



**ASZÓFŐ KÖZSÉG
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA
ASZÓFŐ 152/2 - /6; HRSZ-Ú INGATLANOK
VONATKOZÁSÁBAN**

**152/3 ÉS 152/5 HRSZ-Ú INGATLANOK
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATA**

MEGRENDELŐ:
ASZÓFŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA
8241 ASZÓFŐ, ÁRPÁD U. 2.

TERVEZŐ:
MTH WORKSHOP KFT.
8200 VESZPRÉM, MESTER UTCA 1.

MSz.: MTH/595/2026

2026. JÚNIUS

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSA ASZÓFŐ 152/2 - /6; HRSZ-Ú INGATLANOK VONATKOZÁSÁBAN

152/3 ÉS 152/5 HRSZ-Ú INGATLANOK KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATA

1. ELŐZMÉNYEK, A TERVEZÉS TÁRGYA

Aszófő község önkormányzata a 2018. decemberében elfogadott, többször módosított településrendezési eszközeinek módosítása mellett döntött. A módosítás célja a település nyugati kapujában található, jelenleg alulhasznosított fejlesztési terület szabályozási előírásai olyan módon változzanak, hogy a kialakuló beépítés a lehető leginkább illeszkedjen ezen frekventált terület karakteréhez.

A Tervezési terület a 152/2; 152/3; 152/4; 152/5; 152/6; 316 hrsz-ú ingatlanokat magában foglaló tömb, melyen az építési paraméterek szigorítása történik.

Aszófő Község Önkormányzata és a Tulajdonos/Beruházó között létrejött párbeszéd folyamán kialakított, mindkét fél által elfogadott kompromisszumok eredményeképp létrejött telepítési tanulmányterv alapján kívánják módosítani a település rendezési eszközeit.

Jelen közlekedési vizsgálat tárgya a tervezett rendezési terv módosítás közlekedési változásainak, azok hatásainak vizsgálata.

2. JELENLEGI SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZET

A jelenleg érvényes szabályozási terv a tömb északnyugati szélén egy 12 m széles magánutat tartalmaz, melynek megfelelően a telkek kialakítása megtörtént.



A 152/2 hrsz-ú ingatlan kivett magánút, mely a 71sz. főutat köti össze a Rizling utcával, ezzel feltárva a 152/1, /3 és /5 hrsz-ú ingatlanokat.

A tömb nyugati oldalán a 152/4 hrsz. közvetlen kapcsolattal rendelkezik a 71 sz. főúttal, feltárása kapubehajtóval megoldható. A 152/6 hrsz-ú ingatlant (és akár a 152/4 hrsz-t is) a 314/41 hrsz-ú út tárja fel.

A tömb nyugati oldalát a szabályozási terv módosítás nem érinti!

3. MEGÉPÜLT MŰSZAKI TARTALOM

A jelenleg érvényes szabályozási terv szerint megépült:

- a 152/3 hrsz-ú ingatlanon 3 db épület, összesen 32 db lakással
- a 152/1 hrsz-ú ingatlanon 27 db közforgalom elől el nem zárt parkoló
- a 152/2 hrsz-ú ingatlanon a 71 sz. főúti csomópont, valamint a közforgalom elől el nem zárt magánút 1. üteme 68 m hosszon, a 71 sz. főúttól a 152/3 hrsz. északi ingatlanhatáráig



Építési engedély:

A 152/2 hrsz-ú ingatlanon épült feltáró út építési engedélye:

Veszprém Vármegyei Kormányhivatal, Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály, VE/62/00038-18/2024., 2024. július 25.

A megépült 1. ütem forgalomba helyezési engedélyezése 2026. júniusban elindításra került.

4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

4.1. ORSZÁGOS ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

Aszófő település területét több országos közút érinti:

- 71. sz. Lepsény-Fenekpuszta másodrendű főút (lakott terület 44+835-45+925 km)
- 7303 sz. Balatonfüred-Aszófő összekötő út
- 7307 sz. Aszófő-Tótvázsony összekötő út
- 73302 sz. Aszófő-Tihany állomáshoz vezető út

A települést kelet-nyugat irányban a 71. sz. főút szeli ketté, a 7303 és 7307 sz. közutak a település behálózva, egymást keresztezve biztosítják a kapcsolatot észak felé Tótvázsonyon át a 77 z. főútig és keleti irányban Balatonfüred centrum felé.

A szomszédos településekkel a közúti kapcsolat kialakult, megfelelő. A gyorsforgalmi úthálózat a 71. sz. főúton, a megyeszékhely a 71-73 sz. főutakon, vagy mellékutakon és a 77 sz. főúton keresztül érhető el.

Útkategóriák:

71. sz. főút: II. r. főút, külterületen K.IV.A, 90 km/h; belterületen B.IV.b.C, 50 km/h

7303 sz. ök. út: külterületen K.V.A, 90 km/h; belterületen B.V.d.C, 30 km/h

7307 sz. ök. út: külterületen K.V.A, 90 km/h; belterületen B.V.d.C, 30 km/h

73302 sz. ök. út: belterületen B.VI.d.C, 30 km/h

Főbb közúti csomópontok

A település főbb közúti csomópontjait az országos utak csomópontjai alkotják, így a 71-7307, 71-7303, 7303-7307 sz. utak csomópontjai. A csomópontok kapacitása általában megfelelő. A csomópontokban a hierarchia szerinti elsőbbségi viszonyok állnak fenn.

A helyi utak csomópontjai általában egyenrangúak.

Helyi közutak

Aszófő tipikus halmaz szerkezetű Balaton-felvidéki község. Úthálózata és telekstruktúrája történelmileg alakult ki, mely során a fő szervező paraméter a domborzat és a mezőgazdasági területek elhelyezkedése volt.

A település helyi útjai – ide értve a 7303 és 7307 sz. országos utakat is – rendkívül szűk beépítésűek, a közterület szélessége sok esetben a 8 m-t sem éri el. Az utcafronton álló házak közötti területen szűk aszfalt burkolatú utak és felszíni vízelvezetés található. A kétirányú forgalom számára szükséges, jelenlegi előírások szerint burkolatszélességek csak az országos közutak esetében állnak rendelkezésre (ott sem 100%-ban!). A forgalom a helyi utcában lényegesebb probléma nélkül bonyolódik, melyet a szűk beépítés és geometria miatti kis látótávolságokból fakadó kis közlekedési sebesség, a célforgalmú közlekedési és a helyismeret is segít.

A helyi utak mindegyike célforgalmat bonyolít, átmenő forgalom csak az országos közutakon jellemző.

Helyi közutak osztályba sorolása: B.VI.d.C, 30 km/h

4.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A településen a közösségi közlekedést a MÁV Személyszállítási Zrt. biztosítja. Autóbusz megállóhelyek a 71 sz. főúton találhatók, ahonnan a szomszédos és távolabbi települések is elérhetők, akár Balatonfüreden történő átszállással.

Kötött pályán a 29 sz. vasútvonal biztosítja a település elérhetőségét. A megállóhely a település déli oldalán, gyalogos távolságban elérhető.

4.3. KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A település kerékpáros megközelítése biztosított, mivel a Balatoni Bringakör a településen áthalad. A kerékpáros útvonal jellemzően önálló vonalvezetésű, településen belül vegyes forgalmú szakaszokkal. Északi irányban vegyes forgalomként, az országos úthálózaton bonyolódik a kerékpáros forgalom.

A gyalogos közlekedés a 71 sz. főút mellett járdákkal megoldott. A helyi utak vegyes forgalmú útként üzemelnek.

A kerékpáros és gyalogos közlekedési hálózat megfelelően kiépített, az esetlegesen hiányzó hálózati elemek – jellemzően helyi utakon, a rendelkezésre álló terület elégtelensége vagy az alacsony forgalom miatt – nem jelent problémát.

4.4. PARKOLÁS

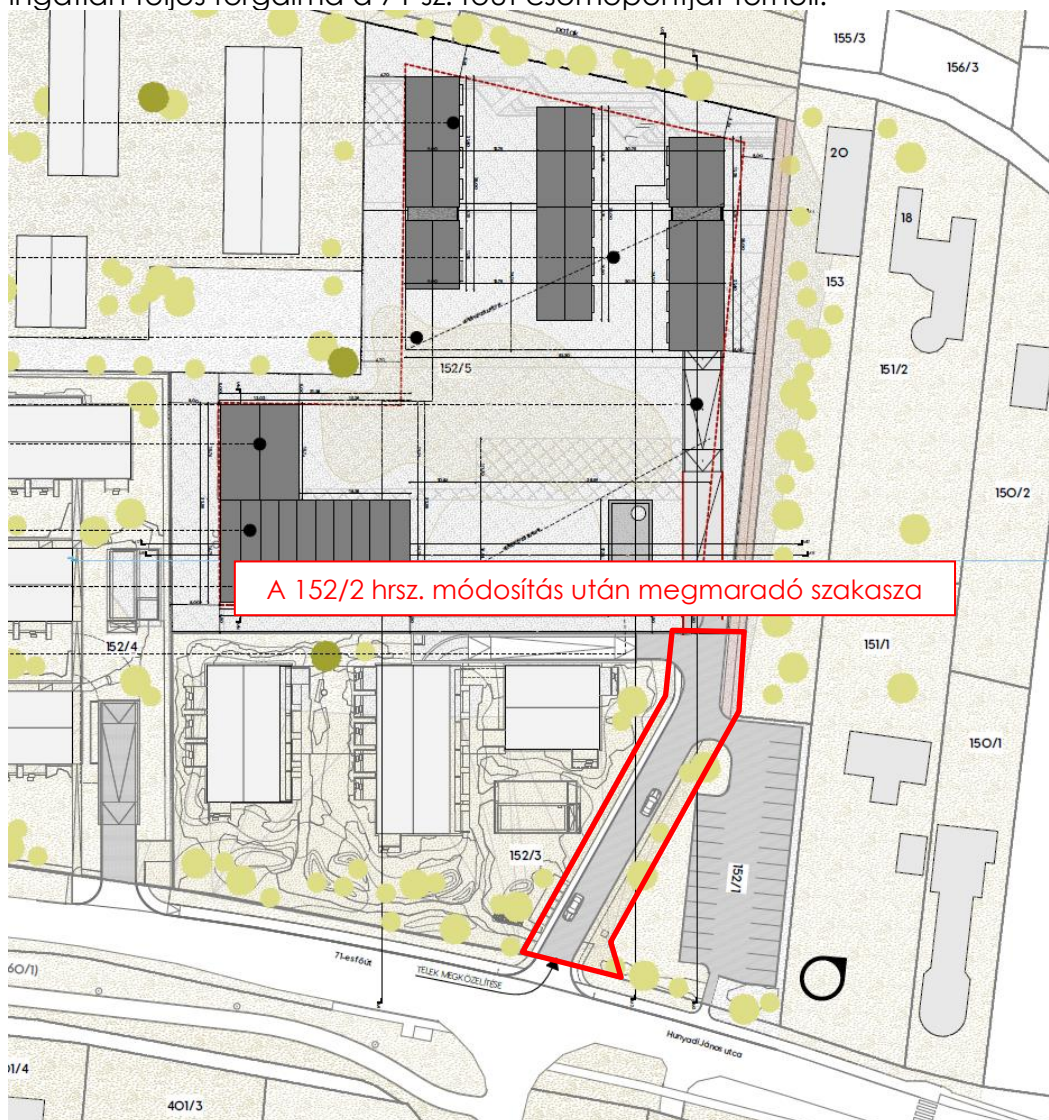
A parkolás a településen a vasútállomás előtt biztosított, ezen kívül kiépített közterületi parkoló nincs. A parkolás a szolgáltató létesítmények környezetében részben megoldott.

A 152/1 hrsz-ú ingatlanon megépült közforgalom elől el nem zárt parkoló

5. SZABÁLYOZÁSI TERV TERVEZETT MÓDOSÍTÁSA

A szabályozási terv tervezett módosítása során a legfontosabb változás a beépítési paraméterek megváltoztatása.

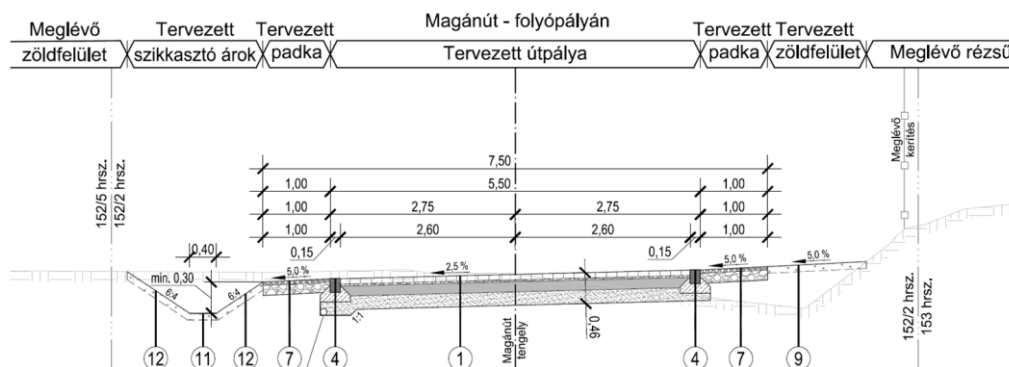
Közlekedési értelemben az egyetlen változás a 152/2 hrsz- út ki nem épített szakaszának megszüntetése, azaz a Rizling utcai kikötés megszűnik, a 152/3 és 152/5 hrsz-ú ingatlanok feltárása a megépült zsákutcával történik, azaz a két ingatlan teljes forgalma a 71 sz. főút csomópontját terheli.



A Rizling utcai kikötés a jelenlegi szabályozásban bár hierarchiai szempontból kedvező, geometriai és forgalmi szempontból már megkérdőjelezhető. A Rizling utca jelenleg 8 m-re kiszabályozott lakóutca. A szabályozási terv az ingatlanok döntő részén még nincs végrehajtva, a kerítések közötti valós távolság van ahol csak 5-6 m. A Rizling utca burkolatszélessége 3 m körül, továbbá a Rizling utcából a 71 sz. főútra vezető Petőfi utca még szűkebb, van ahol a szabályozási szélessége csak 5m! A Rizling utcai kikötés megvalósulása így feltételezhetően a forgalom átrendeződését hozná magával, mivel így a Rizling-Köbölkúti utcák által alkotott tömb a jövőben nem a meglévő Petőfi, hanem a 152/2 hrsz-ú úton közlekedne a 71 sz. főút felé, így tovább terhelve az új csomópontot. A Rizling utcai kikötés megszüntetésével a forgalmi viszonyok nem változnak.

Geometria és paraméterek vizsgálata:

A tervezett – és megépült – 152/2 hrsz-út 5.50 m burkolatszélességgel, 7.50 m koronaszélességgel épült meg, mely kétirányú forgalomra alkalmas. Az út vonalvezetése a tervezési sebességnek megfelel.



A csomópontban a rálátási háromszögek megfelelőek.

Balra kanyarodó sáv szükségességének vizsgálata

Az e-UT 03.01.11 sz. „Közutak tervezése” c. Útügyi Műszaki Előírás értelmében minden közúti csomópontban a főirányból balra kanyarodók részére külön kanyarodó sávot kell létesíteni, ha a tervezési időtávra vonatkozóan igaz, hogy $\dot{A}N_F \times \dot{A}N_m \geq 4.500.000$

A tervezési terület feltárásának biztosítására létesülő útcsatlakozás várható forgalmának szélesőrtékét alapul véve (lásd. 6.1.3 pont):

$$\dot{A}N_m = 444 \text{ E/nap} / 2 \text{ irány}$$

A főút 2041. évre becsült keresztmetszeti forgalma $\dot{A}N_F = 6369 \text{ E/nap} / 2 \text{ irány}$

$$\dot{A}N_F \times \dot{A}N_m = 6369 \times 444 = 2.827.836 < 4.500.000$$

Balra kanyarodó sáv létesítése a forgalomnagyságok alapján nem indokolt!

Csomóponttávolság

A tervezett – és közben megvalósult fejlesztés meglévő csomópont 4. ágaként épült, a csomópont távolságok így változatlanok.

Új gyalogos kapcsolat

A 152/5 hrsz keleti szélén 3 m szabályozási szélességgel egy gyalogút kerül kiszabályozásra a Rizling utca és a 152/1 hrsz-ú parkoló között, így a település északnyugati területének gyalogos feltárása és a közösségi közlekedés gyalogos megközelítése nagy mértékben javul.

6. SZABÁLYOZÁSSAL ÉRINTETT CSOMÓPONT FORGALMI VIZSGÁLATA

6.1. FORGALMI ADATOK

6.1.1. 71 SZ. FŐÚT

A 71 sz. főút forgalmi adatai rendelkezésre állnak. A forgalmi adatokat „Az országos közutak 2024. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” c. kiadványból vettük és előrevelítő módszerrel állítottuk elő a 2026. évi, valamint a 10 és 15 éves időtávra vonatkozó, 2036. és 2041. évi forgalmakat.

A 45+700 km környezetében érvényes forgalmi adatokat az alábbi táblázatok foglalják össze.

év	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Összes tehergépkesi
	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	j/nap
2024	5266	5320	5245	5314	149	314	110
2026	5387	5451	5365	5444	157	331	117
2036	5910	6032	5880	6023	205	436	156
2041	6126	6369	6126	6369	274	597	218

Év	Személygép-kesi és kistehergépkesi	Autóbusz		Tehergépkesi		
		egykes	csuklós	szóló	pótkes	nyerges, speciális
	j/nap	j/nap	j/nap	j/nap	j/nap	j/nap
2024	4672	84	0	45	14	51
2026	4780	88	0	48	15	54
2036	5242	110	0	61	21	74
2041	5421	126	0	70	33	115

Év	Motor-kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek
	j/nap	j/nap	j/nap
2024	379	21	0
2026	380	22	0
2036	372	30	0
2041	361	0	0

6.1.2. 73302 sz. FŐÚT

A 73302 sz. főút forgalmi adatai rendelkezésre állnak. A forgalmi adatokat „Az országos közutak 2024. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” c. kiadványból vettük és előrevetítő módszerrel állítottuk elő a 2026. évi, valamint a 10 és 15 éves időtávra vonatkozó, 2036. és 2041. évi forgalmakat.

A 71 sz. főút csomópontjában az érvényes forgalmi adatokat az alábbi táblázatok foglalják össze.

év	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Összes tehergépkesi
	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	j/nap
2024	443	456	440	455	10	22	11
2026	486	490	464	483	13	28	14
2036	602	606	572	597	16	36	18
2041	638	676	638	676	24	55	28

Év	Személygép-kocsi és kistehergépkesi	Autóbusz		Tehergépkesi		
		egyes	csuklós	szóló	pótkocsi	nyerges, speciális
		j/nap	j/nap	j/nap	j/nap	j/nap
2024	414	5	0	12	2	3
2026	433	6	0	13	3	4
2036	536	6	0	16	4	6
2041	591	7	0	19	7	10

Év	Motor-kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek
	j/nap	j/nap	j/nap
2024	4	3	0
2026	5	22	0
2036	4	30	0
2041	4	0	0

6.1.3. 152/2 HRSZ-Ú ÚT

A 152/2 hrsz-ú út távlati forgalmára mért adat nem áll rendelkezésre, azokat csak a megépült és tervezett funkciók parkolómérlegéből és a parkolók darabszámából tudjuk becsülni.

Megépült létesítmények:

152/3 hrsz: 9+11+16=36 db felszíni parkoló

152/3 hrsz: 18 db parkoló mélygarázsban

Tervezett létesítmények, parkolók számítása az elhelyezhető maximális rendeltetés, alapterület alapján:

152/5 hrsz:

Szabály – HÉSZ tervezet	Elhelyezhető maximális rendeltetés /alapterület	Elhelyezhető maximális rendeltetés /alapterülethez kalkulált parkolószám TÉKA alapján	Jelen projekt keretében elhelyezni kívánt rendeltetés alapterület	Jelen projekt keretében kalkulált parkolószám
a telek, a szabályozási terven "a telek vegyes rendeltetés elhelyezésére alkalmas területeként" jelölt, 714 m ² nagyságú részével csökkentett alapterületének minden 200 m ² -e után egy lakás vagy egy 50 m ² hasznos alapterületet meg nem haladó kereskedelmi, szolgáltató, vagy vendéglátó rendeltetési egység,	33 db lakás vagy ker/szolg/vendégl. (max. 50 m ²)	33 db	32 db lakás	32 db
"a telek vegyes rendeltetés elhelyezésére alkalmas területeként" jelölt területen ... további egy, legfeljebb 20 vendégszobát tartalmazó szálláshely, valamint ...	1 db szálláshely (max. 20 vendégszobával)	10 db	1 db szálláshely (17 vendégszobával)	9 db
"a telek vegyes rendeltetés elhelyezésére alkalmas területeként" jelölt területen ... további legfeljebb két kereskedelmi, szolgáltató, vagy vendéglátó rendeltetési egység azzal a feltétellel, hogy kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó rendeltetési egység helyiségeinek padlószintje legfeljebb 0,7 m-rel van mélyebben mint a csatlakozó terepszint és összes hasznos alapterületük nem haladhatja meg a 200 m ² alapterületet,	2 db ker/szolg/vendégl. (psz: min. -0,7 m, hasznos alapterület max: 200 m ²)	6+4=10db	1 db vendéglátó (fogyasztótér: 40 m ² + 30 m ² külső)	7 db
"a telek vegyes rendeltetés elhelyezésére alkalmas területe terepszint alatt" ... további egy kereskedelmi, szolgáltató vagy vendéglátó rendeltetési egység alakítható ki olyan módon, hogy annak padlószintje több mint 0,7 m-rel van mélyebben, mint a csatlakozó rendezett terepszint és összes hasznos alapterülete nem haladja meg a 700 m ² -t,	1 db ker/szolg/vendégl. (psz: max. -0,7 m, hasznos alapterület max: 700 m ²)	6+20=26db	1 db galéria (199,8 m ²)	4 db

TÉKA szerinti parkolómérleg alapján elhelyezhető parkolók száma: 80 db
 Projekt keretében tervezett funkciókhoz tartozó parkolók száma: 52 db
 Projekt keretében – építész adatszolgáltatás alapján – megvalósítani kívánt parkolók száma: 58db

Mértékadó forgalmak becslése:

A tervezett létesítmények forgalomvonzási számításánál a hazai és nemzetközi tapasztalatokat és kiskereskedelmi tervezési módszertanokat vettük alapul.

A mértékadó jármű a személygépkocsi. A vendéglátó funkciókhoz kapcsolódó áruszállítás 3,5t kistehergépkocsival (szgk-val egy járműosztály) történik, eseti jelleggel jelenik meg 7,5t tkg és hulladékszállító jármű, melyeket nagyságrendjük miatt az egységjármű átszámítás során elhanyagolhatónak tekintettünk a személyforgalom várhatóan túlzó becslése miatt.

A forgalmak becslésekor a fenti táblázat szerinti legnagyobb parkolószámot, azaz a tervezett HÉSZ szerinti max. beépítéshez tartozó TÉKA szerinti parkolómérleget tekintettük mértékadónak.

A szálláshely, lakás funkciókat tartalmazó épületek esetében a parkolóhelyek jellemző napi forgalma 2 db, azaz napi kétszeri elutazás és hazaérkezés a mértékadó. A csúcsórában feltételezzük a teljes parkoló kiürülését.

A vendéglátás, kereskedelem funkciókat tartalmazó épületek esetében a mért átlagos tartózkodási idő 60–90 perc. Ez azt jelenti, hogy ha a teljes parkolókapacitással számolunk (37 db parkoló) és a 90 perces tartózkodási időt vesszük figyelembe, akkor a tervezett létesítménybe befelé irányuló óraforgalom összesen 25 j/h érték lesz, ugyanennyivel számoljuk a kifelé irányuló forgalmat is. Ez egy kiemelkedő, 16 órás nyitvatartási idő és egész napos teltház esetén 400 j/nap!

funkció	parkolószám	napi forgalom (2 irányba)	csúcsóra- forgalom, irányonként
lakásokhoz megépült felszíni parkolók	36 db	72 j/nap	36 j/ó
lakásokhoz megépült mélygarázsok	18 db	36 j/nap	18 j/ó
tervezett lakás, szálláshely	33+10=43 db	86 j/nap	43 j/ó
tervezett vendéglátás, kereskedelem	11+26=37 db	250 j/nap	25 j/ó
Összesen		444 j/nap 444 E/nap	122 j/ó 122 E/nap

A 152/2 hrsz-ú út mértékadó forgalma a 71 sz. főúthoz való csatlakozásban:

444 j/nap 122 j/ó
444 E/nap 122 E/nap

6.1.4. 71 SZ. FŐÚTI CSOMÓPONT FORGALMI VISZONYAI

A környék forgalomvonzó létesítményei, a jellemző forgalmi áramlás alapján a 71 sz. főúti csomópontban azt feltételeztük, hogy a becsatlakozó forgalom 70%-a Balatonfüred, 30%-a pedig Örvényes felől érkezik, illetve abba az irányba távozik.

A 71 sz. főút forgalmi viszonyaira a 39+894 km szelvényben (Balatonfüred lakott terület, MOL kút mellett) lévő mérőállomás adataiból következtettünk. Bár a forgalom nagysága és összetétele Balatonfüreden más, a csúcsóratényező tekintetében a két helyszín párhuzamba állítható.

A 39+894 km szelvényben lévő mérőállomás adatai szerint a 71 sz. főút csúcsóra tényezője: $w=14,5\%$.

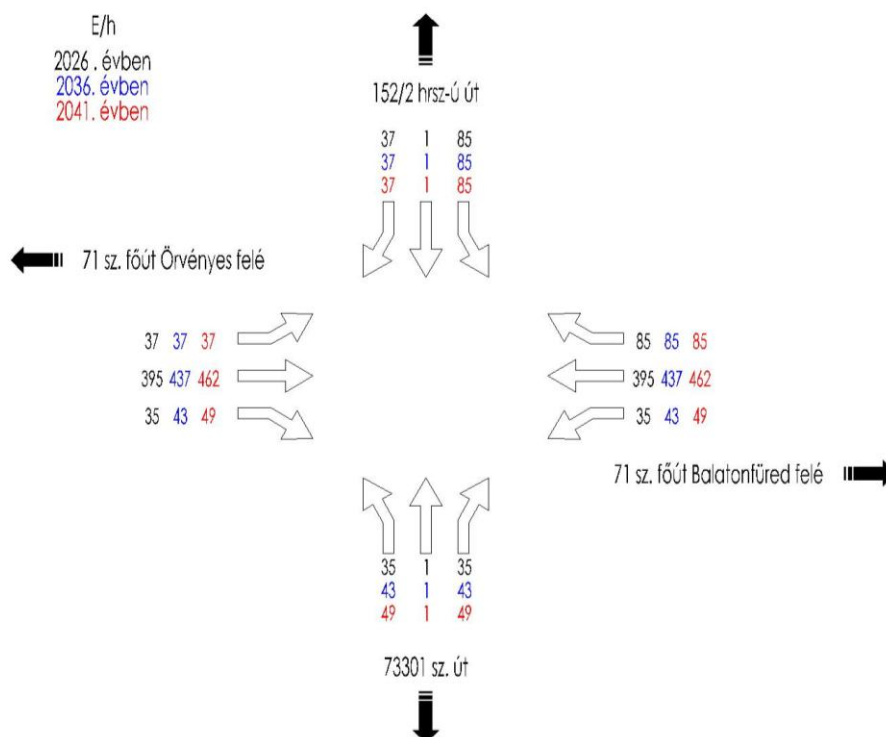
A fentiek alapján 71 sz. főút csúcsóra forgalma a 45+700 km szelvény környezetében:

2026.	$5444 \times 0.145 = 790$ E/ó /2 irány	395 E/ó/irány
2036.	$6023 \times 0.145 = 873$ E/ó /2 irány	437 E/ó/irány
2041.	$6369 \times 0.145 = 924$ E/ó /2 irány	462 E/ó/irány

A Magyar Közút NZrt. által kiadott, 2024. évi csúcsidőszak vizsgálat alapján (a 71 sz. főút 39+894 km sz. adatait alapul véve) a nyári csúcs az ÉÁNF 2.07-szerese, azaz a vizsgált csomópontban, 2026. évben 1635 E/ó /2 irány!

Megjegyezzük, hogy a csúcsidőszak vizsgálatok alapján a tavaszi, a nyári és az őszi csúcsforgalomra a 71 sz. főút összes csomópontja a már nem méretezhető kategóriába esik!

Csomópont forgalmi ábrája – 2041. évi forgalmakkal:



6.1.5. 71. SZ. FŐÚTI CSOMÓPONT FORGALMI MÉRETEZÉSE

A csomópont forgalmi méretezését a 152/2 hrsz-ú út balra kanyarodó mozgásának, mint a leginkább alárendelt iránynak a vizsgálatával végeztük, mivel ha ez az irány hosszú távon megfelelő, a többi irány is megfelelő lesz!

Forgalmi méretezés - 2041. év
Balra fordulás a 152/2 hrsz-ú magánútról a 71. sz. főútra

Csomópont megnevezése	71. sz. főút, 45+713 km
Vizsgált forgalom	Távlati forgalom, 2041.év

Csomópont jellemzői	71. sz. főút Örvényes felől			71. sz. főút Tihany felől			73302 sz. állomáshoz vezető út			152/2 hrsz. Magánút		
	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra
Távlati forgalom (E/h)	37	462	49	49	462	85	49	1	49	85	1	37
Elsőbbségi viszony	főlérendelt			főlérendelt			alárendelt			alárendelt		

Forgalmi vizsgálat - Alárendelt ágról balra bekanyarodás vizsgálata				
Elsőbbséggel rendelkező forgalom	F	1060	J/h	
152/2 hrsz-ról utcáról balra bekanyarodás	f	85	E/h	
71. sz. főútra bekanyarodó, átbecsátható forgalom alapértéke grafikonból	Ca	350	E/h	
72. sz. főútra bekanyarodó, átbecsátható forgalom módosított értéke grafikonból	Cm	225	E/h	
Korrektíós tényező				
főirány sebessége	50 km/h	1,08		
főirány sávszáma	2 sáv os	1,00		
forgalomszabályozás módja	Elsőbbségadás kötelező	1,00		
mozgás fajtája	mellékútról balra becsatlakozósáv nélkül	0,90		
látótávolság	megfelelő	1,00		
akadályoztatás	6	0,66		
Korrektíós tényezők értéke összesen		0,64		
72. sz. főútra bekanyarodás kapacitástartaléka	C=Cm·f	140	E/h	
72. sz. főútra bekanyarodás módosított forgalma	fm=Ca/Cm·f	132	E/h	
Átlagos várakozó járműszám	N	1	db	
Korrektíós tényező	b	2,7		
Mértékadó várakozó járműszám	Nm=N·b	3	db	
Felállási szakasz hossza	L=Nm·6,0	15	m	
Átlagos idővesztés (grafikon)	t	25	s	
Szolgáltatási szint	B			

A fentiek alapján látható, hogy a vizsgált csomópont alárendelt irányból balra kanyarodó mozgásának szolgáltatási szintje 'B' 15 éves időtávlatban.

A csomópontot vizsgáltuk 30 éves időtávon is, mely alapján 2056-ban a 152/2 hrsz-ú útról a balra kanyarodás szolgáltatási szintje a 'B' és 'C' szint határán van!

Forgalmi méretezés - 2056. év
Balra fordulás a 152/2 hrsz-ú magánútról a 71. sz. főútra

Csomópont megnevezése	71. sz. főút, 45+713 km
Vizsgált forgalom	Távlati forgalom, 2056.év

Csomópont jellemzői	71. sz. főút Örvényes felől			71. sz. főút Tihany felől			73302 sz. állomáshoz vezető út			152/2 hrsz. Magánút		
	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra	balra	egyenes	jobbra
Távlati forgalom (E/h)	37	503	65	65	503	85	65	1	65	85	1	37
Elsőbbségi viszony	fölérendelt			fölérendelt			alárendelt			alárendelt		

Forgalmi vizsgálat - Alárendelt ágról balra bekanyarodás vizsgálata

Elsőbbséggel rendelkező forgalom	F	1174	J/h
152/2 hrsz-ról utcáról balra bekanyarodás	f	85	E/h
71. sz. főútra bekanyarodó, átbecsátható forgalom alapértéke grafikonból	Ca	290	E/h
72. sz. főútra bekanyarodó, átbecsátható forgalom módosított értéke grafikonból	Cm	186	E/h
Korrektációs tényező			
főirány sebessége	50 km/h	1,08	
főirány sávszáma	2 sáv os	1,00	
forgalomszabályozás módja	Elsőbbségadás kötelező	1,00	
mozgás fajtája	mellékútról balra becsatlakozósáv nélkül	0,90	
látótávolság	megfelelő	1,00	
akadályoztatás	6	0,66	
Korrektációs tényezők értéke összesen		0,64	
72. sz. főútra bekanyarodás kapacitástartaléka	C=Cm-f	101	E/h
72. sz. főútra bekanyarodás módosított forgalma	fm=Ca/Cm*f	132	E/h
Átlagos várakozó járműszám	N	2	db
Korrektációs tényező	b	2,7	
Mértékadó várakozó járműszám	Nm=N*b	5	db
Felállási szakasz hossza	L=Nm*6,0	15	m
Átlagos idővesztés (grafikon)	t	30	s
Szolgáltatási szint		B	

A fentiekből látható, hogy a csomópont forgalmi kapacitása hosszú távon is megfelelő.

7. KONKLÚZIÓ

A fenti vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a rendezési terv módosításából fakadó, közúthálózatra gyakorolt hosszútávú hatások nem okoznak kapacitásokat meghaladó, vagy szükséges szolgáltatási szinteknél rosszabb állapotot. A 71 sz. főúton a csomópontban a balra kanyarodó mozgások szolgáltatási szintje 30 éves távlatban is megfelelő.

A tervezett közúti szabályozási elemek a kapcsolódó funkciókból fakadó forgalmi terhelést a jelenleg érvényes előírásoknak megfelelően viselni képesek.

8. HÉSZ KIEGÉSZÍTÉSI JAVASLAT

A HÉSZ rendelkezéseit javasoljuk az alábbiakkal kiegészíteni:

Amennyiben magánberuházás által generált gyalogos vagy járműforgalom a csatlakozó helyi vagy országos közúton forgalomtechnikai vagy közlekedésbiztonsági beruházást, átépítést tesz szükségessé, annak megvalósítása és költségének viselése a magánberuházót terheli. Ezen rendelkezést a megvalósult és üzemelő beruházások esetében is alkalmazni kell.

Veszprém, 2026. június


Máthé Zsolt
okleveles építőmérnök
KÉ-K, Tkö 19-01118