szennyvíz elvezetésére történt meg, így egyesített rendszerű csatorna nem valósulhat meg.

Összefoglalva tehát egy olyan rendszerszintű, a város teljes területét lefedő csapadékvíz-elvezetési terv kidolgozására lenne szükség, mely a szennyvízcsatorna rendszer tervhez készült, figyelemmel a domborzati és talajviszonyokra. Ahol lehetséges, szikkasztó árkokat kell létrehozni, míg a teljes rendszer nem épül ki.

11. Útburkolat helyreállítása, buszmegállók burkolata

Az úttesten folyó bármilyen kivitelezési munka befejezése után mihamarabb helyre kell állítani a burkolatot az eredeti vagy azzal műszakilag egyenértékű pályaszerkezettel. Ettől eltérni csak akkor lehet, ha az útburkolat belátható időn belül felújítása várható. Az útburkolat vágási széleinél, ahol a régi és a helyreállítandó burkolat találkozik, hézagtömítő bitumenes szalag használata kötelező.

Aszfalt járdaburkolat megbontása esetén a járda teljes szélességében új aszfalt burkolatot kell építeni. Vágási élek nem jelenhetnek meg! Térkő burkolatú járdák esetében az eredeti kőanyagot kell visszaépíteni.

Folyópályán kijelölt autóbuszmegállók esetében erősített aszfalt burkolatot kell építeni, hogy a fékezés-korinduláskor fellépő erők minél kisebb mértékben gyűrjék fel az aszfalt burkolatot.

Öbölben azonban bazaltbeton pályaszerkezet építése javasolt az alábbi szerkezettel:

- 22 cm vastag CP 4/2,7 –S1-XD3-XF4 pályaburkolati beton;
- a beton 3 méterenkénti hézagolását és a hézagok rugalmas (bitumenes) kiöntését el kell végezni;
- 25 cm C8/10-32-F1 (földnedves) alapbeton;
- 20 cm homokos-kavics ágyazat;
- az úttükrön és az ágyazaton T_{proctor} 95 % tömörítettséget és $E_2=60 \text{ MN/m}^2$ teherbírást kell elérni.

12. Kerékpáros közlekedés

A város kerékpáros közlekedésének fejlesztésére vonatkozóan irányadó a korábban elfogadott, az érdi Tekergő Kerékpáros Egyesület és a Magyar Kerékpárklub által kidolgozott Érdi Kerékpáros Koncepció. Az útfelújítások, útépitések során ennek

figyelembevétele javasolt. Fontos, hogy minden új út kerékpárosbarát kialakítású legyen.

Tervezéskor a hatályos ÚT 2-1.203:2010 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Előírást kell alkalmazni.

Amennyiben önálló kerékpársáv nem jelölhető ki az úttesten, javasolt a kerékpáros nyom piktogram használata (pl. Budai út Szabadság tér – Angyalka utca szakasza, Diósdí úti közúti aluljáró).

A Fehérvári út – Velencei út – Budai út tengelyen a széles útfelület újrafelosztásával az úttest két szélén, irányhelyes kerékpársáv kijelölése lehetséges. Az egyirányú utcák esetében helyszínenként vizsgálándó, hogy megnyithatóak-e ellenirányú kerékpáros forgalom számára.

Meglévő és tervezett jelzőlámpás csomópontoknál vizsgálándó az előretolt kerékpáros felállólóhely kialakításának lehetősége.

Közüntézmények környezetében különös figyelemmel kell lenni a tervezés során. Fokozott biztonságot kell megkövetelni az iskoláknál. A megfelelő kerékpár tárolási eszközökre az ÚT 2-1.203:2010 Útügyi Műszaki Előírás ad iránymutatást.

Kerékpárforgalmi létesítmények tervezésekor egyeztetni szükséges a Tekergő Kerékpáros Egyesülettel és a Magyar Kerékpárosklub Érd és környéke területi szervezetével.

Az akadálymentes kerékpáros közlekedés érdekében a külön szintű átkeléseknél rámpa létesítendő. A kisebb magasságkülönbség leküzdése miatt az aluljáró kiépítése kedvezőbb, mint egy felüljáró. Az országban több helyen terveztek olyan műtárgyakat, melyeknél a gépjárművek számára közúti felüljáró, míg a gyalogos és kerékpáros forgalom számára aluljáró létesült. Amennyiben külön műtárgy nem alakítható ki, akkor a gyalogos lépcsőre kerékvezető sín felszerelése javasolt.

Hálózati

2009 márciusában a Magyar Kerékpárosklub és a Tekergő Egyesület elkészítette Érd Megyei Jogú Város kerékpáros koncepcióját, mely a város számára javaslatokat nyújt a kerékpározás fejlesztési lehetőségeivel kapcsolatban.

A következő Érd belüli, városrészeket összekötő útvonalak kiépítését tartjuk fontosnak:

Megjegyzés: Az egyes útvonalakhoz konkrét műszaki javaslat adása nem feladata jelen munkának, ez további részletes tervezés részét kell képezze.

1. Parkvárosi észak-dél irányú középső tengely

Ez a tengely kapcsolja össze az Érd-parkvárosi területeket a városközponttal (ahol a legtöbb forgalomvonzó intézmény, létesítmény található, köztük hivatalok, a vasútállomások, kereskedelem).

Vonalvezetése elsősorban alacsony forgalmú, forgalomcsillapított lakóutcákon keresztül javasolt, ahol lehetséges, a nagy közúti forgalmat lebonyolító Lőcsei út és a Bajcsy-Zsilinszky út közötti területen. Az M7 autópálya alatt a Fuvaros utcánál javasoljuk az átvezetést.

A csatornázási program kapcsán létrejöhet, ehhez forgalomcsillapítást és táblázást igényel.

A Szent István út aszimmetrikus sávkijelöléssel vagy burkolt padkával tehető biztonságosabbá a kerékpározás számára.

2. Parkvárosi észak-dél irányú keleti tengely

Ez a tengely az Érd-parkvárosi területek kapcsolatát jelentené Érdligettel, ezen keresztül pedig kapcsolatot Diósdal, Budapesttel és akár a Duna-parttal is.

Északon kapcsolódik továbbá a Törökbálint felé vezető térségi útvonalhoz.

Vonalvezetése szintén kisforgalmú lakóutcákon keresztül javasolt, a Tetőfedő utcán, majd a frissen burkolattal ellátott Felsővölgyi utca – Alsóvölgyi utca – Fürdő utca útvonalon, majd tovább a Duna utcán keresztül Ófaluba a Dunáig.

Elsősorban sebességcsillapító eszközök építését (küszöböket, sávelhúzást) és táblázást igényel.

3. Parkvárosi észak-dél irányú nyugati tengely

Érd közlekedési hálózatának jelenleg hiányzik a város nyugati oldalán közúti tengelye.

Amennyiben egy ilyen útvonal létrejön, fontosnak tartjuk ezzel párhuzamosan egy biztonságosan kerékpározható útvonal kialakítását is.

Elsősorban sebesség csökkentést, piktogramozást és táblázást igényel, de szükség lehet kerékpáros infrastruktúra kialakítására is, az ilyen szakaszokon kerékpársáv létesítése preferált.

4. Parkvárosi haránt irányú tengely

A törökbálinti és a tárnoki kistérségi kapcsolatok közötti tengely, amely a turisztikai forgalom és a helyi közlekedés számára egyaránt fontos útvonal lehet.

Vonalvezetése a Tandem Kft. által meghatározott útvonalon javasolt.

Elsősorban forgalomcsillapítást és táblázást igényel, de szükség lehet kerékpáros infrastruktúra kialakítására is, az ilyen szakaszokon kerékpársáv létesítése preferált.

5. Középső keresztirányú tengely

Érd középső területét tárja fel kelet-nyugati irányban, összekapcsolva az észak-déli irányú tengelyeket.

A javasolt nyomvonal a Tárnoki út vonalát követi. Mivel minden csomópontban ez jelenti az alárendelt útvonalat, a biztonságos csomóponti átvezetésre nagy hangsúlyt kell fektetni.

Tárnok felé a Tárnoki út Szent István út utáni szakaszának kiépítésekor a biztonságos kerékpározást garantáló kialakítást kell megépíteni.

6. Kelet-nyugat irányú tengely a vasútvonalaktól északra

A Városmegye elérését teszi lehetővé a nyugati városrészek és Diósd–Budatétény irányából, emellett fontos kapcsolatot jelent a Velencei-tó felé tartó útvonalhoz.

Javasolt nyomvonala a nyugati oldalon a Kossuth Lajos utcán, vagy azzal párhuzamosan vezet, a városmegyétől keletre a Porcsinrózsa utca felé javasolt vezetni az útvonalat, a Tandem Kft. javaslata szerinti útvonalon.

Diósdon a Porcsinrózsa utca folytatásaként a Holló utcai nyomvonal javasolt, ehhez azonban a két utca összekötésére van szükség a vasút mentén. Ezzel kiválthatja a Balatoni út menti, elvágott kerékpárutat.

Kijelölése elsősorban forgalomcsillapítást és táblázást igényel

7. Kelet-nyugat irányú tengely a vasútvonalaktól délre

A Városmegye elérését teszi lehetővé a nyugati városrészek és Érdliget–Nagytétény irányából, emellett fontos kapcsolatot jelent a Velencei-tó felé tartó útvonalhoz. Összeköti emellett az észak-déli tengelyeket, valamint az Ófaluból érkező tengelyt.

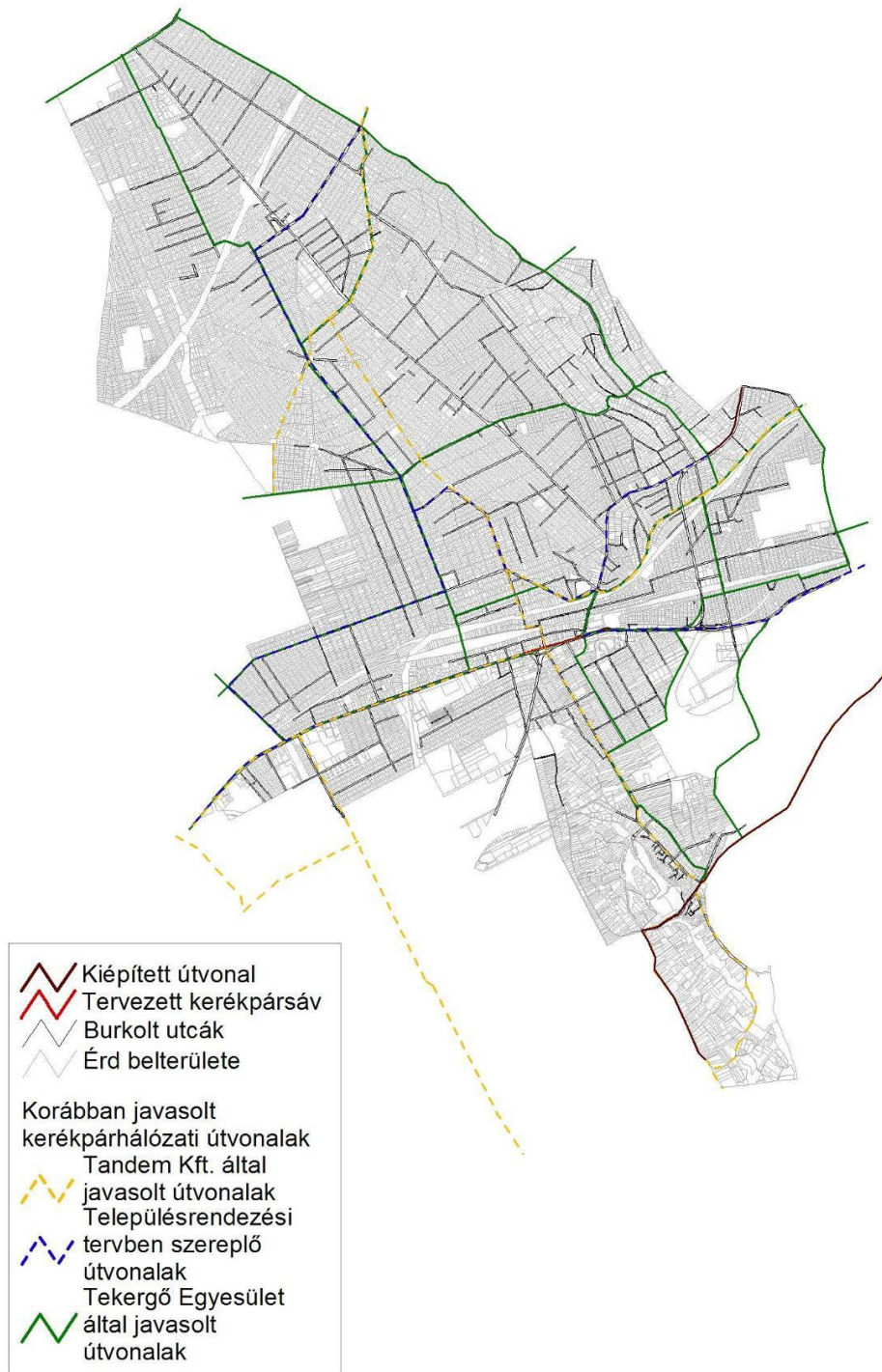
Javasolt kiépítése: kerékpársáv a Fehérvári út–Velencei út–Budai út–Balatoni út szakaszon, majd kis forgalmú utcákon vezetés az Aranyos utca–Tétényi utca–Bányalég utca felé.

Nyugaton a Velencei-tó felé kell kapcsolódnia a kistérségi kerékpárúthoz, Budapest felé pedig a Nagytétényi út mellett vezető kerékpárúthoz.

Több ponton kapcsolatot kell kialakítani a vasútvonalaktól északra vezető kelet-nyugati tengellyel. Meg kell oldani az átvezetést a központban az Érd-felső és Érd-alsó közötti tengelyben (az aluljáró ma nem biztonságos), valamint a városmegyétől nyugatra és

keletre is több vonalon (pl. Bagoly utca vonala, Vörösmarty utca vonala, Duna utca vonala).

Új külön szintű vasúti átjárók létesítése esetén a biztonságos kerékpáros átvezetés lehetőségét meg kell teremteni.



8. Ófalu–Városközpont tengely

Ez a tengely kapcsolja össze Érd-Ófalut, és ezáltal az EuroVelo útvonalat is a városközponttal.

Javasolt vonalvezetése: Szántó utca – Fő utca – Felső utca – Alsó utca

A Szántó utcán táblázásra és forgalomcsillapításra van szükség. A Fő utcától kerékpársáv, védősáv, esetleg önálló kerékpárút építése javasolt a központig, megfelelő táblázással.

13. Összefoglalás

Érd Megyei Jogú Város úthálózata az elmúlt évtizedekben nem követte a város lakosszámának jelentős változását. Lényegében ugyanazon a fő- és gyűjtőúthálózaton bonyolódik le a helyi és az átmenő forgalom, ami az 1970-es, 1980-as években kialakult. A motorizációs robbanás jelentős forgalmi terhelést rótt a város úthálózatára. Az 1990-es években megépült, a városközpontot délről elkerülő út némileg javított a helyzeten és az átmenő forgalom egy része kiszorult Érdről, de a helyi forgalom nagysága tovább nőtt.

Az újonnan kialakítandó úthálózat révén a város jelenlegi hálózatán csökkenhet a zsúfoltság. A forgalmi terhelés jobban szétoszthatóvá válik, aminek köszönhetően a kritikus terhelésű útszakaszok fellélegezhetnek. Érd észak-déli és kelet-nyugati átjárhatósága javulhat, am hozzájárulhat ahhoz, hogy a városközpont és az alközpontok forgalmi terhelése is kedvezőbbé váljon.

Az újonnan kijelölt útszakaszokon ugyan nagyságrendi változás várható az autók számát tekintve, de ezt is figyelembe véve még mindig kedvezőbb helyzethez juthat a város, mintha nem fejlesztene semmit. Az évtizedes lemaradást be kell hozni, különben a város mindennapi élete fog ellehetetlenülni.

Jelen munkaanyag a fő- és gyűjtőúthálózat, valamint jelentősebb csomópontjainak fejlesztési elképzeléseit, javaslatait tartalmazza. Későbbiekben ez alapja lehet egy, a város minden útjára kiterjedő vizsgálatnak.

14. Felhasznált irodalom

Érdi Kerékpáros Konceptió; Magyar Kerékpárosklub, Tekergő Kerékpáros Egyesület; 2008

Érd Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója; 2008

Érd Megyei Jogú Város közúthálózatának és közforgalmú közlekedésének vizsgálata; Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem; 2008

Érd, városközponti utcák egyirányúsítása; Pro Urbe Kft.; 2009

Érd Megyei Jogú Város parkolásszabályozás, parkolási rendelet kidolgozása; Pro Urbe Kft., 2009

Érd Megyei Jogú város Helyi Építési Szabályzata, Szabályozási Terve, Szerkezeti Terve; 2010