

Tsz.: 058/2017

## Munkácsy Mihály utcai kerékpáros koncepció

Készült:  
Törökbálint Város Önkormányzata  
Pályázati Felhívása alapján



**2017. május 15.**

**ÉRTÉKTERV**  
Mérnöki Szolgáltató és Tanácsadó Kft.

## Munkácsy Mihály utcai kerékpáros koncepció

Készült:  
Törökbálint Város Önkormányzata  
Pályázati Felhívása alapján

**Készítette:**

**Értékterv Kft.**

Barna Zsolt (okl. építőmérnök)

Farkas László (okl. településmérnök, TT 01-6199)

Kovács Virág Zita (okl. építőmérnök, KÉ-K 01-12465)

## Tartalomjegyzék

<b>1</b>	<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ELŐZMÉNYEK .....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>HELYZETÉRTÉKELÉS .....</b>	<b>9</b>
3.1	MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA .....	9
3.1.1	<i>Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)</i> .....	9
3.1.2	<i>Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)</i> .....	9
3.1.3	<i>Budapest Agglomeráció Területrendezési Terve</i> .....	10
3.1.4	<i>Településfejlesztési dokumentumok</i> .....	10
3.2	A FŐTÉR TERVEZETT KIALAKÍTÁSA .....	13
3.3	VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA .....	14
3.4	A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE .....	17
<b>4</b>	<b>JAVASLAT A MUNKÁCSY MIHÁLY UTCA KIALAKÍTÁSÁRA .....</b>	<b>21</b>
4.1.1	<i>A javasolt kialakítás bemutatása</i> .....	23
4.1.2	<i>Világháborús emlékmű</i> .....	25
4.1.3	<i>Parkolási igények kiszolgálása</i> .....	27
4.1.4	<i>Költségek</i> .....	31
<b>5</b>	<b>KAPCSOLÓDÓ INTÉZKEDÉSEK .....</b>	<b>33</b>
5.1	KERÉKPÁRTÁROLÁS ÉS SZOLGÁLTATÁSOK FEJLESZTÉSE .....	33
5.2	KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK .....	33
<b>6</b>	<b>MELLÉKLETEK .....</b>	<b>35</b>
6.1	FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK, IRODALOMJEGYZÉK .....	35
6.2	PÁLYÁZATI FELHÍVÁS .....	36
6.3	KÉPVISELŐTESTÜLETI HATÁROZAT .....	39
6.4	A MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB LEVELE A 2012. ÉVI „TÖRÖKBÁLINTI KERÉKPÁROS KONCEPCIÓ” KAPCSÁN .....	40
6.5	KONCEPCIÓTERV HELYSZÍNRAJZA .....	41

## Táblázatjegyzék

1. táblázat: Költségbecslés .....	7
2. táblázat: Parkolóhelyek számának változása .....	30
3. táblázat: A költségbecslés során figyelembe vett fajlagos költségek.....	31
4. táblázat: Költségbecslés .....	32

## Ábrajegyzék

1. ábra: A Munkácsy M. utca vizsgált szakasza és forgalomvonzó létesítményei.....	5
2. ábra: A vizsgált útvonal .....	8
3. ábra: Tervezett térségi kerékpárúthálózati elem a BATrT-ben (zöld pöttyözött) .....	10
4. ábra: Részlet a településszerkezeti tervből.....	12
5. ábra: Részlet a szabályozási tervből .....	13
6. ábra: A Főtér tervezett kialakítása (Garten Studio).....	14
7. ábra: A vizsgált útszakasz elhelyezkedése.....	14
8. ábra: A Munkácsy M. utca vizsgált szakasza és forgalomvonzó létesítményei.....	15
9. ábra: A bontandó városháza és a mögötte található fejlesztési terület .....	16
10. ábra: A tervezett városháza [octogon.hu].....	16
11. ábra: Iskolába járáshoz választott közlekedési módjok aránya.....	17
12. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az általános kérdőívet kitöltők között .....	18
13. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az iskolások között.....	18
14. ábra: Kerékpározást segítő intézkedések fontossága az általános kérdőív kitöltői szerint.....	19
15. ábra: Kerékpározást segítő intézkedések fontossága az iskolások szerint.....	19
16. ábra: A Munkácsy M. utca hálózati szerepe .....	21
17. ábra: Keresztmetszeti forgalom alakulása a Munkácsy M. utcába [pályázati felhívás melléklete]	22
18. ábra: A vizsgált útvonal .....	22
19. ábra: Keresztmetszeti „tartalék” a páratlan oldalon.....	24
20. ábra: A világháborús emlékmű 1938-ban [torokbalintanno.hu].....	25
21. ábra: A világháborús emlékmű a két világháború között [torokbalintanno.hu] .....	25
22. ábra: A világháborús emlékmű nyugati irányból.....	26
23. ábra: A világháborús emlékmű keleti irányból.....	26
24. ábra: A világháborús emlékmű keleti irányból.....	26
25. ábra: A világháborús emlékmű elhelyezkedése a tervezett főtér szélén.....	27
26. ábra: A jelenlegi parkolóhelyek kihasználtsága (2017.05.09., kedd) .....	28
27. ábra: A javasolt kialakítás koncepcióterve .....	41

## 1 Vezetői összefoglaló

### A vizsgált terület

A Munkácsy Mihály utcai tengely az egykori falu főutcája, amely ma is a település intézményi központja. A vizsgált szakasz végének környezetében több jelentős forgalomvonzó létesítmény található, elsősorban:

- a Zimándy Ignác Általános Iskola,
- a Munkácsy Mihály Művelődési Ház,
- a városháza, amely ideiglenesen elköltözött, hogy helyére egy új épüljön,
- a katolikus plébánia és templom,
- a több épületből álló, nagy kiterjedésű Törökbálinti Tüdőgyógyintézet is.

A Munkácsy Mihály utca vizsgált szakaszának egészére jellemzők a kisebb üzletek, illetve szolgáltatások.



**1. ábra: A Munkácsy M. utca vizsgált szakasza és forgalomvonzó létesítményei**

A vizsgált terület környezetében több fejlesztés várható a jövőben. A Grimm tér és a Szent István utca közötti szakaszon tervezik létrehozni a település Főterét, amely kapcsán szükségessé vált jelen javaslat elkészítése is. A közelmúltban kiürített városháza mögötti területen tervezik megvalósítani a település új, az összes önkormányzati funkciónak helyet adó városházát.

### A kerékpáros közlekedés helyzete

Törökbálinton a település méreteihez, adottságaihoz képest meglehetősen kevesen választják településen belüli utazásaikhoz a kerékpárt. A szabadidős és sport célú kerékpáros közlekedéshez képest a hivatásforgalomban a kerékpározás aránya nagyon alacsony.

Egy 2016. évi felmérés szerint az iskolások 61%-a minden nap autóval érkezik az iskolába, mindössze 11%-uk jár kerékpárral. Azonban az iskolások 74%-a szívesen járna kerékpárral iskolába, azaz óriási potenciál van a kerékpáros iskolába járás lehetőségében.

A kerékpározást akadályozó tényezőkre, illetve a kerékpározás lehetőségét segítő intézkedésekre vonatkozó kérdések alapján megállapítható, hogy a kerékpárral közlekedők nem érzik biztonságban magukat a település útjain, azaz Törökbálint közútjain nem biztosítottak a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei (az általános kérdőív kitöltőinek 85%-a szükségesnek látja az úthálózat biztonságosabbá tételét).

A Munkácsy Mihály utcában jelenleg 50 km/h a megengedett sebesség, dedikált kerékpárforgalmi létesítmény nem található. A vizsgált szakasz teljes hosszában kerékpáros piktogramok kerültek felfestésre mindkét irányban, amelyekkel felhívják a autóvezetők figyelmét a kerékpárosok jelenlétére.

A 750 méter hosszú útszakaszon összességében mintegy 430 méter hosszon – behajtókkal, egy-egy fával – megszakítva található merőleges parkolóhelyek, amelyek a kerékpáros közlekedés szempontjából rendkívül kedvezőtlenek.

#### A fejlesztés céljai

- minél több törökbálinti számára legyen könnyen elérhető és biztonságosan átjárható a terület,
- a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, ezért
- a kerékpáros közlekedés számára biztonságos és attraktív feltételek biztosítása az érintett útvonalon,
- a gyalogos-kerékpáros és a kerékpáros-gépjárművek közötti konfliktusok minimalizálása,
- a település egészének hálózatos feltárását és átjárhatóságát biztosító – jövőbeni – hálózat kialakításának biztosítása.

#### Alapkonceptió

A megújuló városközpontban a településfejlesztési és településrendezési eszközökben rögzített célok és értékek – elsősorban fenntarthatóság, kerékpáros közlekedés részarányának növelése, stb. – elérése érdekében önálló kerékpáros felület kialakítását tartjuk szükségesnek.

Kétoldali irányhelyes kerékpársáv kialakítást javasoljuk a teljes vizsgált szakaszon. A kétoldali irányhelyes kerékpársávok esetében a kerékpárral közlekedők a közúti forgalom szerves részeként haladhatnak az útpályán, városi környezetben ez a kialakítás az egyik legbiztonságosabb kerékpárforgalmi létesítmény.

Amennyiben célunk a „főutca” humanizálása, étellel való megtöltése, úgy a közterület elpazarlása lenne túlzott méretű területeket kizárólag parkoló járművek – akár egész napos – közterületi tárolására használni. Ezért a szükséges keresztmetszeti területet a parkolóhelyek átrendezésével és a parkolásszabályozás fejlesztésével javasoljuk biztosítani. Javasoljuk a 2 órás parkolási időkorlát kiterjesztését a teljes Szabadság tér – Dózsa György utca közötti szakaszra, illetve a OMÜV által körülölelt önkormányzati telken legalább 20 db parkolóhely kialakítását a főtér fejlesztéséhez kapcsolódva – így biztosítható a rövidebb idejű parkolási igények kielégítése a jövőben is.

#### Keresztmetszeti kialakítás főbb elemei

- Forgalmi sávok: 3,25 m,
- Kerékpársáv: 1,00 m,
- Oldalakadálytávolság kiemelt szegély mellett 0,25 m,
- Biztonsági távolság parkolósáv mellett: 0,80 m,
- Parkolósáv szélessége: 2,00 m (párhuzamos parkolás).

#### Költségek

A koncepciótervi kidolgozottság nagyságrendi költségbecslést tesz lehetővé becsült mennyiségek és fajlagos költségek alapján. Csak útépitési költségekkel számoltunk, közműveket, egyéb projektköltségeket nem vettünk figyelembe.

**1. táblázat: Költségbecslés**

	Javasolt kialakítás	Kerékpárút / Szervízút
Szabadság tér – Grimm tér	<b>31.000.000 Ft</b> Tartalmazza: az út menti parkolóhelyek rendezését, átalakítását.	<b>9.000.000 Ft</b> <u>NEM</u> tartalmazza a jelenlegi betonrácós parkolóhelyek rendezését, felújítását.
	Burkolatfelújítás: 11.000.000 Ft.	
Főtér	<b>+6.000.000 Ft</b> az eredeti tervekhez képest	-
Szent István utca – Dózsa György utca	<b>30.000.000 Ft</b> Tartalmazza az út menti parkolóhelyek rendezését, átalakítását, és a Zimándy I. Általános Iskola biztonságos kapcsolata érdekében egészen a Dózsa Gy. utca csomópontjáig javasoljuk a kerékpársávok kialakítását.	<b>8.000.000 Ft</b> <u>NEM</u> tartalmazza a jelenlegi parkolóhelyek rendezését, felújítását, sem a Városháza és a Dózsa Gy. utca csomópontja közötti szakasz fejlesztését.
	Burkolatfelújítás: 14.000.000 Ft.	
<b>Összesen:</b>	<b>67.000.000 Ft</b>	<b>17.000.000 Ft</b>
Javasolt kiegészítő munkálat a burkolat felújítása:	25.000.000 Ft	

A Munkácsy Mihály utca Szabadság tér és Dózsa György utca közötti szakaszán megvalósítandó kerékpársáv kialakítása a költségbecslés alapján megvalósítható, különösen az alábbi tényezőkre való tekintettel:

- Rövid távon mindössze a Főtér terveinek módosítása szükséges, a tervezett mintegy 200 mFt-os beruházás összköltsége néhány százalékkal módosulhat (a kiviteli tervek készítése során ennél nagyobb mértékű növekedés vagy csökkenés is történhet), azaz ennek a szakasznak a kerékpárosbarát kialakítása nem ütközhet akadályba.
- A Városháza megvalósulásával vagy azt követően a Főtértől legalább a Városházáig szükséges a Munkácsy Mihály utca megújítása, gyalogos és zöldfelületek fejlesztése, hogy a Főtér (Sétatér) és a Városháza melletti „másik” Főtér közötti attraktív kapcsolat megvalósulhasson. E fejlesztés részeként a kerékpársávok kialakítás várhatóan minimális többletköltséget jelentene.
- A Szabadság tér és a Grimm tér közötti szakasz fejlesztése ütemezetten a jövőben megvalósítható – átmeneti megoldásként kisebb korrekciókkal lehet segíteni a kerékpározhatóságot ezen a szakaszon.

## 2 Előzmények

Törökbálint Város Önkormányzata a Munkácsy Mihály utca Grimm tér és Szent István utca közötti szakaszán egy sétateret kíván létrehozni. Az előkészítés során lakossági nyomásra felmerült az önálló kerékpáros létesítmény (kerékpársáv) szükségessége, amelyet a jelenlegi tervek nem tartalmaznak. A kérdés tisztázása érdekében a település képviselőtestületének döntése értelmében az Önkormányzat pályázatot hirdetett alternatív megoldások bekérésére.

A pályázat meghirdetéséig tervek csak a főtérre vonatkozóan készültek, a megelőző és követő szakasz esetén – szóbeli közlés alapján – az önkormányzat egyoldali kétirányú kerékpárút építését tervezi a jövőben.



2. ábra: A vizsgált útvonal

Tekintettel a környezeti adottságokra, hálózati kapcsolatokra, felhívástól eltérően nem csak a tervezett Városházáig, hanem mintegy 130 méterrel hosszabb szakaszon, a közeli általános iskolát bekötő Dózsa Gy. utcáig vizsgáltuk a kerékpározhatóság fejlesztésének lehetőségét.

Törökbálint fenntartható fejlődéséért felelősséget érző szakcéggént igyekszünk – erőforrásaink függvényében – egy olyan koncepciótervi szinten kidolgozott javaslatot megfogalmazni, amely alapot adhat a Munkácsy Mihály utca környezetének korszerű, kerékpárosbarát fejlesztésének megindításához.



## 3 Helyzetértékelés

### 3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

#### 3.1.1 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)

A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia alapvető céljának tekinti, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését. A Stratégia célja a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. A célrendszerben megfogalmazott társadalmi célok elérése érdekében fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra. Ezek között szerepel az **erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése**, melynek hangsúlyos eleme a **nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztése és népszerűsítése**.

A célok elérését szolgáló eszközök között több ponton is megjelennek a kerékpárosbarát fejlesztési eszközök. Úgy, mint az országos- és helyi kerékpárhálózatok fejlesztése, a kerékpáros közlekedésnek a módváltásokban betöltött szerepének erősítése és a nem motorizált közlekedési módok ösztönzése infrastruktúra- és menedzsment eszközökkel.

#### 3.1.2 Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)

Az NKS célrendszerével összhangban az OKKHT koncepcionális célkitűzése, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet kerékpárosbarát módon, azaz a **biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével** kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.

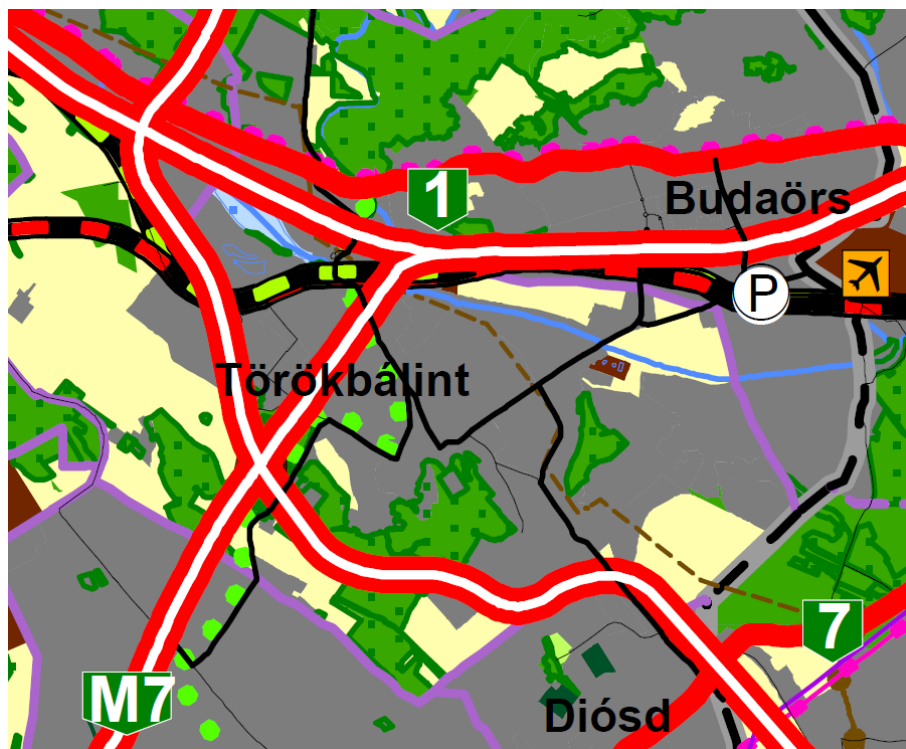
Célterületenkénti főbb célkitűzések:

- Kerékpáros közlekedés (forgalom) és infrastrukturális feltételek:
  - **Kerékpáros közlekedés aránya növekedjen.** A közlekedési infrastruktúra fejlődjön kerékpárosbaráttá, épüljenek új létesítmények, a meglévők üzemeltetése és fenntartása biztosított legyen.
  - Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések.
  - Legyen intenzívebb a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolata.
- Szemléletformálás:
  - A közlekedés és az együttléti közlekedés attitűdje javuljon, a kerékpározás népszerűsége növekedjen.
  - A kerékpározás minél szélesebb körben épüljön be a képzésbe, szakképzésbe.
- Szabadidős célú kerékpározás:
  - A szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a turizmus és sport) infrastrukturális feltételei javuljanak.
  - A kerékpáros szabadidő-eltöltés (ezen belül a turizmus és sport) volumene növekedjen, melyhez járuljon hozzá a szolgáltatások fejlődése.
  - A kerékpározás legyen a szabadidős, turisztikai és sport kommunikáció és marketing integráns része.
- Kerékpáripár és kereskedelem
  - A kerékpáripár és kereskedelem gazdasági szerepe erősödjön.
  - A minőségi kerékpárok száma növekedjen.

### 3.1.3 Budapest Agglomeráció Területrendezési Terve

A Budapest Agglomeráció Területrendezési Terve szerint Törökbálint területét térségi kerékpárút-hálózati elem érinti. Az Érd – Törökbálint – Budaörs tervezett térségi kerékpárút Törökbálintot érintően a 8103. j. – 8102. j. utak (Szent István u. – Baross G. u. – Bajcsy-Zsilinszky u.) mentén került kijelölésre.

Agglomerációs térségi szinten kijelölt tervezett kerékpárút-hálózat elemei helyi szinten, a települések településrendezési eszközeiben és fejlesztési terveiben pontosíthatók/pontosítandók. A főutca fejlesztési programjának kialakítása során javasolt kiemelt figyelmet fordítani a térségi kerékpárút útvonalhoz való kapcsolódási pontokra, útvonalakra. Illetve vizsgálandó annak lehetősége, hogy az útvonal pontosításra kerüljön a városközpont területén (javasolt megfontolni a Munkácsy M. utcán vezetni az útvonalat a Baross Gábor utca helyett).



3. ábra: Tervezett térségi kerékpárúthálózati elem a BATrT-ben (zöld pöttyözött)

A BATrT nem tartalmazza, de meg kell említeni, hogy a tervezett Budapest-Balaton kerékpárút is érintené Törökbálintot, amely Hosszúréti-patak mentén érkezne Budaörsről/Kamaraerdő felől, majd a Téglagyár mellett elhaladva a Jókai Mór utcán és az autópálya feletti gyalogos hídon átvezetve haladna tovább Biatorbágy felé.

### 3.1.4 Településfejlesztési dokumentumok

Jelenleg folyamatban van Törökbálint településfejlesztési koncepciójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának átdolgozása. Ugyan az új dokumentumok még nem kerültek elfogadásra, de már túljutottak a partnerségi egyeztetésen, megtörténtek a módosítások, így az alábbiakban már e – várhatóan változtatások nélkül vagy csak kisebb változtatásokkal elfogadásra kerülő – dokumentumokat vettük figyelembe.

A településfejlesztési dokumentumok kerékpározást érintő egy-egy pontját, célját idézetként kiemelve mutatjuk be a település jelen koncepcióterv szempontjából releváns céljait, felvetéseit.

3.1.4.1 Törökbálint településfejlesztési koncepció (2017. április)

Jövőkép

„A városon belül **törekedni kell a szelíd közlekedési módok, kerékpáros és gyalogos közlekedés kedvező feltételeink megteremtésére.**”

R9 – Közlekedési hálózat fejlesztése (kiemelten a közösségi közlekedési hálózat fejlesztése és a potenciális fejlesztési területek elérhetőségének javítása)

„**A kerékpáros közlekedés részarányának növelése fontos** településfejlesztési célkitűzés. Jelenleg Törökbálinton a kerékpáros közlekedésben még ki nem használt, **jelentős potenciál** van. Míg a rekreációs célú kerékpárhasználat a településen rendszeresnek mondható, addig a kerékpár közlekedési célú használata nem elterjedt. A településen belüli belső kerékpáros forgalmi igények kielégítésére a lakóutcák alkalmasak. A településen belüli kerékpáros közlekedés fontos, az iskolák, óvodák, a városközpont kényelmes, biztonságos elérhetősége.” – Az ebben a pontban megfogalmazottak mellé egyetlen kiegészítést szükséges tenni: valóban a lakóutcák többsége alkalmas az irányukban jelentkező jelenlegi és jövőbeni kerékpáros forgalom kiszolgálására is, azonban a **forgalmasabb főutak irányában jelentkező forgalmi igények kielégítése a településen jelenleg nem megoldott.**

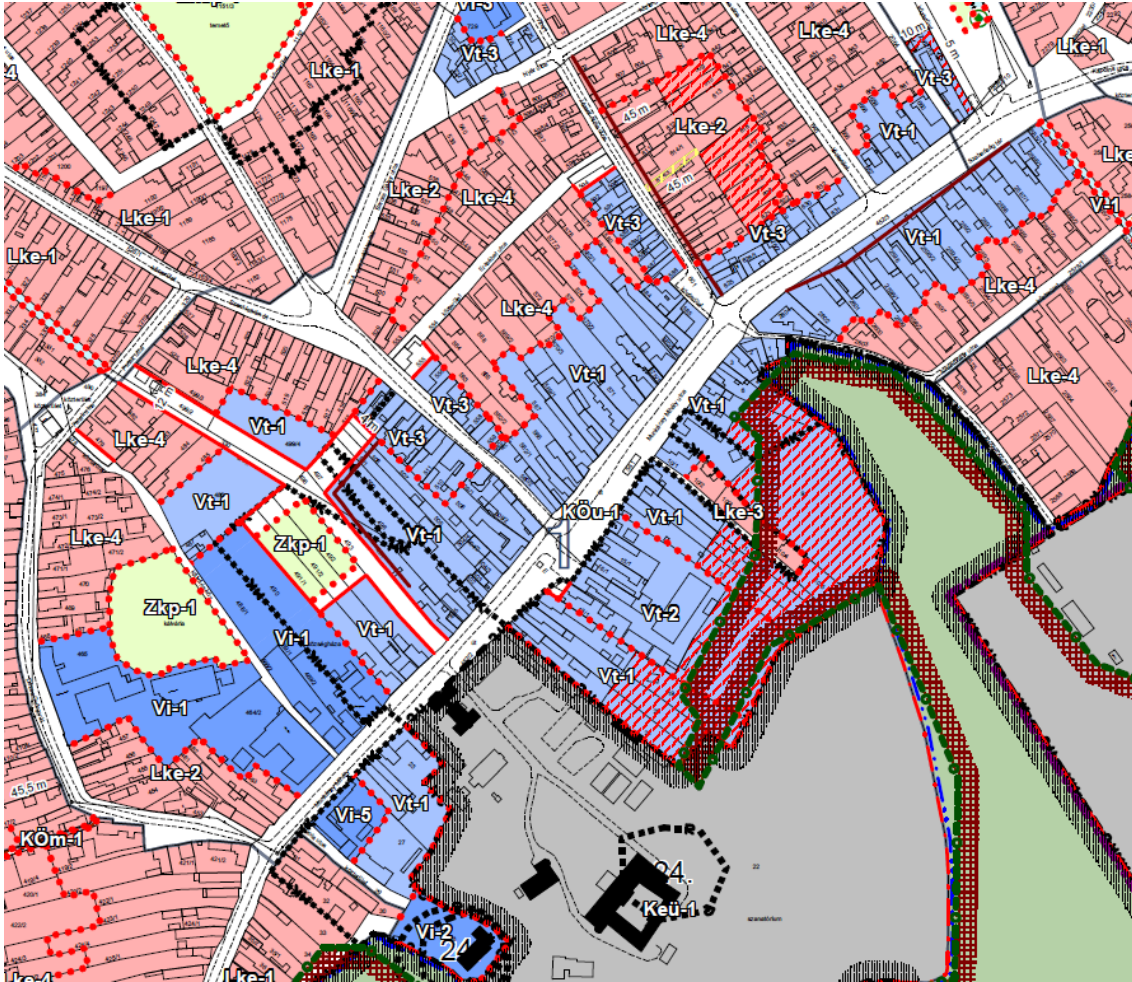
„2012-ben készítette el a Magyar Kerékpárosklub Törökbálint Város Önkormányzatának megbízásából a Törökbálinti kerékpáros koncepciót. A koncepció létrehozásában közreműködött a Kerekdomb Egyesület is. A koncepció nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom kialakításával, vagy az ellenirányú kerékpáros forgalom számára az egyirányú utcák megnyitásával és a forgalmas útvonalak elkerülésével javasolta a kerékpáros forgalmat biztonságosabbá tenni.” – A 2012. évi kerékpáros koncepció az akkori igényeknek és lehetőségeknek megfelelően készült (minimális beavatkozásokkal fejleszteni a kerékpározás lehetőségeit). Az abban szereplő feladatok egy jelentős részét megvalósított a település Önkormányzata, ezzel segítve a helyi kerékpározás fejlődését. Azonban mára jelentős mértékű, közterületeket érintő fejlesztések indulnak, amelyek egészen más jellegű beavatkozásokat tesznek lehetővé, illetve igényelnek. Azaz **a korábbi koncepció mára túlhaladottá vált.**

T1 – Városközpont fejlesztése, kisvárosias miliő kialakítása

„A település igazgatási magja Ófalu északi részén található, a Kálvária-domb lábánál. A katolikus templom, a Zimándy Ignác Általános Iskola, a polgármesteri hivatal, több kisebb üzlet, valamint az egészségügyi szolgáltatások széles körét nyújtó Tüdőgyógyintézet is itt van. A település történelmi és intézményi központjának fejlesztése már a korábbi településfejlesztési dokumentumokban is szerepelt. A 2007-ben elkészült Településközpont és környezetére vonatkozó szabályozás terv rögzítette konkrét célként a településrész kisvárosi központtá való fejlesztését, a terület olyan jellegű rehabilitációját, mely a meglévő természeti és építészeti értékek megtartása mellett elősegíti **egy XXI. századi városközpont kialakulását.** Egykarakteres, jól megközelíthető, sokrétű (intézményi, szolgáltatási, szabadidős, stb.) funkciók kielégítését biztosító központtét.”

„Az hogy az emberek jól érezzék magukat a városban és a társadalmi élet színterévé váljon a település központja nem csak az önkormányzat, az ilyen feladatot ellátó szervezetek, hanem a helyi lakosok felelőssége is. A település főutcájának, központjának étellel való megtöltése, korszerű városháza kialakítása, rendezvények megtartására is alkalmas új közpark, **találkozási pontok létesítése** a hosszútávú cél. A fejlesztések szempontjából kiemelt célcsoport a fiatalság és a családok, akiknek igényeit igyekszik felmérni és kielégíteni az önkormányzat.”





5. ábra: Részlet a szabályozási tervből

### 3.2 A Főtér tervezett kialakítása

A pályázati felhívás mellékleteként megkapott Útépítési és forgalomtechnikai helyszínrajz alapján a Főtér keresztmetszeti kialakítása:

- A páratlan oldalon a meglévő járdát, parkolóhelyeket nem érint, ahhoz alkalmazkodik.
- A jelenlegi útpályát 7,00 m szélességűre szűkíti.
- A szakasz Dr. Grimm Ferenc tér felőli végén 10 db, 2,50 m széles parkolóhelyet tervez kialakítani.
- Az útpályát követően változó szélességben sétateret tervez (zöldkazetták, vízjáték, stb.).
- A sétater és az ingatlanok határa között egy 5,75 m széles „szervízutat” javasol (a 60/2017. (III.30.) ÖK szerint): Az 5,75 m szélességű, lakó-pihenő övezteként működő szervízúton kétirányú kerékpár, külön behajtási engedélyhez (érintett ingatlanok, üzletek ellátása) kötött egyirányú gépkocsi és gyalogos forgalom legyen megengedett. A szakértői javaslat szerint a keresztmetszet kialakítása a beépítési vonaltól indulva az alábbiak szerint történjen:
  - 1,0 m biztonsági (kirakatnéző) sáv;
  - 2,5 m gyalogos, a tervezett módon egyirányú, közúti vegyes forgalmú sáv, 20 km/óra sebességkorlátozás, (ami a kerékpárosokra is vonatkozik), várakozási tilalom, csak engedéllyel (helyi lakos, rakodás) történő behajtás. (Esetleg távirányítású fizikai zár – süllyedő oszlop – beépítésével);
  - 2,25 m burkolati jellel felfestett kétirányú kerékpározásra javasolt terület a javasolt haladást jelző burkolati jelekkel.

A Főtér északi oldalán, a Szent István utca csomópontja előtt elhelyezkedő buszmegállót a terv nem érinti, a déli oldalon a tér közepén tervez öböl nélküli, két csuklós busz megállásra alkalmas buszmegállót.

A megkapott terveken nem szerepel, azonban a 2017.03.01-én megtartott lakossági fórumon elhangzott, hogy a Főtér hosszában 30 km/h sebességkorlátozást kívánnak bevezetni.



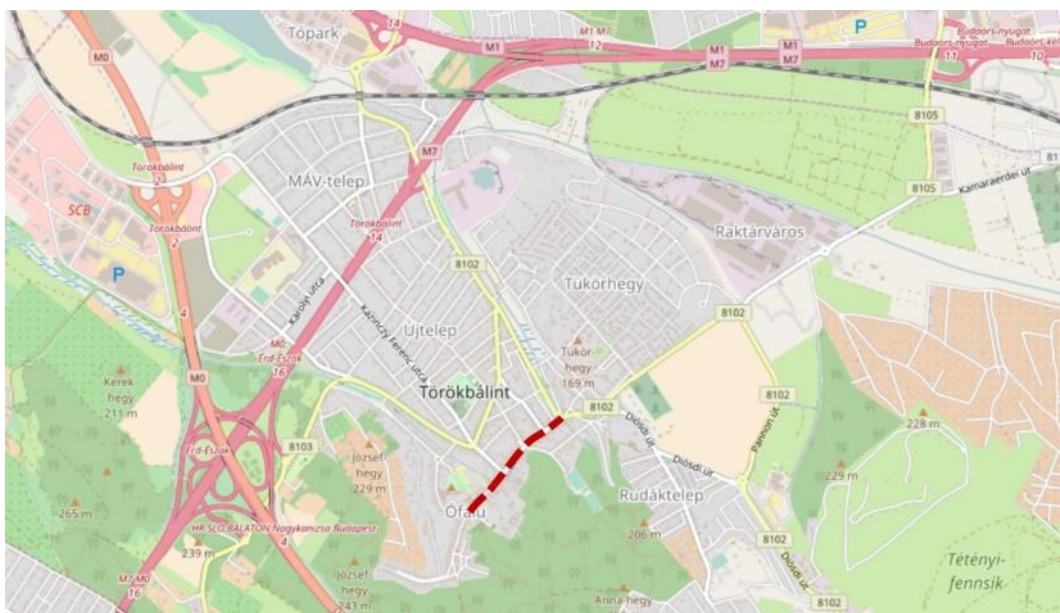
6. ábra: A Főtér tervezett kialakítása (Garten Studio)

### 3.3 Vizsgált terület bemutatása

#### A terület leírása

Törökbálint a Budapesti agglomeráció része, lakossága jelenleg ~14.000 fő. A település egésze jellemzően családi házas terület.

A települést három autópálya (M0, M1, M7) és a hegyeshalmi vasútvonal érinti. Az M7 autópálya a lakott területet kettészeli, így a település közlekedési rendszere (keresztezési lehetőségek) és környezeti állapota (zaj, légszennyezés) szempontjából is meghatározó. A belső úthálózat része a 8102 és a 8103 j. állami közutak, amelyek Budakeszi, Budaörs, Diósd és Érd illetve az autópályák irányába biztosítanak kapcsolatot. A vizsgált Munkácsy Mihály utca a Szabadság téren csatlakozik a 8102 j. közúthoz.



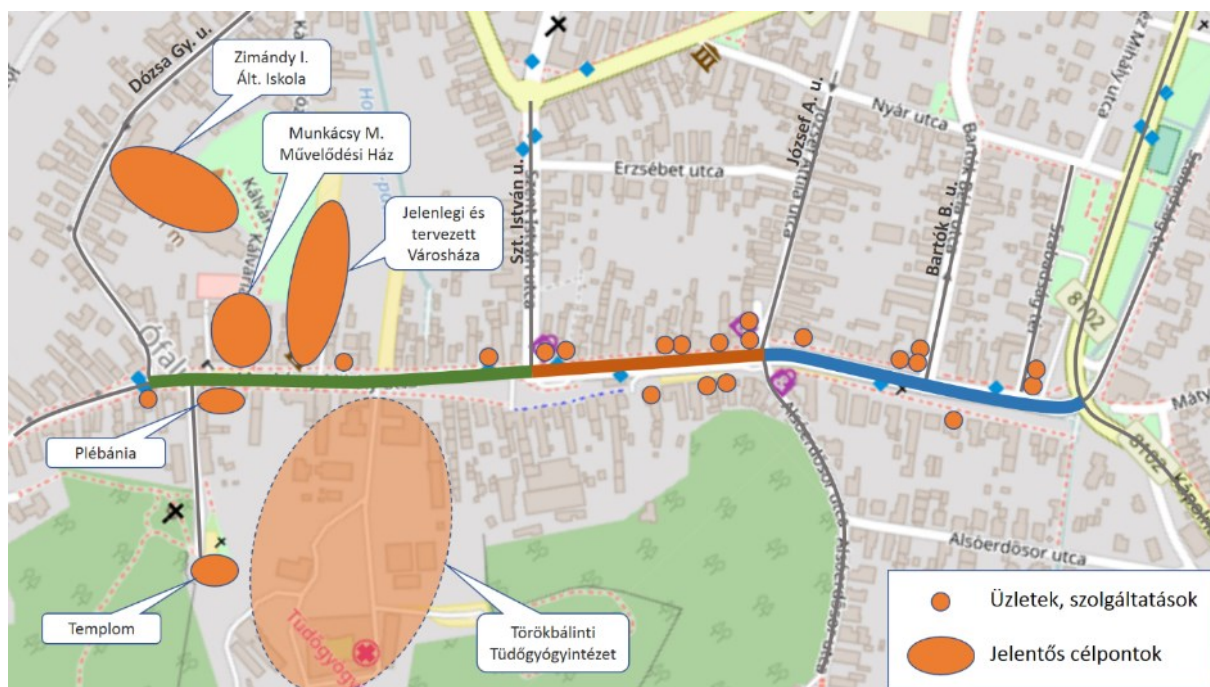
7. ábra: A vizsgált útszakasz elhelyezkedése

### Forgalomvonzó létesítmények

A Munkácsy M. utcai tengely az egykori falu főutcája, amely ma is a település intézményi központja. A vizsgált szakasz végéhez csatlakozó – egyirányú lakóutcában – a Dózsa György utcában található a Zimándy Ignác Általános Iskola, amelyet jelenleg mintegy 700 tanuló látogat, illetve tornatermeiben a tanítási időt követően is számos edzés folyik.

A vizsgált szakasz végéhez közel található a Munkácsy Mihály Művelődési Ház, amely jelentős, nagy tömegeket megmozgató rendezvényei mellett folyamatos programokkal, edzésekkel, különórákkal, kávézóval kiemelt forgalomvonzó létesítmény. Emellett működött a városháza, amely ideiglenesen elköltözött, hogy helyére egy új, modern városháza épüljön, amely az Önkormányzat minden funkcióját befogadhatja. Itt található a katolikus plébánia és a templom is, amelyek jelentős közösségi életet bonyolítanak le. E szakaszon helyezkedik el a több épületből álló, nagy kiterjedésű Törökbálinti Tüdőgyógyintézet is.

A Munkácsy Mihály utca vizsgált szakaszának egészére jellemzőek a kisebb üzletek (mini ABC, kultúrcikk, „vasbolt”, virágos, barkácsbolt, stb.), illetve szolgáltatások (kutyakozmetika, szépségszalon, étterem, kulcsos, stb.). A Bartók Béla utca csomópontjánál található gyermekorvos, fogorvos, gyógyszerár és egy takarékpénztár, illetve a Szabadság téren a Tutto Bici kerékpárbolt.



8. ábra: A Munkácsy M. utca vizsgált szakasza és forgalomvonzó létesítményei

### Kapcsolódó és tervezett projektek

#### *Főtér (Sétatér)*

A Grimm tér és a Szent István utca közötti szakaszon tervezik létrehozni a település Főterét, amelyet a 3.2. fejezetben mutattunk be.

#### *Városháza*

A közelmúltban kiürített városháza mögötti területen tervezik megvalósítani a település új, a korábban szétszórtan elhelyezkedő funkciókat mind befogadó modern városházát. A 10. ábrán látható a tervpályázat győztes terve, amelyen az épület mögötti részen fejlesztendő (másik) Főtér és nagyméretű parkolóterületek nem láthatók.



9. ábra: A bontandó városháza és a mögötte található fejlesztési terület



10. ábra: A tervezett városháza [octogon.hu]

#### *Szanatórium fejlesztése*

A Törökbálinti Tüdőgyógyintézet területén hamarosan elkészül az egészségügyi szolgáltatások palettájának jelentős bővítését lehetővé tévő új épület.

#### *Jóléti tó*

A Munkácsy Mihály utca elejének közelében a Géza fejedelem útja mentén található zöldterületen tervez az Önkormányzat parkfejlesztést, jóléti „tavat”.



### Budapest-Balaton és Törökbálint-Budaörs kerékpárút

A Budapest-Balaton kerékpárút tervezett nyomvonala érinti Törökbálintot, amely Hosszúréti-patak mentén érkezne Budaörs/Kamaraerdő irányából, majd a Téglagyár mellett elhaladva a Jókai Mór utcán és az autópálya feletti gyalogos hídon átvezetve haladna tovább Biatorbágy felé.

### 3.4 A kerékpáros közlekedés helyzete

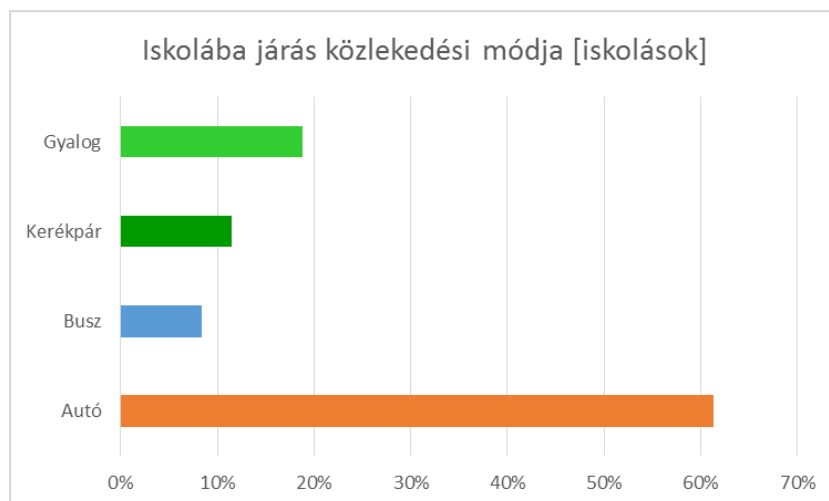
Törökbálinton a település méreteihez, adottságaihoz képest meglehetősen kevesen választják településen belüli utazásaihoz a kerékpárt. A szabadidős és sport célú kerékpáros közlekedéshez képest a hivatásforgalomban a kerékpározás aránya nagyon alacsony.

#### Törökbálinti kerékpározási szokások online felmérése (2016)

A törökbálinti kerékpározás lehetőségeinek és problémáinak megismerése érdekében, 2016. június eleje és július közepe között végeztünk egy online felmérést, amelynek eredményei Munkácsy Mihály utca szempontjából is tanulságokkal szolgálnak, ezért a felmérés néhány eredményét röviden bemutatjuk. A kérdőívet összesen 289 fő töltötte ki (általános: 192 fő, iskolásoknak szóló: 97 fő), így – elsősorban a mintanagyság miatt – az eredményeket nem tekinthetjük reprezentatívnak, de nagymértékben segíthetik a problémák, szükséges intézkedések körének meghatározását.

Az eredmények alapján elmondható, hogy a kérdőívet kitöltők 95%-a tud kerékpározni, 86%-a szeret is kerékpározni, azonban csak 35%-uk kerékpározik rendszeresen a településen – miközben 76%-uk többet szeretne kerékpározni.

Az iskolások közlekedési szokásaira vonatkozó válaszok elkeserítő állapotot tükröznek: a válaszadó **iskolások 61%-a minden nap autóval érkezik az iskolába**, mindössze 11%-uk<sup>1</sup> jár kerékpárral. A „Szívesen járnék biciklivel iskolába” kérdésre azonban az iskolások 74%-a igennel válaszolt, azaz **óriási potenciál van a kerékpáros iskolába járás lehetőségében**, amivel jelentős eredményeket lehetne elérni a közutak csúcsidei tehermentesítésében (különösen az iskolák környezetében).

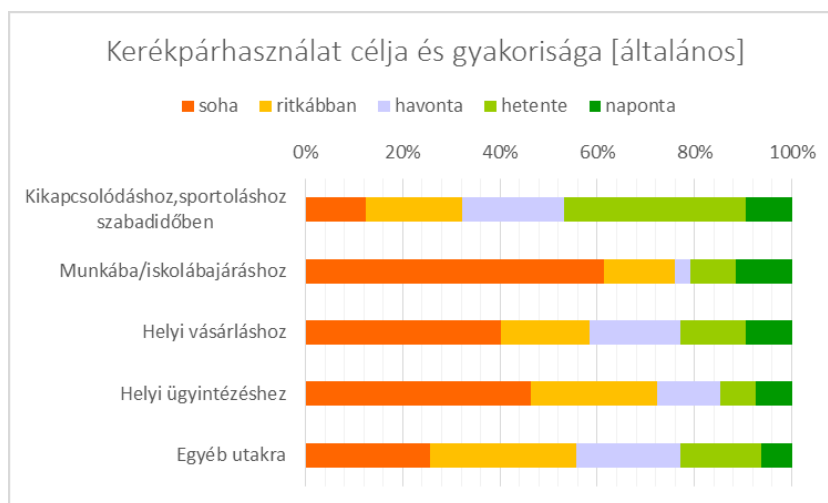


11. ábra: Iskolába járáshoz választott közlekedési módjok aránya

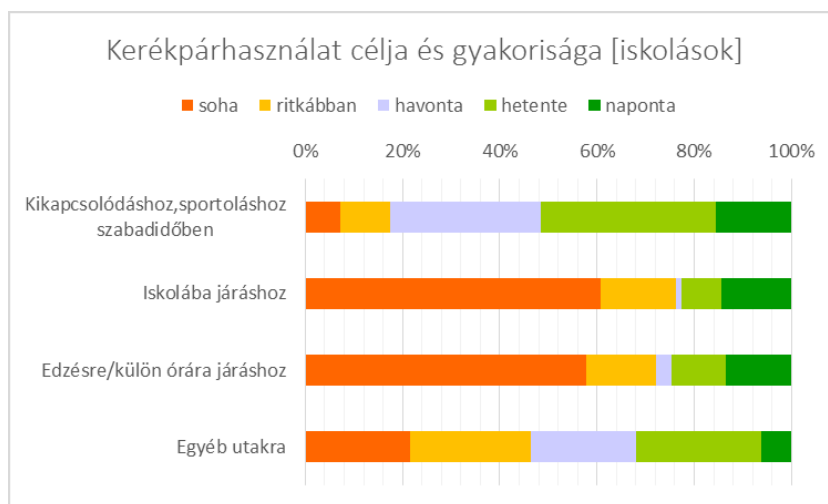
A különböző motivációjú kerékpárhasználatra vonatkozó kérdések eredményei alapján látható, hogy a szabadidei kerékpárhasználat jelentősen gyakoribb, mint a hivatásforgalomhoz, ügyintézéshez, vásárláshoz kapcsolódó kerékpározás. Az iskolások 83%-a havonta legalább egyszer kerékpárra ül,

<sup>1</sup> A kérdőívre adott válaszok szerint az eredmény 11%, amely a valóságban – valószínűleg – még alacsonyabb, mivel feltételezhető, hogy arányaiban több kerékpárral gyakrabban közlekedő töltötte ki a kérdőívet, mint a településen belüli valós arányuk.

miközben csak 24%-uk megy havonta egyszer kerékpárral iskolába, ez az eredmény megerősíti, hogy jelentős potenciál van a kerékpáros iskolába járás lehetőségében.



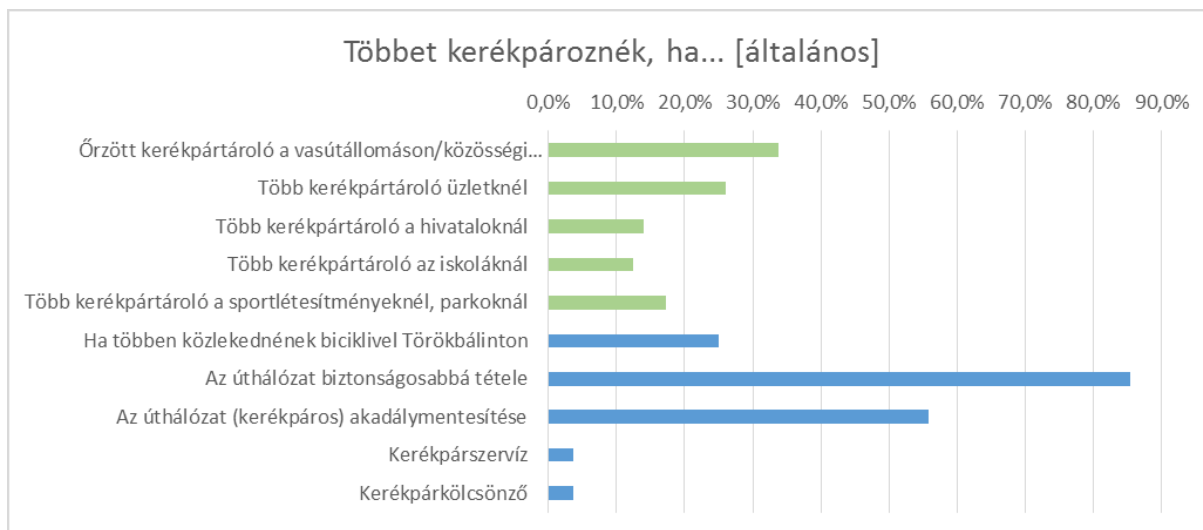
12. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az általános kérdőívet kitöltők között



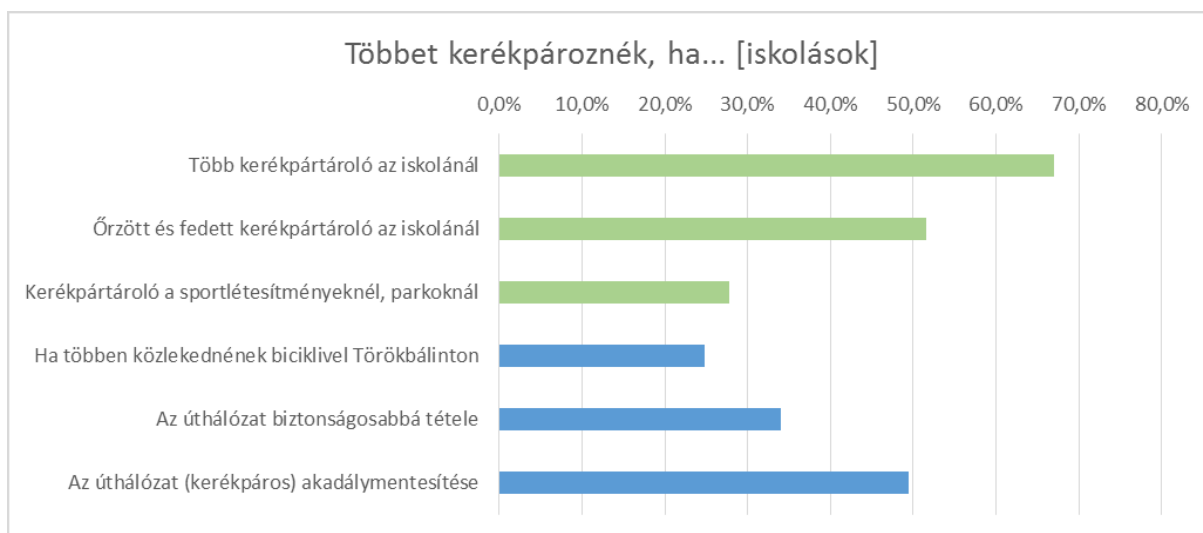
13. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az iskolások között

Szomorú tendencia figyelhető meg a 2012. évben a Magyar Kerékpárosklub által végzett felmérés és a 2016. évi felmérésünk eredményeinek összevetése alapján: mindegyik vizsgált utazási cél esetében **a kerékpárhasználat gyakorisága érdemi csökkenést mutat Törökbálinton.**

A kerékpározást akadályozó tényezőkre, illetve a kerékpározás lehetőségét segítő intézkedésekre vonatkozó kérdések alapján megállapítható, hogy **a kerékpárral közlekedők nem érzik biztonságban magukat a település útjain**, azaz Törökbálint közútjain nem biztosítottak a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei (az általános kérdőív kitöltőinek 85%-a szükségesnek látja az úthálózat biztonságosabbá tételét).



14. ábra: Kerékpározást segítő intézkedések fontossága az általános kérdőív kitöltői szerint



15. ábra: Kerékpározást segítő intézkedések fontossága az iskolások szerint

Összességében ugyanazt a megállapítást tettük a felmérés végén, mint 2012-ben a Magyar Kerékpárosklub: **„Felmérésünk szerint a településen a kerékpáros közlekedésben még ki nem használt, jelentős potenciál van. Míg a rekreációs célú kerékpárhasználat a településen rendszeresnek mondható, addig a kerékpár közlekedési célú használata nem elterjedt. Megfelelő intézkedésekkel elérhető, hogy a kerékpárt jelenleg csak kikapcsolódáshoz használók körében is terjedjen annak közlekedési célú használata.”**

A beavatkozási terület kerékpározhatósága

A Munkácsy Mihály utcában jelenleg 50 km/h a megengedett sebesség, **dedikált kerékpárforgalmi létesítmény nem található**. A vizsgált szakasz teljes hosszában kerékpáros piktogramok kerültek felfestésre mindkét irányban, amelyekkel felhívják a autóvezetők figyelmét a kerékpárosok jelenlétére, illetve az úton keresztben található rácsos folyóka szélét a kerékpáros áthaladás megkönnyítésére fémlappal lehegesztették.

A 750 méter hosszú útszakaszon összességében mintegy 430 méter hossz – behajtókkal, egy-egy fával – megszakítva található **merőleges parkolóhelyek**, amelyek a kerékpáros közlekedés szempontjából rendkívül kedvezőtlenek.

A szakasz kapcsolatai kerékpározhatóság szempontjából részben fejlesztendők:

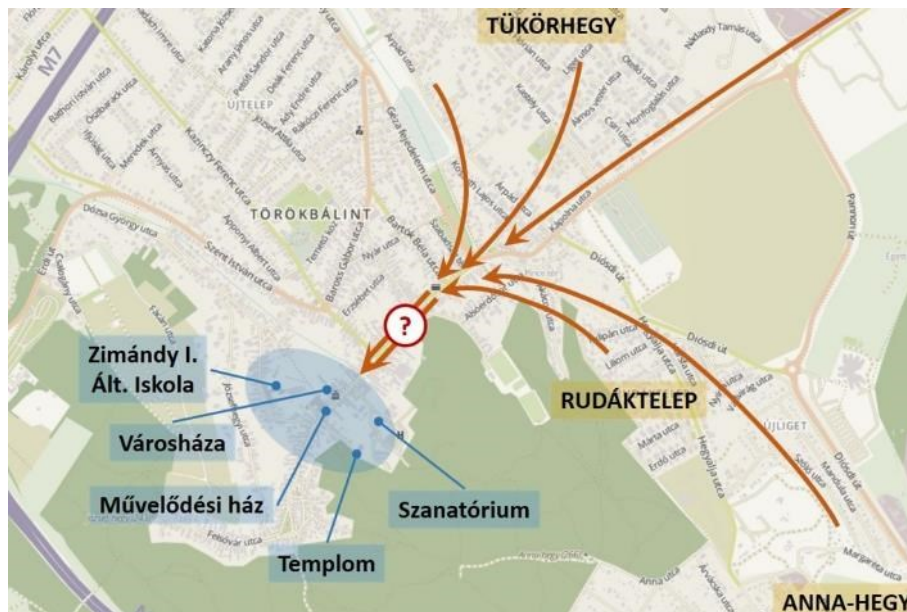
- Szabadság tér: A csomópont jövőbeni fejlesztése (körforgalom kialakítása) során minden irányban szükséges biztosítani a megfelelő kerékpáros kapcsolatokat.
- Bartók Béla út: jelenleg egyirányú, kétirányú kerékpáros forgalom számára történő megnyitása szükséges.
- Grimm tér, József Attila utca, Alsóerdősor utca: a csomópont a főtér fejlesztéséhez kapcsolódva kiskorrekcióval fejleszthető. A József Attila utca kétirányú kerékpárforgalom számára megnyitott egyirányú utca.
- Szent István utca: kedvezőtlen kialakítású, fejlesztendő csomópont – legkésőbb az OMÜV funkcióváltásával együtt újragondolandó.
- Pelsőczy Ferenc utca: kerékpározhatóság szempontjából nem releváns.
- Dózsa György utca kétirányú kerékpárforgalom számára megnyitott egyirányú utca.

A vizsgált szakaszon a Művelődési Ház előtt és mellette a könyvtárnál található néhány darab P-alakú kerékpártároló.

## 4 Javaslat a Munkácsy Mihály utca kialakítására

### Célok

- minél több törökbálinti számára legyen könnyen elérhető és biztonságosan átjárható a terület,
- a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, ezért
- a kerékpáros közlekedés számára biztonságos és attraktív feltételek biztosítása az érintett útvonalon,
- a gyalogos-kerékpáros és a kerékpáros-gépjárművek közötti konfliktusok minimalizálása,
- a település egészének hálózatos feltárását és átjárhatóságát biztosító – jövőbeni – hálózat kialakításának biztosítása.



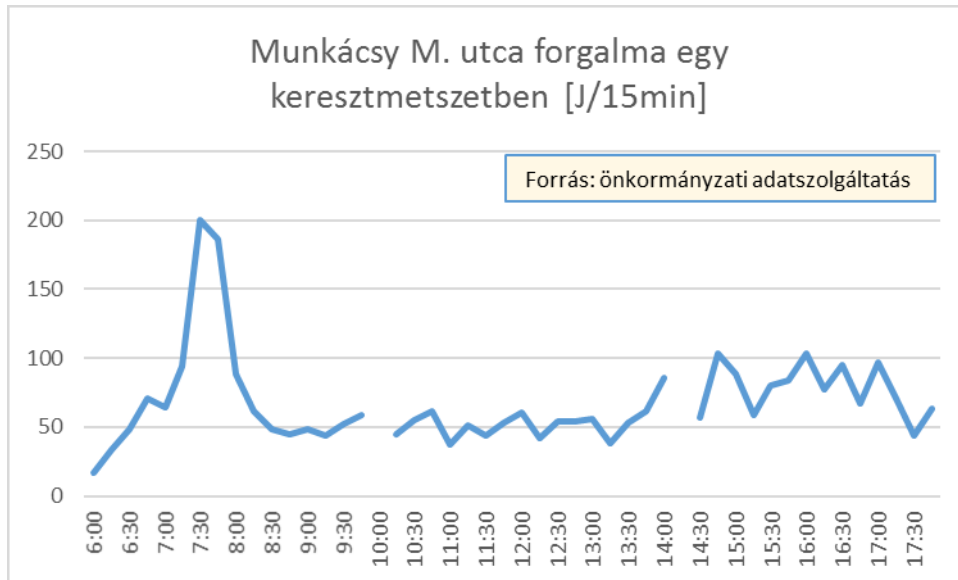
16. ábra: A Munkácsy M. utca hálózati szerepe

### Alapkonceptió

A megújuló városközpontban a településfejlesztési és településrendezési eszközökben rögzített célok és értékek – elsősorban fenntarthatóság, kerékpáros közlekedés részarányának növelése, stb. – elérése érdekében **önálló kerékpáros felület kialakítását tartjuk szükségesnek.**

Nem áll rendelkezésre adat a Munkácsy Mihály utca átlagos napi forgalmáról, mindössze egyetlen napi (2017.03.09., 6:00-18:00) adatfelvételt ismerünk valamely Munkácsy Mihály utcai keresztmetszetben, mely szerint összesen **3106 jármű** haladt át a vizsgált keresztmetszeten. A legforgalmasabb egy óra forgalma (7:15-8:15) a teljes mért időszak (6:00-18:00) forgalmának 18%-a.

Önálló kerékpárutat jelentős hosszon a zöldfelület kárára lehetne kialakítani a Munkácsy Mihály utca páros oldalán, illetve a kerékpárutas szakaszok között a tervezett főtér „szervízútja” biztosítaná a kapcsolatot, amely folyamatos gyalogoskonfliktusokhoz vezetne. A Munkácsy Mihály utcán, mint a település központjának tengelyén forgalom- és sebességszabályozás szükséges (korábbi tájékoztatások alapján a főtér kapcsán már felmerült a 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése), amely mellett önálló kerékpárút megvalósítása nem indokolható. Ezért **elvetjük az önálló kerékpárút kialakításának lehetőségét.**



17. ábra: Keresztmetszeti forgalom alakulása a Munkácsy M. utcába [pályázati felhívás melléklete]

Kétoldali irányhelyes kerékpársávok esetében a kerékpárral közlekedők a közúti forgalom szerves részeként haladhatnak az útpályán. Városi környezetben ez a kialakítás az egyik legbiztonságosabb kerékpárforgalmi létesítmény, minimalizálja a gyalogoskonfliktusokat és biztosítja, hogy a gépjárművezetők érzékeljék a kerékpárral közlekedőket. A városközpontok esetében elengedhetetlen forgalomcsillapítási célokkal összhangban a parkolóhelyek átrendezésével, csökkentésével **javasoljuk irányhelyes kerékpársávok kialakítását** a teljes Szabadság tér – Dózsa György utca közötti szakaszon.



18. ábra: A vizsgált útvonal

#### Keresztmetszeti kialakítás főbb elemei

- Forgalmi sávok: 3,25 m  
A kétirányú buszközlekedés kiszolgálására is megfelelő sáv szélesség.
- Kerékpársáv: 1,00 m  
Tekintettel a rendelkezésre álló keresztmetszeti szélességre, illetve a kötöttséget jelentő tájépítészeti tervre, 1,00 m széles kerékpársáv kialakítását javasoljuk (ez megfelel a vonatkozó UME „C” hálózati szerep esetén előírt minimális sáv szélességnek).
- Oldalakadálytávolság kiemelt szegély mellett 0,25 m.
- Biztonsági távolság parkolósáv mellett: 0,80 m  
(a vonatkozó UME  $v_t > 20$  km/h esetén 1,0 m, szűkületben 0,5 m oldaladálytávolságot ír elő,  $v_t < 20$  km/h esetén 0,80 métert).
- Parkolósáv szélessége: 2,00 m (párhuzamos parkolás)  
A parkolósáv szélességének a legkisebb parkolási sáv szélességet javasoljuk. (Ehhez hasonló jelenleg a plébánia előtt található parkolóhelyek szélessége is).

#### 4.1.1 A javasolt kialakítás bemutatása

- Szabadság téri csomópont: A csomópont jövőbeni fejlesztése (körforgalom kialakítása) során szükséges biztosítani a megfelelő kerékpáros kapcsolatokat a Munkácsy M. utca irányából:
  - a Géza fejdelem útja mentén fejlesztendő kerékpáros tengely irányába;
  - a Mátyás utca irányába (a kapcsolat akadálymentesítése szükséges);
  - Akác utca – Jázmin utca irányba.
- Szabadság tér – Dr. Grimm Ferenc tér:
  - A páros oldalon jelenleg található merőleges parkoló helyett párhuzamos parkolást kell kialakítani (közlekedésbiztonsági okokból), így a zöldterület aránya kismértékben növekszik.
  - A páratlan oldalon:
    - a Bartók Béla utcáig a meglévő szegélyhez illeszkedik a kialakítás, a szegély és padka rendezése szükséges;
    - a Bartók Béla utcától a Grimm térig változó szélességben (0-1,2 m) szükséges az útpálya szélesítése.
- Főtér (Dr. Grimm Ferenc tér – Szent István utca):
  - A Munkácsy M. utca páratlan oldalán a jelenlegi kialakításhoz (szegélyek, parkolóhelyek) illesztettük a javasolt keresztmetszeti kialakítást.
  - A páros oldalon tervezett 10 db parkolóhely elhagyását javasoljuk (amely helyett legalább 20 db parkoló építendő az OMÜV által körülölelt önkormányzati ingatlanon, biztosítva a főtér parkolási igényeit, lásd a 4.1.3. fejezetben), így a tervezett sétatér kialakítása ezen a szakaszon gyakorlatilag nem igényel módosítást.
  - Buszmegállók:
    - Elsődleges javaslatunk, hogy a továbbra is a tér közepére tervezett „Munkácsy Mihály utca (hősi emlékmű)” és az ettől 220 méterre található „Bartók Béla utca” buszmegállók kerüljenek összevonásra a Munkácsy Mihály utca és az Alsóerdősor utca sarkán kialakítandó új megállóhelyen. Ebben az esetben a sétatér kialakítása nem igényel érdemi módosítást, a buszok menetideje csökken, a rágyaloglási távolság legkedvezőtlenebb esetben is 110 méterrel nő.

Alternatív megoldásként a buszmegálló megmaradhat a tervezett helyszínen (ebben az esetben sem látjuk indokoltnak, hogy két csuklósbusz kiszolgálását is biztosítani szükséges), azonban így a sétatér kismértékű módosítása szükséges a peron kialakítása érdekében.

- A Szent István utca sarkán található buszmegálló módosítása a csomópont fejlesztésének részeként vizsgálandó, javaslatunkban a páratlan oldal többi eleméhez hasonlóan nem érintettük).
- A tér közepére tervezett buszmegálló és a Szent István utcai csomópont között a sétatér részeként tervezett zöldterület kismértékű (~1,70 m) szűkítésével biztosítható a javasolt keresztmetszet kialakítása.
- Megjegyzendő, hogy a páratlan oldalon mintegy 0,70-0,90 m keresztmetszeti „tartalék” található. Az alábbi ábrán is látható, hogy a vonatkozó Útügyi Műszaki Előírásban szereplő parkolóhelyszélességnél (2,30 m, szűkületben 2,00 m) jelentősen szélesebb helyet biztosít a jelenlegi kialakítás a közterületből (parkolóhely 2,50 m, további 0,70 m a pollerekig). A pollerek elhelyezése e területet a gyalogosok előtt is elzárja.



**19. ábra: Keresztmetszeti „tartalék” a páratlan oldalon**

- Szent István utca – Dózsa György utca:
  - Javasoljuk a világháborús emlékmű méltó helyre történő áthelyezését (lásd 4.1.2. fejezet).
  - A Városházáig a páratlan oldal meglévő szegélyhez illeszkedve javasoljuk kialakítani az új keresztmetszeti elrendezést, ehhez a szanatórium oldalán található merőleges parkolóhelyek párhuzamos parkolókká történő alakítása szükséges, így a jelenlegi zöldfelület mérete nem csökken.
  - A tervezett Városháza és az itt tervezett „másik” Főtér kapcsolata a Munkácsy Mihály utcával részletes tervezés során alakítható ki – az általunk felvázolt megoldás a Városháza területe és a Dózsa Gy. utca között a páratlan oldalon a jelenlegi zöldterület részleges igénybevételével számol.
  - Javasoljuk a Munkácsy Mihály Művelődési Ház előtti 9 db parkolóhely megszüntetését – a rövididejű (elsősorban az edzésekre, különóra járó gyerekekért érkező szülők) jelenleg is a sokkal nagyobb kapacitású nyitott önkormányzati parkolót használják elsősorban, illetve



a rövid parkolóhelyekről kilógó autók jelenleg gyakran akadályozzák a forgalmi sávban történő haladást. A parkolóhelyek megszüntetésével a művelődési ház előtere lehetőséget adna az épületben zajló események főutca irányába történő kiterjesztésére, megjelenítésére, hozzájárulna a terület étellel történő megtöltéséhez.

Részletes tervezés keretében vizsgálható akadálymentes parkolóhelyek elhelyezésének lehetősége, illetve olyan megoldás kialakítása, amely biztosíthatja kirándulásra induló gyerekek buszra szállását a forgalom akadályoztatása nélkül.

- A páros oldalon található merőleges parkolóhelyek helyén párhuzamos parkolást szükséges kialakítani. Kisebb korrekciókkal teljes hosszban illeszkedik az új keresztmetszeti kialakítás a parkolóhelyek mentén található meglévő szegélyhez.

#### 4.1.2 Világháborús emlékmű

A Munkácsy Mihály utca és a Szent István utca csomópontja közelében található a település világháborús emlékműve, amely – ahogy az alábbi képeken is látható – egykor még meghatározó eleme volt az utcaképnek, azonban mára az emlékmű környezetét a parkoló járművek, és a közvetlenül mellette elhaladó útpálya határozza meg, elhelyezkedése nem méltó az események emlékéhez.



20. ábra: A világháborús emlékmű 1938-ban [torokbalintanno.hu]



21. ábra: A világháborús emlékmű a két világháború között [torokbalintanno.hu]



22. ábra: A világháborús emlékmű nyugati irányból



23. ábra: A világháborús emlékmű keleti irányból



24. ábra: A világháborús emlékmű keleti irányból



25. ábra: A világháborús emlékmű elhelyezkedése a tervezett főtér szélén

A főtér kialakítása, az egykori főutca humanizálása lehetőséget teremtene arra, hogy az emlékmű újra a környezet meghatározó eleme legyen, elhelyezkedése méltó legyen, az itt élők érzékeljék a jelenlétét. Azonban a főtér tervezett kialakítása nem javítja az emlékmű helyzetét, észlelhetőségét, nem emeli meghatározó köztéri elemmé.

A főtér átalakításával és a követő szakasz fejlesztésével lehetőség nyílik a világháborús emlékmű méltó helyre történő áthelyezésére és az útpálya szűkületének feloldására. Javasoljuk, hogy a Munkácsy M. utca és a Szent István utca csomópontjának környezetére az emlékmű városképbe történő méltó beillesztése, illetve az OMÜV és az önkormányzati ingatlanokon tervezett parkolóhelyek kapcsolatainak biztosítása céljából készüljön új tájépítészeti terv.

#### 4.1.3 Parkolási igények kiszolgálása

A Munkácsy Mihály utca Szent István utca és a Dózsa György utca közötti szakasza esetében különösen igaz, amit az ITS is rögzít: „*túlzsúfoltságot a gépjárművek parkolási gondjai jelentenek*”. Jelenleg az utcakepet alapvetően meghatározza, hogy a szakasz jelentős részén merőlegesen kialakítású parkolóhelyek találhatók a Tüdőgyógyintézet oldalán. A Művelődési Ház előtt szintén merőleges kialakítású, a plébánia előtt párhuzamos parkolóhelyek találhatók.

Amennyiben célunk a „főutca” humanizálása, élettel való megtöltése, úgy a közterület elpazarlása lenne túlzott méretű területeket kizárólag parkoló járművek – akár egész napos – közterületi tárolására használni.

2017.05.09-én, kedden készítettünk egy parkolásvételt, hogy képet kaphassunk a helyi parkolási szokásokról, a parkolóhelyek kihasználtságáról (ez az egynapos adatfelvétel alapján a terület parkolási szokásai vázlatosan megismerhetők, azonban nem helyettesítheti a parkolási szokások részletesebb elemzését, amelyet a részlettervek kidolgozásához szükséges elkészíteni).

#### Meglévő parkolóhelyek száma

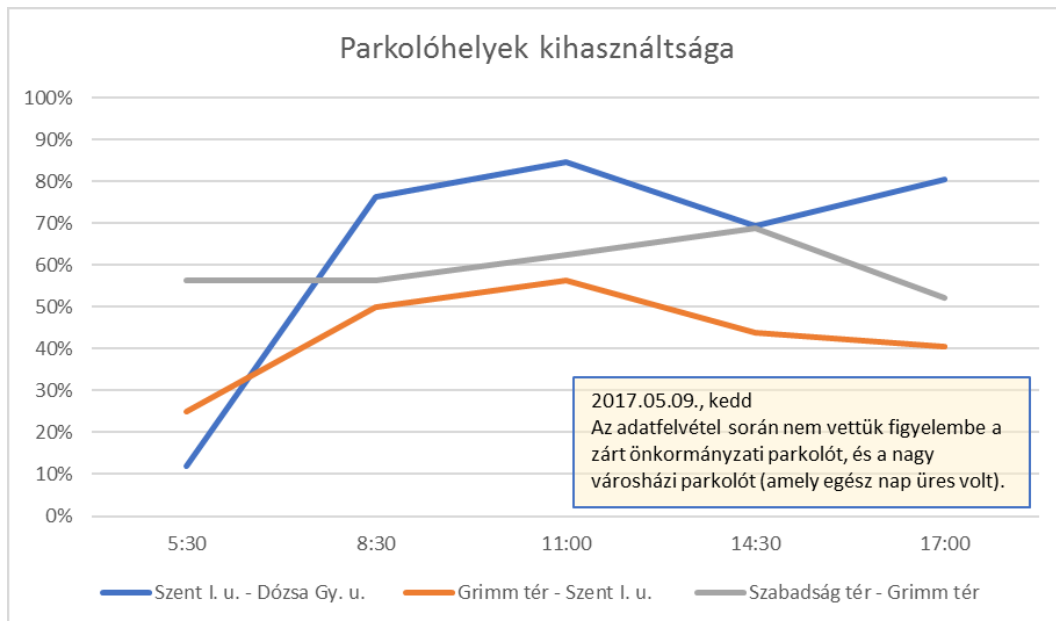
A parkolóhelyek számának meghatározásakor nem kizárólag a kijelölt parkolási lehetőségeket vettük számba, hanem azokat a területeket is, amelyet a helyi gyakorlat parkolóhelyként használ (pl.: lezárt vagy nem használható ingatlancsatlakozás előtti terület, X-jellel jelölt terület, ahol állandó a parkoló

autók jelenléte, stb.), illetve egyes területeken a parkolási létesítmények nem rendezettek, így pontosan nem határozható meg a parkolóhelyek száma.

Rendelkezésre álló parkolóhelyek:

- **Szabadság tér – Grimm tér: 48 db férőhely**
  - páros oldal: merőleges, 38 db férőhely;
  - páratlan oldal, gyógyszertár előtt: ~5 db férőhely;
  - kapubehajtók előtt további 3-5 autó szokott parkolni.
- **Főtér: 35 db férőhely**  
A Grimm tér és a Szent István utca közötti szakaszon jelenleg legfeljebb 2 óra időtartamú várakozás engedélyezett.
  - páros oldal: jelenleg rendezetlen, összesen 15-20 jármű parkolhat a szervízút mentén;
  - páratlan oldal: 11 db férőhely;
  - az egykori Volánbusz megállóhelyen az ívben is rendszeres a parkolás, itt ~4 jármű fér el.
- **Szent István utca – Dózsa György utca: 118 db férőhely + ~150 férőhely**
  - OMÜV előtti parkoló: 12 db férőhely;
  - páratlan oldal: 12 db férőhely (elsősorban a művelődési ház előtti szakaszon);
  - páros oldal: 64 db férőhely;
  - nyitott önkormányzati parkoló: ~30 férőhely.
  - városháza nagy parkolója: rendezetlen, 100-150 férőhely;
  - önkormányzat zárt parkolója: rendezetlen, 10-20 férőhely.

Meg kell említeni, hogy a parkolásvétel időpontjában a Városházából kiköltözött az Önkormányzat. Azonban ez az adatok szempontjából nem jelenthet problémát, mivel **azt feltételezzük, hogy a megvalósítandó új városháza teljes parkolási igényét ki fogják szolgálni a fejlesztés részeként létrehozni tervezett parkolóhelyek.**



26. ábra: A jelenlegi parkolóhelyek kihasználtsága (2017.05.09., kedd)

A vizsgált napon öt alkalommal jártuk be a helyszínt, meghatároztuk a parkolóhelyek foglaltságát és a parkolások időtartamát is vizsgáltuk.

Az adatfelvétel alapján tehető legfőbb megállapítások:

- A parkolóhelyek kihasználtsága a vizsgált napon az adatgyűjtés időpontjaiban egyetlen alkalommal sem érte el a 90%-ot, azaz mindig lehetett szabad parkolóhelyet (bármely célponttól legfeljebb 100 méteres gyaloglási távolságon belül).
- A reggel 5:30-kor tapasztalható 10-60% közötti (átlagosan 25%-os) parkolóhelykihasználtság jól mutatja, hogy a parkolóhelyek elsősorban nem a Munkácsy M. utcában lakók igényeit szolgálják ki.
- 4 óránál hosszabb – egyidejű – parkolás a parkolóhelyek ~26%-ban volt tapasztalható:
  - Szabadság tér – Grimm tér közötti szakaszon található 48 db férőhely közül 18 darabon volt 4 óránál hosszabb parkolás (37,5%). Azaz ezen a szakaszon vagy lakók parkolnak tartósan a közterületen vagy P+R parkolásra is használják a parkolóhelyeket.
  - A főtéren 35 db férőhely közül 4 db esetében volt 4 óránál hosszabb parkolás (11,4%). A jelenlegi szabályozás miatt a területen a tartós parkolás már nem jellemző.
  - A Szent István utca és a Dózsa György utca közötti, közterületen található 88 db parkolóhely közül 12 darabon parkoltak 4 óránál hosszabban (13,6%). Ezen a szakaszon különösen a Tüdőgyógyintézet előtt volt jellemző az 1-2 órás parkolás (véltetően látogatásra, vizsgálatokra érkezők), illetve a délután folyamán a Művelődési Házba különórára érkező gyerekeket nagy arányban autóval hozták a szülők.
  - A nyitott önkormányzati parkolóban található ~30 férőhelyen közül 19 db esetében volt 4 óránál hosszabb parkolás (63,3%), azaz ez a terület valóban az itt dolgozókat (Önkormányzat, Zimándy I. Általános Iskola, Művelődési Ház) szolgálja ki.
- A Szent István utca és a Dózsa György utca közötti szakaszon a vizsgált napon egyidőben, de két óránál rövidebb ideig az utcán parkoló járművek száma 55 db volt.

Javaslataink a parkolás rendezésére:

- A **parkolóhelyek átrendezésével** (elsősorban a merőleges kialakításúak helyett párhuzamos parkolóhelyek létesítésével) a zöldterület megőrzése és keresztmetzeti terület biztosítása a kerékpársáv kialakítására.
- A parkolóhelyek számának csökkenését parkolásszabályozással és a gyalogos és kerékpáros forgalom fejlesztésével, illetve távolabb létrehozandó parkolóhelyek kialakításával lehet ellensúlyozni (lásd ITS: *„...megoldását korszerű parkolás szabályozás bevezetésével, új parkolóhelyek létesítésével, - akár az ingatlanfejlesztések részeként -, a gyalogos és kerékpáros forgalom preferálásával lehet enyhíteni”*):
  - A **2 órás parkolási időkorlát kiterjesztése** a teljes Szabadság tér – Dózsa György utca közötti szakaszra. Ezzel biztosítható, hogy a üzletekbe, Művelődési Házba, Tüdőgyógyintézetbe, stb. gépjárművel is elérhetőek legyenek.
  - A Munkácsy Mihály Művelődési Ház előtti 9 db parkolóhely megszüntetése.
  - A tartós parkolási igényeket nem közvetlenül az utcában kell kielégíteni, hanem az utca menti ingatlanokon:
    - Az új Városháza megvalósítása során az épület működéséhez szükséges teljes parkolási kapacitás megvalósítása szükséges, illetve további parkolóhelyek is létesíthetők.
    - A jelenlegi nyitott és zárt Önkormányzati parkoló területe lehetőséget biztosít a parkolóhelyek pótlására, és így a javasolt átalakítás érdemben nem rontja a

gépjárműhöz ragaszkodó közlekedők lehetőségeit – azonban a település fenntartható jövőképehez illeszkedő és az ezt megfogalmazó dokumentumoknak (konceptió, ITS) megfelelő megoldás a parkolóhelyek számának csökkentése lenne. Javaslatunk szerint a parkolóhelyek számát minimum a hosszabb idejű parkolások arányában ( $\geq 4$  óra) szükséges csökkenteni.

- Az OMÜV és a beékelődött önkormányzati ingatlanokon további parkolóhelyek alakíthatók ki. Első ütemben – a főtér megvalósításával egy időben – elengedhetetlen az önkormányzati ingatlanokon parkolóhelyek fejlesztése (~20 db), ezzel kiváltható a főtér terveiben szereplő, de elhagyni javasolt 10 db parkolóhely.
- Parkolóhelyek száma a javasolt átalakítást követően (összefoglalóan a 2. táblázatban mutatjuk be a parkolóhelyek számának változását):
  - Szabadság tér – Grimm tér:
    - 22 db új párhuzamos férőhely a páros oldalon;
    - ~5 db megmaradó merőleges férőhely a Szabadság térnél;
    - ~5 db megmaradó férőhely a gyógyszertár előtt;
    - ~3 db férőhely megmarad a kapubehajtók előtt.
  - Főtér (Grimm tér – Szent István utca):
    - 11 db párhuzamos férőhely megmarad a páratlan oldalon;
    - minimum 20 db új férőhelyet kell kialakítani az OMÜV által körbeölelt önkormányzati ingatlanon.
  - Szent István utca – Dózsa György utca:
    - 30 db férőhely megmarad a nyitott önkormányzati parkolóban (a terület fejlesztésével a parkolóhelyek száma növelhető);
    - 37 db férőhely a párhuzamos a páros oldalon;
    - 12 db férőhely megmarad az OMÜV előtt (távlatban átalakítandó terület).

**2. táblázat: Parkolóhelyek számának változása**

	Jelenlegi	Tervezett	
	parkolóhelyek száma		
Szabadság tér – Grimm tér	48	35	Csökkenés: 13 db, amely kevesebb, mint a felmérés során tapasztalt 18 db hosszú idejű parkolás, amely a Főtér jelenlegi parkolásszabályozásának kiterjesztésével megoldódna.
Főtér	35	31	Csökkenés: 4 db. A parkolóhelyek jelenlegi kihasználtsága mellett nem okoz problémát. (Távlatban az OMÜV területének fejlesztésével további parkolóhelyek is létrehozhatók.)
Szent I. utca – Dózsa Gy. utca	118	79	Csökkenés: 39 db. A felmérés során 31 db hosszú idejű parkolást tapasztaltunk, így a parkolásszabályozás kiterjesztése esetén mindössze 8 db parkolóhelyt lenne szükséges pótolni. Ez a Városháza fejlesztésének részeként, a nyitott önkormányzati parkoló területének rendezéseként is megtörténhet, de a pótlás nem javasoljuk.

A Munkácsy Mihály Művelődési Házban rendszeresen szervezett nagyrendezvények parkolási igényének kiszolgálása jelenleg a városháza mögötti területen van megoldva. Az új városháza megépítését után is biztosítani szükséges a parkolási igények kiszolgálását a Munkácsy Mihály utca túlterhelése nélkül, célszerűen az új városháza parkolási létesítményeinek megfelelő fejlesztésével.

#### 4.1.4 Költségek

Jelen javaslat célja egy megalapozott koncepció felvázolása, amelyet részletesebb tervezés során lehet pontosítani, költségeit meghatározni. A koncepciótervi kidolgozottság nagyságrendi költségbeclést tesz lehetővé becsült mennyiségek és fajlagos költségek alapján. Csak útépitési költségekkel számoltunk, közművekkel, egyéb projektköltségeket nem vettünk figyelembe.

### 3. táblázat: A költségbeclés során figyelembe vett fajlagos költségek

	Fajlagos költség
Kerékpársáv kialakítása közút szélesítésével	40.000 Ft/m <sup>2</sup>
Kerékpársáv kialakítása forgalomtechnikai eszközökkel	6.000 Ft/m
Burkolatfelújítás közúton	5.000 Ft/m <sup>2</sup>
Szegélyépítés	5.000 Ft/m
Kerékpárút építése	40.000 Ft/m

#### Szabadság tér – Grimm tér

A közút jelenlegi útpályáját mintegy 700 m<sup>2</sup> területtel kell kibővíteni (ennek jelentős része a jelenlegi betonrácsos parkolóhelyek helyett kialakítandó, aszfaltozott párhuzamos parkolóhelyek területe), továbbá mindkét oldalon el kell készíteni a ~220 méter hosszú kerékpársáv forgalomtechnikai jelzéseit, amelyek összköltsége mintegy 31.000.000 Ft.

A szakaszon az Önkormányzat által javasolt megoldásként kialakítható ~220 méter hosszúságú kerékpárút költsége: 9.000.000 Ft.

Mindkét esetben a szakasz fejlesztése részeként javasoljuk a teljes útburkolat felújítását 2200 m<sup>2</sup> területen további mintegy 11.000.000 Ft értékben.

#### Főtér

Tekintettel arra, hogy a jelenlegi tér egésze átépül, koncepcióterv szinten mindössze csak egyetlen tétel azonosítható, amely többletköltséget jelent a kerékpársáv esetén, ez a Szent István utca és a tervezett buszmegálló közötti szakaszon szükséges 150 m<sup>2</sup> útpályaszélesítés mintegy 6.000.000 Ft értékben.

#### Szent István utca – Dózsa György utca

A burkolatszélesítés (elsősorban az új párhuzamos parkolóhelyek kialakításához) ~610 m<sup>2</sup> területen szükséges, kétoldali kerékpársáv 315 m hosszon alakítandó ki, továbbá 285 m hosszon szegélyépítéssel is számolunk, mindösszesen mintegy 30.000.000 Ft értékben.

A szakaszon az Önkormányzat által javasolt megoldásként csak 190 méter hosszban a Szent István utcától a Városházaig történne meg a kerékpárút kiépítése, amely mintegy 8.000.000 Ft költséggel járna.

Mindkét esetben a szakasz fejlesztése részeként javasoljuk a teljes útburkolat felújítását 2800 m<sup>2</sup> területen további mintegy 14.000.000 Ft értékben.

## 4. táblázat: Költségbecslés

	Javasolt kialakítás	Kerékpárút / Szervízút
Szabadság tér – Grimm tér	<b>31.000.000 Ft</b> Tartalmazza: az út menti parkolóhelyek rendezését, átalakítását.	<b>9.000.000 Ft</b> <u>NEM</u> tartalmazza a jelenlegi betonrácsos parkolóhelyek rendezését, felújítását.
	Burkolatfelújítás: 11.000.000 Ft.	
Főtér	<b>+6.000.000 Ft</b> az eredeti tervekhez képest	-
Szent István utca – Dózsa György utca	<b>30.000.000 Ft</b> Tartalmazza az út menti parkolóhelyek rendezését, átalakítását, és a Zimándy I. Általános Iskola biztonságos kapcsolata érdekében egészen a Dózsa Gy. utca csomópontjáig javasoljuk a kerékpársávok kialakítását.	<b>8.000.000 Ft</b> <u>NEM</u> tartalmazza a jelenlegi parkolóhelyek rendezését, felújítását, sem a Városháza és a Dózsa Gy. utca csomópontja közötti szakasz fejlesztését.
	Burkolatfelújítás: 14.000.000 Ft.	
<b>Összesen:</b>	<b>67.000.000 Ft</b>	<b>17.000.000 Ft</b>
Javasolt kiegészítő munkálat a burkolat felújítása:	25.000.000 Ft	

## A költségbecslés eredménye

A Munkácsy Mihály utca Szabadság tér és Dózsa György utca közötti szakaszán megvalósítandó kerékpársáv kialakítása a költségbecslés alapján megvalósítható, különösen az alábbi tényezőkre való tekintettel:

- Rövid távon mindössze a Főtér terveinek módosítása szükséges, a tervezett mintegy 200 mFt-os beruházás összköltsége néhány százalékkal módosulhat (a kiviteli tervek készítése során ennél nagyobb mértékű növekedés vagy csökkenés is történhet), azaz ennek a szakasznak a kerékpárosbarát kialakítása nem ütközhet akadályba.
- A Városháza megvalósulásával vagy azt követően a Főtértől legalább a Városházáig szükséges a Munkácsy Mihály utca megújítása, gyalogos és zöldfelületek fejlesztése, hogy a Főtér (Sétatér) és a Városháza melletti „másik” Főtér közötti attraktív kapcsolat megvalósulhasson. E fejlesztés részeként a kerékpársávok kialakítás várhatóan minimális többletköltséget jelentene.
- A Szabadság tér és a Grimm tér közötti szakasz fejlesztése ütemezetten a jövőben megvalósítható – átmeneti megoldásként kisebb korrekciókkal lehet segíteni a kerékpározhatóságot ezen a szakaszon.



## 5 Kapcsolódó intézkedések

### 5.1 Kerékpártárolás és szolgáltatások fejlesztése

A tervezéssel érintett szakaszokon a környező intézmények, üzletek funkciójából fakadó igényekhez igazodva a forgalomtechnikai megoldásokkal és utcabútorokkal összhangban kerékpárparkolókat kell tervezni. A kerékpártámaszok útfelületen parkolósávba vagy járdafelületre kerülhetnek, helyszínenként legalább 3 db.

Különösen fontos az intermodális kapcsolatok fejlesztése, azaz a B+R igények keltése és kiszolgálása, ezért javasoljuk egyes buszmegálló környezetében az egésznapos tárolásra is alkalmas kerékpárparkoló, -tárolók telepítését megvizsgálni.

A főtéren és a Munkácsy M. művelődési ház előtt javasoljuk közterületi pumpa telepítését.

### 5.2 Kísérő intézkedések

A célcsoport a jelenleg nem vagy alig kerékpározók, akik egy része valószínűleg nincs is tudatában annak, hogy bizonyos utakat akár kerékpárral lenne a legcélszerűbb megtennie és hogy ez egy reális alternatíva a számára. Az infrastrukturális fejlesztések mellett szemléletformálással kell a figyelmet ráirányítani, hogy a módváltás lehetséges, reális, biztonságos és előnyös.

Ezért a kerékpáros közlekedés fejlesztésének a bővülő infrastruktúrához hasonlóan fontos részét képezik az ún. szoft (puha) intézkedések, amelyek főbb céljai az alábbiak lehetnek:

- szemléletformálás, tudatosítás:
  - a közlekedő emberekben tudatosítani szükséges, hogy a kerékpározás mindenki számára elérhető, sok esetben reális alternatívája a korábban megszokott közlekedési módoknak;
  - a kerékpározással kapcsolatos tévhitek eloszlatása;
- népszerűsítés:
  - társadalmi szinten emelni szükséges a kerékpáros közlekedés státuszát;
  - emelni kell a kerékpározás vonzerejét (pozitív érzelmi töltet, trendi közlekedési mód);
- képzés:
  - a közlekedési kultúra fejlesztése és a közlekedésbiztonság növelése érdekében mind a kerékpárral (is), mind a gépjárművel (is) közlekedők szabálykövetésének fejlesztése szükséges.

A fenti célok elérése érdekében számos különböző intézkedéssel lehet tenni, amelyek közül az alábbiakban mutatjuk be a legfontosabbakat.

- Információs kiadványok
  - A kerékpározás népszerűsítése kapcsán készülhetnek olyan általános, a kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó kérdéseket tisztázó kiadványok, mint a **Magyar Kerékpárosklub Kisokosa** (<http://kerekparosklub.hu/kisokos>), de egy-egy terület (városrész, kerület, lakótelep, stb.), intézmény, beruházás kapcsán is készülhetnek olyan kiadványok, amelyek a kerékpáros közlekedés fejlesztését fő- vagy részcélként szolgálják.
  - A projekt megvalósítását követően javasoljuk egy információs kiadvány készítését, amely a térségben élők számára kiemelt jelentőséggel bíró célok (kereskedelmi létesítmények, iskolák, stb.) kerékpáros elérhetőségét mutatja be kerékpározási tanácsokkal kiegészítve.

- **Közlekedési tudástár:** újszerű infrastruktúra elemek bemutatása, egyszerre ad tanácsot az autóval és a kerékpárral közlekedőnek, ([http://www.bkk.hu/apps/docs/kerekpar\\_tudastar.pdf](http://www.bkk.hu/apps/docs/kerekpar_tudastar.pdf))
- Országos és nagyrendezvényekhez történő csatlakozás, kapcsolódó események szervezése, információk helyi csatornákon történő terjesztése is segítheti a szemléletformálást:
  - **Európai Mobilitási Hét** ([emh.kormany.hu](http://emh.kormany.hu))
  - **Autómentes nap** (<http://emh.kormany.hu/automentes-nap>)
- Helyi rendezvények: akár egy intézményhez (iskola, sportlétesítmény), akár egy városrészhez kapcsolódva is lehet olyan eseményeket szervezni, amely a kerékpározás népszerűsítését vagy valamely kapcsolódó részecélt támogatja (biztonságos közlekedés, tudatos eszközválasztás, stb.).
- Oktatás
  - **STARS-Uniqa program:** általános és középiskolák számára 4 éve futó program, aktív közlekedési módok választására ösztönzi a diákokat, tanárokat, szülőket (STARS Uniqa program, 2017. tavasz: <http://kerekparosklub.hu/stars-uniqa/programok17tavasz>; ennek keretében egy aktuális rajzpályázat az iskoláknak: <http://kerekparosklub.hu/sites/default/files/stars-uniqa-rajzpalyazat2017.pdf>)
  - A Vuelta Sportiroda **Bringaakadémia** programja során a résztvevőknek játékosan tanítja meg a kerékpáros közlekedés alapjait. Akkreditált pedagógus-továbbképzéseket, továbbá az érdeklődők számára oktatói tanfolyamokat szerveznek (<http://www.vuelta.hu/bringaakademia>).
- Kampányok
  - **Magyar Kerékpárosklub Bebiciklizés:** A 1,5-2 órás program egyszerre népszerűsíti a kerékpározást, ülteti el a kulturált együtt-közlekedés gondolatát a fejekbe és eközben biztonságos kerékpáros közlekedésre is nevel. 2-3 gyakorlott túravezető 10-13 fős csoportokat vezet végig egy előre megtervezett útvonalon, amely a kerület helyi sajtóságaihoz igazodik (<http://kerekparosklub.hu/bebiciklizes>).  
A projekt megvalósítását követően javasoljuk a térségben bebiciklizések szervezését különösen az iskolák megközelítésének bemutatására, de rekreációs célú útvonalakkal is.
  - **Közlekedési kigyó játék** (<http://www.trafficsnakegame.eu/hungary/>).
  - **Bringásreggeli** szervezése (pozitív ösztönzés, aki kerékpárral megy, „jutalmat” kap), minden tavasszal és ősszel, de „bármikor” szervezhető (pl. <http://obuda.hu/hirek/het-helyszinen-folytatodnak-az-ingyenes-bringasreggelik/>)
- Korábbi, már nem aktív kampányok, amelyek a jövőben is mintául szolgálhatnak:
  - **Együtt közlekedünk kampány:** Nincsenek bringások és nincsenek autósok: közlekedők vannak. A biztonságos közlekedés akkor valósul meg, ha a közlekedés résztvevői figyelnek egymásra, akármilyen közlekedési eszközt is választanak. Ezt a gondolatot hirdeti az Együtt Közlekedünk kampány, melyről bővebben az alábbi oldalon lehet tájékozódni: <http://kerekparosklub.hu/egyuttkozlekedunk>
  - **Bringázz a munkába!** kampány a munkába járás népszerűsítését célul kitűző, éveken át futó kezdeményezés volt, amely jelenleg nincs meghirdetve ([www.bam.hu](http://www.bam.hu)).
  - Az előzőhöz hasonló, szintén korábban futott projekt volt a Magyar Kerékpárosklub által szervezett **Bringázz a suliba!** kezdeményezés (<http://kerekparosklub.hu/bringazzsuliba>).

## 6 Mellékletek

### 6.1 Felhasznált dokumentumok, irodalomjegyzék

- [1] Nemzeti Közlekedési infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, Stratégia dokumentum, 2014. augusztus
- [2] Nemzeti Közlekedési infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati terv
- [3] 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről
- [4] 2005. évi LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről
- [5] Törökbálint településfejlesztési koncepció (2017. május)
- [6] Integrált Településfejlesztési Stratégia (2017. május)
- [7] Érvényes útügyi műszaki előírások, különösen az e-ÚT 03.04.11:2010, kerékpárforgalmi létesítmények tervezésére vonatkozó előírás, valamint az e-ÚT 03.04.12:2012 sz. tervezési útmutató.
- [8] Törökbálinti kerékpározási szokások online felmérése, 2016. június-július

## 6.2 Pályázati felhívás



### Törökbálint Város Polgármestere

Levelezési cím: 2045 Törökbálint, Munkácsy M. u. 79.

Tel.: 06-23-335-021

Fax: 06-23-336-039

e-mail: polgarmester@torokbalint.hu

Ügyiratszám: VI/912/2017.

Ügyintéző: Kovács Béla

Elérhetőség: 06-23-335-021/220 mellék  
kovacs.bela@torokbalint.eu

Tárgy: Munkácsy Mihály utcai kerékpáros koncepció -  
tervpályázat

### PÁLYÁZATI KIÍRÁS

Törökbálint Város Önkormányzata, a 60/2017. (III. 30.) ÖK határozat alapján pályázatot hirdet.

A pályázat tárgya: A Munkácsy Mihály utca teljes szélességében, a Szent István utca–Grimm tér között, illetve a Szabadság tértől a Városháza irányába vezetett kerékpárút, sáv, vagy kerékpáros nyom nyomvonalára javasolt alternatív megoldások, tanulmányterv szintű kidolgozása.

#### Tervezési feladat:

Törökbálint, Szabadság tér – Városháza közötti szakaszon a kerékpáros közlekedés megoldására javaslattétel a mellékelt forgalomszámlálás és kapcsolódó Képviselő-testületi döntés figyelembevételével.

#### Tervezés főbb szempontjai:

- Kerékpáros közlekedés lehetőségeinek bemutatása
- Közlekedési nyomvonalak lehetséges kialakításai

#### Tervezési program

- A lakosság biztonságos kerékpározás iránti igényének kielégítésére szükséges vizsgálni, hogy milyen kerékpáros nyomvonal (kerékpár- sáv, -út vagy kerékpáros nyomvonal) oldja meg legjobban a feladatot.
- A koncepció kidolgozása során a Munkácsy Mihály utca teljes közterületi szélessége igénybe vehető.
- A Munkácsy Mihály utca Grimm Ferenc tér és Szent István utca közötti szakasza mentén zavartalan gyalogos zóna, kiálló teraszok és kisebb vásárok, rendezvények megtartására alkalmas köztér kialakulása érdekében a páros oldalon található ingatlanok megközelítését - az ingatlanok előtt húzóódó - szervízút segítségével történő megoldásn figyelembeveendő.
- Az 5,75 m szélességű, lakó-pihenő övezetként működő szervízúton kétirányú kerékpár, külön behajtási engedélyhez (érintett ingatlanok, tiszletek ellátása) kötött egyirányú gépkocsi és gyalogos forgalom legyen megengedett. A szakértői javaslat szerint a keresztmetszet kialakítása a beéptési vonaltól indulva az alábbiak szerint történjen:
  - 1,0 m biztonsági (kirakatnéző) sáv

- 2,5 m gyalogos, a tervezett módon egyirányú, közúti vegyes forgalmú sáv, 20 km/óra sebességkorlátozás, (ami a kerékpárosokra is vonatkozik), várakozási tilalom, csak engedéllyel (helyi lakos, rakodás) történő behajtás. (Esetleg távirányítású fizikai zár - süllyedő oszlop – beépítésével);
- 2,25 m burkolati jellel felfestett kétirányú kerékpározásra javasolt terület a javasolt haladást jelző burkolati jelekkel. A teljes tervezési terület hosszában a parkolószám alakulásának ismertetése.
- A buszmegállók helye adottságként kezelendő.
- Költségbecslés készítése a „sétatér” (Grimm Ferenc tér és Szent István utca) előtti és utáni csatlakozó szakaszok kialakításának költségéről.

Beadandó munkarészek:

- Koncepció szöveges ismertetése a választott megoldás indoklásával
- Koncepció vázlatos, léptékhelyes rajzi ismertetése méretek feltüntetésével
- Költségbecslés

Egy pályázó több tervet is benyújthat.  
Díjazás pályázónként 100.000,- Ft + ÁFA.

Pályázat benyújtásának határideje: 2017. május 02.

Melléletek:

- 60/2017. (III. 30.) ÖK határozat
- Forgalomszámolás adatai
- Sétatér tájépítész terve
- Sétatér forgalomtechnikai és útéptési terve
- Ortofotó a [terkep.torokbalint.hu](http://terkep.torokbalint.hu) oldalon elérhető
- Alaptérkép
- A páros oldalon a kivágható fák jelölése

Törökbálint, 2017. április 13.

Tisztelettel:

  
Elek Sándor  
polgármester





## Törökbálint Város Polgármestere

Levelezési cím: 2045 Törökbálint, Munkácsy M. u. 79.

Tel.: 06-23-335-021 Fax: 06-23-336-039 e-mail: polgarmester@torokbalint.hu

Iktatási szám: VI/912-1/2017.

Ügyintéző: Kovács Béla/  
Havasiné Kovács Zsuzsanna

Elérhetőség: 06-23-335-021/210 mellék  
havasine.k.zsuzsanna@torokbalint.eu

Tárgy: Törökbálint, Munkácsy Mihály utcai kerékpáros koncepcióval kapcsolatos tájékoztatás

Hivatkozási szám:

**Barna Zsolt**  
**ÉRTÉKTERV Mérnöki Szolgáltató és Tanácsadó Kft.**

**Törökbálint**  
**Józsefnegyri utca 84.**  
**2045**

**Tisztelt Barna Zsolt!**

A Törökbálint, Munkácsy Mihály utcai kerékpáros koncepcióval kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom:

1. A korábban megküldött pályázati kiírás, valamint a 60/2017.(III.30.) ÖK határozatban foglaltak figyelembe vételével a tervezés célja tanulmányterv szinten a Szabadság tér és Városháza közötti szakaszon a kialakításra kerülő köztérhez kapcsolódó kerékpáros közlekedés lehetőségeinek bemutatása. Nem kiviteli tervet, hanem különböző alternatív megoldásokat kérünk annak megvalósításához, hogy a kerékpáros, gyalogos és gépjármű közlekedés milyen módon hangolható össze biztonságosan annak érdekében, hogy élhető, sétáló új főter alakulhasson ki a Szent István utca és a Dr. Grimm Ferenc tér közötti szakaszon.
2. A tervezéshez szükséges alaptérkép hozzáférésehez térinformatikai térképen a pályázók részre hozzáférést biztosítunk.
3. A pályázatokra kiírt díjazást minden pályázó megkapja, nincsenek helyezettek, a pályázat célja, hogy a felkért tervezőktől minél több ötlet érkezzon.  
A Képviselő-testület a tervek, és a javalatok elbírálására felkért NFM keretében működő Kerékpáros Tervezsűri véleménye alapján dönt a projekt folytatásáról.

Tájékoztatom továbbá, hogy a pályázat benyújtásának módosított határideje: **2017. május 15.**

Törökbálint, 2017. április 25.

Tisztelettel:



**Elek Sándor**  
**polgármester**

**Erről értesülnek:**

1. Címzett
2. Irattár

## 6.3 Képviselőtestületi határozat

**11/d.) Munkácsy M. utca mentén tervezett új köztérrel kapcsolatos lakossági észrevételek megtárgyalása****60/2017. (III. 30.) ÖK**

Törökhálint Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a „Civil kezdeményezés a „Főtér” tervcinck felülvizsgálatára” aláíróív felvetéscire adott tervezői, tervtanácsi és szakértői állásfoglalásokat megismerve az alábbi döntést hozza:

1. A lakosság napvitorlákkal szembeni idegenkedését érzékelve, felkéri a tervezőt, hogy tegyen javaslatot hagyományos kinézetű, szokványos árnyékoló rendszerre.
2. A Munkácsy M. utca Grimm Ferenc tér és Szent István utca közötti szakasza mentén zavartalan gyalogos zóna, kitöltő teraszok és kisebb vásárok, rendezvények megtartására alkalmas köztér kialakulása érdekében a páros oldalon található ingatlanok megközelítését - az ingatlanok előtt húzódó - szervízút segítségével tudja megoldhatónak.
3. Az 5,75 m szélességű, lakó-pihenő övezetként működő szervízúton kétirányú kerékpár, külön behajtási engedélyhez (érintett ingatlanok, üzletek ellátása) kötött egyirányú gépkocsi és gyalogos forgalom legyen megengedett. A szakértői javaslat szerint a keresztmetszet kialakítása a beépítési vonaltól indulva az alábbiak szerint történjen:
  - a. 1,0 m biztonsági (kirakatnéző) sáv;
  - b. 2,5 m gyalogos, a tervezett módon egyirányú, közúti vegyes forgalmú sáv, 20 km/óra sebességkorlátozás, (ami a kerékpárosokra is vonatkozik), várakozási tilalom, csak engedéllyel (helyi lakos, rakodás) történő behajtás. (Esetleg távirányítású fizikai zár - süllyedő oszlop – beépítésével);
  - c. 2,25 m burkolati jellel felfestett kétirányú kerékpározásra javasolt terület a javasolt haladást jelző burkolati jelekkel.
4. Felkéri a polgármestert, hogy az engedélyeztetésre beadott tervek a fenti javaslat és a Tervtanács javaslatai szerint kerüljenek módosításra.
5. Megértve a lakosság - és elsősorban a gyermekek – biztonságos kerékpározás iránti igényét, felkéri a hivatalt, hogy dolgozza ki a Szent István utca – Grimm tér közötti: a Munkácsy utca teljes szélességnyi szakaszán és a Szabadság tér és a Városháza irányába vezetett kerékpárút, sáv vagy nyom nyomvonalát alternatív megoldások bekérésével.
6. Felkéri a hivatalt, hogy az 5. pont alatti feladatra írjon ki pályázatot, hívjon meg legalább 3 tervező céget, és gyorsított eljárásban készüljenek tanulmányterv szintű megoldások.
7. A pályázatok elbírálására felkéri az NFM keretében működő Kerékpáros Tervzsűrit. A Tervzsűri véleménye alapján dönt a projekt folytatásáról.
8. A feladatok költségét a 2017. évi költségvetés általános tartalékkerete (2/D. melléklet 1. sor) terhére biztosítja.

Felelős: polgármester, jegyző

Határidő: 2017. május 31.

## 6.4 A Magyar Kerékpárosklub levele a 2012. évi „Törökbálinti Kerékpáros Koncepció” kapcsán



1133 Budapest, Kárpát utca 48.  
telefon: +36 1 315 0590  
e-mail: [info@kerekpárosklub.hu](mailto:info@kerekpárosklub.hu)  
[www.kerekpárosklub.hu](http://www.kerekpárosklub.hu)

Tisztelt Barna Zsolt!

Megkeresésére az alábbi tájékoztatást adjuk. A Magyar Kerékpárosklub által 2012-ben készített „Törökbálinti kerékpáros koncepció” c. dokumentum a 2012-2015 időszakra fogalmazott meg konkrét intézkedési javaslatokat a település kerékpáros közlekedésének fejlesztésére - az akkori megrendelésnek, körülményeknek és lehetőségeknek megfelelően.

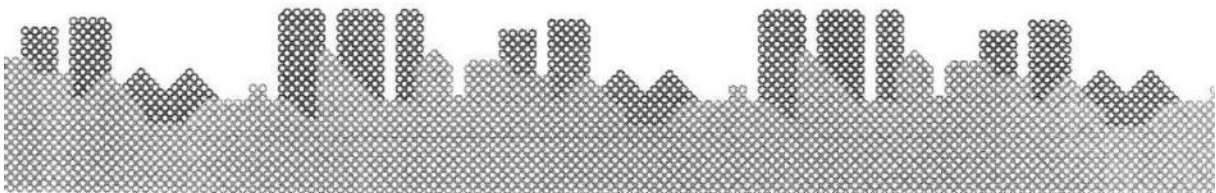
A koncepció olyan alapelveket fogalmaz meg, melyeket a települést érintő fejlesztések esetén érvényesítve Törökbálint kerékpárosbarát várossá válhat. Az anyagban összefoglalt tervezési szempontokat lehetőség szerint minden fejlesztés esetén mérlegelni és érvényesíteni kell.

Az anyag javaslatot tesz arra, hogy mely utcák fejlesztése szükséges az összefüggő kerékpárforgalmi alap- és főhálózat kialakításához. A javasolt fejlesztések a dokumentum léptékéhez igazodva elsősorban rövid távú, kisebb beavatkozási igényű intézkedések. A koncepció készítése óta eltelt mintegy öt év indokolhatja a koncepció aktualizálását, a javasolt fejlesztések felülvizsgálatát. Ez különösen fontos akkor, ha a társadalmi igények, a közúti forgalom vagy a közutakat, közterületeket érintő fejlesztések volumene előre nem láthatóan megváltozott. A városközpontot érintő tervezett fejlesztések esetén (Városháza, Munkácsy Mihály utca) szükséges a kerékpáros közlekedés szempontjainak figyelembe vétele és feltételeinek javítása a koncepcióban javasolt intézkedések aktualizálásával.

Üdvözlettel:

Budapest, 2017. 02. 27.

Molnár Berta  
műszaki tanácsadó  
Magyar Kerékpárosklub





## 6.5 Koncepcióterv helyszínrajza

(lásd következő oldalon)

**27. ábra: A javasolt kialakítás koncepcióterve**