

**E L Ő T E R J E S Z T É S**  
**Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete**  
**2023. május 25-i rendes ülésének**  
**25. napirendi pontjához**

**Tárgy: Közérdekű bejelentés és panasz kivizsgálása és döntés a szükséges intézkedésekről**

**Tisztelt Képviselő-testület!**

2023. április 21-én az 1. melléklet szerinti panasz és 2. melléklet szerinti közérdekű bejelentés érkezett önkormányzatunkhoz. A közérdekű bejelentéshez csatolásra került egy tanulmányterv is, amelyet az előterjesztéshez csatolok (3. melléklet).

A panasz és a közérdekű bejelentés is lényegében azonos problémára hívja fel a figyelmet, amelyet a Béke utca forgalma, és az azzal járó környezeti terhelés és balesetveszélyes helyzetben jelöl meg a bejelentő. A Panaszos által kért közérdekű adatigénylésre a jegyző küldött választ.

**A Panaszos kifejezetten kérte az adatai zártan kezelését, ezért azt csak a képviselő-testület tagjai ismerhetik meg! Kérem az adatok bizalmas kezelését!**

A panaszokról és a közérdekű bejelentésekről szóló 2013. évi CLXV. törvény (a továbbiakban: Panasztörvény) 1. § (4) bekezdése szerint: *„Panasszal és közérdekű bejelentéssel bárki fordulhat a panasszal vagy a közérdekű bejelentéssel összefüggő tárgykörben eljárásra jogosult szervhez (a továbbiakban: eljárásra jogosult szerv). A szóbeli közérdekű bejelentést az eljárásra jogosult szerv írásba foglalja és a közérdekű bejelentő számára másodpéldányban átadja.”*

A Panasztörvény 2. § (4) bekezdése szerint: *„Az eljárásra jogosult szerv a panasz vagy a közérdekű bejelentés elintézésekor - a minősített adat, illetve törvény alapján üzleti, gazdasági vagy egyéb titoknak minősülő adat kivételével - a megtett intézkedésről vagy annak mellőzéséről - az indokok megjelölésével - a panaszost vagy a közérdekű bejelentőt haladéktalanul értesíti.”*

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 34. § (1) bekezdése szerint:

*„A közút kezelője - az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint és az (5)-(8) bekezdésben foglaltakra tekintettel eljárva - köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.”*

A Kkt. 34. § (2) bekezdése szerint: *„A közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet - a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább öt évenként - a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság - a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében - kezdeményezheti a*

*forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.”*

A Kkt. 12. § (2) bekezdése szerint:

*„A közutak forgalmi rendjét félreérthetetlenül, úgy kell kialakítani, hogy azt a közlekedés résztvevői kellő időben és könnyen felismerhessék. A forgalmi rend kialakításához a szükséges és lehető legkevesebb közúti jelzőtáblát kell használni. A forgalomban résztvevők továbbhaladásának és úticéljuk elérésének megkönnyítése érdekében megfelelő tájékoztató közúti jelzéseket kell elhelyezni.”*

A közutak forgalmi rendjét a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ), valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet szabályai szerint kell kialakítani.

A Kkt. 46. § (1) bekezdés a) pontja szerint a közút kezelőjén a helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat képviselő-testületét kell érteni.

Fentiek alapján a Panasztörvény szerinti „eljárásra jogosult szerv” a képviselő-testület.

A panaszban megjelölt, alapvetően közlekedési szabályok megszegése a rendőrség hatáskörébe tartoznak, ezért javaslom, hogy a rendőrséget keressük meg a problémával.

A panaszban írt, az utak rossz állapotára tett bejelentés alapján javaslom, hogy készüljön felmérés a Béke utca, Móricz Zsigmond utca műszaki állapotáról.

A közérdekű bejelentésben a Panaszos alapvetően véleményt, álláspont megfogalmazását kéri az önkormányzattól, amely nem tartozik a közérdekű bejelentések körébe.

A közérdekű bejelentéshez csatolt tanulmány azonban a Béke utca forgalmi rendjére vonatkozóan tesz közérdekű bejelentést, amely javaslatokat is tartalmaz.

A (jegyzői javaslatra hatályon kívül helyezendő) Szár, Béke utca járműforgalmának szabályozásáról szóló 14/2004. (IX.21.) rendelet a Béke utcában a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontja szerinti „sebességkorlátozás” megnevezésű, 30 km/órás sebességkorlátozást tartalmazó közúti jelzőtábla (KRESZ 30. ábra), valamint a KRESZ 14. § (1) bekezdés r) pontja szerinti „Tehergépkocsival behajtani tilos” közúti jelzőtábla (44. ábra) kihelyezését írta elő, „kivéve mezőgazdasági vontató” kiegészítő táblával.

KRESZ 14. § (1) bekezdés r) pontja:

*„r) „Tehergépkocsival behajtani tilos” (43. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival - kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit -, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos; ha a tábla súlyhatárt is megjelöl (44. ábra), csak az ezt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművel tilos behajtani;”*

KRESZ 14. § (3) bekezdése:

*„(3) Ha az (1) bekezdés n)-y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.”*

KRESZ 14. § (13a) bekezdése:

„(13a) Az (1) bekezdés o) pontjában, r) **pont 43. ábrájában**, s) és t) pontjában, továbbá a (2) bekezdésben **meghatározott jelzőtáblánál** a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a mezőgazdasági erőgép vagy e járműből és pótkocsiból (vontatmányból) álló járműszerelvény vezetője - mezőgazdasági tevékenység végzése érdekében - a tilalom ellenére behajthat, ha a munkavégzés helyének megközelítése érdekében ez elkerülhetetlen vagy egyéb útvonal választása 50%-ot meghaladó mértékű útvonal-hosszabbodást jelent, amennyiben a behajtás a személy és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.”

KRESZ 39/A. §:

„Közlekedés lakó-pihenő övezetben

39/A. § (1) **Lakó-pihenő övezetbe** - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemét szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,

c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,

d) az oda látogatókat szállító autóbusz,

e) az oda építő- és tüzelőanyagot szállító tehergépkocsi és hozzákapcsolt pótkocsi,

f) az út- és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági, rendvédelmi, betegszállítási, közegészségügyi feladat, illetőleg postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen,

g) a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője.

(2) A lakó-pihenő övezetben járművel legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,


a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.”

**Fentiek alapján javaslom, hogy intézkedésként a határozati javaslatban szereplő közútkezelői döntéseket hozza meg a képviselő-testület.**

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy a határozati javaslatot támogatni szíveskedjen.

Szár, 2023. május 23.

  
Németh Norbert\*  
polgármester



## HATÁROZATI JAVASLATOK

1.

### **Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testületének .../2023. (.....) határozata panasz és közérdekű bejelentés elbírálásáról**

Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az előterjesztés 1. mellékletében szereplő panaszt és az előterjesztés 2. mellékletében szereplő közérdekű bejelentést elbírálta, amely alapján a következő intézkedésekről dönt:

- megkeresi az illetékes rendőrkapitányságot a közlekedési szabályok betartásának fokozott ellenőrzése érdekében
- felülvizsgálja az érintett útszakaszok műszaki állapotát
- közútkezelői döntésként új forgalmi rendet vezet be az érintett utakon.

Határidő: 2023. május 31.

Felelős: Németh Norbert polgármester

2.

A)

### **Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testületének .../2023. (.....) határozata a Móricz Zsigmond utca, a Béke utca és a 039 hrsz.-ú közút forgalmi rendjéről**

1. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, mint a helyi közutak kezelője a Móricz Zsigmond utcában a Szár 358 hrsz.-ú szakaszon mindkét irányból, a Béke utcában (Szár 382 hrsz.) mindkét irányból, a Szár 039 hrsz.-ú úton mindkét irányból 30 km/órás sebességkorlátozást vezet be a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontja szerinti „sebességkorlátozás” megnevezésű, 30 km/órás sebességkorlátozást tartalmazó közúti jelzőtáblák (KRESZ 30. ábra) kihelyezésével.
2. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, mint a helyi közutak kezelője a Móricz Zsigmond utcában a Szár 358 hrsz.-ú szakaszon mindkét irányból, a Béke utcában (Szár 382 hrsz.) mindkét irányból, a Szár 039 hrsz.-ú úton mindkét irányból behajtási korlátozást vezet be a KRESZ 14. § (1) bekezdés r) pontja szerinti „Tehergépkocsival behajtani tilos” közúti jelzőtáblák (44. ábra) „kivéve célforgalom” kiegészítő táblákkal történő kihelyezésével.
3. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az 1-2. pontban szereplő közúti jelzőtáblák kihelyezéséhez szükséges forrást a 2023. évi költségvetés általános tartalékának terhére biztosítja.

Határidő: 2023. június 30.

Felelős: Németh Norbert polgármester

B)

**Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testületének  
.../2023. (.....) határozata  
a Móricz Zsigmond utca, a Béke utca és a 039 hrsz.-ú közút forgalmi rendjéről**

1. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, mint a helyi közutak kezelője a Móricz Zsigmond utcában a Szár 358 hrsz.-ú szakaszon mindkét irányból, a Szár 039 hrsz.-ú úton mindkét irányból 30 km/órás sebességkorlátozást vezet be a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontja szerinti „sebességkorlátozás” megnevezésű, 30 km/órás sebességkorlátozást tartalmazó közúti jelzőtáblák (KRESZ 30. ábra) kihelyezésével.
2. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, mint a helyi közutak kezelője a Móricz Zsigmond utcában a Szár 358 hrsz.-ú szakaszon mindkét irányból, a Szár 039 hrsz.-ú úton mindkét irányból behajtási korlátozást vezet be a KRESZ 14. § (1) bekezdés r) pontja szerinti „Tehergépkocsival behajtani tilos” közúti jelzőtáblák (44. ábra) „kivéve célforgalom” kiegészítő táblákkal történő kihelyezésével.
3. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete, mint a helyi közutak kezelője a Béke utcát (Szár 382 hrsz.) a KRESZ 39/A. §-a szerinti lakó-pihenő övezetnek minősíti a KRESZ 17. § (1) bekezdés j) és k) pontja (122. és 123. ábra) szerinti közúti jelzőtáblák kihelyezésével.
4. Szár Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az 1-3. pontban szereplő közúti jelzőtáblák kihelyezéséhez szükséges forrást a 2023. évi költségvetés általános tartalékának terhére biztosítja.

Határidő: 2023. június 30.

Felelős: Németh Norbert polgármester

1. melléklet

tel. n. n.

Németh Norbert polgármester  
és  
Dr. Berkovics Gergely jegyző

Polgármesteri Hivatal  
Szár  
Rákóczi Ferenc utca 68.  
2066

SZÁRI KÖZÖS ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL	
Dátum: 2023. ÁPR 24.	Szám: 52/1=64
Ikt.:	Szám:
Üi.:	Mell.:

**Kézbesítés módja:**

- [epapir.gov.hu](http://epapir.gov.hu):
- **e-mail:** [polgarmester.saar@saarinfo.t-online.hu](mailto:polgarmester.saar@saarinfo.t-online.hu); [jegyzo@saarinfo.t-online.hu](mailto:jegyzo@saarinfo.t-online.hu); [tutkarsag@saarinfo.t-online.hu](mailto:tutkarsag@saarinfo.t-online.hu)
- személyes átadás és átvétel:

**Tárgy:** panasz 2013. évi CLXV. törvény (Pkt.) alapján a Szár településen átmenő forgalom negatív hatásai miatt

*Tisztelt Polgármester Úr!  
Tisztelt Jegyző Úr!*

A Szár Rákóczi Ferenc utca - Móricz Zsigmond utca - Béke utca útvonalon évek (évtizedek) óta egyre jelentősebb tranzit forgalom halad át, levágva a Tatabánya-Székesfehérvár közötti főútvonalszakasz egy részét. A levágás kis kapacitású önkormányzati utakon, lakóterületeken keresztül történik ahelyett, hogy az átmenő járművek a jól járható, megfelelő szélességű és minőségű, lakott területeket elkerülő 1-811-8126 sz. utakat használnák. A levágás szabályos közlekedés mellett elenyésző (1 perc) időnyereséget eredményez az autósoknak, és 4 kilométerrel rövidebb (10 km helyett 6 km). Nem reprezentatív mérés alapján a reggeli (6:00-8:00) és a délutáni (14:00-19:00) csúcsidőben óránként nemcsak eléri, de meg is haladja a száz járművet, ezen kívüli időszakban percenként átlagosan 1-2 gépjármű áthaladása szokásos. Napi szinten ez mintegy ezres nagyságrendű, éves szinten félmilliós tranzit forgalmat jelent. Az áthaladó járművek között szerepelnek furgonok, 40 tonnás kamionok, pótkocsis teherautók, 25 tonnás autóbuszok, személyautók, motorkerékpárok.

A tranzit forgalomban résztvevők – mivel levágásként, gyorsítási lehetőségként tekintenek az útvonalra – nincsenek tekintettel az útvonal mentén lakók szempontjaira.

Ezt a problémát a korábbi években, több alkalommal megtett bejelentéseimet követően a panaszokról és a *közérdekű bejelentésekről* szóló 2013. évi CLXV. törvény (PktL) alapján, első ízben *panaszként* is benyújtom a T. Önkormányzat részére, az alábbiak szerint:

- A járművezetők döntő többsége **gyorsan hajt** (figyelmen kívül hagyva a településen több helyen is kihelyezett 30 km/h-s sebességkorlátozó táblát), veszélyeztetve ezzel a helyi lakosságot, beleértve az én és a családom személyi biztonságát is. Iskolába és óvodába tartó családtagjaim, gyermekeim nincsenek biztonságban útközben. Fokozottan igaz ez az átmenő járművek által nagy sebességgel megközelített keresztezésekre, elágazásokra (Rákóczi/Móricz, Móricz/Béke utcák), valamint az iskola előtti szakaszon történő abszolút és relatív gyorsajtására. Az iskola és a játszótér előtti főútvonal-szakaszon a gépjárművek a 30 km/h órás sebességkorlátozás ellenére rendszeresen 60-70 km/h sebességgel közlekednek. **Személyi biztonságunkat, valamint testi egészségünket és épségünket**

jelentősen veszélyeztetik, ezért az azokhoz fűződő személységi jogainkat sértik az átmenő járművek.

- Az áthajtó nehézgépjárművek (amelyek behajtását 2004 óta elvileg helyi rendelet tiltja) által leamortizált állapotú, kigödrösödött utak, padkák károsítják, indokolatlan módon amortizálják a saját tulajdonú járműveinket (autó, kerékpár), ezáltal sértik a tulajdonhoz fűződő jogunkat. Az önkormányzati utak rossz állapota és az ezáltal rossz közlekedésbiztonság a személységi biztonságunkat, valamint testi épségünket és egészségünket is veszélyeztetik, így az ahhoz fűződő személységi jogainkat sértik.

- Az áthaladó nagy teljesítményű motorkerékpárok, rossz műszaki állapotban lévő személyautók és furgonok sűrű lassítási-gyorsítási ciklusai miatt, valamint az úthibákön nagyokat zökkenő pótkocsis teherautók, kamionok miatt a zajterhelés a lakóterületen időnként 70-80 dB-t is eléri, amely a 45-55 dB-es határértéket jelentősen meghaladja. Nem lehet sem a kertben, sem a nyitott ablakú lakóhelyiségekben nyugodtan pihenni. Otthonunk nyugalmát jelentősen zavarják, a pihenéshez, a magánlakáshoz és a tulajdonunkhoz fűződő személységi jogainkat pedig sértik az átmenő járművek.

- Az érintett útvonalon rövid egyenes szakaszok vannak, ahol az átmenő járművek gyakori irányváltásaikkal és hirtelen lassítási és gyorsítási ciklusaikkal többlet kipufogógázt, károsanyagot bocsátanak ki (mindezt lakott területen), mint amennyit a hivatalos alternatív, elkerülő úton (1-811-8126 sz. utak) bocsátának ki (végig lakott területen kívül). Az átmenő járművek a keskeny szakaszokon egymás kikerülésével pedig nagy port keltenek. A pihenéshez, az egészséges környezethez, valamint a testi egészséghez fűződő személységi jogainkat sértik az átmenő gépjárművek.

A többrétű probléma megoldására korábbi bejelentéseimben, valamint a helyi közlekedési szakmai munkacsoport tagjaként már több alkalommal is javaslatot tettem.

*Panaszom a panaszokról és a közérdekű bejelentésekről szóló 2013. évi CLXV. törvényen (Pkbtt.) alapul, kérem, hogy azt ennek megfelelően 30 napon belül szíveskedjenek elbírálni. Kérem továbbá az egyéni jog- és érdeksérelmem megszüntetését.*

Kérem a megtett intézkedésről vagy annak mellőzéséről – az indokok megjelölésével – írásban szíveskedjenek tájékoztatni (e-mailben a \_\_\_\_\_ címre, postai úton a \_\_\_\_\_ címre).

Kérem, hogy személyes adataimat az Infotv. (2011. évi CXII. tv.), valamint a Pkbtt. 3. § (3) bekezdés alapján szíveskedjenek kezelni. Személyes adataim nyilvánosságra hozatalához vagy bármilyen nemű közléséhez nem járulok hozzá.

Szár, 2023. április 21.

Tisztelettel

Németh Norbert polgármester  
és  
Dr. Berkovics Gergely jegyző  
Polgármesteri Hivatal  
Szár  
Rákóczi Ferenc utca 68.  
2066

SZÁRI KÖZÖS ÖNKORMÁNYZATI HIVATAL			
Erk.	2023 ÁPR 24.	Szám	SZ/ 1063
Ikt.	2023 MÁJ. 10	Szám	SZ/ 739-1
Üi.	UN	Mell.	

**Kézbesítés módja:**

- [epapir.gov.hu](http://epapir.gov.hu);
- **e-mail:** [polgarmester.saar@saarinfo.t-online.hu](mailto:polgarmester.saar@saarinfo.t-online.hu); [jegyzo@saarinfo.t-online.hu](mailto:jegyzo@saarinfo.t-online.hu); [titkarsag@saarinfo.t-online.hu](mailto:titkarsag@saarinfo.t-online.hu)
- személyes átadás és átvétel:

**Tárgy:** a Szár településen átmenő forgalommal kapcsolatban felmerülő kérdések egyeztetése és további lépések (közérdekű bejelentés a 2013. évi CLXV. törvény, és közérdekű adatigénylés a 2011. évi CXII. törvény alapján)

*Tisztelt Polgármester Úr!  
Tisztelt Jegyző Úr!*

A Szár településen átmenő forgalom problematikájával és a Béke utca forgalomszabályozásával kapcsolatos munkacsoporti tanulmányunk (a továbbiakban: Tanulmány) korábbi (2023. január 23., valamint február 27.) benyújtását követően továbbra is nyitva áll több kérdés, melynek egyeztetése álláspontunk szerint szükséges a további szakmai lépések megtételéhez, azon keresztül pedig az Önkormányzat részére az eredményes döntések meghozatalához.

Munkacsoportunk továbbra is úgy véli, hogy a többrétű és jelentős mértékű problémára minél hamarabb hatékony megoldást szükséges találni. A munkacsoport részéről felmerült kérdések tisztázásában számítunk a T. Önkormányzat közreműködésére, ugyanis a szakmai szinten tett megállapításokra gyakorlati válaszokat megalapozó döntések szükségesek, amelyek meghozatalában a Képviselőtestület, végrehajtásában pedig az Önkormányzat kompetens. Munkacsoportunk kész a döntéshozó munkában részt venni, viszont fontosnak tartjuk rögzíteni, hogy mindezt szakértői, tanácsadói szerepben.

A felmerült kérdések tehát, amelyeknek megválaszolása szükséges a további szakmai munka eredményes lezárásához és a döntés előkészítéséhez, a következők:

*A 2023. január 31-i testületi ülésen, valamint az azt követő sajtóközleményben Polgármester úr részéről elhangzott, hogy a Béke utca átmenő forgalma régóta problémát jelent a településnek.*

*1. Ismereteik szerint mióta vannak jelen Szár településen a Tanulmányban írt problémák?*

*1.a. Milyen intézkedések születtek korábban ennek elhárítására?*

*1.b. Milyen eredményt hoztak az intézkedések?*

*1.c. Ha voltak intézkedések, de nem hozták meg a kívánt eredményt, az Önkormányzat szerint mi lehetett ennek az oka?*

*2. Hogyan vélekedik az Önkormányzat és a Képviselőtestület a Tanulmányban felsorolt, az átmenő forgalom által okozott problémákról és azok súlyosságáról?*

*A 2023. január 31-i testületi ülésen Polgármester úr részéről elhangzott, hogy a Béke utca esetleges lezárása ugyan a meglevő problémákat megszüntetné, de újakat generálna.*



3. Mi az álláspontja az Önkormányzatnak a tanulmányban szereplő megoldási alternatívákról? Vannak-e azzal kapcsolatban fenntartásaik, ha igen, milyen jellegűek?

4. Az Önkormányzat és a Képviselőtestület szerint milyen újabb probléma keletkezne a jelenlegi problémák kiküszöböléséhez szükséges bármilyen forgalomkorlátozással?

Bánfi Zoltán képviselő úr 2023. február 27-én elektronikus levélben jelezte a munkacsoportnak, hogy a Béke utca esetleges lezárása problémát jelentene a vállalkozóknak, fuvarozóknak (akik ezt a problémát már jelezték Képviselő úrnak).

4.a. Ismereteik szerint hány szári székhelyű vállalkozás (beleértve a fuvarozókat és a mezőgazdasági vállalkozókat, östermelőket is) van, amely számára problémát okozna a Béke utca folytatásának, azaz a mezőgazdasági útnak a bármilyen forgalomkorlátozása? Melyek ezek a vállalkozások? Konkrétan milyen jellegű problémát okozna számukra a korlátozás?

4.b. Van-e pontos információjuk arról (lakossági felmérés, konzultáció, lakossági fórum eredménye stb.), hogy a szári lakosság mekkora részének jelentene problémát a Béke utca folytatásának, azaz a mezőgazdasági útnak a bármilyen forgalomkorlátozása? Konkrétan milyen jellegű problémát okozna számukra a korlátozás?

5. Az Önkormányzat és a Képviselőtestület álláspontja szerint hogyan viszonyulnak egymáshoz a jelenlegi problémák a korlátozással esetlegesen megjelenő, újonnan keletkező problémákkal? (A jelenlegi probléma súlyosabb, vagy a várható probléma? Miért?)

Tekintettel a képviselőtestületi ülésen elhangzottakra, a sajtónyilatkozatra és a képviselői levélre, a fenti kérdésekhez, mint közérdekű információkhoz kívánok hozzájutni, hivatkozással a 2011. évi CXII. törvényre az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról (Infotv.).

Emlékeztetőül jelen levelem mellékletül csatolom a korábban már (elektronikus levélben, papír alapon és az epapir.gov.hu-n) megküldött tanulmányt. Tekintve, hogy a tanulmány a 2013. évi CLXII. törvénynek (a panaszkodásokról és a közérdekű bejelentésekről; Pkbt.) megfelelően olyan körülményre hívja fel a figyelmet, amelynek orvoslása vagy megszüntetése a közösség érdekét szolgálja, továbbá javaslatot is tartalmaz, ezért azt a jogszabálynak megfelelően közérdekű bejelentés minőségében is küldöm.

**Kérem, hogy közérdekű bejelentésemet, valamint adatigénylésemet a hivatkozott jogszabályoknak megfelelő határidőben szíveskedjenek elbírálni, illetve teljesíteni.**

**Kérem a megtett intézkedésről vagy annak mellőzéséről – az indokok megjelölésével – írásban szíveskedjenek tájékoztatni (e-mailben a \_\_\_\_\_ címre, postai úton a \_\_\_\_\_ címre).**

**Kérem, hogy személyes adataimat az Infotv. (2011. évi CXII. tv.), valamint a Pkbt. 3. § (3) bekezdés alapján szíveskedjenek kezelni. Személyes adataim nyilvánosságra hozatalához vagy bármilyen nemű közléséhez nem járulok hozzá.**

A munkacsoport nevében szíves írásos válaszukat előre is köszönve, maradok

Szár, 2023. április 21.

Tisztelettel

## TANULMÁNY

**a Szár településen átmenő illegális gépjárműforgalomról és  
az azzal járó terhelésekről**

### JAVASLATOK a probléma megoldására



Szár, 2023. január 23.

## TARTALOMJEGYZÉK

1.	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ .....	4
2.	ALAPPROBLÉMA .....	5
1.1.	A Szár Béke utca illegális átmenő (azaz nem cél-) forgalma.....	6
1.2.	Az áthaladó járművek összetétele .....	7
1.3.	Az illegális úthasználat oka .....	10
2.	NEGATÍV HATÁSOK .....	11
2.1.	Sebességtúllépés .....	11
2.2.	Úthibák .....	12
2.3.	Balesetveszély .....	15
2.4.	Zaj és rezgésterhelés.....	16
2.5.	Hulladékképződés, illegális szemetelés .....	17
3.	MEGOLDÁSI ALTERNATÍVÁK .....	19
3.1.	Behajtási engedélyhez kötött úthasználati rendszer – Bíróság alkalmazása .....	19
3.1.1.	Rendőri jelenlét kérése.....	19
3.1.2.	A faluban telepített kamerarendszer adatainak továbbítása a rendőrségre.....	19
3.1.3.	Közterület-felügyelő szolgáltatás bérlése más településtől .....	19
3.2.	Fizikai akadály létesítése .....	20
3.2.1.	A fizikai akadály formája .....	20
3.2.2.	A fizikai akadály lehetséges helyszínei: .....	21
3.3.	Forgalomlassító eszközök telepítése .....	24
3.3.1.	A forgalomlassító eszközök formája .....	24
3.4.	Zajvédelem kiépítése .....	25
3.3.1.	A zajvédelmi eszközök formája.....	25
3.5.	Az átmenő forgalom falun kívülre helyezése (elkerülő út)..	25
3.6.	A megoldási alternatívák összegzése .....	26
3.7.	Következtetés, javaslat .....	26
4.	AZ ÁTMENŐ FORGALOM KORLÁTOZÁSÁTÓL FÜGGETLENÜL JAVASOLT FORGALMI VÁLTOZÁSOK .....	27
4.1.	Sebességkorlátozó tábla áthelyezése .....	27
4.2.	Lakott terület kezdete/vége tábla áthelyezése .....	27
4.3.	Lakó- és pihenőövezetté nyilvánítás .....	28

## **1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ**

Száron naponta több mint ezer, évente akár félmillió idegen gépjármű hajt át illegálisan. A járművezetők többsége gyorsan hajt, veszélyeztetve ezzel a helyi lakosságot. A szintén szabálytalanul áthajtó nehézgépjárművek amortizálják az önkormányzati utakat, akár százmilliós nagyságrendű kárt okozva ezzel a község büdzsájének, elvonva más feladatok elől a forrást. Az átmenő gépjárművek zajukkal, kipufogógázaikkal, porral és az eldobott szeméttel terhelik a falu környezetét, sértve a száriak pihenéshez és tiszta környezethez való jogait.

A többrétű probléma megoldása az illegális átmenő forgalom – ide értve különösen a Béke utca tranzit forgalmát, valamint a bodméri bányából a falu önkormányzati útjain áthaladó kamionokat is – megtiltása és teljes megszüntetése, falun kívül történő helyezése lenne.

Az alábbi, szári közlekedési, gazdasági szakemberek, lakosok által társadalmi munkában elkészített tanulmány sorra veszi a kialakult problémákat, és több szempontból megközelítve javaslatokat dolgoz ki a megoldásra. Munkacsoportunk az elemzés végén arra a következtetésre jut, hogy rövidtávon a bírságoltatás következetes alkalmazása, ezzel párhuzamosan pedig a fizikai akadályok kombinált kiépítése hozhat tartós, és a falu költségvetését nem megterhelő, akár azt javító megoldást. A javasolt intézkedések elsősorban a száriak, és azon belül is az érintett útvonal mentén lakók érdekeit tartja a legfontosabbnak, ugyanakkor figyelembe veszik a bodméri, valamint szári gazdálkodói érdekeket is.

## 2. ALAPPROBLÉMA

Az utóbbi évek jelentős országos forgalomnövekedése Szár településen is jelentkezik. A forgalomnövekedést nagy valószínűséggel a megnövekedett forgalomban lévő lakossági járműszámok és mobilitási igények, valamint a környékbeli „felfutott” (jellemzően építőipari) vállalkozások átmenő, „tranzit” forgalma okozza. A tranzit forgalomban résztvevők természetesen nincsenek tekintettel Szár település szempontjaira. Mindez:

- közlekedési biztonsági kockázatokat jelent,
- jelentős zaj-, rezgés- és lészennyezés terhelést okoz,
- károsítja a környezetet és a talajokat,
- súlyosan károsítja a helyi úthálózatot.

A probléma forgalomtechnikai és közlekedésbiztonsági szempontból meghatározó gócpontjai:

1. A Szár Béke utca illegális átmenő (azaz nem cél-) forgalma,
2. A bodméri bányából érkező kamionok áthaladása a Móricz Zsigmond utcán,
3. A Rákóczi úton való magas sebességű közlekedés, a biztonságos gyalogos átkelőhely („zebra”) hiánya (iskola és óvoda közelsége!),
4. Az országút (Rákóczi u.) és a települési úthálózat forgalomtechnikai szétválasztásának igénye (pl. csökkentett sebességű zónák, lakó- és pihenőövezet stb.),
5. Településen belüli általános magas sebesség (csökkentése pl fekvőrendőrökkel),
6. Az „óvoda domb” gyalogos forgalmának megoldása – járda hiánya (gyerekek!!!),
7. Vasútállomás megközelítése gyalogosan, kerékpárral és gépjárművel.

Az alábbi dokumentum a vastagon szedett (1., 2. és 3. pont) problémákra keresi a megoldást. A többi felsorolt probléma teljeskörű megoldására egy, az egész településre érvényes egységes forgalomtechnikai terv és tanulmány készítése javasolt, alátámasztott adatokkal, érvényes KRESZ alkalmazásával, hosszútávú települési fejlesztési szempontok figyelembevételével.

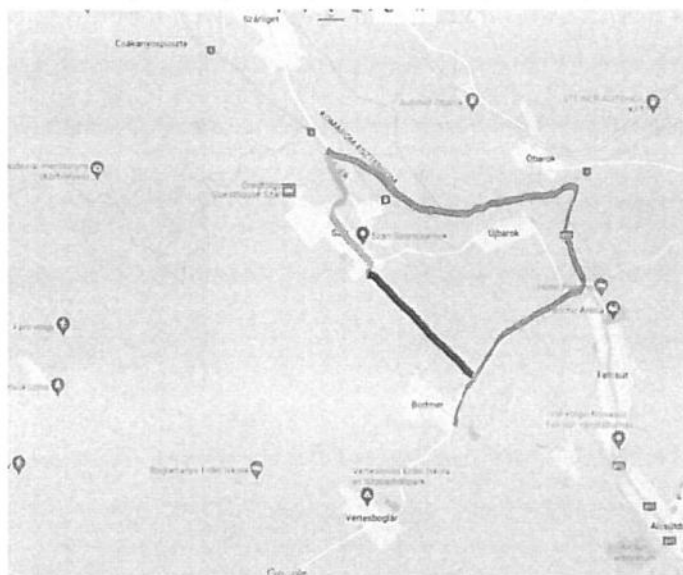


### 1.1. A Szár Béke utca illegális átmenő (azaz nem cél-) forgalma

A Tatabánya és Székesfehérvár/Velencei-tó/Balaton közötti személy- és tehergépjármű, valamint buszos forgalom egy jelentős része (az 1. /811. /8126. számú utak kerülőjét levágva) behajt Szár településre, végig haladva a Dózsa György u. - Rákóczi Ferenc u. (8113. sz. út) - Móricz Zsigmond u. - Béke u. útvonalon (és ellenkező irányban is). Történik mindez annak ellenére, hogy a Béke utca és annak Bodmérig, ill. a 8126. számú (csákvári) útig történő folytatása kis kapacitású, önkormányzati tulajdonú magánút, mindkét irányból behajtani tilos (kivéve engedéllyel) táblával ellátott. A kihelyezett táblák engedélyhez kötik a behajtást, így kiállított engedélyek nélkül jogszerűen gépjárművel nem lehetne behajtani az utcába. Ez forgalomtechnikailag megfelelő, azonban a gyakorlatban még kiadott engedélyek mellett sem biztosítja az utca magas forgalmának csökkentését, mivel a közlekedők meghatározó hányada nem veszi figyelembe a tiltást.



1. kép: A Béke utcai önkormányzati magánút eleje, „mindkét irányból behajtani tilos” (forrás: Google)



1. ábra: A behajtási tilalommal érintett út (piros színnel) és alternatívája (zöld színnel) (forrás: Google)

A nevezett útvonalon áthaladó tranzit forgalom nem reprezentatív mérés alapján a reggeli (5:00-8:00) és a délutáni (15:00-19:00) csúcsidőben óránként nemcsak eléri, de meg is haladja a száz járművet, ezen kívüli időszakokban percenként átlagosan 1-2 gépjármű áthaladása szokásos. Napi szinten ez mintegy ezres nagyságrendű, éves szinten félmillió tranzit forgalmat jelent. Az áthaladó forgalomnak csak elhanyagolhatóan kis részét teszi ki az utcában lakók közlekedési igénye.

## 1.2. Az áthaladó járművek összetétele

Az áthaladó járművek valamennyi gépjárműkategóriát képviselik: motorkerékpárok, személygépkocsik (vontatmányokkal is), tehergépjárművek, autóbuszok. Köztük szerepelnek 5 tonnánál nehezebb járművek is: pótkocsis tehergépjárművek, kamionok, mixerkocsik és autóbuszok is.



2-3. kép: Áthaladó személygépjárművek konvoja a Rákóczi és a Móricz Zsigmond utcákban

Napi rendszerességgel halad át a Béke és a Móricz Zs. utcákon egy **25 tonnás autóbusz**.



4-5. kép: 25 tonnás autóbusz hajt végig a Béke utcából a Móricz Zsigmond utcán keresztül

Szintén napi rendszerességgel több (akár tucatnyi) alkalommal haladnak át a Béke és a Móricz Zsigmond utcákon **40 tonnás kamionok** a bodméri bánya irányából.



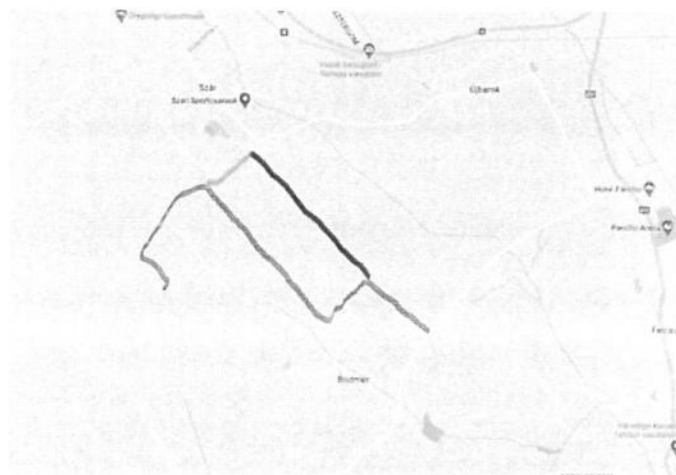
*6-7. kép: 40 tonnás teherautó hajt be a Béke utcából a Móricz Zsigmond utcába a bodméri bánya felé*



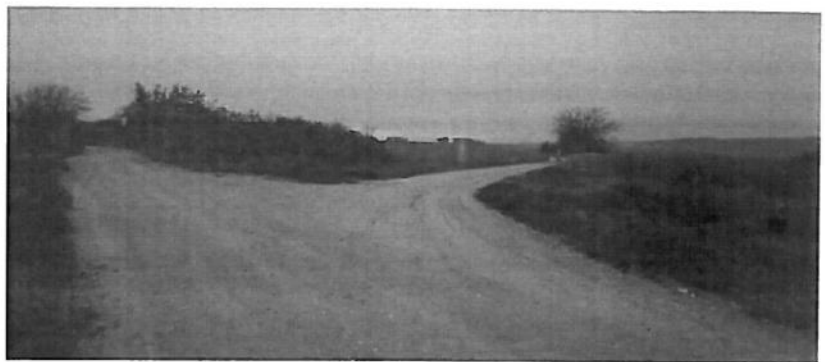
*8-9. kép: 40 tonnás teherautók konvoja a bodméri bánya felől a Móricz Zsigmond utcában*



A bodméri bányától indokolatlan a nehézgépjárművek áthaladása a falun, mivel egy már meglévő köves úton végig lakott területen kívül is tudna haladni a 8126. számú útig (2. ábra).



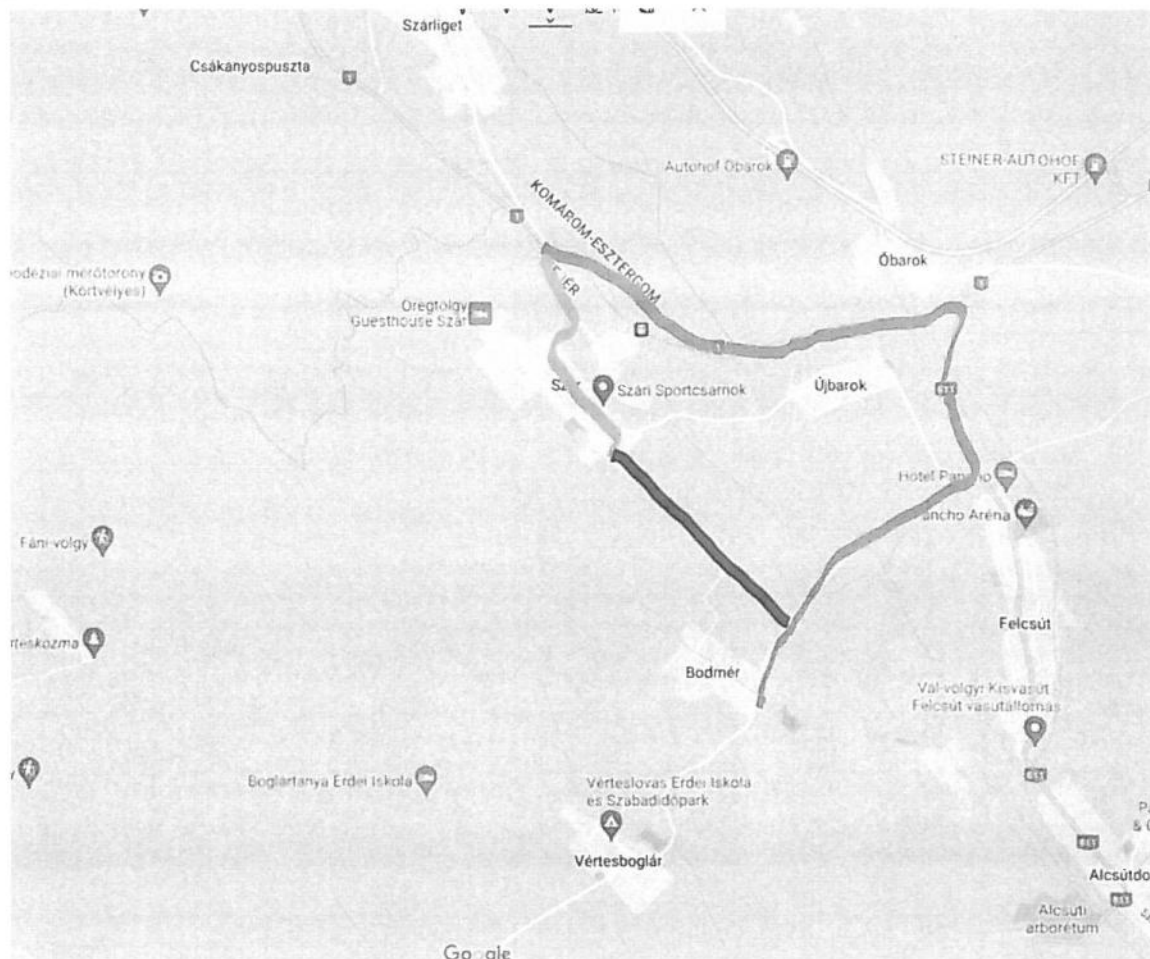
3. ábra: Alternatív útvonal a bodméri bánya és a 8126. sz. út között (zölddel); a jelenlegi Száron átmenő forgalom (narancs és piros színnel) (forrás: Google)



10-11. kép: Alternatív útvonal a bodméri bánya és a 8126. sz. út között

### 1.3. Az illegális úthasználat oka

Az illegális tranzit forgalmat a táv és a menetidő (minimális) rövidítésének lehetősége generálja.



3. ábra: A behajtási tilalommal érintett út (piros színnel) és alternatívája (zöld színnel) (forrás: Google)

A szóban forgó útvonal szári indulásnál (gyakorlatilag a szári lakosok számára) 4 kilométerrel és 4 perccel rövidebb. Nem Szárról (hanem az 1. sz. út szári/szárligeti elágazásától) kiinduló tranzit forgalom esetén a sebességkorlátozások betartása esetén gyakorlatilag **nincs** időnyereség (az 1., 811. sz. utakhoz képest). Ráadásul a 4 kilométerrel rövidebb szári szakaszon a kanyarok, folyamatos fékezések és gyorsítások miatt az üzemanyagfelhasználás is magasabb, mintha a gépjármű egyenletes tempóban haladna az országúton. **Ez a minimális (vagy nulla) időnyereség nem áll arányban a tranzit forgalom jelentette negatív hatásokkal, amelyet az útvonal mentén élők szenvednek el a hét minden napján, a nap valamennyi órájában.** Ráadásul az egész település számára számszerűsíthető anyagi kárt okoz az, hogy a nehézgépjárművekből is álló átmenő forgalom erőteljesen igénybe veszi, amortizálja a közúthálózatot, benne az önkormányzati tulajdonú úthálózatot is.

## 2. NEGATÍV HATÁSOK

Az következő pontokban bemutatásra kerülnek a szabálytalan úthasználat nyomán jelentkező negatív hatások és kockázatok.

### 2.1. Sebességtúllépés

A behajtási tilalom mellett a gépjárművek jelentős része a templom előtti és a Béke utcai 30 km/h sebességkorlátozást is rendszeresen megszegi, sok esetben akár 100%-kal túllépve azt. Mivel a forgalom jelentős része a település szempontjából áthaladó forgalom, így a sebességtúllépések nem kizárólag a vizsgált utcákon jelentkeznek, hanem a teljes áthaladásra használt útszakaszon, így a Rákóczi Ferenc utcában is.



12. kép: Sebességtúllépés tehergépjárművel 30 km/h helyett 47 km/h sebességgel a templom előtt (60%-os sebességtúllépés)



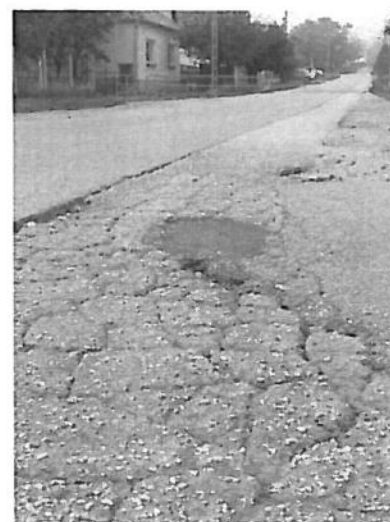
13. kép: Sebességtúllépés tehergépjárművel 50 km/h helyett 63 km/h sebességgel a Rákóczi utcán, majd a templom előtt is ezzel a sebességgel, fékezés nélkül (30%-os, ill. 110%-os sebességtúllépés)

## 2.2. Úthibák

A nevezett útvonal egy része (Móricz Zsigmond u., Béke u.) nincs felkészülve a nagy forgalomra: az úttest mindkét utcában egysávos (kb. 3-4 m széles), a burkolat a nagy gépjárműforgalom miatt töredezik, gödrösödik és kátyúsodik, a lakóházak pedig közel helyezkednek el a helyi forgalomra méretezett úttesthez. Az érintett út természetesen nem erre a terhelésre lett méretezve, ezáltal a már most erősen amortizálódott út elhasználódása várhatóan exponenciális jelleggel fog gyorsulni. A magas terhelés (napi 1000-1500, évente félmillió jármű áthaladása esetén évente kb. 1-1,5 millió tonna, azaz 10-15 ezer kiloNewton) bizonyos helyeken már most teljesen tönkretette a kis, helyi forgalomra méretezett utcákat, 4-5 éven belül pedig egy teljesen felújítandó úthálózatot fog eredményezni. A nevezett útvonal önkormányzati tulajdonban levő részére (3,2 km-es szakasz) felújítása jelenlegi piaci árakon kb. 86 millió Ft. Ennek műszaki tartalma: kátyúzás, 4 cm vékony új kopóréteg, padkarendezés. Ugyanakkor az árkok kialakítása/felújítása nélkül egy új út is gyorsan leromlana, így a végösszeg ennél magasabb is lehet.



14. kép: Töredezett útburkolat és kátyúsodott padka a Béke utcában, 2021 áprilisában (forrás: Google)



15-16. kép: Töredezett útburkolat és kátyúsodott padka a Móricz Zsigmond utcában, 2022 októberében



17. kép: Ép csatornafedlap a Móricz Zsigmond utca 42. sz. előtt, 2021 áprilisában (forrás: Google)



18. kép: Megsüllyedt csatornafedlap és kátyúsodás a Móricz Zsigmond utca 42. sz. előtt, 2022. októberében

19. kép: Töredező, málló útszél és padka a Béke utca folytatásában, 2022. novemberében



20. kép: Töredező, kátyúsodó útburkolat a Béke utca folytatásában, 2022. novemberében



### 2.3. Balesetveszély

A helyi lakosok úttesten való kerékpáros, motorkerékpáros közlekedése, egyes jellemző gyalogos átkelési pontokon (a templom előtt az iskola vonalában, vagy a Rákóczi u-Béke u. sarkán) a gyalogos forgalom rendkívül balesetveszélyes. Ráadásul az érintett utcák járdáinak rossz állapota miatt a gyalogosok is gyakran az úttestre kényszerülnek (pl. babakocsival). A baleseti kockázat a magas sebesség, a megnövekedett járműforgalom és a gyalogos átkelő hiányának tudható be. A kockázatot tovább növeli, hogy a gyalogos forgalom jelentős része az iskola – óvoda irányába történik, tehát sok esetben felnőtt kíséret nélküli gyerekekről beszélünk.



21-22. kép: Balesetveszélyes átkelés a Rákóczi utca 46. előtt (játszótér, iskola), gyorsan hajtó járművekkel



23. kép: Balesetveszélyes, nehezen belátható átkelés a Rákóczi utca Móricz Zsigmond utcánál levő torkolatánál, gyorsan kanyarodó járművekkel



24. kép: A járdahibák miatt a gyalogosok a forgalmas és keskeny Móricz Zsigmond utcára kényszerülnek

#### 2.4. Zaj és rezgésterhelés

A kikátyúsodó úttest már most jelentős zajterhelést okoz, ez az út állagának folyamatos romlásával a jövőben tovább fokozódik. A tranzitjárművek nagy része teherautó, haszongépjármű, vagy pótkocsis/utánfutós jármű, melyek az úthibákon nagyokat zökkenve nagy zajt keltenek. Az úthibák okozta jármű zajok (rezgés, lengés stb.) mellett a lassítás-gyorsítás ciklusok magas száma is jelentős terhelést jelent.

Mindez ellehetetleníti a nyitott ablaknál történő pihenést, így a helyben lakók pihenéshez való joga erősen csorbul.



25. kép: Személygépkocsi utánfutóval hajt be a Béke utcába



26. kép: 3,5 tonnás teherautó hajt be a Béke utcába



27-28. kép: 3,5 tonnás teherautó hajt be a Móricz Zsigmond és a Béke utcába (irányjelző nélkül, szabálytalanul rögzített rakománnyal; többszörös balesetveszély!)



## 2.5. Hulladékképződés, illegális szemetelés

Az átmenő járművekből az út mentén végig található az áthaladó járművekből kidobált hulladék (italos palackok, dobozok, cigarettásdoboz, egyéb műanyag csomagolóanyagok), amelyek a látvány mellett a mikroműanyagok talajba jutásával a természeti környezetet és a szári, bodméri gazdák termőföldjeit is szennyezik.



29. kép: Hulladékkal szennyezett szári termőföld



30-31. kép: A Béke utca folytatását szegélyező hulladék

Az eldobált hulladék összegyűjtése és ártalmatlanítása szintén komoly anyagi terhet ró az Önkormányzatra.

## **2.6. Az alapprobléma összegzése**

**Az illegális átmenő forgalom zaj-, por-, és kipufogógázterhelést, környezet- és talajszennyezést, az önkormányzati úthálózat fokozott leromlását, valamint fokozott balesetveszélyt jelent a falura és lakosaira nézve. A tranzit forgalom minden szempontból a település érdekeivel ellentétes.**

### 3. MEGOLDÁSI ALTERNATÍVÁK

#### 3.1. Behajtási engedélyhez kötött úthasználati rendszer – Bírság alkalmazása

A nem szári tranzitforgalom (behajtási engedély nélküliek) bírságolása, vagy bírságoltatása. Engedélyre jogosult lenne a szári bejelentett lakcímmel rendelkező sofőr, vagy szári regisztrációval rendelkező gépjármű. A behajtási engedélyeket ez alapján lehetne kiadnia az önkormányzatnak. Egyedi esetben más járművek is kaphatnak behajtási engedélyt (pl. építési célforgalom, szári intézményrendszert használó bodméri lakosok).

##### *A bírságoltatás lehetőségei:*

##### **3.1.1. Rendőri jelenlét kérése**

A közúti közlekedési szabályok betartatása alapvetően a rendőrség feladata. A közútkezelők (pl. önkormányzatok, Magyar Közút NZrt., MKIF stb.) feladata és jogköre ebben a tekintetben a forgalomtechnikai környezet kialakítására korlátozódik.

##### **3.1.2. A faluban telepített kamerarendszer adatainak továbbítása a rendőrségre**

Amennyiben a falunak még nincs a kamerarendszer használatához szükséges GDPR-szabályzata, és hivatali kapacitás sincs ennek létrehozására, ennek elkészítése társadalmi munkában is történhet.

Amennyiben nincs hivatali kapacitás a behajtási engedélyek adminisztrációjára, ennek létrehozása társadalmi munkában is történhet.

##### **3.1.3. Közterület-felügyelő szolgáltatás bérlése más településtől**

A saját bírságolásból származó előnyök: a díjtételek (szabálytalan behajtás személy- ill. nehéz tehergépjárművek esetén 30.000-300.000,- Ft; gyorshajtás: 30-60.000,- Ft) jelentős bevételhez juttathatja az Önkormányzatot (a kezdeti napokban napi milliós, akár tízmilliós nagyságrendben). Ez fedezni tudja a közterület-felügyelő(k) bérleti díját, és elrettentő erővel is bír.

\*\*\*

##### ***Költségigények:***

- Bérelt közterület-felügyelő(k) esetén a szolgáltatás díja. A többi esetén nem merül fel költség.

##### ***Előnyök:***

- A száriak részére továbbra is átjárható marad a Béke utca és folytatása Bodmér felé.
- A bírságoltatás hozzájárulhat az eddig kialakult rossz szokások megváltoztatásához.
- A bírságoltatás bevételt jelent az Önkormányzatnak (csak a c) változat esetén).

##### ***Hátrányok:***

- Nem ismert.

### 3.2. Fizikai akadály létesítése

#### 3.2.1. A fizikai akadály formája

##### 3.2.1.1. Elektromos sorompó

###### **Költség- és adminisztrációs igény:**

- Alacsony (százezer forintos nagyságrend)
- Adminisztrációs igény a behajtási kártya kiadásával kapcsolatban.

###### **Előnyök:**

- Az illetéktelen behajtók távol tartása.
- Egyszeri költség

**Hátrány:** - Könnyen letörhető szerkezet.

##### 3.2.1.2. Mechanikus sorompó lakattal

###### **Költség- és adminisztrációs igény:**

- Az elektromoshoz képest még csekélyebb
- Adminisztrációs igény a kulcs másoláshoz a jogosult használók részére.

**Előny:** - Az illetéktelen behajtók megbízható távol tartása.

###### **Hátrányok:**

- Körülményes működtetés a jogos használóknak (ki- és belakatozás minden áthajtáskor).
- A bezárás elmulasztása esetén hatástalan.

##### 3.2.1.3. Fix akadály

Betontömbök vagy szalagkorlát (mint Bodmérön az ottani Béke utca végén, hasonló megfontolásból).



32-33. kép: A bodméri bánya felől állandó fizikai akadállyal lezárt bodméri Béke utca (zsákutca) (Google)

###### **Költség- és adminisztrációs igény:**

- A sorompókhöz képest még csekélyebb.
- Nem merül fel adminisztrációs igény.

###### **Előnyök:**

- Az illetéktelen behajtók garantált távol tartása.
- Nincs karbantartás igény.
- Nincs adminisztrációs igény.
- Költséghatékony.

**Hátrány:** - Általa az út egy része nem lesz használható, vagy csak kompromisszumok árán.

### 3.2.2. A fizikai akadály lehetséges helyszínei:

#### 3.2.2.1. Szár belterület, Béke utca, falu vége



34. kép: A szári Béke utca vége, a mezőgazdasági út kezdete; Szár irányába „behajtani tilos” (forrás: Google)



4. ábra: Fizikai akadály a szári Béke utca végén, a mezőgazdasági út kezdeténél (forrás: Google)

#### **Előnyök:**

- A Béke utca valódi lakó- és pihenővezetetté válik, csak az hajt be oda, aki ott lakik, vagy oda érkezik.
- A tranzit forgalom megszűnésével megszűnik az összes negatív hatás.

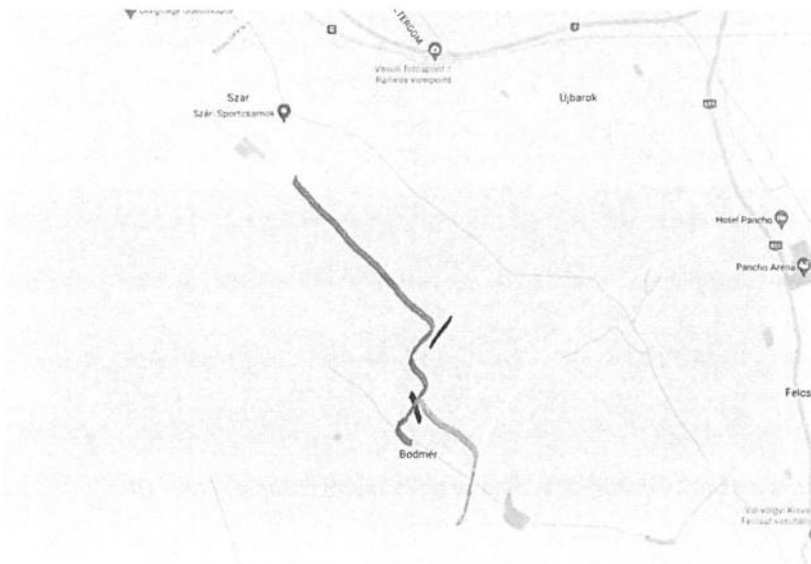
#### **Hátrány:**

- A szári lakosok sem tudnak áthajtani közvetlenül a 8126. sz. útra, ezzel alkalmanként 4 km-rel és 4 perccel többet kell autózniuk.

**3.2.2.2. Szár külterület, a mezőgazdasági út és a bodméri spalétos istállók felé vezető új aszfaltos út elágazása, a 8126. sz. (csákvári) út irányába**



35. kép: A Szár-Bodmér közötti mezőgazdasági út a bodméri spalétos istállók felé vezető új aszfaltos út elágazásánál (déleleti irányba) (forrás: Google)



5. ábra: Alternatív útvonal Szár és Bodmér között helyi lakosoknak (zölddel); az átmenő forgalom csak burkolatlan úton tud továbbhaladni (narancsszínnel) (forrás: Google)

**Előny:**

- Szár és Bodmér között a helyi lakosok forgalma akadálytalan marad.

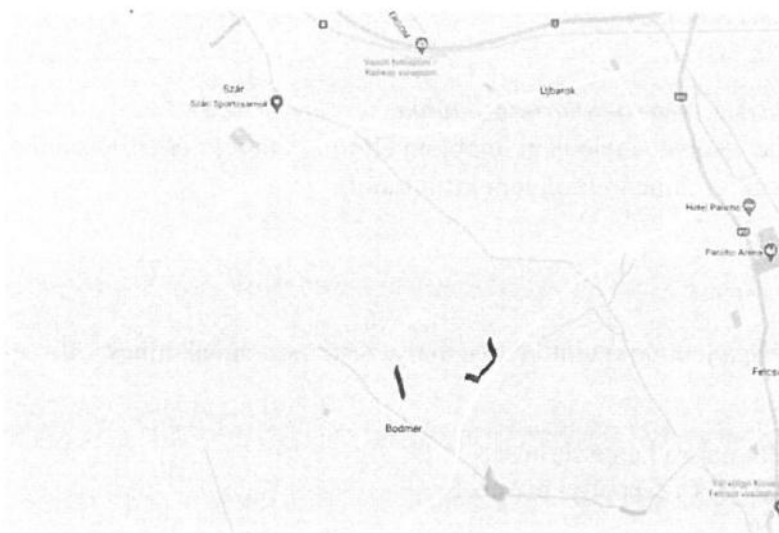
**Hátrányok:**

- A tranzit forgalom átszokhat a Bodméron keresztül történő áthajtásra (bár annak már jelentősebb az időigénye). Ennek kiküszöbölésére egy második sorompó létesítése szükséges Bodméron a Szári úton, közvetlenül a bodméri Béke utca-Magyar Sándor út elágazásánál, vagy egy nyitható sorompó Szár belterületén, a Béke utca végén.
- A spalétos istállók felé vezető elágazás utáni termőföld parcellák megközelítése nehézkes.

### 3.2.2.2. Szár külterület, a mezőgazdasági út torkolata a 8126. számú (csákvári) útnál



36. kép: A Szár-Bodmér közötti mezőgazdasági út és a 8126. sz. (csákvári) út elágazása (északnyugati irányba)  
(forrás: Google)



6. ábra: Fizikai akadály a bodméri Béke utca-Magyar S. út elágazásánál, valamint a Szár-Bodmér közötti mezőgazdasági út és a 8126. sz. (csákvári) út elágazásánál (forrás: Google)

#### **Előnyök:**

- Szár és Bodmér között a helyi lakosok forgalma akadálytalan marad.
- A spaléto istálló felé vezető elágazás utáni termőföld parcellák megközelítése zavartalan marad.

#### **Hátrány:**

- A tranzit forgalom átszokhat a Bodméron keresztül történő áthajtásra (bár annak már jelentősebb az időigénye). Ennek kiküszöbölésére egy második sorompó létesítése szükséges Bodméron a Szári úton, közvetlenül a bodméri Béke utca-Magyar Sándor út elágazásánál, vagy egy nyitható sorompó Szár belterületén, a Béke utca végén.

### **3.3. Forgalomlassító eszközök telepítése**

#### **3.3.1. A forgalomlassító eszközök formája**

##### **3.3.1.1. Az úttest szintjének küszöbszerű megemelése (kiemelt csomópont)**

A Rákóczi Ferenc utca-Óvoda köz kereszteződésében, valamint a buszmegállóknál indokolt, gyalogátkelőhellyel együtt.

##### **3.3.1.2. Sebességcsökkentő borda**

A Rákóczi Ferenc utca 130. (autóbusz-forduló), és a Rákóczi Ferenc utca 6. (bodméri elágazás buszmegálló) magasságában indokolt.

##### **3.3.1.3. Középsziget**

A Rákóczi Ferenc utca 46. magasságában (játszótér, iskola) indokolt, gyalogátkelőhellyel együtt.

A 8113-as főút mentén, a falu két behajtási pontján indokolt.

Amennyiben a falu Szárliget felőli végénél a lakott területet jelző tábla 300 méterrel Szárliget irányába kerülne áthelyezésre (kb. 150 méterrel a vasútállomás bejáró út elé), a forgalomlassításra itt nem lenne szükség.

##### **3.3.1.4. Útszűkület**

A Béke utcában indokolt.

##### **3.3.1.5. Sebességkorlátozó tábla**

A Rákóczi Ferenc utcában a jelenlegi templom előtti szakasz kiterjesztése indokolt a játszótér végéig (függetlenül az átmenő forgalom kitiltásától).

\*\*\*

#### ***Költségigények:***

- Alacsony (kivéve a templom előtti táblaáthelyezést, mert annak nincs költségvonzata).

#### ***Előnyök:***

- A gyorsajtók lassításra kényszerítése.
- Nagyobb forgalom-, és személyi biztonság.
- Alacsony költség

#### ***Hátrányok:***

- Tüneti megoldások, az alapproblémát várhatóan nem kezelik.
- A fekvőrendőrnél a lassítás – gyorsítás ciklusok növekedése miatt megnövekedett zaj és légszennyezés



### 3.4. Zajvédelem kiépítése

#### 3.3.1. A zajvédelmi eszközök formája

##### 3.3.1.1. Zajárnyékoló fal

###### **Költségigény:**

- Rendkívül magas (millió/tízmillió forintos nagyságrend)

###### **Előny:**

- A számos negatív hatás közül az egyik mérséklődik.

###### **Hátrányok:**

- Tüneti megoldások, az alapproblémát várhatóan nem kezelik.
- A zajon kívül a többi problémára nem ad választ.
- Rendkívül költséges létesítés.
- A zajárnyékoló fal utcaképbe/tájba nem illő megoldás.

### 3.5. Az átmenő forgalom falun kívülre helyezése (elkerülő út)

###### **Költségigény:**

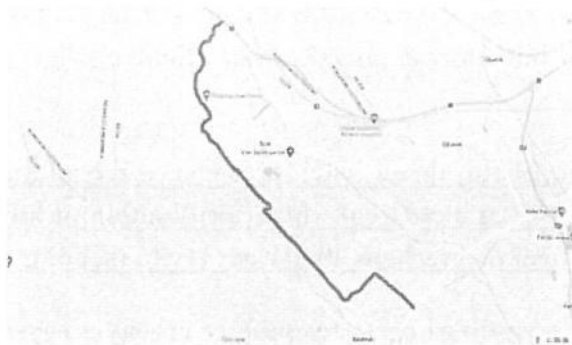
- Rendkívül magas (tíz/százmillió forintos nagyságrend)

###### **Előnyök:**

- A jelenlegi átmenő forgalom elkerüli a falut.
- A száriak számára nem hosszabbodik meg az út Bodmér/Csákvár felé.

###### **Hátrányok:**

- Rendkívül költséges létesítés.
- Folyamatos költségek az üzemeltetéssel.
- A falu külterületét ugyanúgy érintené az átmenő forgalom, és az azzal együtt járó összes negatív hatás.
- A részben új, és meglévő nyomvonal miatt érdeksérelem az érintett ingatlantulajdonosoknak.
- A falu fizetné meg az idegen járművek részére biztosított kényelmi szolgáltatást.



7. ábra: Az elkerülő út egy lehetséges nyomvonala (forrás: Google)

### 3.6. A megoldási alternatívák összegzése

	Költségigény	Előny	Hátrány
<b>Bírságoltatás</b>			
- rendőri jelenléttel	-	▲	▼
- kamerarendszer segítségével	-	▲▲	▼
- közterület-felügyelő bevonásával	€	▲▲▲	▼
<b>Fizikai akadály</b>			
- elektromos sorompó	€€	▲▲	▼▼
- mechanikus sorompó	€	▲▲	▼
- fix akadály	€	▲▲▲▲▲▲	▼
<b>Forgalomlassító eszközök</b>	€€	▲▲	▼▼
<b>Zajvédelem</b>	€€€	▲	▼▼▼▼▼
<b>Elkerülő út</b>	€€€€€	▲▲	▼▼▼▼▼

### 3.7. Következtetés, javaslat

A bírságoltatással – minimális költségigény mellett, tartós, következetes rendőri, ill. közterület-felügyelői jelenlét esetén – megfelelő módon lehetne kezelni a problémát. Közterület-felügyelő által történő bírságolás esetén a falu jelentős bevételre tudna szert tenni (átmenetileg, az intézkedés kezdeti időszakában). Ugyanakkor, fizikai akadály hiányában, az idő múlásával, megkérdőjelezhető az intézkedés hatékonysága.

A fizikai akadályok kombinált létesítésével (fix akadály a csákvári útnál; kulccsal zárható sorompó a Béke utca végén, vagy kijjebb, a bodméri istállók elágazásánál) és következetes használatával (pl. sorompó zárása) lehet végérvényesen elérni a kívánt hatást úgy, hogy közben a helyi – szári gazdálkodói, illetve bodméri – érdekek ezzel nem sérülnek. Ezek bizonyos egyszeri, az eredményt tekintve és más szempontból is elhanyagolható kiadással járnak.

Alacsony beruházási igényű forgalomlassító eszközök létesítése, előjelző táblák kihelyezése kiegészítheti, de nem helyettesítheti a fenti intézkedéseket.

További, jelentősebb beruházást igénylő megoldások, mint zajvédelem kialakítása vagy egy új elkerülő út építése nagy, vagy rendkívül nagy költséggel járnak, eredményességük pedig korlátozott (több hátránnyal járnak, mint előnnyel), így azokat nem javasoljuk megvalósítani.

Összességében megállapítható, hogy rövidtávon a bírságoltatás alkalmazása, ezzel párhuzamosan pedig a fizikai akadályok (útzárak) kombinált kiépítése jelenthet tartós, és a falu költségvetését nem megterhelő, illetve azt javító megoldást.

Közép- és hosszú távon javasolt az egész településre érvényes egységes forgalomtechnikai terv és tanulmány készítése, alátámasztott adatokkal, érvényes KRESZ-alkalmazással, települési szempontokkal.

## 4. AZ ÁTMENŐ FORGALOM KORLÁTOZÁSÁTÓL FÜGGETLENÜL JAVASOLT FORGALMI VÁLTOZÁSOK

### 4.1. Sebességkorlátozó tábla áthelyezése

A Rákóczi Ferenc utcában (8113. sz. út) a jelenlegi, templom előtti 30 km/h legnagyobb megengedett sebességű szakasz kb. 150 méterrel történő kiterjesztése indokolt a játszótér végéig, balesetmegelőzési okokból.



8. ábra: A sebességkorlátozó tábla áthelyezése (forrás: Google)

### 4.2. Lakott terület kezdete/vége tábla áthelyezése

Szárnak a 8113-as főút Szárliget felőli végénél a lakott területet jelző tábla 300 méterrel Szárliget irányába történő áthelyezése indokolt több okból is:

- A fészületnél levő veszélyes útkanyarulatot így legfeljebb csak 50 km/h sebességgel lehetne megközelíteni.
- A vasútállomás (és azon túl a Petőfi utca, Marosi György utca, Bem utca, Ér utca, Somogyi Béla utca) felé haladó járművek így jogilag is lakott területre hajtanak, ahol a legnagyobb megengedett sebesség 50 km/h. Jelenleg ezekre a járművekre, ebből az irányból jogilag nem érvényes az 50 km/h sebességkorlátozás, azok akár 90 km/h sebességgel is haladhatnak a nevezett utcákon (vagy azon túl is).
- A „Vasúti megállóhely bejárati út” buszmegállóban leszálló, és a Dózsa György utca alsó részét megközelítő gyalogosok így nagyobb biztonságban tudnak haladni a gyalogosjárda nélküli szakaszon.



9. ábra: A lakott terület kezdete/vége tábla áthelyezése (forrás: Google)

**Az útszakaszt üzemeltető Magyar Közút Nonprofit Zrt. a táblákat kérelem alapján térítésmentesen áthelyezi.**

#### **4.3. Lakó- és pihenőövezetté nyilvánítás**

Szár mellékutcai keskenyek, és a járda is vagy hiányos, vagy rossz minőségű, a gyalogosok több helyütt is az útestre kényszerülnek. A mellékutcákon ugyanakkor gyakori a gyorsajtás, amely nemcsak az átmenő forgalomból ered, és amely a forgalom többi résztvevőjét (gyalogost, kerékpárost, autóst egyaránt) veszélyezteti.

**Különösen neuralgikus pontok, ill. szakaszok (ABC-sorrendben):**

- **Arany János utca,**
- **Béke utca,**
- **Bem József utca,**
- **ÉR utca,**
- **József Attila utca,**
- **Móricz Zsigmond utca,**
- **Óvoda köz,**
- **Petőfi Sándor utca,**
- **Somogyi Béla utca („Óvoda domb”).**

A problémára költséghatékony megoldás lenne Szárnak a 8113-as főúton kívüli valamennyi utcájának korlátozott sebességű (20 vagy 30 km/h) övezetté, vagy lakó- és pihenőövezetté nyilvánítása, a megfelelő táblák kihelyezésével (távlatilag esetleg forgalomlassító eszközök telepítésével, ld. 3.3. fejezet).