

**TANDEM** MÉRNÖKIRODA Kft.

Postacím: 1300 Budapest, Pf. 4. Iroda: 1033 Budapest, Polgár u. 12. I/6.

Tel.: (1) 368-8343; Tel./Fax: (1) 453-2449

pej.kalman@tandemkft.hu

www.tandemkft.hu

**Tsz: 641/2009.**

**GYÁL VÁROS**

**KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓTERVE**

**II. munkarész**

**1.)  
MŰSZAKI LEÍRÁS**

2011. február hó

**A DOKUMENTÁCIÓT KÉSZÍTETTÉK :**

Felelős tervező :

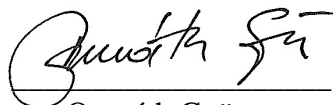


Pej Kálmán

okl. építőmérnök, vezető tervező

Kamarai azonosító szám: KÉ-T-Tell/01-5207

Tervező :



Ozsváth György

építőmérnök

Kamarai azonosító szám: KÉ-T/13-11403

Külső munkatárs (forgalomszámlálás):

Dr. Vörös Attila  
Via Kárpátis Kft.

**TERV- ÉS IRATJEGYZÉK****Tsz: 641/2009.**

<b>1.</b>	<b>MŰSZAKI LEÍRÁS</b>		
<b>2.</b>	<b>ÁTTEKINTŐ TÉRKÉP</b>	<b>M = 1 : 150.000</b>	<b>T-1.</b>
<b>3.</b>	<b>FORGALOMNAGYSÁG</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-2.</b>
<b>4.</b>	<b>BALESETI PONTTÉRKÉP</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-3.</b>
<b>5.</b>	<b>KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLAT</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-4.</b>
<b>6.</b>	<b>KORLÁTOZOTT FORGALMÚ TERÜLETEK HELYSZÍNRAJZA</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-5.</b>
<b>7.</b>	<b>TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ELLÁTOTTSÁG HELYSZÍNRAJZA</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-6.</b>
<b>8.</b>	<b>KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZAT HELYSZÍNRAJZA</b>	<b>M = 1 : 10.000</b>	<b>T-7.</b>

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>1.</b>	<b>BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK .....</b>	<b>5</b>
1.1.	FELADAT LEÍRÁSA.....	5
1.2.	A TERV FŐ ELEMEI .....	5
1.3.	A KONCEPCIÓ KIDOLGOZÁSÁNAK SZÜKSÉGESSÉGE.....	6
1.4.	KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK .....	6
<b>2.</b>	<b>A JELENLEGI ÁLLAPOT VIZSGÁLATA.....</b>	<b>6</b>
2.1.	GYÁL VÁROS SZEREPE A TÉRSÉG KÖZLEKEDÉSÉBEN .....	6
2.2.	AZ ELVÉGZETT VIZSGÁLATOK KIINDULÁSI ADATAI, MÓDSZEREI.....	7
2.3.	FORGALMI VIZSGÁLATOK, HELYI ÉS ÁTMENŐ FORGALOM.....	7
2.4.	BALESETI VIZSGÁLAT.....	19
2.5.	A JELENLEGI FORGALOMTECHNIKAI RENDSZER VIZSGÁLATA .....	23
<b>3.</b>	<b>BEAVATKOZÁSI MÓDSZEREK, LEHETŐSÉGEK.....</b>	<b>25</b>
3.1.	GYORSFORGALMI ÚT.....	25
3.2.	TELEPÜLÉST ELKERÜLŐ ÚT .....	25
3.3.	TELEPÜLÉSI GYŰJTŐÚT HÁLÓZAT.....	25
3.4.	VASÚTI KAPCSOLATOK .....	26
3.5.	ELSŐBBSÉGI VISZONYOK RENDEZÉSE.....	26
3.6.	EGYIRÁNYÚSÍTÁS.....	26
3.7.	KORLÁTOZOTT SEBESSÉGŰ ÖVEZETEK KIJELÖLÉSE.....	26
3.7.1.	<i>Az engedélyezett sebesség módosítása.....</i>	<i>26</i>
3.7.2.	<i>A forgalom csillapításának műszaki lehetőségei .....</i>	<i>27</i>
3.8.	KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS .....	39
3.8.1.	<i>Önálló kerékpárforgalmi létesítmények.....</i>	<i>39</i>
3.8.2.	<i>Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények.....</i>	<i>43</i>
3.8.3.	<i>Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú felületek.....</i>	<i>45</i>
3.9.	KERÉKPÁR PARKOLÓK, TÁROLÓK .....	53
3.9.1.	<i>Alapelvek .....</i>	<i>53</i>
3.9.2.	<i>A szükséges kerékpártárolók számának meghatározása.....</i>	<i>54</i>
3.9.3.	<i>Rövid idejű parkolást lehetővé tevő létesítmények .....</i>	<i>56</i>
3.9.4.	<i>Hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények.....</i>	<i>56</i>
3.10.	NEHÉZGÉPJÁRMŰVEK ÁTMENŐ FORGALMÁNAK CSÖKKENTÉSE .....	57
<b>4.</b>	<b>JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK .....</b>	<b>58</b>
4.1.	MŰ AUTÓÚT FEJLESZTÉSE .....	58
4.2.	VÁROSI ELKERÜLŐ UTAK, FELTÁRÓ UTAK FEJLESZTÉSE.....	58
4.3.	A VÁROS GYŰJTŐÚT HÁLÓZATA .....	60
4.4.	KÖZÚTI CSOMÓPONTOK .....	61
4.4.1.	<i>Körforgalmú csomópont kialakítás .....</i>	<i>61</i>
4.4.2.	<i>Jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok.....</i>	<i>62</i>
4.4.3.	<i>Csomóponti kisbeavatkozások .....</i>	<i>63</i>
4.5.	VASÚTI KERESZTEZÉSEK .....	63
4.6.	ELSŐBBSÉGI VISZONYOK RENDEZÉSE.....	64
4.7.	EGYIRÁNYÚSÍTÁS.....	64
4.8.	FORGALOMKORLÁTOZÁS .....	64
4.9.	PARKOLÁS.....	67
4.10.	KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS .....	67
4.11.	GYALOGOS KÖZLEKEDÉS .....	69
4.12.	KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS .....	70
4.13.	NEHÉZGÉPJÁRMŰVEK ÁTMENŐ FORGALMÁNAK CSÖKKENTÉSE .....	71
4.14.	LEZÁRÁSOK, FIZIKAI KORLÁTOZÁSOK.....	72
<b>5.</b>	<b>A BEAVATKOZÁSOK JAVASOLT ÜTEMEZÉSE .....</b>	<b>73</b>
5.1.	RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSEK: RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSEK ALATT ÉRTJÜK AZ 5 ÉVEN BELÜL MEGVALÓSÍTHATÓ PROJEKTELEMÉKET. ....	73
5.2.	KÖZÉPTÁVÚ FEJLESZTÉSEK: KÖZÉP TÁVÚ FEJLESZTÉSEK ALATT ÉRTJÜK AZ 5-10 ÉVEN BELÜL MEGVALÓSÍTHATÓ PROJEKTELEMÉKET. ....	73
5.3.	NAGY TÁVÚ FEJLESZTÉSEK: NAGY TÁVLATNAK TEKINTJÜK A 10 ÉVEN TÚL MEGVALÓSULÓ PROJEKTELEMÉKET. ....	73
<b>6.</b>	<b>ÖSSZEFOGLALÁS-ÉRTÉKELÉS.....</b>	<b>74</b>
<b>7.</b>	<b>EGYEZTETÉSEK .....</b>	<b>75</b>

# 1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

## 1.1. Feladat leírása

Gyál Város Polgármesteri Hivatalának megbízásából Irodánk elkészítette a VÁROS KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓTERVÉT.

A tervezési feladat értelmében vizsgálatokat végeztünk a település jelenlegi közlekedési rendszerének megismerésére, a problémák feltárására és bemutatására. Ismertettük azokat a műszaki (forgalomszabályozási és csillapítási) eszközöket, melyek rendelkezésre állnak a hatékony forgalomszervezéshez a konkrét beavatkozások megvalósításakor. A jelenlegi állapot vizsgálata, tervezői koncepciónk, valamint az Önkormányzat képviselőivel történt egyeztetések alapján javaslatrendszert dolgoztunk ki a közúthálózat fejlesztés, sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás, egyirányúsítás lehetőségeire, a csomópontok fejlesztésére és a kerékpárforgalmi főhálózat kialakítására.

Az általunk kidolgozott közlekedési koncepcióterv –annak elfogadása esetén- több év vagy évtized alatt megvalósítandó szakmai kiindulási alap. A terv fölhasználható a település közlekedési rendszerének távlati alakításához, továbbá a város szerkezeti tervének módosításához is.

A terv – jellegénél fogva - valamennyi közlekedési elemet nem képes teljes részletességgel bemutatni, ezért az egyes rész témákban (pl. a település kerékpárforgalmi hálózatának műszaki tanulmánya) további mélyebb tervezés lehet szükséges.

## 1.2. A terv fő elemei

A koncepcióterv két részből áll. A I. munkarész tartalmazza a település belterületén elhelyezett közúti jelzőtáblák elhelyezkedését és fajtáit, valamint a jelenlegi burkolat állapot felmérési adatait. A II. munkarész pedig a közlekedési koncepcióterv elemeit tartalmazza az alábbiak szerint:

- **A jelenlegi forgalmi rend komplex felülvizsgálata és a kialakított forgalmi rend megfelelése**  
Ennek során a belterületi útpálya szakaszon fölvételre kerül az összes jelzőtábla és annak megfelelése. Ez az I. munkarész, amelyet 2009. októberében adtunk át a T. Megrendelőnek.
- **A baleseti helyzet vizsgálata**  
A településre vonatkozó baleseti adatok feldolgozásra kerültek. A Dabasi Rendőrkapitányság adatszolgáltatása alapján megjelenített adatok fölhívják a figyelmet az esetleges beavatkozások szükségességére.
- **Közlekedési javaslatok, amelyek az alábbi részekből állnak**
  - közúti közlekedés
  - sebességkorlátozás
  - forgalomcsillapítás
  - parkolás, P+R, B+R rendszer
  - kerékpáros közlekedés
  - nehézgépjárművek átmenő forgalmának csökkentése
  - lakóterületek közlekedési rendje
  - a MÁV vonalon történő átközlekedés jobb lehetőségeinek vizsgálata
  - útkorszerűsítési és felújítási ütemterv a település úthálózatára
- **Egyeztetések**  
A javaslati rendszert egyeztettük a T. Megbízó, a Magyar Közút Nzrt., a gyorsforgalmi utak kezelőjével továbbá a szomszédos települések képviselőivel. Az egyeztetéseken felvett jegyzőkönyveket a műszaki leírás melléklete tartalmazza.

### 1.3. A koncepció kidolgozásának szükségessége

A város távlati fejlesztéseihez, továbbá a fejlesztés irányait meghatározó szerkezeti terv megalapozásához szükség van egy olyan átfogó, nagyobb időtávlatra előre mutató közlekedési rendszertervre, amely a napi feladatokon és korlátozó körülményeken felülemelkedve összefüggéseiben tekinti át a közlekedést, kitérve annak minden elemére.

Jelen koncepciótervben megfogalmazott javaslatok elfogadását követően lehetőség van a szerkezeti terv hosszabb időtávlat alatt megvalósítható megalapozott módosítására és a forgalomszervezéssel kapcsolatos feladatok témakörönkénti megoldására.

### 1.4. Kapcsolódó tervek, fejlesztési elképzelések

A tervezés során föltártuk és áttanulmányoztuk azokat a terveket, fejlesztési elképzeléseket, amelyek a tervezett változatokra hatással lehetnek.

- HÉSZ
- M0 bővítés
- Városközpont Rehabilitáció
- Vecsés összekötő út
- MÁV vasútvonal korszerűsítés

## 2. A JELENLEGI ÁLLAPOT VIZSGÁLATA

### 2.1. Gyál város szerepe a térség közlekedésében

A város Budapesttől délkeletre, közvetlen a Főváros határában helyezkedik el, a budapesti agglomeráció szerves része a Gyáli Kistérség központja. Észak-nyugatról Budapest XVIII. és XXIII. kerületével, észak-keletről Vecsés várossal, dél-keletről Felsőpakonnyal, dél-nyugatról Alsónémedivel határos. A város lakónépessége 23.461 fő, lakásainak száma 8.231 db, területének nagysága 2.493 ha (forrás: KSH. 2010. 01. 01.). A városi gépjármű állomány hozzávetőlegesen 10.000 járművet tesz ki.

Gyál területén áthalad az M5 autópálya és az M0 autóút, ezek forgalmi csomópontja a város dél-nyugati területén fekszik. A közlekedési infrastruktúra fejlesztések az érintett térség gazdasági helyzetére mindig hatással vannak. Az autópálya fejlesztések megvalósulásával a jó közlekedési infrastruktúra beruházás vonzó hatása, így gazdaság élénkítő szerepe itt is megfigyelhető. Az 1985. évben átadott M5 autópálya első szakasza és további szakaszainak folyamatos kiépülése a 90-es évek elejére már Gyál közelébe vonzottak nemzetgazdasági szinten is jelentős beruházásokat. Az M0 autóút fejlesztésével ez a hatás még jobban fokozódott. Az M0 dél-keleti szektorának 2005. évi és a keleti és északi szektorának 2008. évi átadásával már nagyon jelentős előnyökkel járó közúthálózati kapcsolatok létesültek. A környűri jó elérést biztosít az autópályákkal (M1, M2, M3, M5, M6, M7) és több országos jelentőségű főúttal (1. sz., 2. sz., 3. sz., 4. sz., 5. sz., 51. sz., 6. sz., 7. sz.).

Napi szinten érzékelhető hátránya azonban a fejlesztéseknek, hogy a térség forgalmi terhelése, kifejezetten a teherforgalom részaránya is jelentősen emelkedett. Az M0 autóút egyik nagy hiányossága éppen Gyál területét érinti, miszerint az M5 autópálya mintegy 5 kilométeres szakaszán kényszerül haladni a forgalom. Az 51. sz. főút-M5 autópálya között jelenleg kiépítés alatt áll az M0 autóút mintegy 6 kilométeres új szakasza, mely kiváltja az említett autópálya részt.

Az autópályák-autóutak elérését biztosító alsóbbrendű úthálózati elemek forgalmi terhelése is megnőtt. A város területén áthaladó két országos közút a 4601. j. és a 4602. j. utak sem kivételek. A települési átkelési szakaszok terheltsége gondokat okoz a város közlekedésében, viszont az enyhítését célzó beavatkozások állami feladatok, melyekre a településnek kevés rálátása és még kevesebb beleszólása van. Az utak burkolat állapota, főleg a 4602. j. Vecsési út felújítási és megerősítési beavatkozásokat sürgetnek, aminek megvalósítása azonban nem halad. A tervek és engedélyek rendelkezésre állnak ugyan, de a költségvetés forrás hiányos, így a megvalósításra várni kell.

Gyál a 4601. j. út (Kőrösi út) révén szoros kapcsolattal rendelkezik a Fővárossal. A város elhelyezkedéséből adódóan Gyál területén a Főváros határában már komoly forgalom torlódik össze, melyek mindennapos közlekedési gondokat okoznak az átkelési szakaszokon. A közlekedők a nagy forgalmi terhelésű útszakaszok helyett alternatív útvonalakat keresnek, amik helyi utakon keresztül képesek levezetni a forgalmat. A Kőrösi út alternatív útja a Pesti út, mely ezáltal szintén magas forgalmi terhelést kap, a Főváros határában.

A település belső úthálózata jellemzően rácsos rendszerű. A hálózat északkelet - délnyugat és északnyugat – délkelet irányú rácselemekkel rendelkezik. Sugaras és körutas rendszer a város szerkezetében sehol nem található. Ez a hálózati struktúra a város történeti fejlődésében az 1930-as éveke elején kezdett kialakulni a grófi birtokok felparcellázásával. Csak ennek hatására indult meg a jelentősebb népesség szám növekedés is, annak ellenére, hogy a település már a XIII. század végén lakott volt. A népesség növekedésével az Alsónémeditől való önállósodási törekvések is felerősödtek, ami viszont csak a második világháborút követően valósult meg. Az önálló település gyorsan fejlődött, köszönhetően a Főváros közelségének és a vasúti kapcsolatnak. A rácsos úthálózat kialakítását a továbbiakban is megtartották, azonban nem fordítottak kellő figyelmet a rendszerelvűségeire. Ennek jelentős hátránya mutatkozik meg a mai közlekedési struktúrában. Megfigyelhető, hogy a kifogástalan elrendezésű Kőrösi ú-Ady E. u.-Deák F. u.-Vecsési út által határolt terület fő kereszt irányú útjai (Deák F. u., Kossuth L. u., Rákóczi F. u., Szent I. u.) nem folytatódnak megfelelően kapacitív hálózati elemekben Budapest irányába. Ilyen kereszt irányú teljes kapcsolatot csak a Kőrösi út és a Széchenyi I. u.-Pesti út biztosít. Ennek folyományaként ezek forgalmi terhelése mára kiemelkedően magas lett. A vasúttól délre ugyancsak megfigyelhető ez a jelenség az úthálózatban, bár jóval kisebb forgalmi terheléssel. Külön gond a mai fejlesztések megvalósításánál a gyakran nem megfelelő szabályozási szélesség is.

Tömegközlekedési szempontból a vasút biztosítja a legfontosabb fővárosi összeköttetést az utazók számára. A települést kettészelő, ugyanakkor Budapesttel összekapcsoló 1889-ben megépült, mai MÁV 142. Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal fontos, meghatározó forgalmi tényező a város életében. Gyál területén két megállóhellyel várja az utasokat Gyál Felső megállóhely és Gyál állomás. A közlekedés fő iránya természetesen Budapest. Tapasztalatok szerint a Fővárosba bejutás és onnan kijutás leggyorsabb módja általában a vonat.

A vasúti közlekedés mellett helyközi Volánbusz járatok és a leginkább igénybe vett BKV autóbusz járatok szolgálják a közösségi közlekedési igényeket. Az elmúlt évtizedben a növekvő igények kielégítésére jelentősen javult az autóbusz közlekedés helyzete a városban.

Gyál alapvetően elhelyezkedéséből adódóan jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, azonban a forgalmi terhelés, mind a közutakon, mind pedig a tömegközlekedési járatokon jelentős.

## **2.2. Az elvégzett vizsgálatok kiindulási adatai, módszerei**

A koncepció elkészítését megalapozó vizsgálatok előzték meg, melyek föltárták a helyi közlekedési rendszer jelenlegi állapotát, problémáit. Vizsgálataink kiterjedtek a helyszínen, a helyi- és átmenő forgalom, a forgalomtechnikai kialakítás, valamint a parkolási helyzet vizsgálatára.

Munkánkhoz az Önkormányzat által rendelkezésünkre bocsátott tervezési alaptérképeket használtunk föl. A tervezési feladat kezdetén megkértük a rendőrség baleseti adatait a település egészére 2006 – 2010. közötti 5 éves időszakra. A kapott adatokat a baleseti vizsgálat során dolgoztuk fel. A meglévő jelzőtáblák állapotvizsgálatát helyszíni bejárás során végeztük el és azokat külön dokumentáltuk. A felvett jelzőtáblákról fényképeket készítettünk.

## **2.3. Forgalmi vizsgálatok, helyi és átmenő forgalom**

Gyál város közúti közlekedés-földrajzi elhelyezkedése kedvező, mind a Főváros közelsége, mind pedig a közúti közlekedési hálózati feltártság okozta terület és

gazdaságfejlesztő hatások szempontjából. Az M5 autópálya és M0 autótút városi területre eső csomópontja jelentős gazdaságélénkítő hatást jelent, az útpályák minden forgalmi problémájával együtt.

Azonban a város elhelyezkedése, éppen Budapest és az M0 közelsége kedvezőtlen hatást is jelent. Budapest dél-keleti területeiről az autópálya és az autótút felé irányuló forgalom jelentős tranzit terheket jelent az országos közutak átkelési szakaszain. A naponta ingázók, főleg személygépkocsi forgalma rendszeres torlódásokat okoz a délelőtti és a délutáni csúcsidőszakban, valamint a teherforgalom részaránya is magas az ipari területek és a gyorsforgalmi utak miatt.

A városon átvezető két országos közút a 4601. j. Kőrösi út és a 4602. j. Vecsési út jelentős forgalmi terhelést kap, ami a Kőrösi út esetében 44 %-os, a Vecsési út esetében 88 %-os kapacitás kihasználtságot jelent a hivatalos adatok szerint. Meg kell jegyezzük, hogy a Kőrösi úton számlált forgalom, főleg a városhatár közelében ennél jelentősebb kapacitás kihasználtságot mutat, mintegy 68 %-ot.

A város határában vezetett M5 autópálya az M0 részleges forgalmának ráterhelése miatt közismerten rossz forgalmi viszonyokkal rendelkezik. Az autópálya ezen szakaszának kapacitása jelen állapotában kimerült, kihasználtsága 110 %, ezért mindennaposak a torlódások és a balesetek. Az M0 autótút fejlesztése fontos feladat, ami meg is kezdődött, hamarosan megépül az M5 autópálya terhelt szakaszának kiváltására az M0 autótút 51. sz. főút-M5 autópálya közötti új szakasza.

Az M0 autótút gyáli szakasza jelenleg még kellő kapacitás tartalékkal rendelkezik, kihasználtsága átlagos, 62 %.

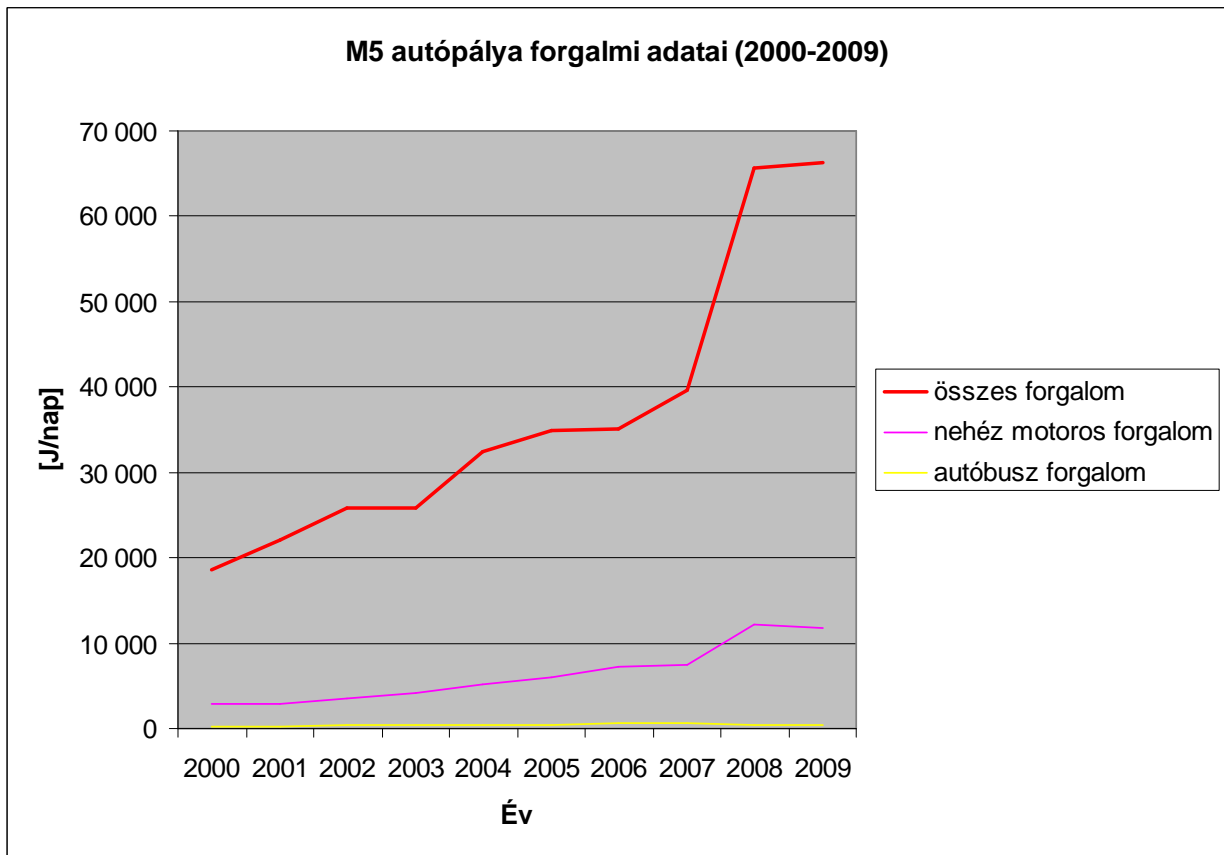
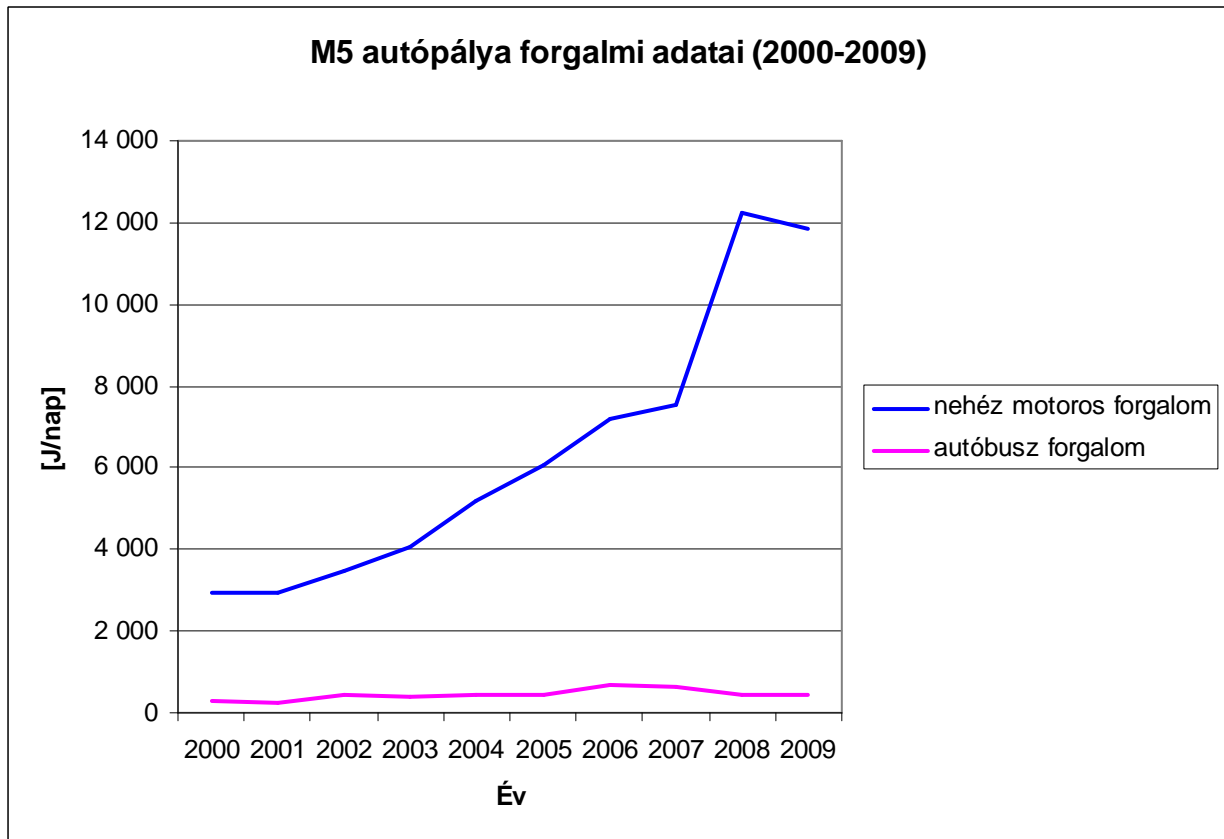
### **Országos közutak keresztmetszeti forgalmi adatai**

A tervezési területet érintő országos közutakra a hivatalos kiadványban (*Az országos közutak keresztmetszeti forgalma*) szereplő adatokat dolgoztuk fel, a rendelkezésre álló, 10 évre visszamenőleges számsorokból. A személygépkocsi forgalmat a diagramokban nem jelenítettük meg, annak mennyisége az „összes forgalom” értékekben szerepel.

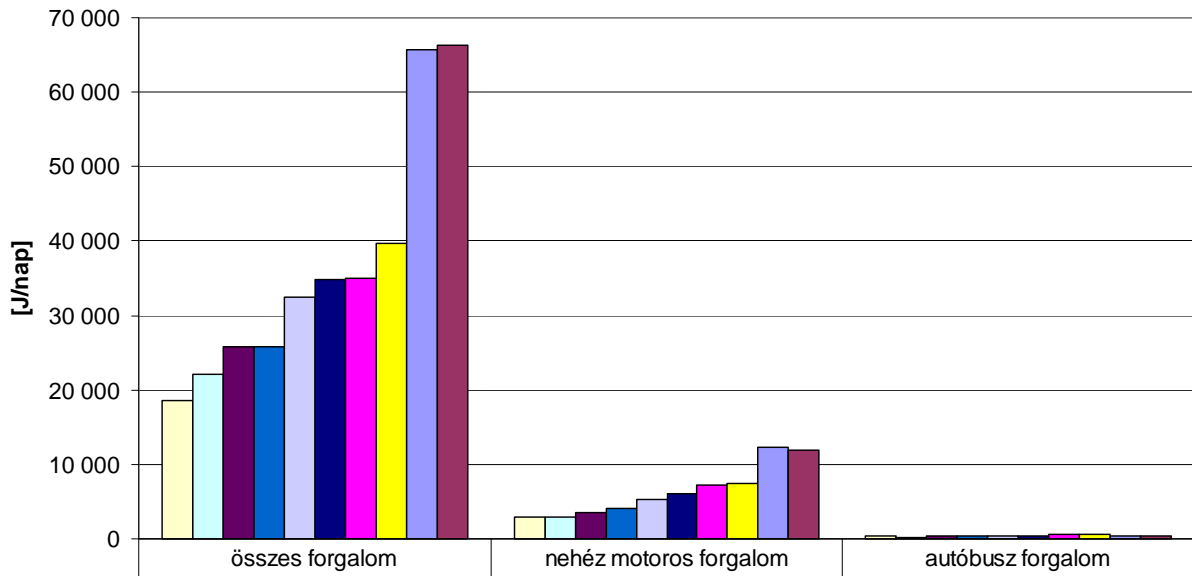
Az adatok elemzéséből kitűnik, hogy a város környéki, és az azt átszelő közutak forgalmi terhelése nagy, a forgalomfejlődés az M5 autópálya és az M0 autótút esetében folyamatos és drasztikus. Az M0 autótút dél-keleti szektor átadása után az első mért év (2006) és a legfrissebb (2009) adatok között mintegy 1,6 szoros növekedés mutatható ki. Ugyanezen években az M5 autópálya M0 déli és dél-keleti szektor közötti közös szakaszon 1,9 szoros forgalomnövekedés volt mérhető, ami köszönhető részben annak is, hogy az M0 északi szektor 2008-as átadásával jelentősen emelkedett a Fővárost elkerülő útgűrű használati értéke. Már építés alatt áll az M0 déli és dél-keleti szektort összekötő mintegy 6 km hosszú útszakasz, mely az M5-M0 közös pályaszakaszról veheti le az M0 forgalmát, könnyítve ezzel az M5 autópálya fővárosi bevezető szakaszának terhelését.

Az alsórendű utak vonatkozásában érdekes, hogy 2004.-2005. években visszaesés regisztrálható. Erre az időszakra tehető az M0 építkezése. Ennek folyományaként a körgyűrű gyáli szakaszának átadása után a vele párhuzamos 4602. j. út (Vecsési út) nehézgépjármű forgalma drasztikusan csökkent az átkelési szakaszon, a 4601. j. út (Kőrösi út) nehézgépjármű forgalma pedig emelkedett. Ennek oka, hogy a 2005. évben átadott M0 szakasz elvezette a elvonta a teher forgalmat a vele párhuzamos útról, viszont többlet forgalmat generált a rávezető útpályán.

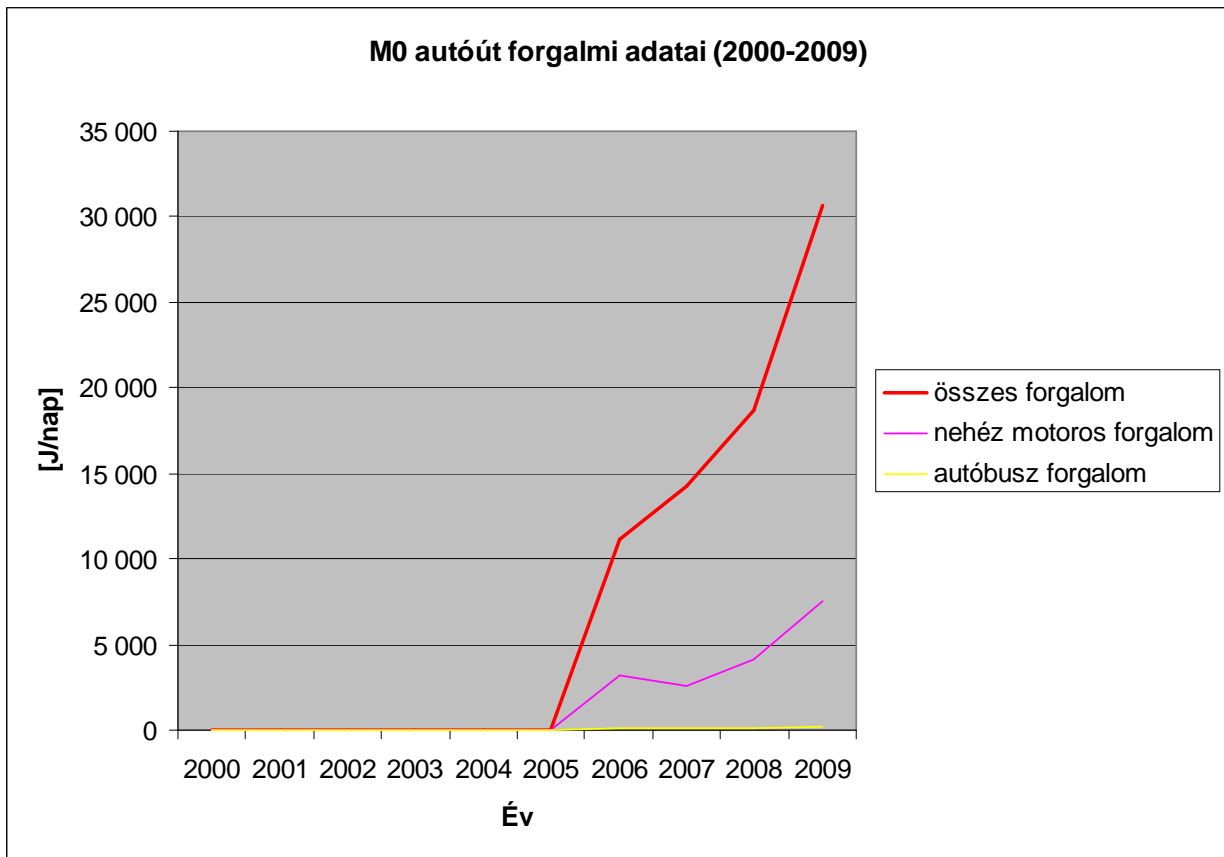
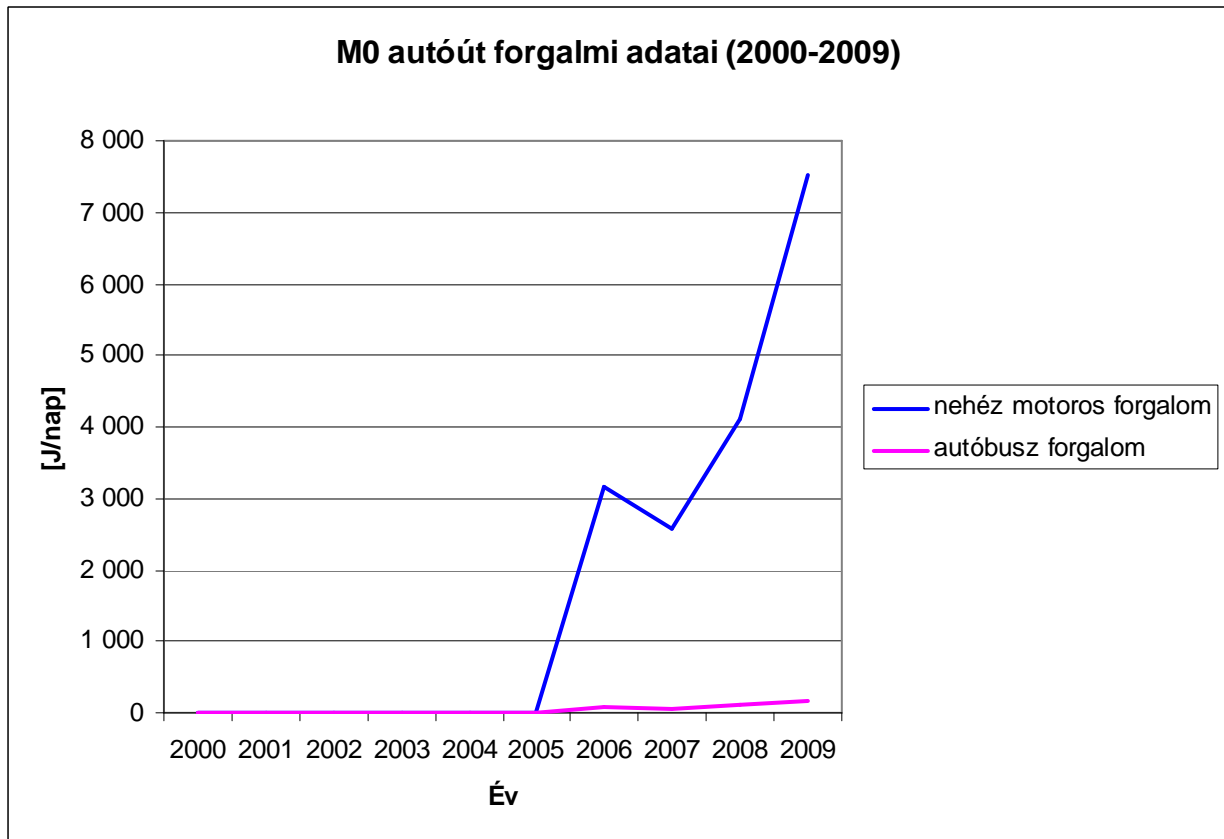


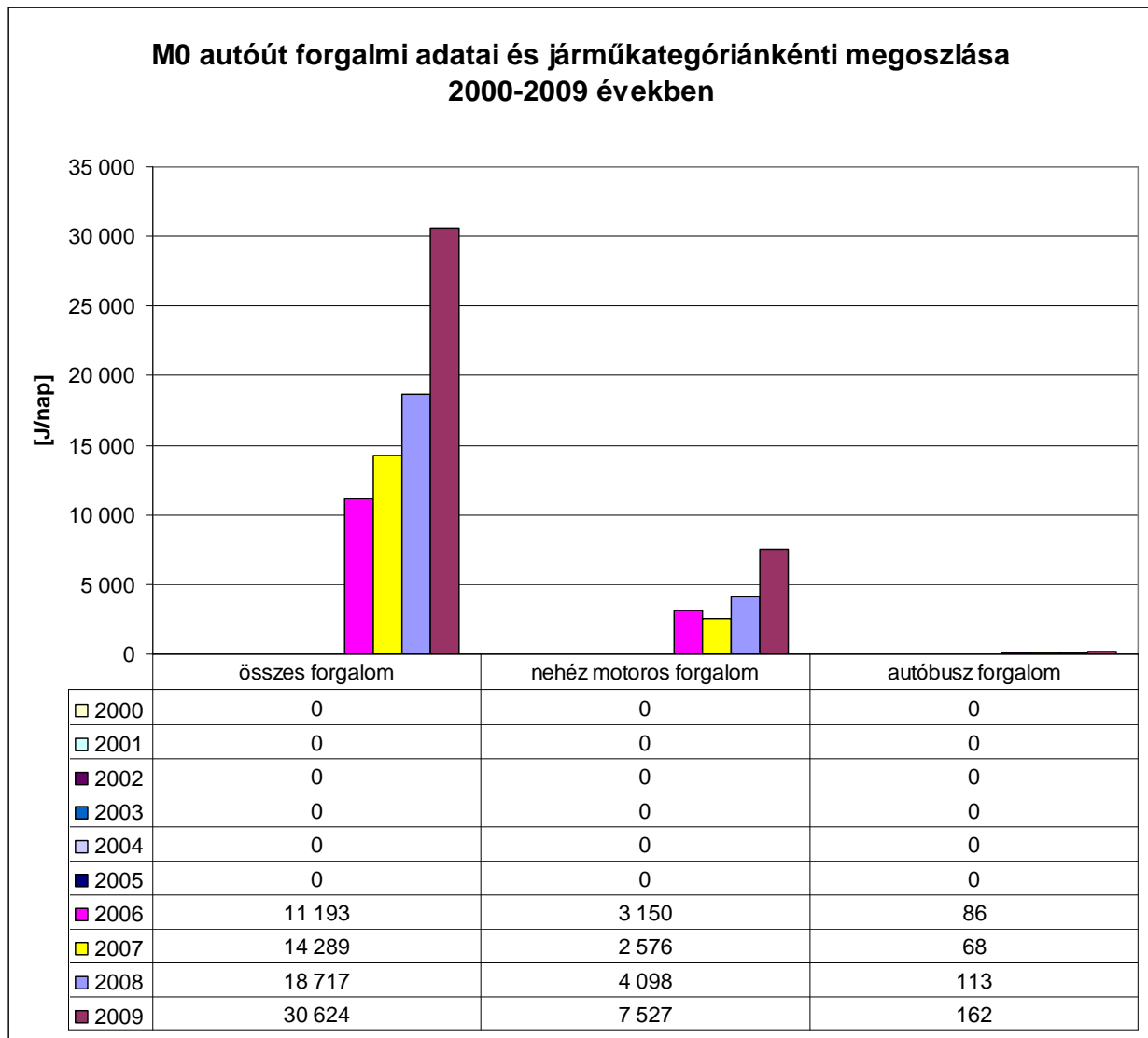


**M5 autópálya forgalmi adatai és járműkategóriánkénti megoszlása  
2000-2009 években**

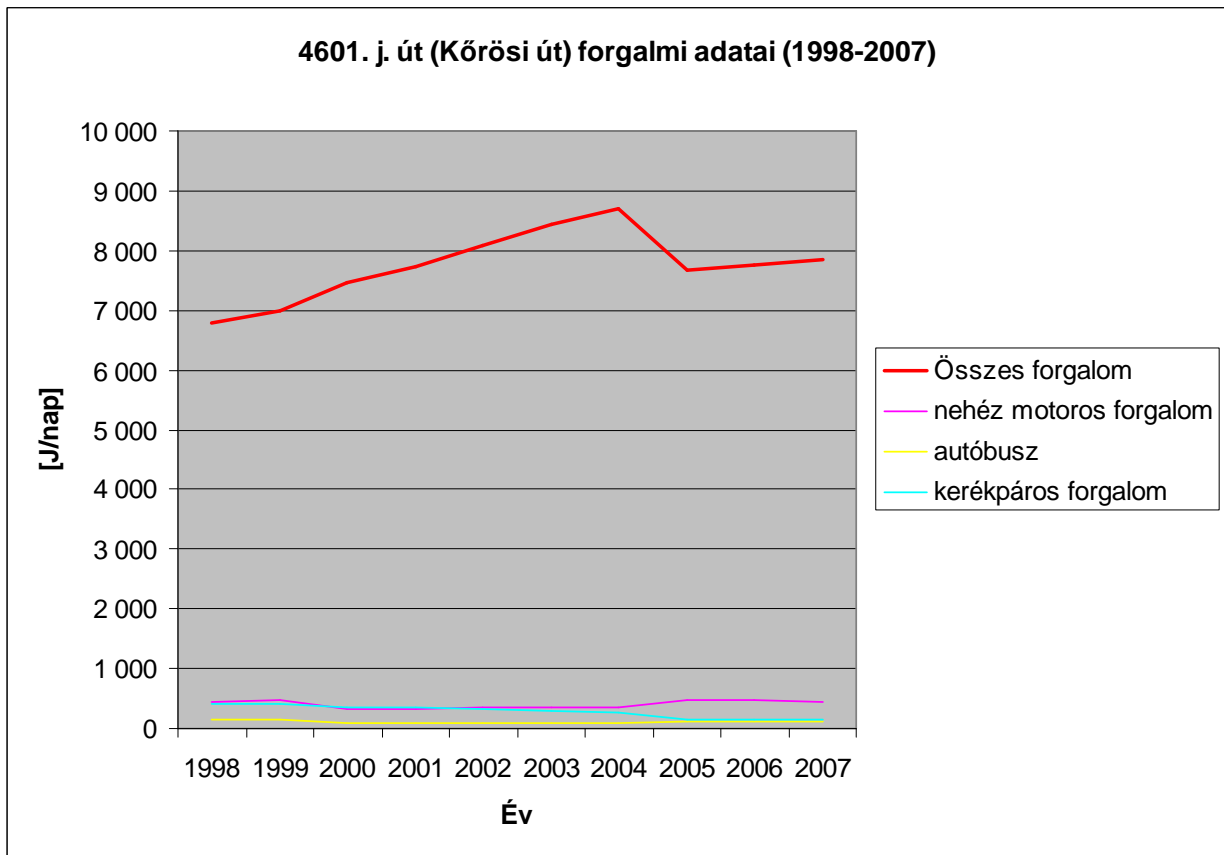
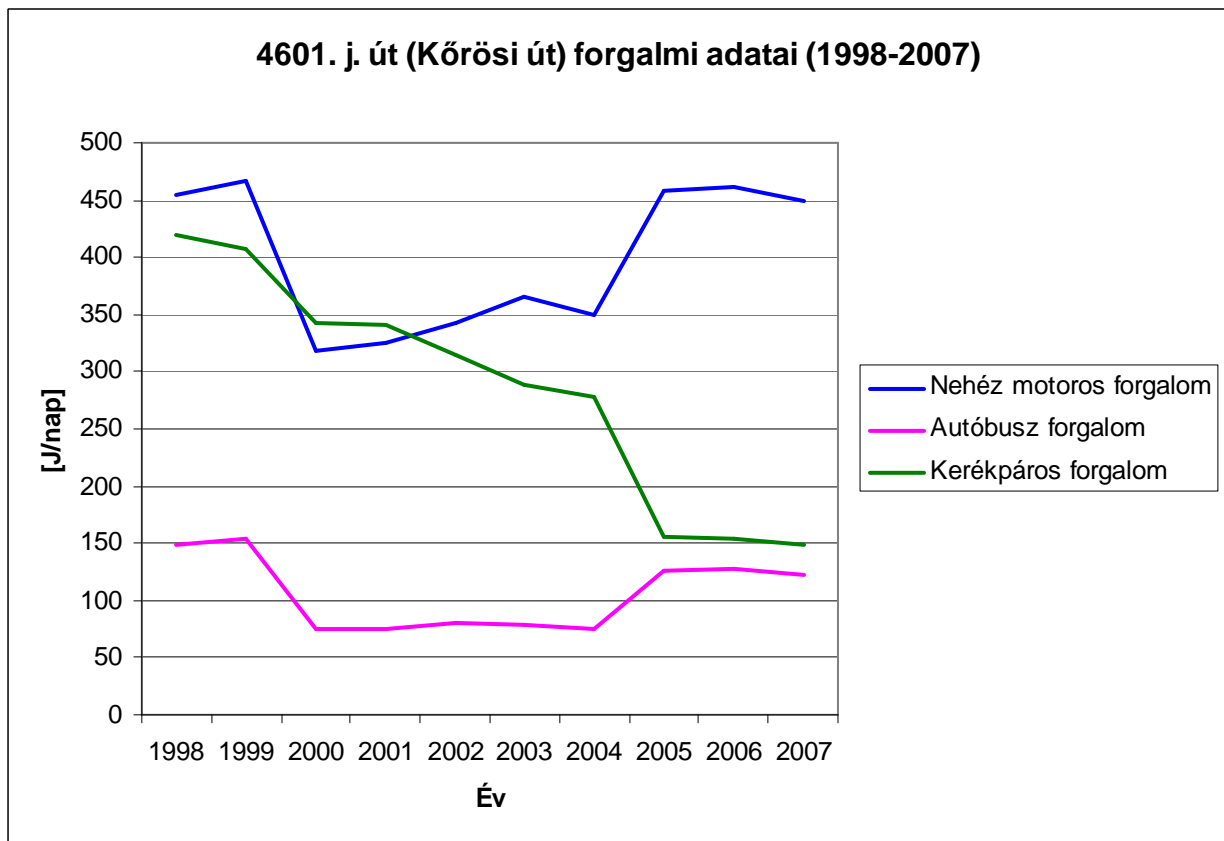


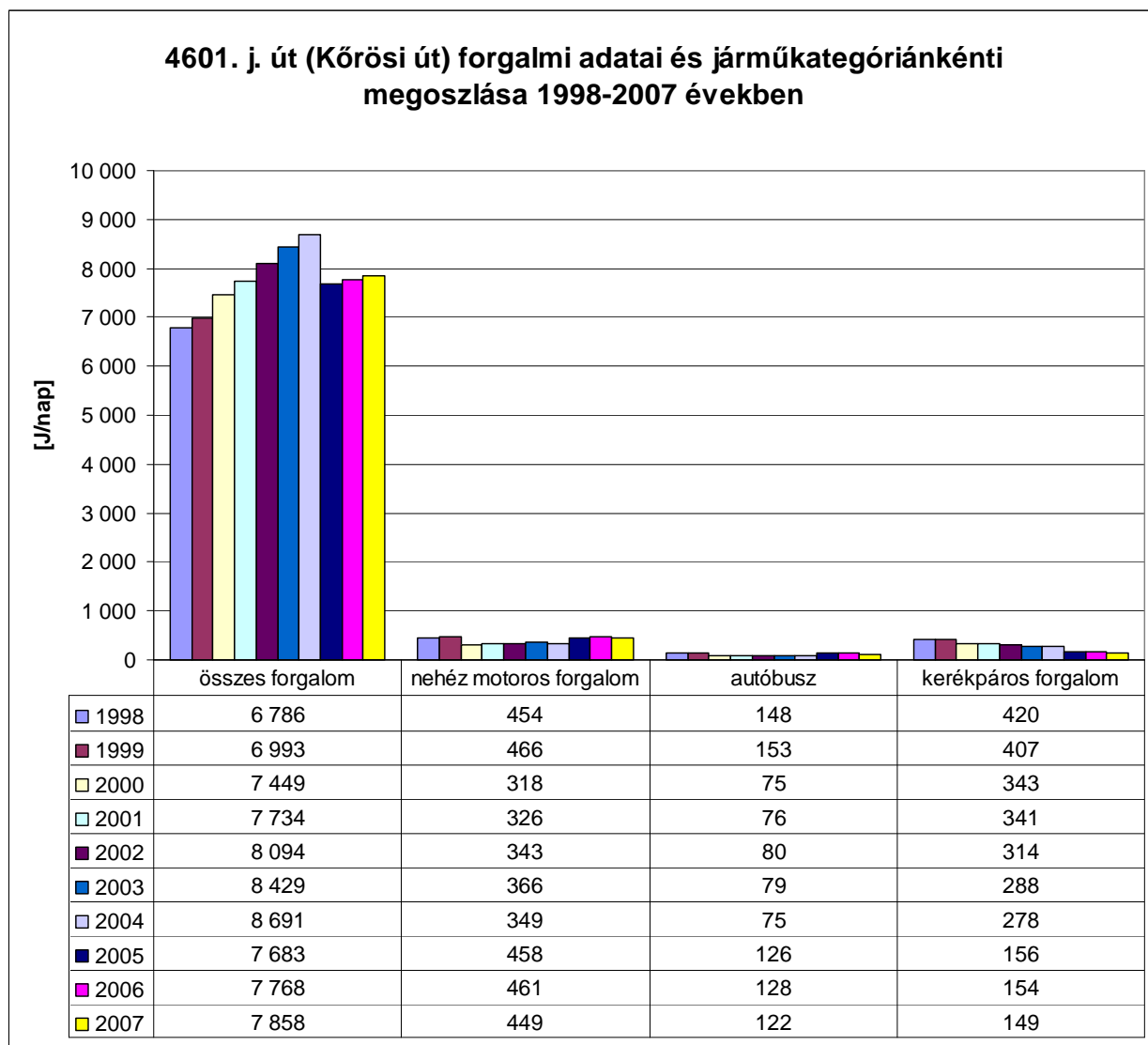
	összes forgalom	nehéz motoros forgalom	autóbusz forgalom
2000	18 539	2 942	296
2001	22 050	2 956	224
2002	25 773	3 476	423
2003	25 845	4 044	371
2004	32 503	5 209	430
2005	34 819	6 086	439
2006	35 092	7 208	669
2007	39 604	7 526	649
2008	65 626	12 230	453
2009	66 210	11 864	432



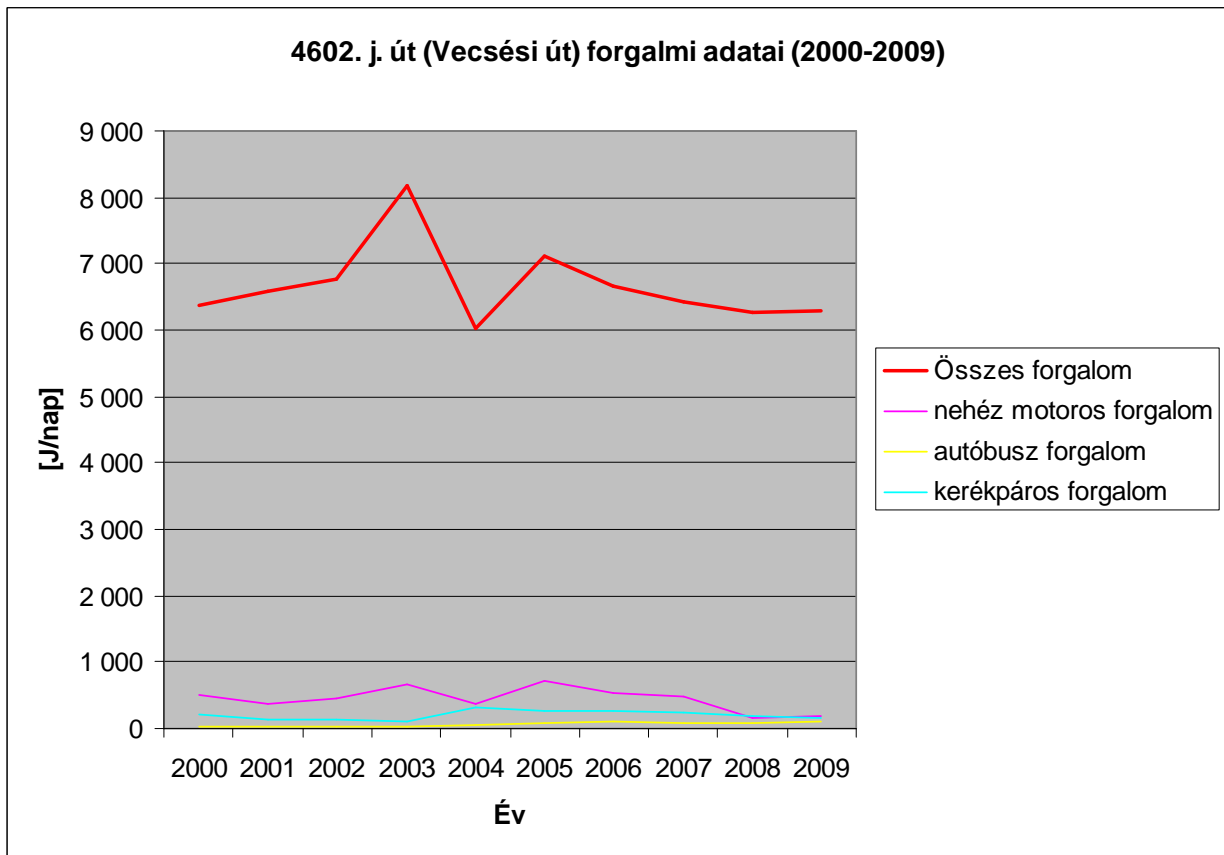
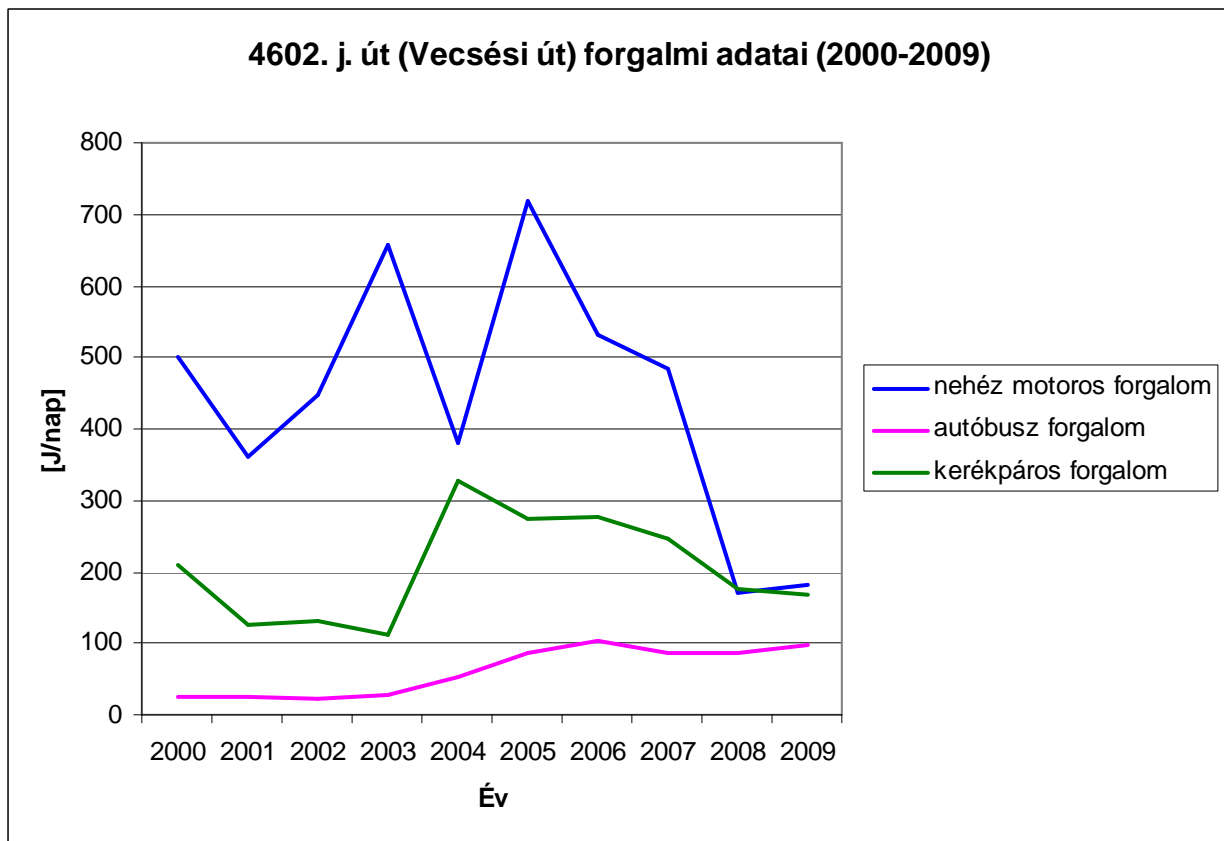


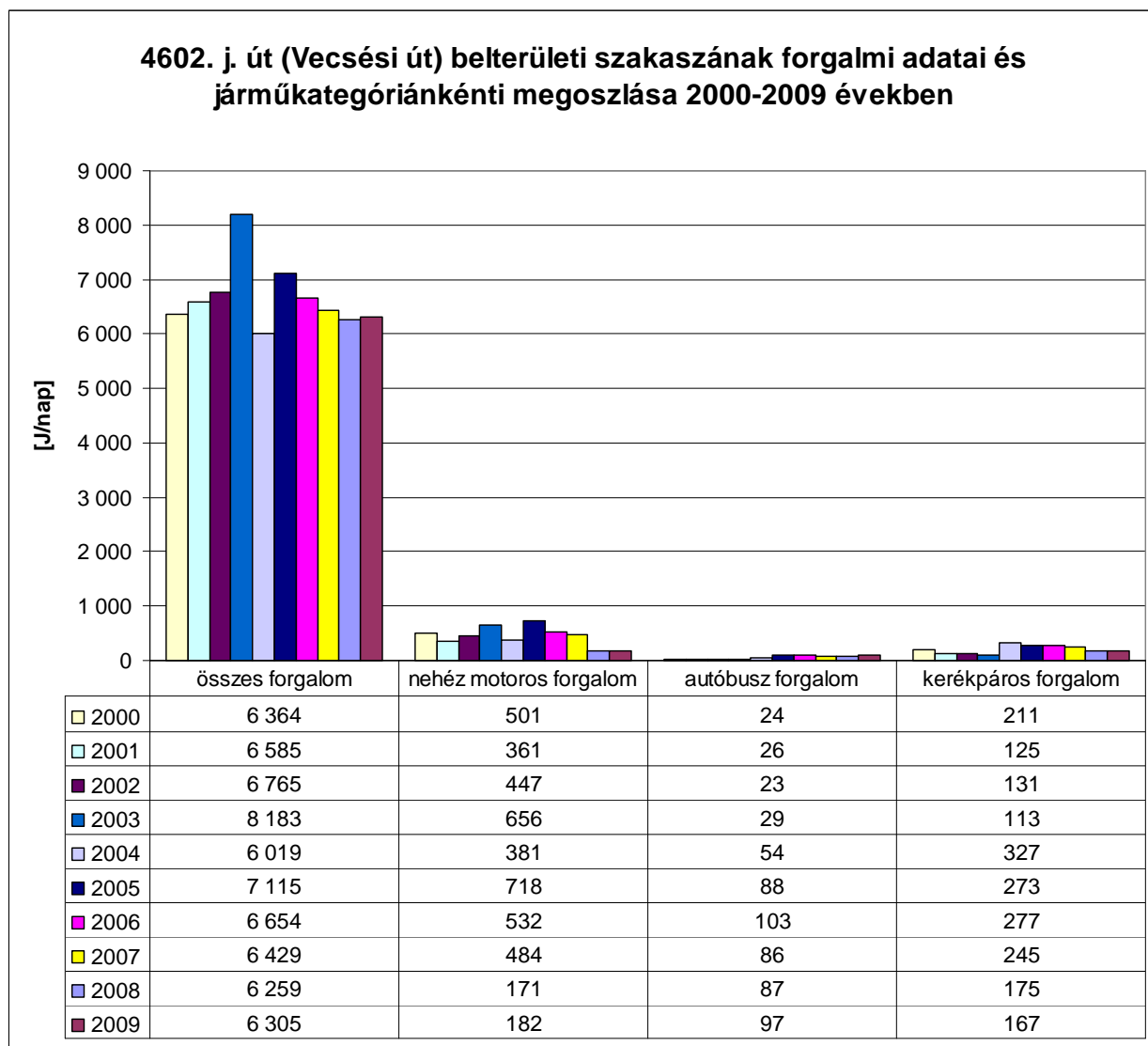
Az M0 autót dél-keleti szektorát 2005. évben adták át a forgalomnak. Ezért a rendelkezésre álló adatok közül 2006. év volt az első számlált teljes év. Az átadás után folyamatos és jelentős a forgalomm növekedés, amit erősített, hogy az északi szektor 2008. évi átadásával az útgűrű használhatósága tovább javult. Látható, hogy a 2009. évi forgalom mintegy 60%-al magasabb az előző évnél.





A Kőrösi út (4601. j. út) forgalmi terhelése az összes forgalom vonatkozásában csökkent az M0 dél-keleti szektor átadása után, azonban a teherforgalom részaránya jelentősen emelkedett. Megfigyelhető, hogy a forgalom növekedésével, főként a teherforgalom részarányának emelkedésével arányosan csökken a kerékpáros forgalom nagysága. Ez az összefüggés jellemző az országos közúthálózatra. A kerékpárosok számára félelemkeltő hatású a nehézgépjárművek nagy számú jelenléte, ezért alternatív útvonalat keresnek. Szerencsére a Kőrösi útnak van megfelelő kisforgalmú alternatívája amit a kerékpárt rendszeresen használók meg is találják. Célszerű ennek figyelembe vételével alakítani a város belső kerékpárforgalmi hálózatának rendszerét és elemeit.





A Vecsési úton is megfigyelhető, hogy a teherforgalom részarányának jelentős csökkenésével hirtelen emelkedett a kerékpáros forgalom részaránya. Ami azután a teherforgalom ismételt emelkedésével újra lecsökkent és azóta is folyamatos csökkenést mutat, annak ellenére, hogy az utóbbi években a teherforgalom is mérséklődött. Ennek valószínűsíthető oka, hogy az útpálya burkolatának állapota időközben jelentősen leromlott, a kerékpárosok számára kedvezőtlen feltételeket teremtve. A kátyúk és burkolathibák kerülgetésével a kerékpáros úttartása romlik, ezáltal a forgalom egyéb résztvevői, már kisebb forgalomnagyság esetén is veszélyforrást jelentenek. A kerékpáros közlekedők minden féle veszélyforrásra érzékenyen reagálnak, és elkerülik az érezhetően nem biztonságos útszakaszokat.



**Keresztmetszeti forgalomfelvétel**

A tervezési folyamat során az egész városra kiterjedő keresztmetszeti forgalomszámlálást végeztünk a tervezési területet lefedő legfontosabb 26 db helyszínen.

A forgalomfelvétel helyszínei:

1. Deák Ferenc utca
2. Széchenyi István utca
3. Szent István út
4. Ady Endre utca (városhatár-Deák F. u. között)
5. Ady Endre utca (Deák F. u.-Széchenyi I. u. között)
6. Ady Endre utca (Széchenyi I. u.-Szent I. u. között)
7. Ady Endre utca (Szent I. u.-Kőrösi út között)
8. Pesti út (városhatár-Mátyás kir. u. között)
9. Pesti út (Mátyás kir. u.-Ady E. u. között)
10. Mátyás király utca (városhatár-Pesti út között)
11. Mátyás király utca (Pesti út-Kőrösi út között)
12. Bajcsy-Zsilinszky Endre utca
13. Bacsó Béla utca
14. Erdősor utca (Brassói u.-Bacsó B. u. között)
15. Erdősor utca (Bacsó B. u.-Kisfaludy u. között)
16. Erdősor u. (Kisfaludy u.-Bem J. u. között)
17. Kisfaludy utca (Kőrösi út-Erdősor u. között)
18. Kisfaludy utca (Erdősor u.-Szélső u. között)
19. Vecsési út (városhatár-Széchenyi I. u. között)
20. Vecsési út (Széchenyi I. u.-Kőrösi út között)
21. Bem József utca
22. Kőrösi út (városhatár-Mátyás kir. u. között)
23. Kőrösi út (Mátyás kir. u.-Bacsó B. u. között)
24. Kőrösi út (Bacsó B. u.-Kisfaludy u. között)
25. Kőrösi út (Kisfaludy u.-Vecsési út között)
26. Kőrösi út (Vecsési út-M0 között)

A keresztmetszeti forgalomszámlálás indokoltsága főként a település elhelyezkedésében, funkciójában keresendő.

Gyál város Budapesttől dél-keltre, közvetlenül a Fővárossal határos település, így az agglomeráció fontos része. A város területén található az M5 autópálya – M0 autótű csomópontja, mely jelenleg is fejlesztés alatt áll. Az M0 dél-keleti szektort az M0 déli szektorttal összekötő mintegy 6 km hosszú útszakasz kiépítése folyik. A kiemelkedő közúti infrastruktúra fejlődése magával vonzotta az elmúlt évtizedben a város körüli gazdasági területek fejlődését, ezáltal a közúti forgalom átalakulását és jelentős növekedését a térségben. Az úthierarchiában magas rangú pályák forgalma természetesen kihatással van a városi átkelési szakaszok és részben a belső úthálózat forgalmi terheltségére is.

A 23461 lakónépességű (2010. 01. 01. KSH adat) város sajátos helyet foglal el a közlekedési hálózatban hiszen – fekvéséből adódóan - közvetlen kapcsolattal rendelkezik az M5 autópályához és az M0 gyorsforgalmi úthoz és ezen keresztül a hazai gyorsforgalmi hálózat további elemeihez, mint például az M1, M7, M6, M5, M3, M31, M2 stb.. A város a településhálózatban elfoglalt helye szerint jelentős térség-szervező, kistérségi központi funkciót is ellát, melyhez a gyorsforgalmi utak területi-, és gazdaságfejlesztő hatásai is nagymértékben hozzájárultak.

Ezen röviden ismertetett területi-, gazdasági-, valamint közlekedési adottságok együttes fennállása és egyéb, nem ebben a munkarészben részletezett okok miatt, ugyanakkor igen nagy járműforgalmat generált a település utcáira.

A forgalomfelvétel eredményei választ adnak a vizsgált útszakaszok jelenlegi, valós forgalmi terheléseiről, azonban nem alkalmasak arra, hogy képet kapjunk arról, hogy a városba érkező forgalom honnan-hová (azaz a város mely részeire) irányul.

A jelen tervezési feladat keretében elvégzett kézi keresztmetszeti számlálások a megadott keresztmetszet mindkét irányában elhaladt járművek számát tartalmazza, két járműkategóriára bontva.

A személygépjárművek és kisteherautókat összevonva számláltuk egy kategóriaként, illetve a „nehézármű” kategória alatt pedig a szóló-, és csuklós buszokat valamint a közepes és nehéz tehergépjárműveket vontuk össze.

### **A keresztmetszeti forgalomszámlálás eredményei**

A 2009. év keresztmetszeti forgalomfelvételeinek eredményeit ábrázoló T-2 jelű helyszínrajzon szépen kirajzolódik a települést keresztüljelző 4601. j. út (Kőrösi út) terheltsége (8500-11200 J/nap), valamint a keleti oldalon futó 4602. j. út (Vecsési út-Bem J. utca) jelentős forgalma

(7200-8400 J/nap). Ezek országos közutak, forgalmuk nagy része átmenő, tranzit. A Főváros megközelítésére és a gyorsforgalmi utak elérésére szolgálnak. A város gazdasági területei keleten, a gyorsforgalmi utak közelében koncentrálnak. Ezen területek megközelítése az országos közutakon lehetséges, ami növeli a teherforgalom részarányát ezeken az útpályákon.

Mindez a települési elkerülő utak, valamint ezek városi bekötési lehetőségeinek megteremtését támasztják alá. Erre főként a 4602. j. út (Vecsési út-Bem J. utca) nyomvonalának kiváltásaként nyílik lehetőség.

A belső városi területek forgalmi terhelése eltérő. A vasúttól délre eső terület, mivel közvetlen és kapacitív kapcsolattal nem rendelkezik a Főváros irányába, és megközelítése is csak a vasút keresztesítésével lehetséges sokkal alacsonyabb forgalmi terhelést kap (720-2400 J/nap). A városi úthálózat struktúrájában kiemelten nagy teher jut a kellő fővárosi kapcsolattal bíró Pesti út-Széchenyi I. utca útvonalra. Ez a városi gyűjtő utak főútvonala. Budapest határában a Pesti út forgalma meghaladja a 11200 J/nap értéket, ami közel azonos a Kőrösi út forgalmával. Ennek a kiemelten magas forgalmi terhelésnek a hátrányai is megmutatkoznak például a balesetek számának emelkedésében is. A jelenleg érvényben lévő számítások szerint, mely a motorizáció és a gazdasági fejlődés mostani állapotát veszi alapul az útszakasz forgalmi fejlődése 2030. évre éri el kapacitásának határát.

Jellemző és sajtós adat a Mátyás király utca terhelése is, mely ugyan nem szerepel a gyűjtő utak hálózatában, mégis olyan funkciót lát el. Az útszakasz forgalma a sebességkorlátozás és a forgalomcsillapítás kiépített eszközeinek ellenére magas 5300 J/nap. Kedvező kapcsolati iránya Vecsés felé vonzó a használók számára, így a beavatkozó intézkedések csak kis mértékű forgalomcsillapító hatást érhetnek el.

Az arányok érzékeltetésére megjegyezzük, hogy az M5 autópálya M0 autópályával közös szakaszán 66210 jármű közlekedik naponta, az M0 utáni szakaszon pedig 39821 jármű. Az M0 autópályát Gyál szakaszának forgalma 30624 J/nap.

**Összefoglalva a jelen helyzet keresztmetszeti forgalomfelvételei rámutattak arra, hogy a város sajátos földrajzi fekvéséből és belső úthálózati struktúrájából adódóan, főként az országos közutak mentén és a Pesti út-Széchenyi I. utca útvonalon kapja a legnagyobb forgalmi terhelést. Az alsóbbrendű elkerülő nyomvonalak és a kedvezőbb fővárosi kapcsolatok hiánya teszi ezeket az utakat kiemelten forgalmassá. A közlekedési koncepció fejlesztési javaslataiban szereplő, megvalósítandó fejlesztések hatásaként az új fejlesztésekre történő fokozatos, de folyamatos átterhelődés, valamint az egyéb közúthálózat-fejlesztési elemeken és a meglévő közúthálózati elemeken a forgalom kiegyenlítődése, optimális eloszlása várható a jövőben.**

Szeretnénk tudatosítani azt, hogy a közúti közlekedés fentebb bemutatott számszerű növekedésének további hatásai is vannak, amelyet a közlekedéspolitikai döntések meghozatalakor figyelembe érdemes venni:

- A forgalom nagysága és a közúti közlekedésből származó zajterhelés között szoros kapcsolat áll fenn. Nevezetesen a növekvő forgalom jelentősebb zajterhelést jelent a környezetének.
- Bár az utóbbi években jelentősen javult a gépjármű állomány minősége, ennek ellenére a gépjárművek számszerű növekedése megnöveli a káros anyagok kibocsájtását.
- A gépjárműforgalom – az aszfaltos útpályák ellenére – jelentős porterítő hatást is okoz a környezetének. Fokozottan érvényes ez aszfalt burkolattal nem rendelkező utakra.

#### 2.4. Baleseti vizsgálat

A koncepcióterv készítése során a baleseti adatokat megkértük és megkaptuk a Dabasi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától a 2006 – 2010. közötti 5 éves időszakra. A baleseteket kimenetelük szerint osztályoztuk, úgymint könnyű, súlyos és halálos baleset. Az adatok alapján a baleseteket a T-3 jelű Baleseti ponttérképen ábrázoltuk.

#### Személyi sérüléssel járó balesetek okai:

Baleset oka	2006	2007	2008	2009	2010	Összesen:
Elsőbbség meg nem adása (stop, eak, jobbkéz)	19	17	14	23	21	94
Előzés szabályainak be nem tartása	2	0	1	2	0	5
Kanyarodás szabályainak be nem tartása	5	1	0	2	4	12
Követési távolság be nem tartása	1	0	1	1	1	4
Elindulás szabályainak be nem tartása	0	0	0	1	1	2
Oldalátávolság be nem tartása	1	1	0	2	1	5
Gondatlan vezetés	0	2	1	1	2	6
Sebesség nem megfelelő megválasztása	10	5	7	5	9	36
Szabálytalan megfordulás, tolatás, sávváltás	1	0	1	0	1	3
Úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vétele	1	0	0	1	1	3
Gyalogos hibája	4	3	2	0	2	11
Egyéb	6	1	6	3	2	18
<b>Összesen</b>	<b>50</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>199</b>

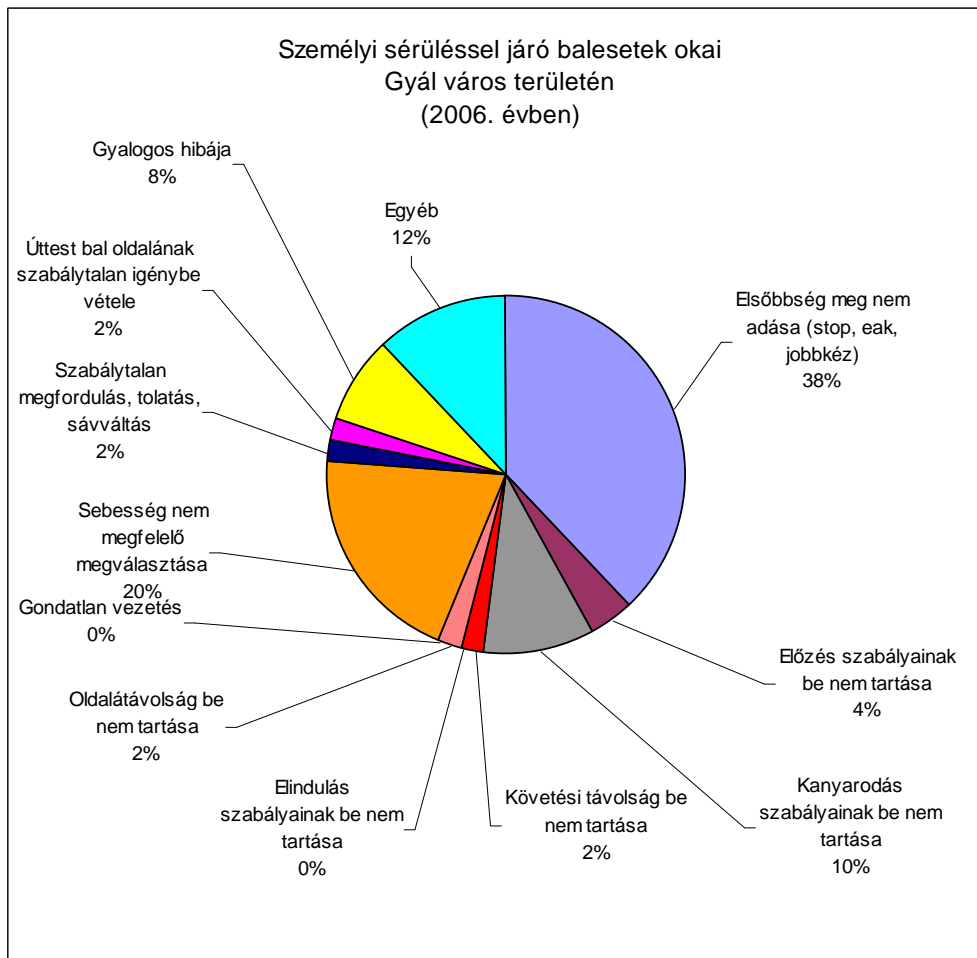
#### Baleseti okok típusai:

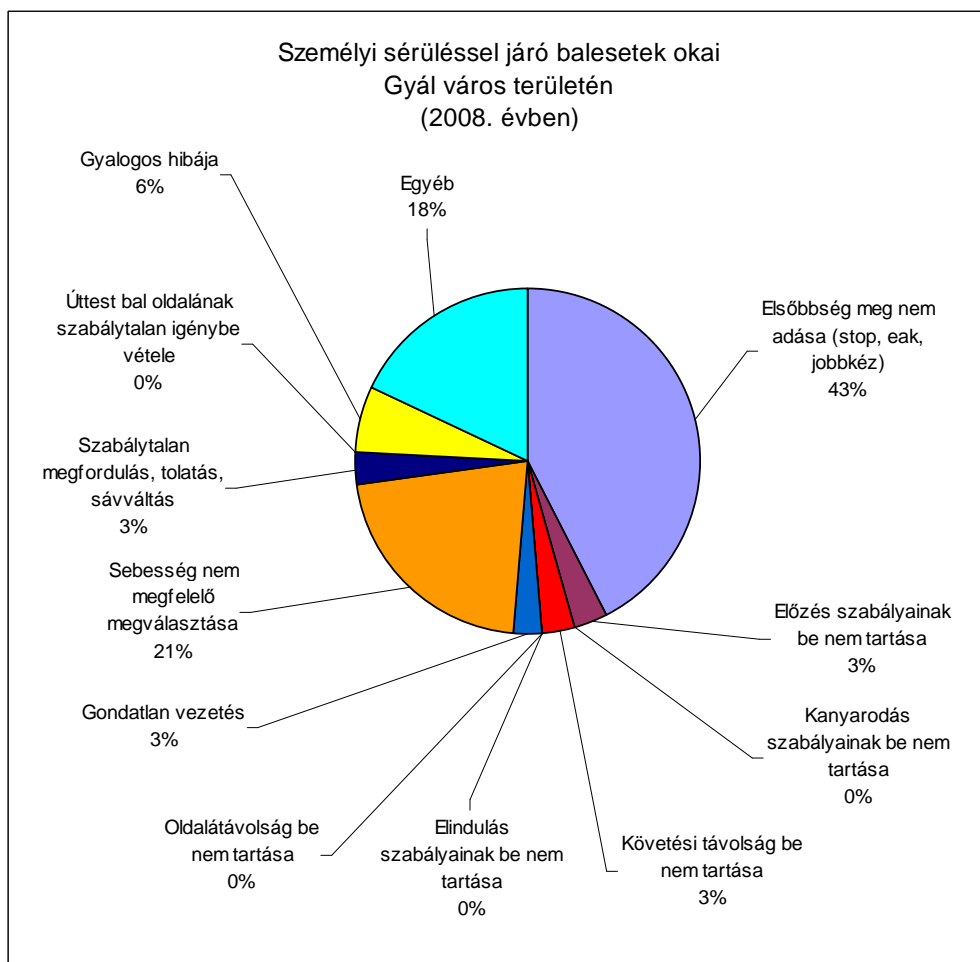
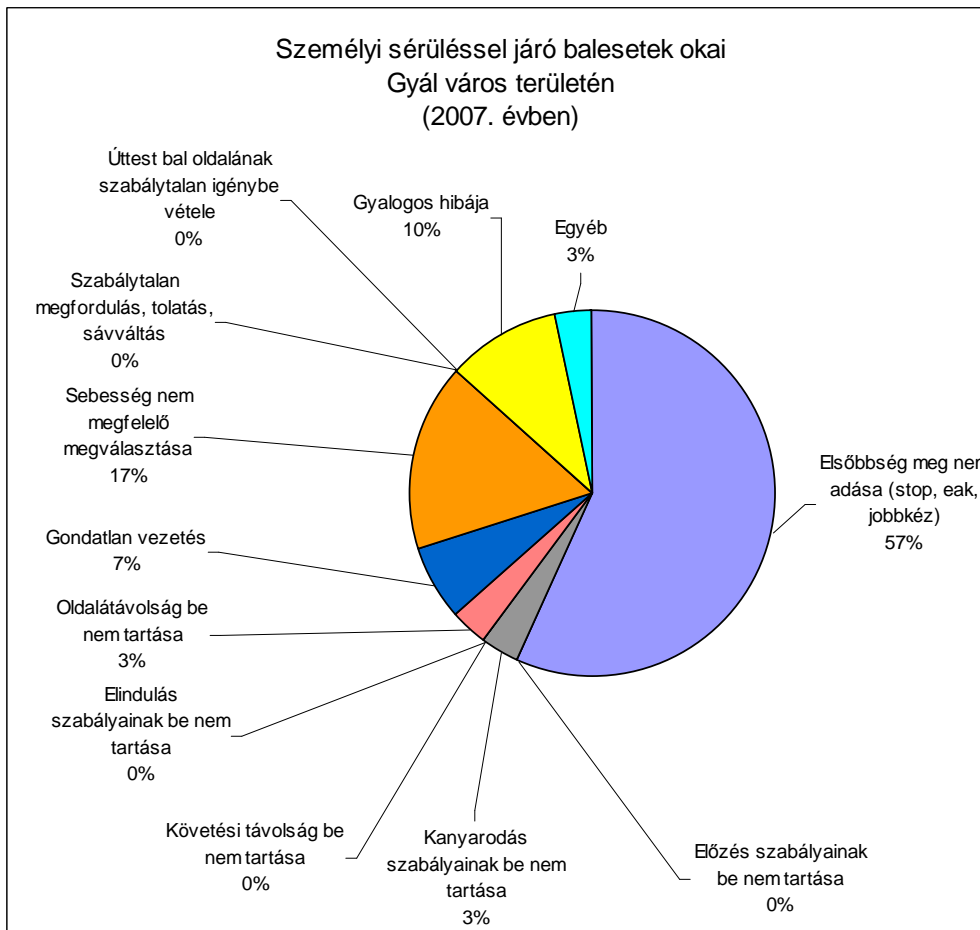
A legtöbb baleset az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása, valamint a sebesség nem megfelelő megválasztása miatt következik be. Általánosságban elmondható és így Gyálon is igaz, hogy a belterületi balesetek egyik legfőbb oka az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása (az előfordult személyi sérüléssel járó balesetek kiemelkedően magas 46 % volt ilyen). Ez a közúthálózat hierarchiai rendszerében az alá- és fölérendelt utak csomópontjaiban jelzőtáblával, vagy forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott elsőbbségi rend be nem tartásából ered. Az ilyen baleset előfordul egyenrangú utak keresztezésénél is ún. jobbkezes utcában, azonban Gyálon az elmúlt öt évben csupán tizenegy ilyen jellegű, személyi sérüléssel járó baleset történt, ami mintegy 12 %-ot tesz ki. Elmondható, hogy az ún. jobbkezes utcák sebesség- és forgalomcsillapító hatása kedvező a balesetek előfordulási számát tekintve.

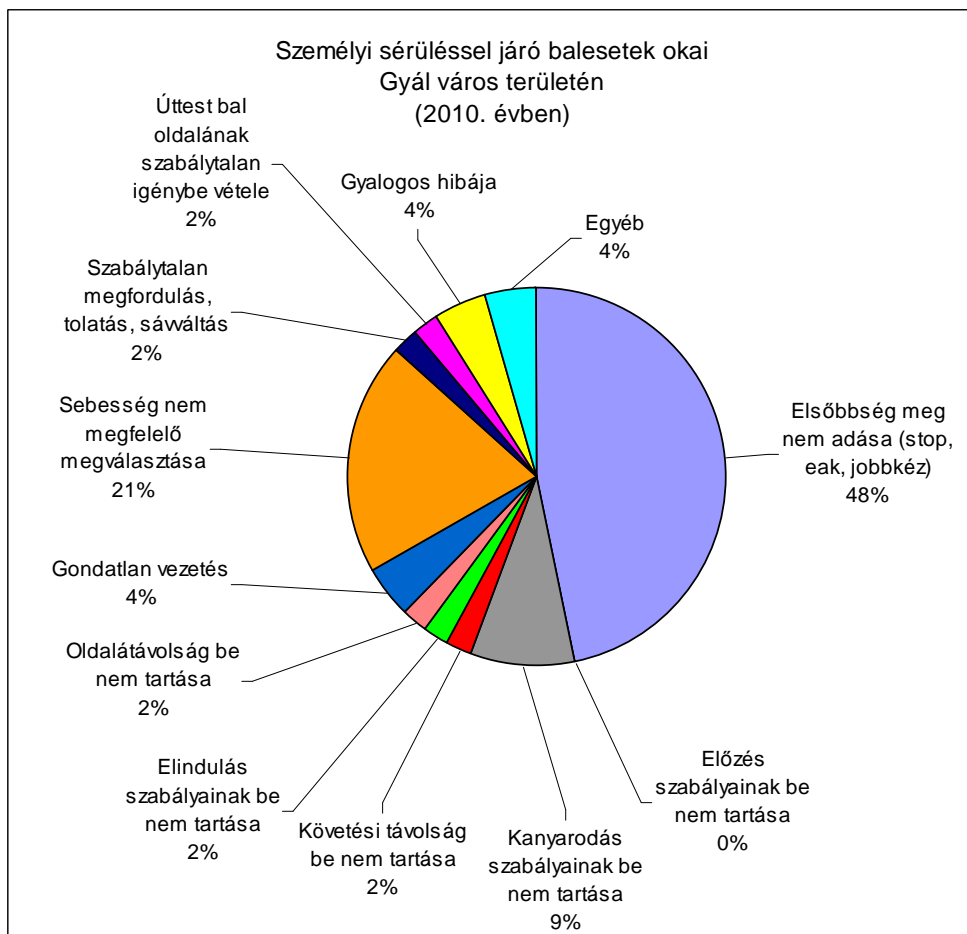
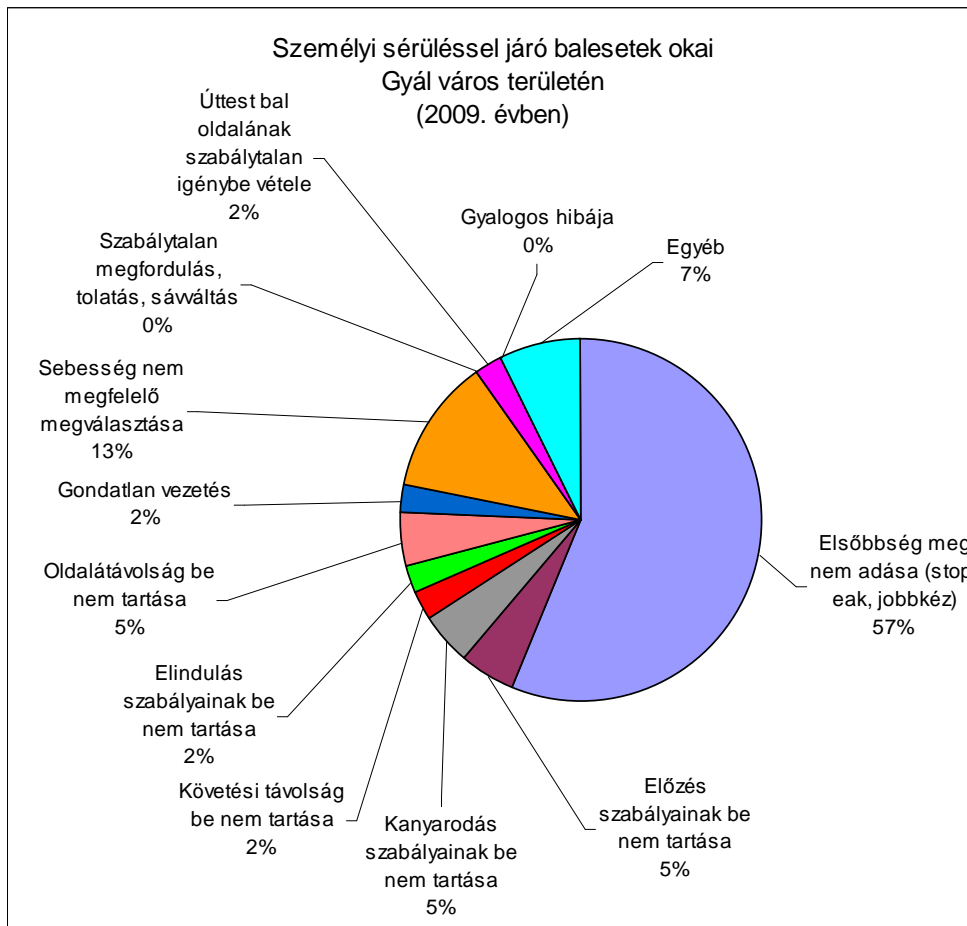
Sajnos szintén gyakori előfordulású baleseti ok a sebesség nem megfelelő megválasztása (tényleges, vagy relatív gyorsjárat). Ez a baleseti forrás egyrészt adódhat a tényleges sebességtúllépésből, ami nagy veszéllyel jár, jellemzően komolyabb sérülés a következménye. Másrészt adódhat abból, hogy a járművezető nem jól méri fel a forgalmi, időjárási, látási vagy útviszonyokat (ez a relatív gyorsjárat). Gyálon a vizsgált időszakban a személyi sérüléssel járó balesetek 17 %-át tette ki ez az ok. A gyorsjárat nem kifejezetten belterület baleseti forrás, mégis nagy számban fordul elő a településen. Ennek vélhetően elsődleges oka, hogy az úthálózat szerkezete rácsos, hosszú egyenes, védett útszakaszok alkotják, melyek keresztmetszeti szélessége is nagy. Ezen körülmények ösztönző hatásúak a járművezetők viselkedésében a nagyobb sebesség kifejtésére.

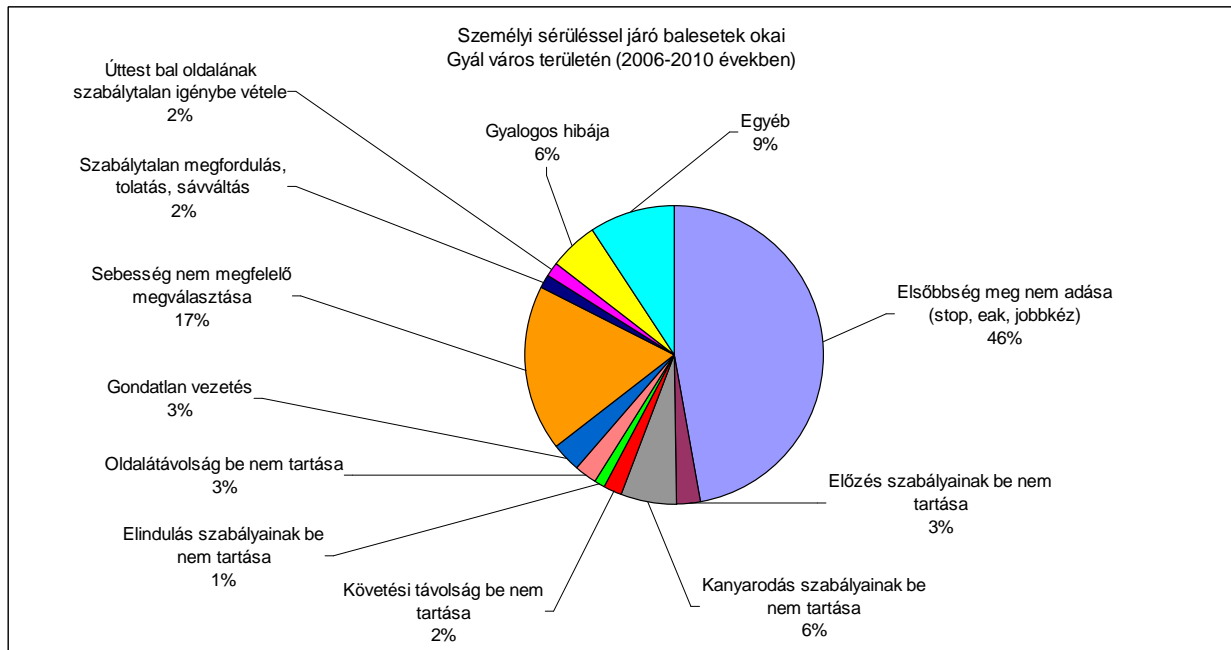
Ritkább baleseti ok a szabálytalan előzés, kanyarodás, vagy fordulás, illetve a követési távolság be nem tartása, továbbá rosszullét vezeték közben.

Érdekes és szerencsés adat, hogy Gyálon a vizsgált öt éves időszakban mindössze négy alkalommal okozott személyi sérüléses balesetet ittas vezető.









A baleseti statisztika szempontjából az elmúlt öt évben a 2006-os év volt a legrosszabb. Ekkor a városban 25%-al több volt a személyi sérüléssel járó baleset, mint az elmúlt öt év átlaga. Ezzel szemben 2007. évben történt a legkevesebb baleset, 25%-al kevesebb, mint egy átlagos évben. A 2007. és 2010. közötti időszakban a balesetek száma évről évre emelkedett, majdnem elérve a legrosszabb 2006.-os 50 baleset/év értéket.

A baleseti adatok feldolgozása alapján a városban 8 baleseti gócpont található:

- |  |              |
|--|--------------|
| 1.) Pesti út – Mátyás király u. csomópontja            | 1H – 2S – 5K |
| 2.) Pesti út – Ady E. u. – Széchenyi I. u. csomópontja | 2S – 5K      |
| 3.) Kőrösi út – Ady E. u. csomópontja                  | 3S – 1K      |
| 4.) Kőrösi út – Vecsési út csomópontja                 | 2H – 1S – 1K |
| 5.) Erdősor u. – Bacsó B. u. csomópontja               | 1S - 3K      |

(K – könnyű sérülés; S – súlyos sérülés, H – halálos baleset)

A közlekedők figyelemfelkeltése érdekében a baleseti gócpontok információs táblával történő jelzése javasolt. A figyelemfelkeltés visszatartó erejű lehet, és fokozott odafigyelésre ösztönöz.

## 2.5. A jelenlegi forgalomtechnikai rendszer vizsgálata

Jelen munka első részeként elkészítettük a település forgalomtechnikai jelzőtábláinak és az önkormányzati utak kiépítettségének vizsgálatát, amelyet korábban már lezártunk.

A város teljes úthálózata (mezőgazdasági mellékutak nélkül) nagyjából 100 km hosszú. A burkolt utak aránya 94%. Az úthálózat kiépítettségét tekintve nincs elmaradott településrész, egyedül Némediszőlő közlekedése problémás, mivel az egyetlen feltáró útja az Újvilág utca jelenleg földút.

A meglévő forgalmi rend állapotának felvétele során kiugró hiányosságok nem jelentkeztek, néhány ellentmondásos, vagy hiányos forgalomtechnikai jelzés azonban előfordul.

Helyenként előfordul, hogy a vonali sebességkorlátozás hiányos.

- A Liliom utcában az óvoda előtt 30 km/h sebességkorlátozás van bevezetve a Viola utca és a Nefelejcs utca között, ellenkező irányból azonban hiányzik.

- A Jókai M. utcában a 30 km/h sebességkorlátozás nem tölti be funkcióját, mivel azt kb. 10 méter után feloldja a Tulipán utca csomópontja.
- A Zrínyi M. Általános Iskola környezetében a 30 km/h sebességkorlátozás éppen az iskola előtti útszakaszon nincs érvényben, mivel azt rendre minden irányból feloldják a csomópontok. A Kossuth L. utcában a Károlyi M. u.-Zrínyi M. utca közötti szakaszon meg kell ismételni a 30 km/h sebességkorlátozás jelzőtáblát, mindkét irányból.
- A Károlyi M. utcában a nevelési tanácsadó előtti szakaszra vonatkozó 30 km/h sebességkorlátozás egészen az Arany J. utcáig érvényben marad érdektelenül, mivel nem oldja fel semmi.
- A Pesti úton a városhatár és a Mátyás kir. utca közötti szakaszon 30 km/h és 40 km/h sebességkorlátozások váltogatják egymást, mindkét irányban. Egységesíteni célszerű az egy útszakaszra vonatkozó jelzéseket, azonos korlátozások alkalmazásával.

A vonalas forgalomcsillapítás rövid útszakaszokon hiányzó kijelölései kedvezőtlen forgalmi szituációkat okozhatnak. Az útvonalak egységes, teljes szakaszokra vonatkozó sebességkorlátozásának kialakítása célszerű.

A város útjain, a bevezető országos közutak súlykorlátozása révén a 10t megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó teherforgalom nem közlekedhet. Erre épülnek a belső városrészek útjainak szigorított 3,5t vagy a 10t össztömegű súlykorlátozásai. Ezek a korlátozások azonban nem minden esetben következetesek. Találhatóak olyan útszakaszok, melyeken keresztül a város bizonyos részei súlykorlátozás nélkül elérhetőek. Ezen hiányosságok feloldása mindenképpen megoldandó feladat.

#### Teherforgalom korlátozás hiányosságai:

- A városba déli irányból beérkező teherforgalom a 4602. j. úton (Bem J. utca) a temető után kap 10t súlykorlátozást „kivéve célforgalom kiegészítő” táblával. Ezután a lakott területre érve a Bartók B. utca további súlykorlátozás nélkül használható. Tehát a célforgalomban közlekedő akár 10t megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó jármű behajthat a Bartók B. utcába amiről további korlátozások hiányában a teljes Körösi úttól délre eső városrészt bejárhatja. Abban az esetben viszont ha már a temető melletti földúton hajt be és éri el a Kisfaludy utcát semmilyen súlykorlátozással nem találkozik.



### 3. BEAVATKOZÁSI MÓDSZEREK, LEHETŐSÉGEK

Az alábbiakban bemutatjuk a fejlesztés eszköztárát képező forgalomtechnikai és forgalomszabályozási módszereket, melyek alkalmazása a későbbi közlekedés fejlesztési beruházások során jelentős javulást eredményezhet.

#### 3.1. Gyorsforgalmi út

A város külső közlekedési kapcsolatait jelentősen befolyásoló M0 autópályát déli és dél-keleti szektora közötti kapcsolat hiányában a jelenleg erre a célra használt M5 autópálya szakasz forgalmi teljesítőképessége határára ért. Az érintett M5-M0 szakasz kihasználtsága 110% (2009 évi országos forgalomszámlálási adat), a torlódások, balesetek mindennaposak. Az összekötő útpálya építése már halaszthatatlan feladattá vált, amit meg is kezdtek. Új, mintegy 6 km hosszú összekötő szakasz épül az 51. sz. főút és M5 autópálya között. Az M0 autópályát fejlesztésének közvetlenül a város közlekedésére várhatóan nem lesz hatása, azonban általa javul a térségi elérhetőség és kiépülése után a Fővárosba történő be- és kijutás az autópályán. A korszerűsítéssel új csomópont kialakítás a város területén nem létesül, az korábbi beruházás keretében már megvalósult.

#### 3.2. Települést elkerülő út

A városi átkelési szakaszok forgalmi terhelése szinte mindenhol gondot okoz. Az országos utak belterületi szakaszai különösen terheltek olyan helyeken, ahol a gazdasági szereplők jelentős létesítményei találhatóak, illetve a gyorsforgalmi úthálózat csomópontjai érhetők el. Ilyen Gyál és térsége is. A fejlődés egyik káros velejárója a forgalmi terhelés növekedése. A forgalom azonban több összetevőből áll, melyek elkülönítve kezelhetők, enyhítve a belterület terheltségét. A célirányos forgalom a helyi forgalomvonzó létesítmények megközelítését és a helyi lakosság mozgásait teszi ki. Ennek a rész-összetevőnek a visszaszorítása nem lehetséges, hiszen az a napi szükséges közlekedési mozgásokból adódik. Jellemző és a leginkább zavaró hatást keltő forgalmi összetevő az átmenő forgalom, amely nem a helyi célok elérését tartalmazza, hanem csupán a rendelkezésre álló útfelületet használja. Adott esetben az út települési átkelési szakaszát. Ennek a forgalmi összetevőnek a mérséklése lehetséges az elkerülő utak megvalósításával. Abban az esetben, ha az átmenő tranzit forgalom jelentős mértékű és zavaró hatású új, a település lakott részeit elkerülő útpálya kialakításával érhető el a megfelelő belső forgalom mérséklés. Az elkerülő nyomvonal azonban nem csupán a település érdeke, az átmenő forgalom résztvevőire is kedvező hatással van. A lakott területen kívüli útpálya rendszerint útvonal hosszabbodást eredményez, ám a nagyobb sebesség és a kapacitív csomópontok miatt időben akár rövidebb is lehet.

Az elkerülő utak megvalósítása mindezek mellett nehéz feladat, egy város önállóan általában nem képes azt elvégezni, főként úgy nem, hogy az elkerülő nyomvonal később állami kezelésbe, és a kiváltott korábbi átkelési szakasz pedig önkormányzati kezelésbe kerüljön. Ez nagy volumenű beruházás, melyhez állami segítség, és/vagy komoly befektetői háttér szükséges.

#### 3.3. Települési gyűjtőút hálózat

A gyűjtőutak feltárják az érintett településrészt, a gyűjtőutak rendszere összekapcsolja az érintett településrészeket. **Fontos, hogy a város kijelölt gyűjtőútjai biztosítsák a településrészek közötti kapcsolatot.** Emellett fontos, hogy a gyűjtőutakhoz kapcsolódó lakó- és kiszolgáló utak kialakításukkal a sebesség csökkentésére késztesse. Javaslatunkban a jelenleg kijelölt gyűjtőutak mellett egy új útszakasz kijelölését tartjuk indokoltnak.

### 3.4. Vasúti kapcsolatok

A MÁV 142. Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal halad keresztül a városon. A vasúti közlekedés funkcióját tekintve elővárosi közlekedésként szerepel, a fővárosba dolgozni, iskolába bejáró gyáli lakosok fontos szállítóeszköze. A városban két megállóhely található, Gyál Felső megállóhely és Gyál állomás.

A város területén, közforgalom számára négy szintbeli vasúti keresztezés található.

A vasútvonal korszerűsítése hosszú évek óta tervben van. Az elővárosi vasútvonalak fejlesztési terveiben a Gyált is érintő vonalszakasz II. ütemű beruházásként 2010-2020 között indítandó beavatkozás. A vasúti pálya korszerűsítésének tervei elkészültek, mint minden elővárosi vasút villamosított kiépítéssel. A fejlesztési tervek szerint kétvágányú vasútvonal létesülne, melyhez a területbiztosítás feladatait készíti elő a MÁV. Ennek anyagi és egyéb nehézségei előrevetítik annak a realisabb alternatívának a megvalósítását, miszerint egy vágányú vasúti pálya működjön, állomási kitérőkkel.

A 10 éves beruházási időköz végére, 2020 év környékére prognosztizálja a vasúttársaság, az elővárosi vasútvonalak villamosítási feladataiban utolsóként Gyál város vasúti korszerűsítésének megvalósítását.

### 3.5. Elsőbbségi viszonyok rendezése

A jelenlegi közlekedési rendszer, valamint a forgalmi igények ismeretében felül kell vizsgálni az elsőbbségi viszonyokat. A kijelölt gyűjtő utak minden esetben elsőbbséggel rendelkeznek, a csatlakozó lakó- és kiszolgáló utakkal szemben.

A gyűjtőutak által határolt területeken belül az egyenrangú útkeresztezők kialakításával érhető el a sebesség csillapítása.

### 3.6. Egyirányúsítás

Egyirányú forgalmú utak kijelölése keskeny keresztmetszeti szélességű utcák esetében kerülhet szóba, illetve hatékony eszköz lehet az egyes „menekülő” jellegű átmenő forgalom országos közútra történő visszaszorításához.

Ugyanakkor az egyirányú forgalmú utak, útszakaszok kijelölése, illetve a túlzó, indokolatlan egyirányúsítás a lakosságnak is kellemetlenséget okoz és többlet utak megtételét jelenti. Nem kedvező hosszú utcaszakaszokat, közintézményeket kiszolgáló utakat egyirányúsítani.

### 3.7. Korlátozott sebességű övezetek kijelölése

Ezen övezetek alapelve az, hogy az embert a lakóterületet kiszolgáló- és célforgalom, átmenő forgalom ne korlátozza, ne zavarja. A mérsékelt sebességű övezetekben kedvezően lecsökken a gépjárművek környezetet terhelő hatása is.

Lényege, hogy a gyűjtő- és feltáró utak által határolt lakóterületi centrumon belül csökkentett sebességű területet jelölnek ki, melyet csak a határoló utak útcsatlakozásainál jelölnek közúti jelzőtáblával. Fizikai forgalomcsillapító eszközépítés nem kötelező, de kedvező nyomatékossító eszköz, használata a zóna belépő pontjainál ajánlatos. A területen belül nincsenek kiemelt elsőbbséggel rendelkező utak, egyenrangú útkereszteződések találhatóak. Esetenként fizikai forgalomcsillapító eszközök alkalmazhatók.

#### 3.7.1. Az engedélyezett sebesség módosítása

A KRESZ szerint a lakott területen belül 50 km/h a megengedett sebesség. A települési forgalomszervezésben azonban szükség lehet az engedélyezett sebesség csökkentésére, vagy indokolt esetben a sebességhatár megemelésére is. A sebességcsillapítású területeken belül általában 30 km/h az engedélyezett sebesség. Alkalmazható a 40 km/h korlátozás is, azonban

arra kell törekedni, hogy az egységesnek tekinthető útszakaszokon azonos jelzések kerüljenek alkalmazásra. Azokon a helyeken, ahol lokális vonali sebességcsillapítás szükséges (iskolák, óvodák, közintézmények környezetében) javasolt a 30 km/h sebességkorlátozás alkalmazása. Hosszabb forgalomcsillapított útszakaszok sebességének mérséklésére ajánlható a 40 km/h (Mátyás kir. utca ilyen).

Azokon az útszakaszokon, ahol a forgalomkorlátozó körülményeire nem kell számítani, vagy forgalombiztonsági szempontból megengedhető, ott 50 km/h-nál nagyobb engedélyezett sebesség is bevezethető, ezt azonban Gyál város területén nem javasoljuk.

### **3.7.2. A forgalom csillapításának műszaki lehetőségei**

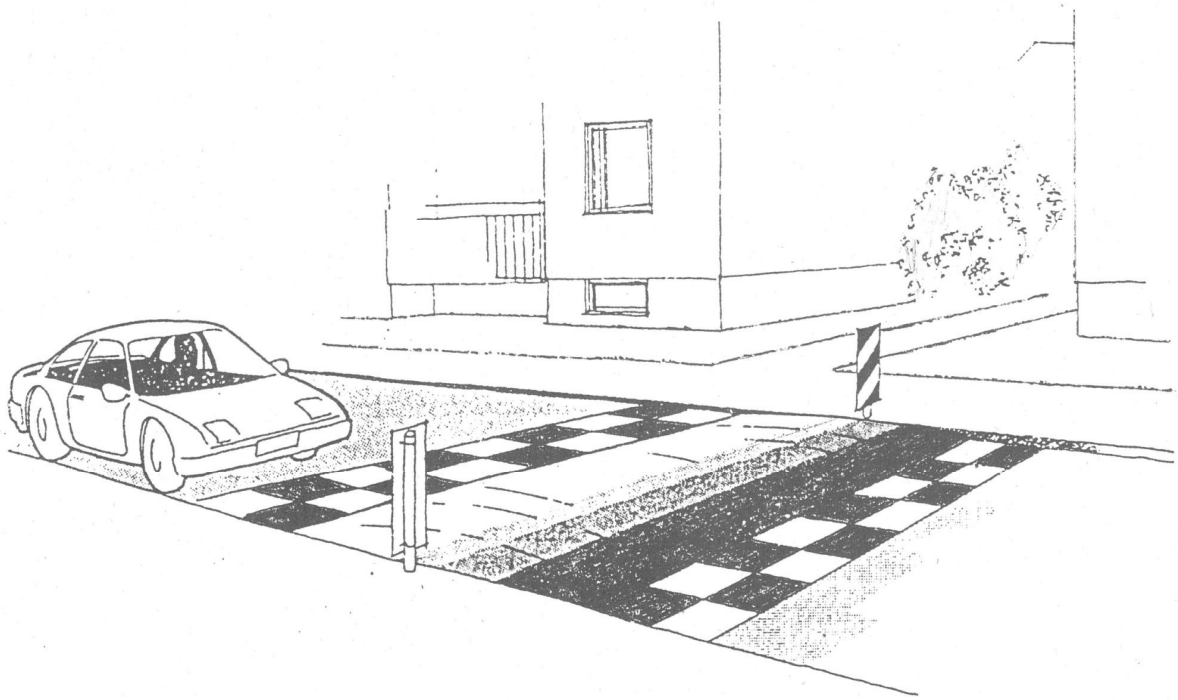
A lakóterületi forgalomcsillapítás célja a sebességcsökkentés és az átmenő forgalom kirekesztése. Ennek eszközei lehetnek lassításra készítő optikai, akusztikai hatásokat keltő, az előírtnál nagyobb sebességű haladás esetén kellemetlen lengéseket okozó eszközök, az út és a közvetlen térségének optikai szűkítése, az út tengelyének irányválttatása és a gyalogosközponú környezet prioritását hangsúlyozó elemek és tervezési elvek alkalmazása. Ennek műszaki megoldásait az alábbiakban röviden ismertetjük, de megjegyezzük, hogy az akusztikus eszközök alkalmazása lakókörnyezetben nem célszerű, mivel ezek hanghatásokkal a lakókat zavarják.

A hosszú küszöb kb. 4 m hosszúságú pályaszintemelés, lehet rámpás kialakítású behajtó küszöb, járdaküszöb vagy íves kialakítású (lekerekített) menetdinamika küszöb. A pályaszintemelés magassága általában 10-12 cm, járdacsatlakozásnál a küszöb járdaszintre emelhető. Menetdinamikai kialakításából adódóan függőleges kilengést keltve sebességcsökkentésére kényszeríti a gépjárművezetőt. A felhajtó rámpa esése illetve íves kialakítás esetén a lekerekítő ív sugara a tervezési sebesség függvénye. Az egyes sebességekhez tartozó paraméterek alkalmasságát mérésekkel igazolták, ettől eltérni csak külön minősítési eljárás alapján szabad.

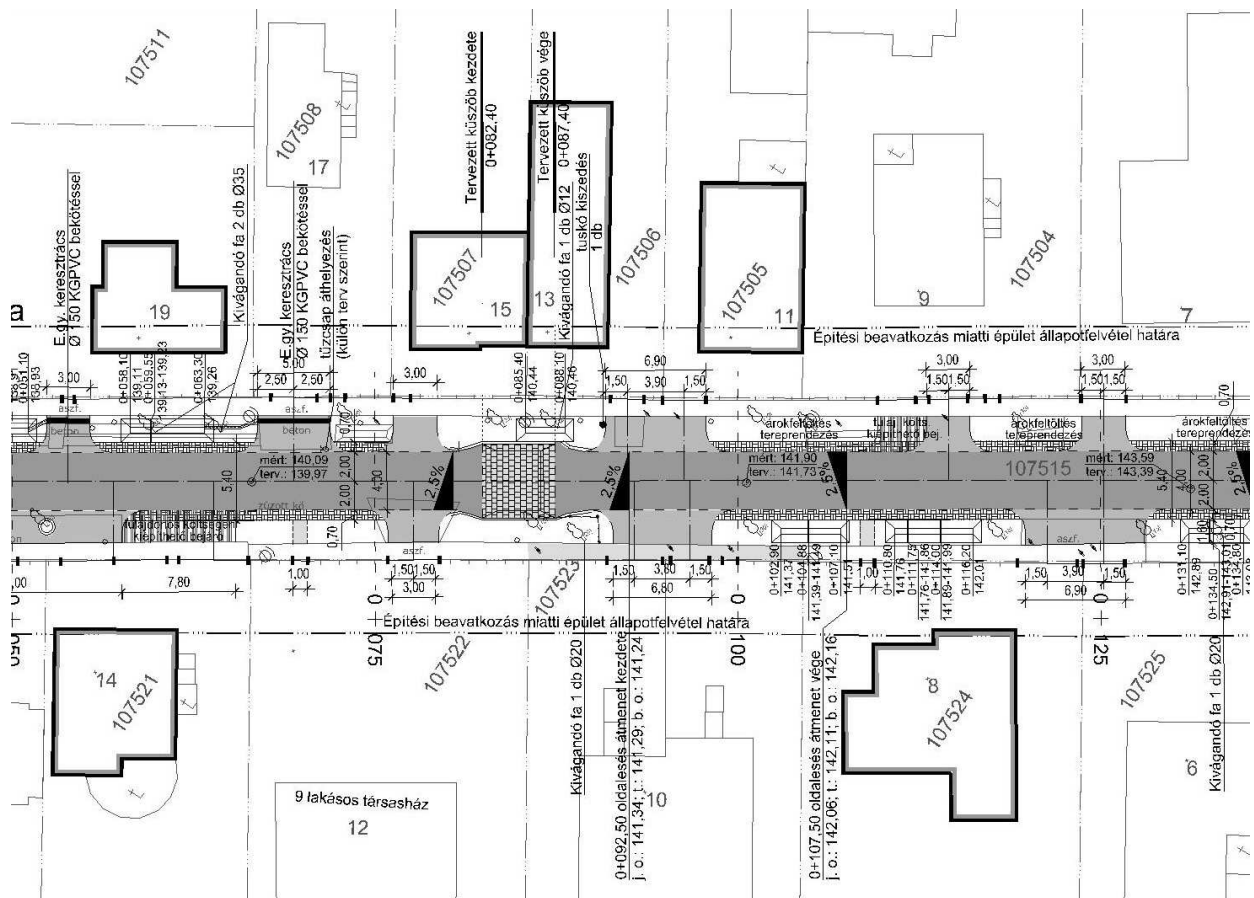
A sebességcsökkentő borda az útteste épített, vagy a burkolatra rögzített rövid 2 méternél rövidebb pályaszintemelés. Többnyire műanyag alapanyagú, íves kialakítású.

Meglévő útburkolatnál is, kis beavatkozással kialakítható.

Sebességcsökkentő elemek esetén a megállási látótávolságból történő felismerhetőségről mindig gondoskodni kell. Eltérő színű anyagból kell készíteni, vagy burkolat jelekkel kell felhívni a figyelmet.



3.1. Ábra - Sebességsökkentő küszöb jelölése váltakozó színű kétsoros műkölapokkal és sávozott terelőablakkal



3.2. Ábra - Példa forgalomcsillapító küszöb elhelyezésére (a TANDEM Mérnökiroda Kft. tervének részlete)

### A járműben vízszintes lengéseket keltő építési megoldások

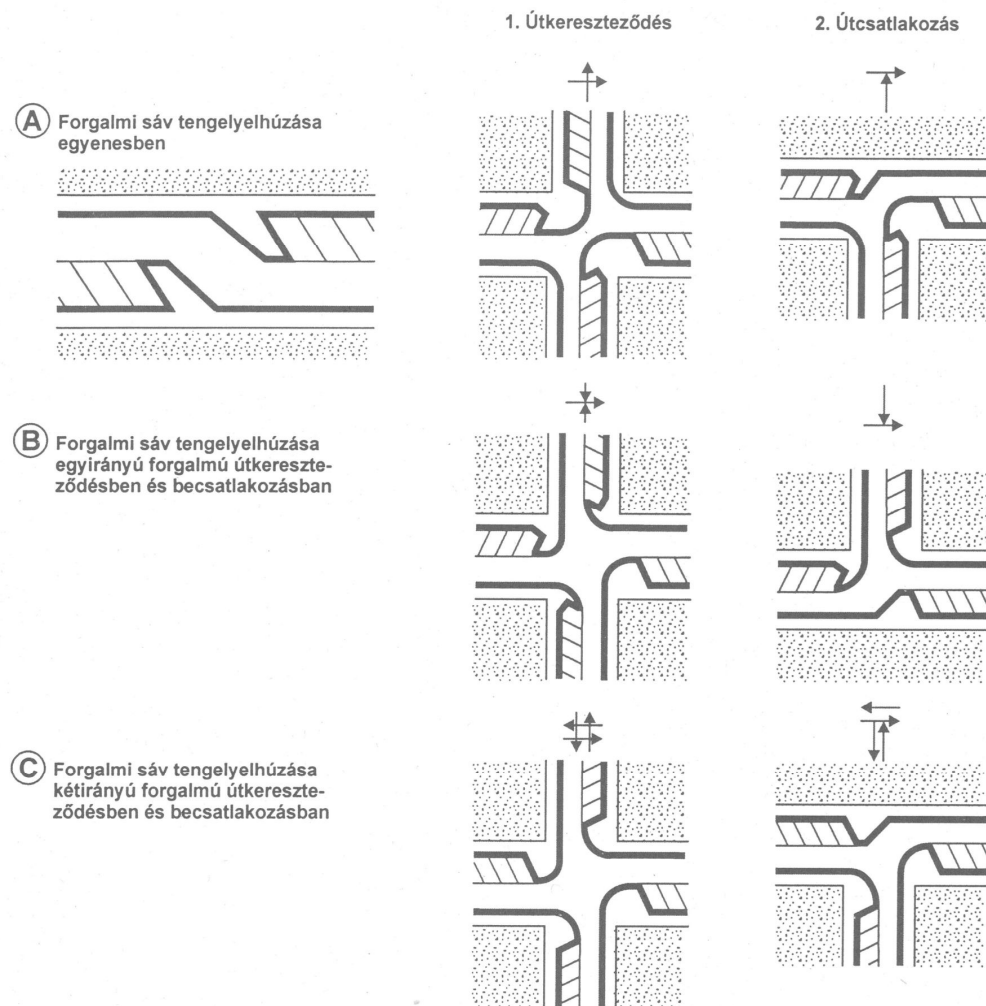
A vízszintes lengéseket keltő sebességcsökkentő elemek közös jellemzője, hogy a sebességcsökkentést, a jármű irányváltoztatást különböző módon kialakított terelőszigetekkel kényszerítik ki. A kiemelt szegélyes szigeteket „Kikerülési irány” jelzőtáblával jelezni kell. A terelő szigetek készülhetnek alacsony szegélyű „járható” szigetként, vagy rezgést keltő burkolattal is. Ajánlott sávozott terelőtábla elhelyezése a szigetek sarokpontjain, fekete-fehér váltakozó színű szegélykő sor, és fényvisszaverő elemek beépítés is. A szigetek felismerhetőségét segítheti az azokra telepített növényzet, utcabútorok, és ezek éjszakai megvilágítása.

Elsősorban lakóterületi utak bevezető szakaszainak forgalomcsillapításának eszköze a sávelhúzás középső terelőszigettel.

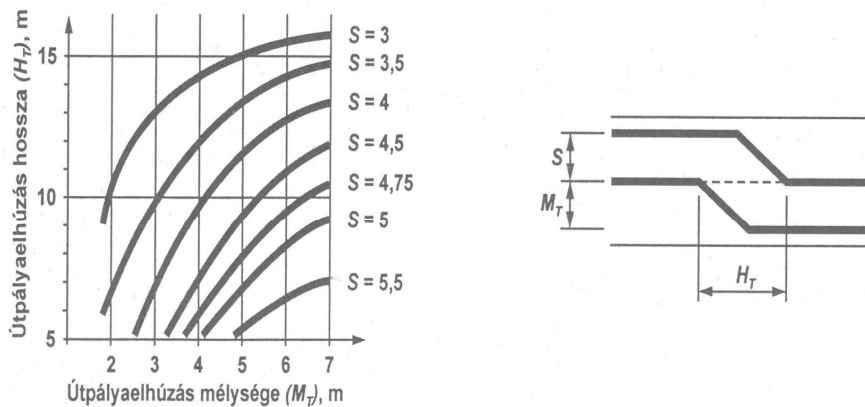
A forgalomcsillapított területen jellemző a pályaelhúzások kialakítása. A pályaszélességet a feltétlenül szükséges minimális méretre kell csökkenteni, és 50 méterenként a pályaszélesség mértékével elhúzni. Így az elhúzások folytán a hosszabb útszakasz nem tekinthető át, ezáltal sebességcsökkentés érhető el. A járművezető jobban koncentrál a belátható útszakaszra, lassabban hajt, javul a gyalogosokkal való szemkontaktusa.

Az elhúzások elhelyezését a gyalogosforgalmi igények, parkolási igények, és a környező intézmények figyelembe vételével kell meghatározni. A pályaelhúzások parkolósávval kombinálhatóak.

A pályaelhúzás új utcák esetén alkalmazható, meglévő utcáknál jelentős átépítés szükséges.

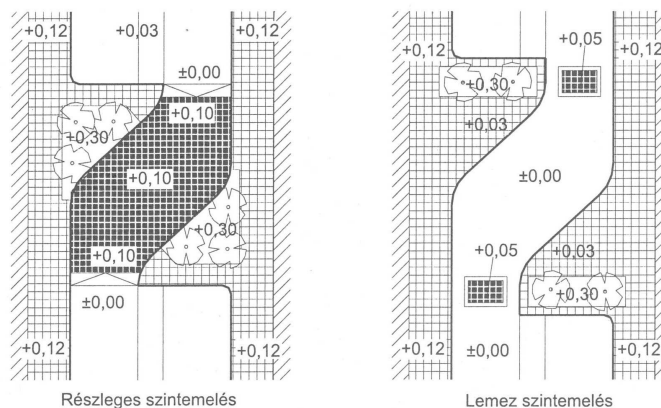


3.3. Ábra - Pályaelhúzási megoldások egyenesben és csomópontokban



**3.4 Ábra - A pályaelhúzás átmeneti hosszának meghatározása**  
( $S$ - haladó járművek számára rendelkezésre álló szélesség, m)

A pályaelhúzás speciális változata a tengelyugratás. A tengelyelhúzás esetén a forgalom iránya egy határozott irányba tér el, és azon viszonylag hosszabb ideig halad irányváltoztatás nélkül. A tengelyugratással kialakított útszakasz tengelye viszonylag rövid hosszban visszatér az eredeti irányba, ezzel rövid időtartam alatt okoz kellemetlen vízszintes lengéseket a jelzett tervezési sebességet túllépő járműben. Ezek a kilengések a járművezetőt csökkentett sebesség megválasztására készítik.

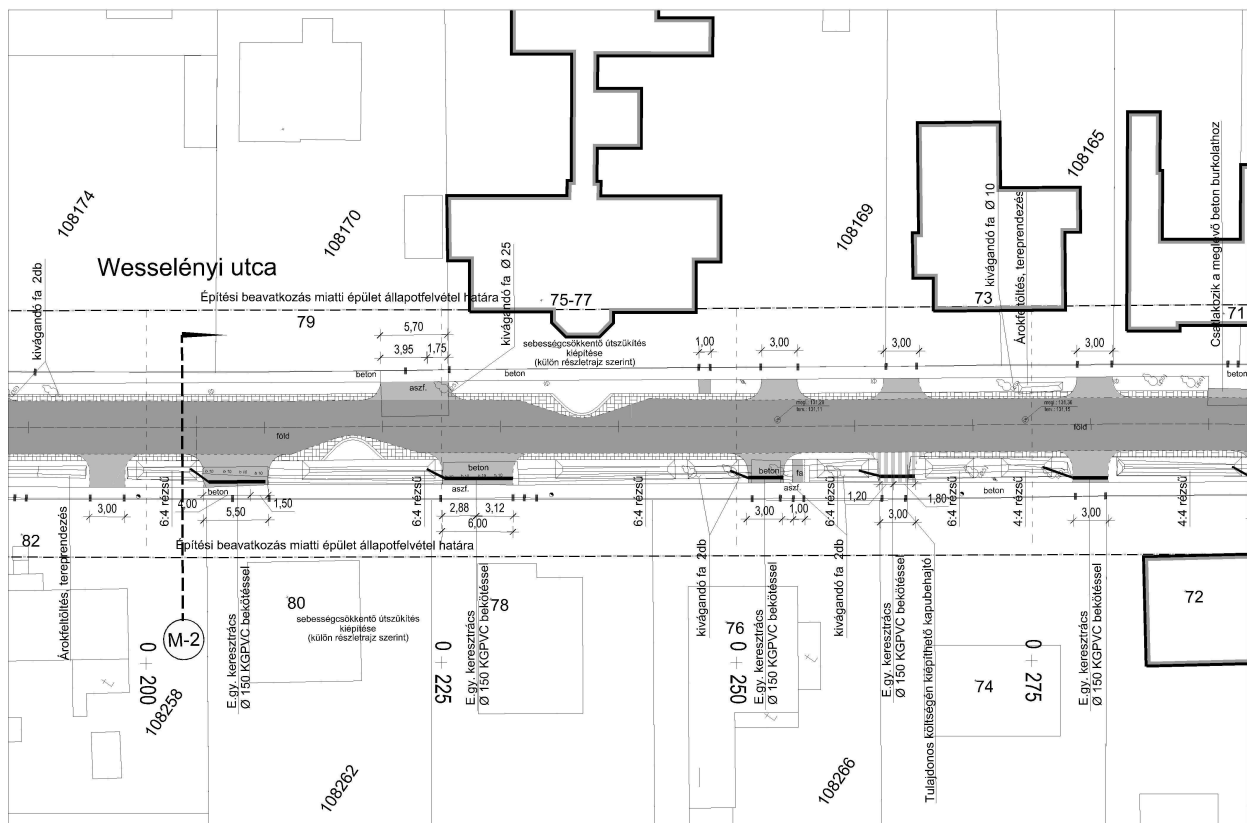


**3.5. Ábra – Példa útpályaelhúzás kialakítására**

A pályaszűkítés célja, hogy a kétirányú forgalmú utcákon a tengelyugratásnál nagyobb mértékű sebességcsökkentést érjünk el. Útszűkítés csak a helyi illetve célforgalom által használt mellékutakon alkalmazható. Az útszűkítés hossza 5-10 méter, a szűkületben váltakozó irányú forgalom alakul ki, a kitérés lehetőségét meg kell hagyni. Útpályaszűkítés forgalomcsillapított utcák bejáratánál is kialakítható, esetleg pályaszintemeléssel kombinálva. Az útpálya szűkítését közepén elhelyezett szigettel vagy építménnyel is ki lehet alakítani.



3.6. Ábra – Példa tengelyugratás terelőszigeteinek jelzésére sávozott terelőablák alkalmazásával



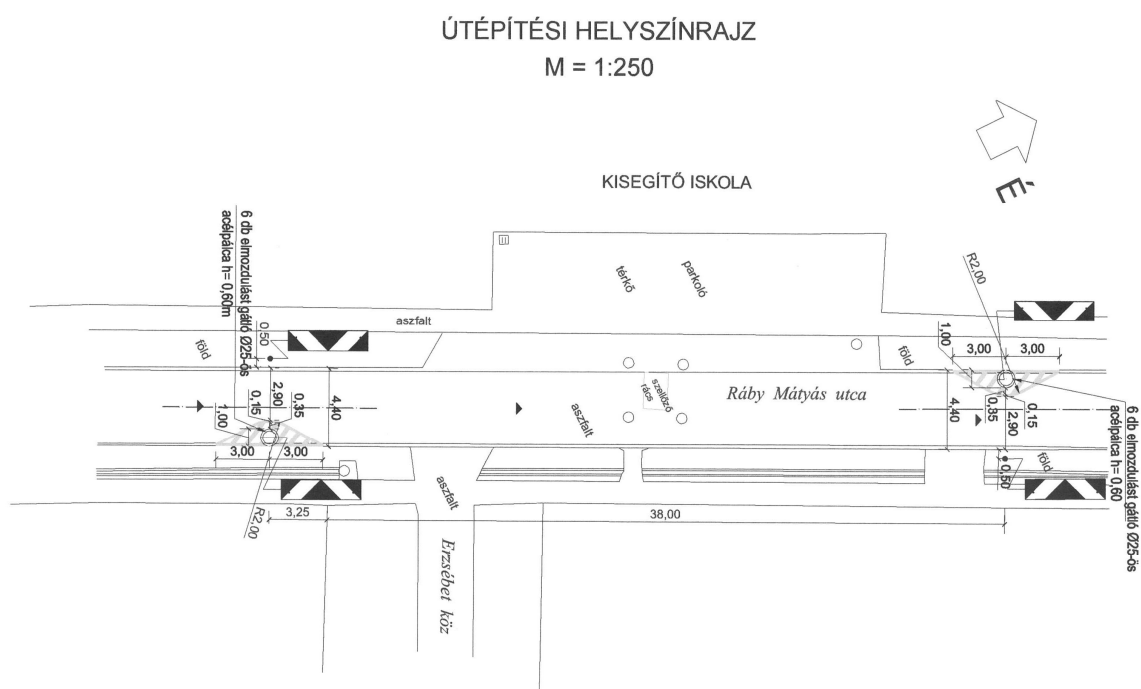
3.7. Ábra – Példa sebességcsökkentő útszűkítés elhelyezésére (a TANDEM Mérnökiroda Kft. tervének részlete)

**Útszűkítés kialakítása kútgyűrűvel meglévő utak esetén:**

Meglévő utcák esetén hatékony forgalomcsillapító megoldás a kútgyűrűkkel való útszűkítés. Ennek előnye, hogy utólagosan könnyedén, alacsony költséggel elvégezhető beavatkozás. Kútgyűrűk helyett igényes kivitelű utcabútorok, esztétikus fa dézsák is kihelyezhetőek, ez esetben nagyobb a fenntartási költség is.

Az alábbiakban a TANDEM Mérnökiroda Kft. által tervezett, több helyen megvalósult példát mutatunk be. A kihelyezett kútgyűrűkre piros-fehér sávozású terelő tábla elhelyezése szükséges. A kútgyűrűket a jó láthatóság érdekében fehér színű, időjárásnak ellenálló festéssel kell ellátni.

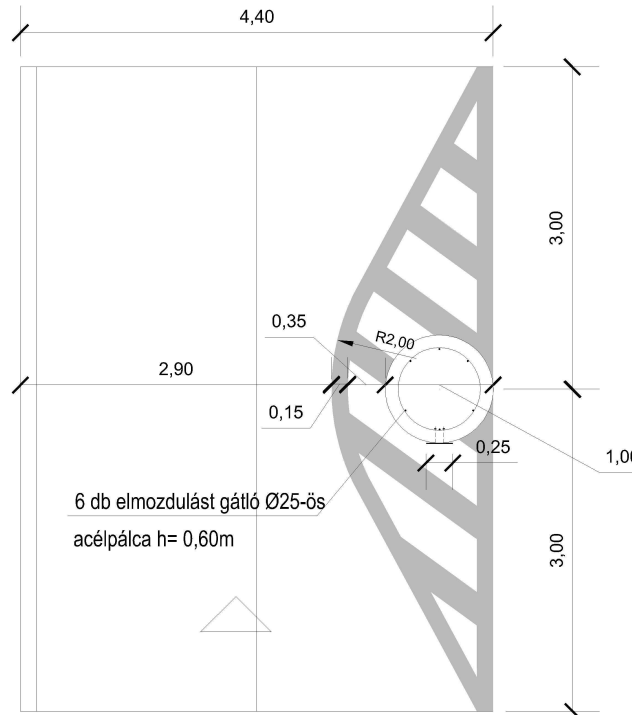
A kútgyűrűk körül  $2 \times 3$  m hosszban, az elem szélétől 0,5 m minimális távolságban sárga forgalom elől elzárt területet kell kialakítani sárga színű tartós burkolati jelből. A festés szélessége 0,15 m, a sávok közötti hézag 0,30 m legyen. A süllyesztett szegélyt is le kell festeni a terv szerinti hosszon.



**3.8. Ábra – Útszűkítés kútgyűrűvel, helyszínrajz  
(a TANDEM Mérnökiroda Kft. tervének részlete)**

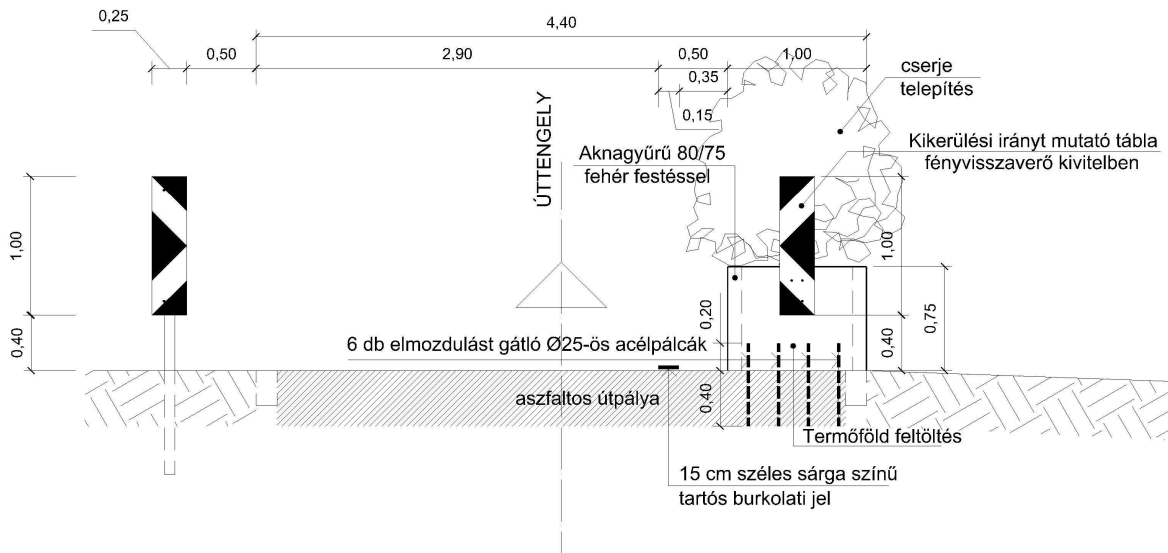


FORGALOM LASSÍTÓ ÚTSZŰKÍTÉS  
FELÜLNÉZETE M= 1:25



3.9. Ábra - Útszűkítés kútgyűrűvel, felülnézet  
(a TANDEM Mérnökiroda Kft. tervének részlete)

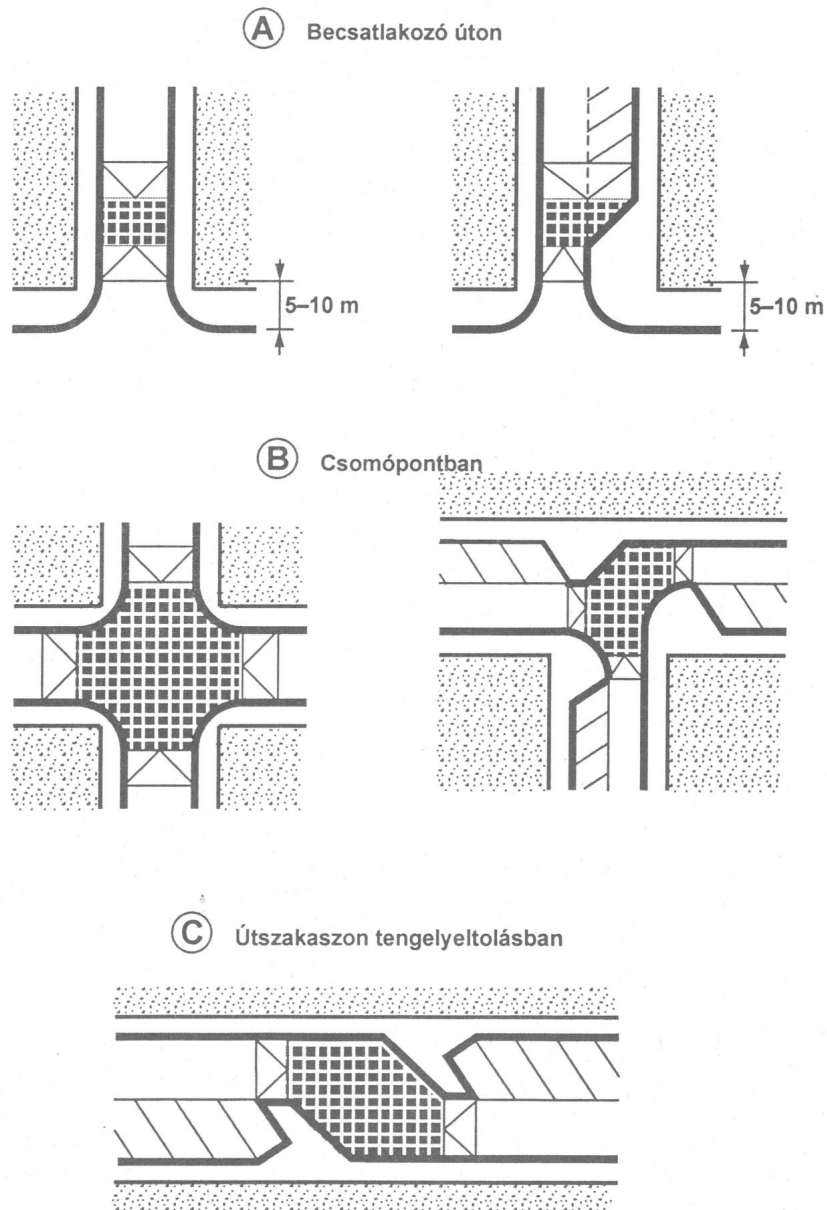
FORGALOM LASSÍTÓ ÚTSZŰKÍTÉS  
OLDALNÉZETE M= 1:25



3.10. Ábra - Útszűkítés kútgyűrűvel, oldalnézet  
(a TANDEM Mérnökiroda Kft. tervének részlete)

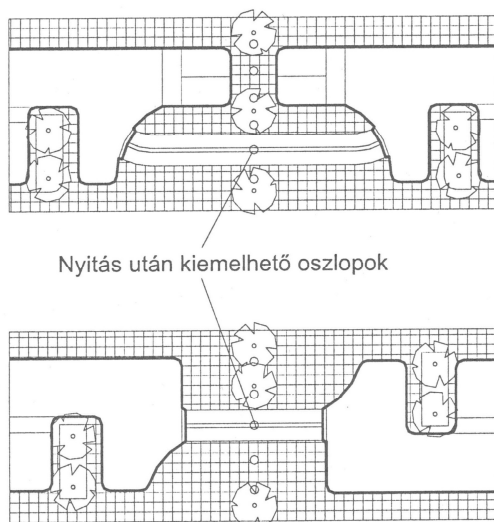
**Kombinált sebességcsökkentő elemek**

A tervezési és a forgalomszabályozási gyakorlat gyakran alkalmazza is a függőleges és vízszintes lengéseket okozó sebességcsökkentő elemek kombinációját a sebességcsökkentésre kényszerítő hatások együttes elérése céljából. Ilyen megoldások a behajtó küszöb útszűkítéssel, csomópont burkolatszintjének felemelése pályaelhúzással, pályaelhúzás pályaszintemeléssel.

**3.11. Ábra – Példák sebességcsökkentő elemek kombinált alkalmazására**

Az átmenő forgalmat zsákutcás és hurokutcás kialakítással lehet kiküszöbölni. Meglévő úthálózat esetén a hálózat átalakításának két módja van: az utcák megszakításával zsákutcák kialakítása, keresztezések megszüntetésével, átlós irányú lezárásával hurokutcák kialakítása.

Ebben az esetben is biztosítani kell a kerékpárosok akadálytalan áthaladását, valamint a mentők, tűzoltók behaladását szükség esetén. A zsákutca fejkénél biztosítani kell a megfordulás lehetőségét.



3.12. Ábra - Példa zsákutcafej elrendezésére két változatban

A tervezett keresztmetszet-változtatás

	<b>GY</b> Gyalogjárda- szélesítés	<b>P</b> Parkolóhely- lehatárolás	<b>E</b> Eltolás	Parkolósáv esetén	Parkolási igény csekély
Keresztesztés <b>K</b>					
A sebességcsökkenés létesítményei					
A csomópont felületének szintemelése					
A csomóponti ág részleges vagy lemez-szintemelése					
A csomópont közepének lemez-szintemelése					
A csomóponti ág részleges vagy lemez-szintemelése (autóbuszjáratok esetén)					

3.13. Ábra - Keresztesztés esetén alkalmazható sebességcsökkentő elemek

A tervezett keresztmetszet-változtatás

	<b>GY</b> Gyalogjárda- szélesítés	<b>P</b> Parkolóhely- lehatárolás	<b>E</b> Eltolás	Parkolósáv esetén	Parkolási igény csekély
Becsatlakozás <b>B</b>					
A sebességcsökkentés létesítményei					
A csomópont felületének szintemelése					
A csomóponti ág részleges vagy lemez- szintemelése					
A csomópont közepének lemez- szintemelése					
A csomóponti ág részleges vagy lemez- szintemelése (autóbuszjáratok esetén)					

3.14. Ábra – Becsatlakozás esetén alkalmazható sebességcsökkentő elemek

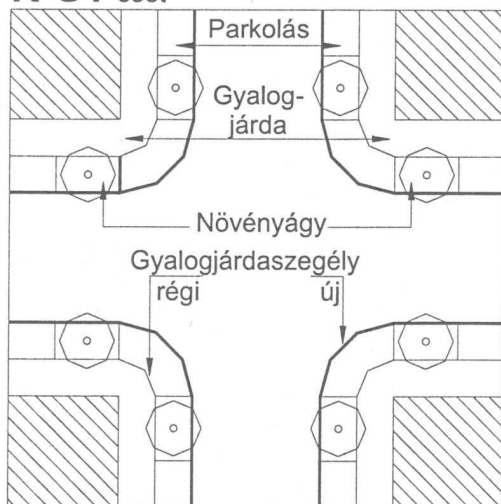
Folyópálya <b>F</b>	Megszakítás nélküli útszakasz		
	Parkolósávval	Parkolósáv nélkül	Parkolósáv nélkül
A vízvezetés helyzete	Belül 	Kívül 	Kívül 
A keresztmetszet változása	<b>GY</b> Gyalogjárda-szélesítés	<b>P</b> Parkolóhely-lehatárolás	<b>E</b> Egyoldali parkoláseltolás
A sebességcsökkentés létesítményei			
Részbeni szintemelés			
Kettős lemez-szintemelés			
Egyes lemez-szintemelés			
Osztott lemez-szintemelés			

3.1 5. Ábra - Megszakítás nélküli útszakaszok esetén alkalmazható sebességcsökkentő elemek

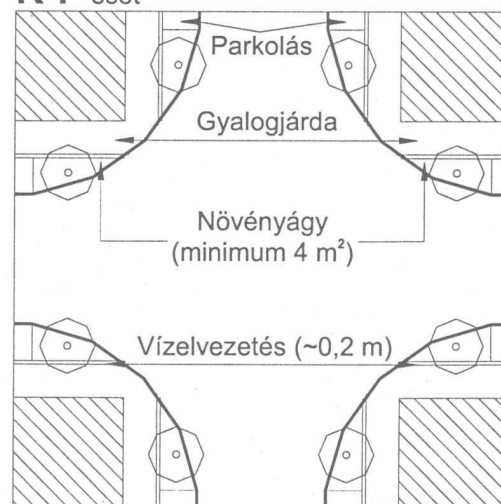
A keresztmetszet változása	A parkolási igény		
	Nagy		Kicsi
	<b>GY</b> Gyalogjárda- szélesítés	<b>P</b> Parkolóhely- lehatárolás	<b>E</b> Egyoldali parkolásetolás
Keresztezés <b>K</b>			
Becsatlakozás <b>B</b>			
Megszakítás nélküli útszakasz <b>F</b>			

Részletesebb helyszínrajzok

**K-GY** eset



**K-P** eset



**3.16. Ábra - A gépjárművek behaladására, parkolásra és gyaloglásra szolgáló felületek**

### 3.8. Kerékpáros közlekedés

Az alábbiakban felsoroljuk azokat a kerékpárforgalmi létesítmény fajtákat, amelyekből felépíthetők a kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok. (Forrás: *A kerékpározás útjai II. Kézikönyv a kerékpáros közlekedés fejlesztéséhez*). A felsoroltak között olyanok is lesznek, melyeknek a jelen tervezési feladatban nincs szerepük, de adott körülmények között lehet jelentőségük. A kerékpárforgalmi létesítményeket alapvetően három csoportba sorolhatjuk.

#### I. Önálló kerékpárforgalmi létesítmények:

- Kerékpársáv
- Közút melletti kétirányú kerékpárút
- Közút melletti kétoldali egyirányú kerékpárút
- Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

#### II. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények:

- Kerékpáros nyom
- Nyitott kerékpársáv

#### III. Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú felületek:

- Széles forgalmi sáv
- Autóbusz-forgalmi sáv
- Csillapított forgalmú terület
- Egyirányú forgalmú utca
- Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
- Kisforgalmú utca
- Párhuzamos szervizút
- Árvédelmi töltés
- Erdészeti üzemi út
- Mezőgazdasági út

#### 3.8.1. Önálló kerékpárforgalmi létesítmények

##### 3.8.1.1 Kerékpársáv

Az úttesten útburkolati jellel, vagy a meglévő útpálya szélesítésével kialakított, annak egy vagy két szélén kijelölt, a menetirány szerinti jobb, vagy egyirányú forgalmú úton, a bal oldalon útburkolati jellel jelölt különleges forgalmi sáv, amely a kerékpárosok közlekedésére szolgál (segédmotoros kerékpár nem használhatja).



3.1. ábra: Kerékpársáv



3.2. ábra: Kerékpársáv



3.3. ábra: Kerékpársáv



3.4. ábra: Kerékpársáv

### 3.8.1.2 Közút melletti kétirányú kerékpárút

A közúti forgalom által használt felületektől a kerékpáros közlekedés céljára elkülönített út, amelyen csak kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedhetnek. Műszaki jellemzőinek meghatározásához figyelembe kell venni a kerékpározás célcsoportjait. A kerékpárút létesítésével egy időben lehetőleg gyalogjárda is épüljön ott, ahol a gyalogos forgalom megjelenése várható, mert különben a gyalogosok is igénybe veszik a kerékpárutat.





**3.5. ábra:** Közút melletti kétirányú kerékpárút



**3.6. ábra:** Közút melletti kétirányú kerékpárút



**3.7. ábra:** Önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút



**3.8. ábra:** Önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút

### 3.8.1.3 Közút melletti kétoldali egyirányú kerékpárút

Az egyirányú kerékpárút a közút két oldalán elhelyezett, attól szegéllyel elválasztott, a forgalmi sáv felületétől eltérő szinten kialakított kerékpárforgalmi létesítmény. Az egyirányú kerékpárút a közúti pálya két oldalán helyezkedik el, így a közúti forgalommal azonos oldalon és velük megegyező irányú haladást biztosít, ami forgalmi és forgalombiztonsági szempontból kedvező. Lakott területen a kétoldali, önálló vonalvezetésű kerékpárút a forgalom természetes rendje szerinti közlekedést tesz lehetővé, így ez a létesítmény a kerékpársávval kedvezően kombinálható.

### 3.8.1.4 Elválasztott gyalog- és kerékpárút

A gyalogos és kerékpáros közlekedésre a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út, amelyen csak gyalogosok, kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedése megengedett. A két felület egymástól fizikailag vagy optikailag elválasztott. Az elválasztás lehet burkolati jel, 5 cm magas kiemelt szegély, korlát, stb. Újonnan létesülő gyalog- és kerékpárútnál kötelező a szintbeni, vagy más fizikai elválasztás.

A gyalog- és kerékpárút olyan kialakítású is lehet, hogy a gyalogos forgalom mellett egyirányú kerékpáros közlekedés megengedett.



**3.9. ábra:** Elválasztott gyalog- és kerékpárút



**3.10. ábra:** Elválasztott gyalog- és kerékpárút



**3.11. ábra:** Elválasztott gyalog- és kerékpárút



**3.12. ábra:** Elválasztott gyalog- és kerékpárút

### 3.8.1.5 Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

A gyalogos és kerékpáros közlekedésre a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út, amelyen csak gyalogosok, kerékpárosok és korlátozott körülmények között (20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárok közlekedése megengedett. A gyalogos és kerékpáros forgalom azonos, elválasztás és jelölés nélküli felületen halad. Lakott területen kívül a segédmotoros kerékpár közlekedését akkor nem kell megtiltani, ha a kerékpárút szélessége legalább 2,0 m, a gyalog- és kerékpárút szélessége pedig legalább 3,0 m.



**3.13. ábra:** Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

### **3.8.2. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények**

#### **3.8.2.1 Kerékpáros nyom**

A kerékpáros nyom ott alkalmazható, ahol a kerékpáros forgalom közötti forgalomtól való elválasztása nem feltétlenül szükséges, vagy a szabályozási szélességen belül valamilyen okból nem lehetséges, vagy fontos a kerékpáros forgalom jelenlétének kihangsúlyozása, vagy a kerékpárforgalom szempontjából fontos a hálózati elemek folytonosságának jelölése.

A kerékpáros nyom a gépjárművezetők számára figyelem felhívó hatású, a kerékpárosoknak pedig a haladás nyomvonalát és irányát jelzi. Ilyen helyszínek lehetnek közepes forgalmú utak, a csomóponti átvezetések, járműosztályozók, vagy az egyirányú utcában közlekedő kerékpárosok helyének kijelölése, stb.

A kerékpáros nyom nem önálló épített létesítmény, hanem a meglévő útpálya vagy forgalmi sáv felületére felfestett sárga színű burkolati jel, tehát a kerékpáros nyom nem növeli meg az útpálya vagy forgalmi sáv szélességét, hanem azon helyezkedik el. A burkolati jelek pontos helyzetét az alkalmazás környezetének, körülményeinek körültekintő figyelembe vételével kell meghatározni. A párhuzamos parkolók mellett kialakításra kerülő kerékpáros nyomnál figyelembe kell venni az ajtónyitások miatti oldalakadály távolságot. A jeleket ennek figyelembe vételével kell elhelyezni a burkolaton.

A kerékpáros nyom alkalmazható normál szélességű forgalmi sávon belül (3,0-3,5 méter) vagy az útkategóriához tartozó forgalmi sávnál szélesebb forgalmi sávban (3,5-4,5 méter).



**3.14. ábra:** Kerékpáros nyom



**3.15. ábra:** Kerékpáros nyom

### 3.8.2.2 Nyitott kerékpársáv

A nyitott kerékpársáv olyan különleges kerékpársáv, amely a kerékpárosok számára létesül, de indokolt esetben mind a kerékpárosok, mind a gépjárművek átléphetnek a mellettük lévő forgalmi sávba.

A nyitott kerékpársáv lakott területen a kerékpárosok haladási helyét jelöli ki az útpálya szélességén belül ott, ahol zárt kerékpársáv kialakítására nem áll rendelkezésre elegendő szélesség.

A közúti forgalom a kerékpáros részére kijelölt nyitott kerékpársávot is igénybe veheti, de csak akkor, ha azon nem közlekedik kerékpáros. Szükség esetén a kerékpáros is kiléphet a nyitott kerékpársáv területéből.

E sávok kiépítése olyan utaknál, amelyeknél fokozott a parkolási igény és intenzív az átmenő forgalom, vagy nagy a rakodási igény, csak akkor ajánlható, ha szigorúan érvényesítésre kerül a megállási vagy várakozási tilalom, vagy parkolók és rakodó helyek létesülnek az útfelületen kívül.

Ha a közúton a kerékpározás feltételei biztosítottak, de szűkület van az úton, akkor helyi, rövid szakaszú alkalmazása is lehetséges.

A nyitott kerékpársáv lassítja a gépjármű forgalmat és lehetővé teszi a kerékpárosok számára a szabályos előzést.

Nyitott kerékpársáv azokon a helyeken alkalmazható, ahol egyébként kerékpársáv alkalmazására lenne szükség.



**3.16. ábra:** Nyitott kerékpársáv (Ausztria)

### **3.8.3. Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú felületek**

#### **3.8.3.1 Széles forgalmi sáv**

A széles forgalmi sáv lehetővé teszi azt, hogy a kerékpárosok a közút felületén biztonságosan, a közúti forgalom zavarása nélkül haladjanak. A széles forgalmi sáv lakott területen alkalmazható folyópálya szakaszokon vagy csomóponti átvezetésekénél. A széles forgalmi sáv kedvezően összekapcsolható a kerékpársávval, különösen csomóponti környezetben.

#### **3.8.3.2 Autóbusz forgalmi sáv**

Az autóbusz forgalmi sáv kerékpározás céljára való igénybevételét az autóbusz és a kerékpáros forgalom nagysága, valamint az autóbusz forgalmi sáv hossza alapján kell mérlegelni. A jelenleg érvényes 20/1984. KM rendelet 9.12. pontja meghatározza az autóbusz forgalmi sávok kijelölésének feltételeit.

Ezen kívül az alábbiak figyelembe vétele szükséges:

- Középfekvésű autóbusz forgalmi sáv kerékpározás céljára csak kivételes esetekben jelölhető ki. A középfekvésű autóbusz forgalmi sáv kerékpározás céljára történő kijelölése csak részletes forgalmi, forgalomtechnikai és geometriai vizsgálat alapján, egyedi elbírálás után lehetséges.
- Szélső fekvésű autóbusz forgalmi sáv kerékpározás céljára történő kijelöléséhez figyelembe kell venni az alábbiakat:
- Ha az autóbusz forgalmi sáv szélessége legalább 4,25 méter (4,0 %-nál nagyobb emelkedő esetében 4,50 méter), akkor az autóbusz-forgalom nagyságától függetlenül a közös használat megengedett, ezt jelzőtáblával és kerékpáros piktogrammal jelölni kell.
- Különleges, a közösségi közlekedést elősegítő forgalomszabályozási elemek alkalmazása esetében a kerékpáros forgalom szempontjait is figyelembe kell venni.
- Ha az autóbusz forgalmi sáv szélessége nem éri el a 4,25 métert (4,0 %-nál nagyobb emelkedő esetében 4,50 m), akkor a kerékpáros forgalom erre utaló jelzőtáblával történő engedélyezését az alábbi szempontok mérlegelése alapján kell eldönteni:

- autóbusz-forgalom nagysága, jellege,
- kerékpáros forgalom nagysága,
- közös használat hossza,
- csomópontok, megállóhelyek elhelyezkedése,
- lejtésviszonyok,
- a kerékpárforgalmi hálózat folytonosságának szempontjai.



**3.17. ábra:** Közös autóbusz-kerékpársáv

### 3.8.3.3 Csillapított forgalmú terület

A csillapított forgalmú övezetek lakott területen, forgalmi és/vagy gyűjtő utakkal határolt, „övezeti” szabályozású, jelzőtáblákkal, esetleg épített kialakítással is megkülönböztetett terület egységek, ahol a gyalogosok és a kerékpárosok meghatározott feltételek mellett, biztonságosan közlekedhetnek.

- Területre kiterjedő forgalomcsillapítással (30-as zóna, lakó-pihenő övezet) a közúti forgalom és a kerékpáros forgalom átlagsebességét minél jobban közelíteni kell egymáshoz.
- Korlátozott sebességű övezet kialakítása: a kerékpáros és a közúti forgalom azonos útfelületen, a körzethatáron jelölt megengedett legnagyobb sebességgel közlekedhet, a gyalogos forgalom kiemelt szegéllyel, vagy zöldterülettel, árokkal elválasztott.
- Lakó-pihenő övezet kijelölése: valamennyi közlekedésben résztvevő általában azonos felületen közlekedik, a gyalogosok elsőbbségével, a közúti forgalom korlátozott mértékű és sebességű.
- Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) kialakítása (KRESZ 13. §.): útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos, illetve korlátozott. Kerékpárosoknak az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/h sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok – a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek. A gyalogos és kerékpáros övezetben kerékpáros útpálya eltérő színű (pl.: téglavörös), vagy eltérő anyagú, textúrájú burkolattal, „K”szegéllyel

vagy alacsony kiemelt szegéllyel létesíthető. Célszerű a kerékpáros közlekedés céljára kijelölt útvonal szintbeni elválasztása a gyalogos közlekedéstől.

- Forgalomcsillapítási lehetőség a KRESZ 41. ábra szerinti „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos” jelzőtábla alkalmazása.
- A csillapított forgalmú területeken a kerékpáros forgalom számára egyértelműen jelezni kell a csatlakozó kerékpáros hálózati irányt.

A forgalomcsillapító eszközök fajtájának kiválasztásakor vizsgálni kell az elem és a kerékpáros forgalom viszonyát.

A forgalomcsillapítási eszközöket és kialakításukat az ÚT 2-1.207 számú Útügyi Műszaki Előírás tartalmazza. A kerékpárforgalom nyomvonalán olyan forgalomcsillapítási eszközt kell alkalmazni, amely a kerékpár menetdinamikai jellemzőinek megfelelő (lapos hajlású, lekerekített felületek).



**3.18. ábra:** Csillapított forgalmú területen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal



**3.19. ábra:** Csillapított forgalmú területen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal

### 3.8.3.4 Egyirányú forgalmú utca

Egyirányú forgalmú utcában csak akkor engedhető meg ellenirányban a kerékpározás, ha az jelzőtáblával jelzett. A kialakítás lehet kerékpársáv nélküli vagy kerékpársáv.

Az ellenirányú kerékpáros forgalom kijelöléséhez a következő szempontokat kell figyelembe venni.

- Ha a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása miatt szükséges, akkor az egyirányú utcák ellenirányú átjárhatóságát a kerékpáros forgalom számára biztosítani kell. Az egyirányú utcák egyirányúsítási irányának szükség szerinti megváltoztatása és/vagy az utca vagy egy szakaszának ismét kétirányúvá tétele elősegítheti a kerékpáros forgalom közlekedési lehetőségeinek kiterjesztését.
- A kijelöléskor vizsgálni, elemezni kell a forgalom nagyságát, a megengedett sebességet, a közösségi közlekedés forgalmi viszonyait, a meglévő útpályaszélességet és a parkolási viszonyokat.
- A csomópontoknál az elsőbbségi viszonyokat egyértelműen jelezni kell. A kerékpáros forgalom alapvetően nem változtatja meg az egyébként egyenrangú útkereszteződés forgalmi rendjét, gépjárművek számára az ellenirányú kerékpáros forgalmat jelzőtáblákkal vagy burkolati jelekkel jelezni kell. Annak a forgalmi iránynak, amelyik egyenrangú útkereszteződésben jobbról találkozik az ellenirányban vezetett kerékpárossal, „Egyenrangú utak kereszteződése” (KRESZ 88. ábra) veszélyt jelző tábla,

valamint „Kerékpárosok” veszélyt jelző tábla helyezendő el, alatta „kétirányú nyíl” kiegészítő táblával. A szembe vezetett kerékpáros irányt a csomópontban burkolati jellel (kerékpáros nyom jelzése, kerékpársáv jelzése) kell átvezetni.

- A kijelölés előkészítése során meg kell vizsgálni azt, hogy az ellenirányú kerékpáros forgalom bevezetésének milyen hatása lesz az adott utcarendszerben vagy egy nagyobb területen, különös tekintettel a parkolási viszonyokra.
- Egyirányú forgalmú utcában akkor lehet ellenirányú kerékpársávot kijelölni, ha a megengedett sebesség 30 km/h és a MOF 500 E/h felett van.
- Az egyirányú forgalmú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom akkor engedélyezhető kerékpársáv létesítése nélkül, ha a szabad útpálya szélessége eléri, vagy meghaladja az ÚT 2-1.203 sz. Útügyi Műszaki Előírás 7.3. táblázatában meghatározott értékeket. 200 E/h MOF közötti forgalom nagyság alatt a helyszíni körülmények mérlegelése alapján az egyirányú utca az úttest szélességétől függetlenül kijelölhető kerékpározás céljára, ha az útszakasz belátható, vagy kikerülő helyek vannak, (vagy kialakíthatók).



3.20. ábra: Egyirányú forgalmú utca



3.21. ábra: Egyirányú forgalmú utca

### 3.8.3.5 Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka

A kerékpáros forgalom számára a KRESZ az útpadkán haladást írja elő, ha az útpadka erre alkalmas. Ezt a lehetőséget segíti elő az útpadka részleges vagy teljes burkolása. Az útpadka burkolatának anyaga lehetőleg egyezzen meg az útpálya burkolatának anyagával. A forgalmi sávot és a burkolt útpadkát úttest széle (U-011) vagy úttest kijárat szélé (U-022) burkolati jellel kell elválasztani.

Burkolt útpadkánál a kerékpáros nem a gépjárművek forgalmi sávjában halad, hanem azon kívül, a burkolt útpadka felületén.

A részleges vagy teljes burkolású útpadka nem önálló kerékpárforgalmi létesítmény. Akkor lehet alkalmazni, ha a kerékpáros és a közúti forgalom elválasztása indokolt lenne, de az adottságok vagy köztételek (pl. magas töltés, nagy bevágás, ártéri szakasz, stb.) miatt más típusú kerékpárforgalmi létesítmény gazdaságosan nem alkalmazható. A részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka forgalomtechnikai jelzése nem szükséges. Az útpadka burkolt felülete a meglévő útpálya burkolatához csatlakozik. A részlegesen burkolt útpadka építését ajánlott összekötni az útburkolat felújításával, korszerűsítésével.



A forgalomtechnikai jelzéseket és az úttartozékokat a közúti forgalomra vonatkozó előírások szerint kell elhelyezni. 3,00 méternél magasabb és 6/4-es rézsűhajlásnál meredekebb töltéseknél magasztott közúti vezetőkortát elhelyezése szükséges.

### 3.8.3.6 Kisforgalmú utca

A kerékpáros a közúti forgalommal közös felületen halad a KRESZ szabályainak megfelelően. A kisforgalmú utcában forgalomszervezési intézkedésekkel kell megteremteni a kerékpáros forgalom biztonságos és akadálymentes közlekedésének feltételeit (pl. a teherforgalom korlátozásával, a gépjárművek sebességének korlátozásával, stb.). Új tervezésű, a kerékpárforgalmi nyomvonal részeként megvalósuló utca esetében a műszaki és forgalomtechnikai kialakítás „kerékpárosbarát” legyen.



3.22. ábra: Kisforgalmú utcán vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal

### 3.8.3.7 Párhuzamos szervizút

Nagyobb településeken belül vagy külterületi főutak mellett a főúttal párhuzamosan önálló szervizutak helyezkednek el. Ezeken az utakon általában kisebb sebességgel haladnak a gépjárművek, de forgalmas lakott területen belüli szakaszokon a kerékpáros forgalom számára sok lehet a zavaró körülmény: ki-beálló személygépkocsik, kinyíló gépkocsi ajtók, rakodás, stb. Adott esetben forgalomszervezési intézkedéssel (pl. a szervizút egyirányúsításával, sebesség korlátozással, stb.) a kerékpáros forgalom számára is elfogadható és biztonságos feltételek alakíthatók ki. A csomóponti keresztezéseket forgalombiztonsági szempontból részletesen meg kell tervezni.



**3.23. ábra:** Párhuzamos szervízúton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal

### 3.8.3.8 Árvédelmi töltés

Az árvédelmi üzemi utak általában egy forgalmi sávossal kialakításúak, ezért a szükséges pontokon kikerülő helyek kialakítására is szükség lehet.

Az árvédelmi töltések gyakran illeszthetők a szabadidős célú kerékpárforgalmi hálózatokba, de a töltések vonalvezetése nem mindig kedvező, mert a kialakításukat az árvédelem szempontjai határozták meg.

Közlekedési célú kerékpáros forgalomnál csak akkor alkalmazható, ha közel vezet a kerékpárosok ideális nyomvonalához és nem jelent 10 %-nál nagyobb úthosszabbodást.

Árvédelmi töltésen korlát nem helyezhető el, csak ha a kezelője a szükséges helyeken előírja.

A fel- és lehajtóknál elhelyezett sorompókat úgy kell kialakítani, hogy az a gépkocsival történő felhajtást megakadályozza, de a kerékpárosok számára ne jelentsenek túlzott akadályt. Az útburkolatot az árvédelmi töltés üzemeltetőinek előírásai szerint kell kialakítani. Az árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonalon a töltésre vezető felhajtó erőt (lehetőleg még az utolsó, közúton vezető szakaszon) tájékoztató táblák elhelyezése szükséges, amellyel a kerékpárosok tájékoztatást kapnak arról, árvíz idején milyen útvonalat vehetnek igénybe.

Ha nagyon hosszú az esetenként lezárásra kerülő töltésszakasz, vagy bonyolult az alternatív útvonal, vagy annak elérése, akkor az árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonaltervben az alternatív útvonalakat is meg kell határozni.



**3.24. ábra:** Árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal burkolatlan felületen



**3.25. ábra:** Árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal burkolt felületen

### 3.8.3.9 Erdészeti üzemi út

Az általában szép természeti környezetben haladó erdészeti üzemi utak kiváló szabadidős célú kerékpáros útvonalak lehetnek.

Kijelölt turistaút és kerékpározásra kijelölt erdészeti üzemi út kereszteződésében a gyalogosok számára „Kerékpárosok” veszélyt jelző tábla vagy szöveges tábla kihelyezése szükséges.

Felhasználásuk esetén az 1996. évi LIV. számú, az erdőről, az erdő védelméről szóló törvényt is figyelembe kell venni.



**3.26. ábra:** Erdészeti üzemi úton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal

### 3.8.3.10 Mezőgazdasági út

Közlekedési célú kerékpárforgalmi nyomvonal esetén akkor alkalmazható, ha ez az elem jobb közlekedési körülményeket (rövidebb útvonalat, kisebb emelkedőt, jobb forgalombiztonságot) biztosít, mint a közút melletti vonalvezetés. Szabadidős célú kerékpárforgalmi nyomvonalnál nem feltétlenül szükséges a közút melletti vonalvezetés.

## **AZ ELEMEEK KIVÁLASZTÁSÁNAK SZEMPONTJAI**

A kerékpárforgalmi nyomvonal és elemeinek kialakítása azért nehéz, mert legtöbbször a meglévő és a már „berendezett” keresztmetszet területén kell elhelyezni a kerékpárforgalmi létesítményt. Az alkalmazásra kerülő elemek kiválasztása során az alábbi szempontok figyelembe vételét javasoljuk:

- A kerékpár is jármű, de érdekes módon a gépjárművezetők a kerékpárosokat nem tekintik járműnek, hanem inkább a közúton közlekedő, őket zavaró gyalogosnak tekintik.
- A gyalogosok sem tekintik járműnek a kerékpárost, így elé lépnek és akár a kerékpárutat is igénybe veszik.

**Éppen ezért ott ahol indokolt, a kerékpáros forgalmat el kell választani mind a gépjármű mind a gyalogos forgalomtól. Inkább a közúti forgalomhoz kapcsolódjon a kerékpárforgalmi létesítmény, ne a gyalogos forgalom felületéhez.**

### **a) A kerékpáros és a közúti forgalom elválasztásának szükségessége:**

A kerékpározók biztonság- és komfort-érzetét az alábbi tényezők befolyásolják:

- az átlagos napi forgalom nagysága (ÁNF) E/nap/két irány, amely a kerékpárforgalmi létesítmény forgalomba helyezésének időpontjára előrebecsült érték,
- a forgalom összetétele,
- a nehéz gépjármű forgalom és a személygépjármű forgalom darabszáma, aránya,
- a kerékpáros forgalom nagysága (kp/csúcsóra),
- a keresztezések gyakorisága,
- a közúti pálya szélessége,
- a forgalmi sávok száma és szélessége,
- a közúti forgalom engedélyezett sebessége (v) km/h,
- a gépjárművek parkolás módja és igénye.

Az elválasztás szükségességét a fenti értékek figyelembe vétele alapján célszerű meghatározni. A külföldi ajánlások és a hazai gyakorlat figyelembe vétele alapján a kerékpárforgalmat az alábbi esetekben indokolt elválasztani a gépjármű forgalomtól.

### **b.) A kerékpáros és a gyalogos forgalom elválasztásának szükségessége:**

Adott esetben nemcsak a gépjármű, hanem a gyalogos forgalomtól is el kell választani a kerékpáros forgalmat. Meg kell határozni a kerékpáros és a gyalogos forgalom várható nagyságát (forgalomszámlálással), majd ezen adatok alapján kell kiválasztani a megfelelő kerékpárforgalmi létesítményt. Ehhez forgalomszámlálást kell végezni (az ÚT 2-1.203 sz. útügyi műszaki előírás 20. fejezetben meghatározott módon), majd az adatok feldolgozása után a 6.2. ábra szerint kell kiválasztani a szükséges kerékpárforgalmi létesítményt.

Az ÚME 6.2. ábra a gyalogos és a kerékpáros forgalom elválasztása szükségességének kezelését adja meg.

A kerékpáros és a gyalogos forgalom jellegzetességeiből adódóan több olyan helyzet van, amely kritikussá teheti a kétfajta forgalom együtt vezetését.

- Hosszirányú együttlétezés esetén, túl nagy gyalogos forgalomnál a kerékpáros forgalom akadályozza a gyalogosokat. Ilyen nagy gyalogos forgalmú területekre lehetőleg ne vezessük be a kerékpáros forgalmat. Ha ez elkerülhetetlen, akkor a kerékpárosok sebességének csökkentése szükséges a gyalogosok lépéstartó sebességére, vagy ki kell alakítani a kerékpárosok által használható útfelületet, esetleg gyalogos- és kerékpáros zónát.

- A KRESZ nem különbözteti meg az elválasztás nélküli és az elválasztott (burkolati jellel, szegéllyel) gyalog- és kerékpárutak elnevezését (KRESZ 26/d és 26/e ábra), mindkettőt „Gyalogos és kerékpárút”-ként határozza meg, ugyanakkor a tervezési gyakorlatban ezek különbözőek. Jelentős, 420 kerékpáros/h/kétirány forgalomnál nagyobb kerékpáros forgalom által használt felületre csak szórványos gyalogos forgalom engedhető elválasztás nélkül. Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút jelzésére a KRESZ 26/d ábra szerinti jelzőtáblát kell alkalmazni. Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútnál is célszerű lehet a közlekedési felületek ajánlott használatának jelölése. A használatra ajánlott felületeket 25-30 méterenként gyalogos és kerékpáros piktogramokkal, valamint 3 db terelővonallal lehet kijelölni. Szórványos gyalogos vagy kerékpáros forgalomnak az tekintendő, amikor a gyalogos vagy kerékpáros forgalom kisebb, mint 60 fő (kerékpáros)/h/két irány.
- Lakott területen kívüli szakaszokon a kerékpáros és a gyalogos forgalom elválasztása általában nem indokolt. Indokolt lehet azonban az elválasztás, ha a kerékpárforgalmi létesítmény gyalogosokat is vonzó terület (strand, rekreációs terület, ipari park, közösségi közlekedési megállóhely, stb.) felé halad.

### 3.9. Kerékpár parkolók, tárolók

#### 3.9.1. Alapelvek

- Egy adott terület kerékpárforgalmi hálózati terveinek tartalmaznia kell kerékpár parkolási (tárolási) intézkedési tervet is. A 253/1997. számú (XII.20.) Kormányrendelet (OTÉK) szerint biztosítani kell a kerékpárok elhelyezését minden olyan építményhez, ahol rendszeres kerékpáros forgalomra számítani kell (szórakoztató, kulturális, kereskedelmi, szabadidős létesítmények, iskola, stb.). Figyelembe kell venni a nagyobb, forgalomvonzó létesítményeket, a település- vagy városrész központokat, a közösségi közlekedési járművek megállóhelyeit is.
- A kerékpárral érkező, rövid ideig tartózkodó ügyfelek, vásárlók, látogatók számára biztosítani kell, hogy kerékpárjukat a következő feltételeknek megfelelő parkolóhelyeken hagyhassák:
  - Könnyen elérhető (nem kell ajtót, kaput nyitni)
  - Viszonylag biztonságos (a kerékpár jól rögzíthető, látható helyen van)
- A kerékpárral érkező, hosszabb ideig tartózkodó munkavállalók, lakók, utasok számára biztosítani kell, hogy kerékpárjukat a következő feltételeknek megfelelő parkolóhelyeken hagyhassák:
  - Biztonságos (megfigyelt vagy zárt)
  - Időjárástól védett (fedett)
- A tárolók mérete igazodjon a kerékpár helyigényéhez.
- A tárolók kialakítása legyen esztétikus és környezetbe illő.
- Az alkalmazott szerkezeti kapcsolatok éleket és csavarozott kötést nem tartalmazhat.
- A kialakítás és az alkalmazott anyagok olyanok legyenek, hogy a lehető legkisebb fenntartást igényeljék.
- A létesítményt úgy kell elhelyezni, hogy az a célállomás bejáratához a legközelebb legyen, de annak használatát ne zavarja.

### 3.9.2. A szükséges kerékpártárolók számának meghatározása

A kerékpárparkolók létrehozásában érdekelt önkormányzatok vagy más intézmények számára javasolt, figyelembe veendő tényezők:

- Az intézmény típusa, helye (oktatási intézetek, üdülési vagy sportközpontok, uszodák, tornatermek, parkok, templomok, temetők, kulturális központok és üzletek, irodaépületek, stb.).
- Lakóterületen a kerékpár használatát befolyásolja a kerékpárok biztonságos tárolási lehetősége (pl. a közös tárolókban, vagy más zárható helyen, egy vagy több lépcsőház lakói számára a szabad rendelkezésű helyiségekből kialakított, zárható tárolókban).
- Az intézményt látogatók maximális száma, a tevékenység jellege és a lehetséges kerékpározók száma egy adott időpontban.

A z alábbi táblázat tartalmazza az OTÉK szerint a különféle intézményekhez szükséges parkoló és tároló helyek normatíváit.

A kerékpártárolókat, parkolókat újonnan megvalósuló zárt sorú beépítésű lakó-, szálláshely-szolgáltató, oktatási funkciók esetén az épület részeként kell megvalósítani. Bővítés és/vagy rendeltetés módosítás esetén a meglévő állapothoz képest többletként jelentkező tárolókat, illetve parkolókat kell megvalósítani, melyek közterületen is elhelyezhetőek.

Új beépítés esetén a kerékpárokat telken belül – lakó, szálláshely-szolgáltatás, oktatási, funkciók esetében – épületben kell elhelyezni, a földszinten vagy az első garázs szinten. A kerékpárok elhelyezését biztosító tároló helyek számára legalább 0,8×2,0 méter helyigényt kell biztosítani. Az OTÉK 7. számú melléklete a 253/1998. (XII.20.) Korm. Rendelethez.

1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülőegység után 1 db
2.a.	Kereskedelmi egység 0-1000 m <sup>2</sup> -ig	Az árusító tér minden megkezdett 150 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
2.b.	Kereskedelmi egység 1000 m <sup>2</sup> felett	Az árusító tér minden megkezdett 500 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
3.	Szálláshely szolgáltató egység	Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db
4.	Vendéglátó egység	A fogyasztó tér minden megkezdett 75 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
5.	Alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	A foglalkoztató és/vagy tanterem 50 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
6.	Felsőfokú oktatási egység	Oktatási és kutatási helyiségek 50 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház, stb.)	Minden megkezdett 50 férőhelye után 5 db
8.	Egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár, stb.)	A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500 m <sup>2</sup> alapterülete után 5 db, de maximum 50 db
9.	Sportolás, strand célját szolgáló egység	Minden megkezdett 20 férőhelye után 2 db
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység	Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m <sup>2</sup> alapterülete után 1 db
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	Minden megkezdett 50 ágy után 1 db
12.	Ipari egység	Minden megkezdett 10 munkahely után 1 db
13.	Raktározási, logisztikai egység	A raktárterület minden megkezdett 10 000 m <sup>2</sup> alapterülete után 1 db
14.a.	Közösségi helyközi közlekedési végállomás	A tervezett vagy mért napi utas szám 5 %- ával azonos darabszám
14.b.	Közösségi helyközi közlekedési megállóhely	Megállóhelyenként minimum 5 db

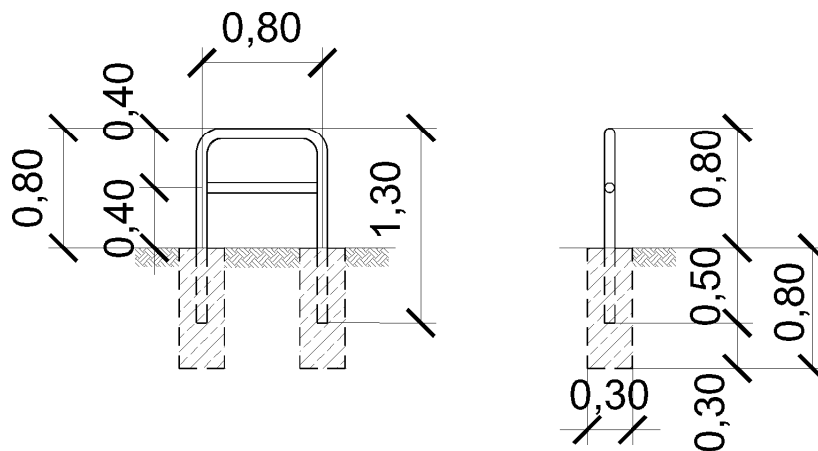
Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása

### 3.9.3. Rövid idejű parkolást lehetővé tevő létesítmények

- **Kerékpár támaszok:** olyan kialakításúak, amelyhez a kerékpár vázszerkezete hozzátámasztható, illetve hozzáköthető. Az út mentén elhelyezett „U” alakú támasz térhatároló oszlopsor helyett is alkalmazható, ezzel több rendeltetést is betölt, mert a kerékpárt lehet rögzíteni hozzá. Nem célszerű olyan kerékpár támasz, ami a kerékpár kerekét fogja meg. Kialakításuk szerint lehetnek egyes, illetve több kerékpár elhelyezését lehetővé tevő szerkezetek.

#### KERÉKPÁRTÁMASZ

(kerékpár parkolók kialakításakor egymástól 80 cm távolságra helyezendők el)



- **Kerékpár rekeszek:** olyan zárható szerkezetek, amelyek a kerékpár hozzáférését csak a használó számára teszik lehetővé. A rekeszek belső elrendezése olyan, hogy a kerékpár hátsó kerekét rögzíti.
- **Kerékpár parkolók:** közterületen elhelyezett, több állással kialakított kerékpár támaszok, amelyek jelzőtáblával is kijelöltek.
- **Függesztő kampók:** a kerékpár vázát, vagy kerekét tartva falon helyezkednek el. A függesztő kampó alkalmazása közterületen nem javasolt. Alkalmazása javasolható vasúti szállító járműveken.

### 3.9.4. Hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények

Hosszabb idejű kerékpártárolás szükséges pl. a közösségi közlekedési megállóhelyek elérésének környékén: B+R rendszer, továbbá oktatási intézmények és a telephelyek belső területén. A tárolókat és rekeszeket olyan frekvencián helyen (tömegközlekedési gócpont, városközpont, egyéb kerékpárforgalmi célterületek környéke) kell elhelyezni, ahol már regisztráltan- vagy várhatóan- megfelelő kapacitás igény merülhet fel.

Olyan helyen, ahol zárt területen belül helyezhetők el a kerékpárok, ott nyitott vagy fedett kerékpártárolók létesítése lehetséges.

Közterületeken olyan kerékpár támaszok és rekeszek kialakítására van szükség, amelyhez a kerékpár biztonságosan rögzíthető, illetve amelyben a kerékpár biztonságosan tárolható.

Túl magas használati, vagy bérleti díj esetén a tároló kapacitás kihasználatlan maradhat. Lehetőség szerint a tárolási költség nagysága a használat idejének növekedésével fordítottan legyen arányos, vagy legyen ingyenes.

Egy tároló rendszerrel szemben alapvető elvárás, hogy:



- Nyújtson biztonságot a kerékpároknak akár 24 órán át, elsősorban kerékpárlopással szemben.
- Védje a kerékpárokat az időjárással szemben, elsősorban esővel, napfényvel szemben.
- Könnyen megközelíthető legyen és a kapcsolódó közösségi közlekedési pont is közel legyen (autóparkoláshoz, gyalogos megközelíthetőséghez képest).
- A tárolóban elhelyezett kerékpárok ne sérüljenek.
- A felhasználó szempontjából legyen egyszerűen használható és ne kelljen hozzá nagy fizikai erőt kifejteni.
- Az igények növekedésével a tároló kapacitása bővíthető legyen.
- A létesítmény védve legyen az autók ráparkolásától.
- Olyan műanyag elemeket lehet csak felhasználni, melyek nem veszítenek mechanikai tulajdonságaiból 15 év alatt (külső használat mellett) 20%-nál többet.
- A tároló elemeinek meg kell felelniük a mindenkori hatályos környezetvédelmi előírásoknak.
- A létesítmény és annak használata nem akadályozhatja a gyalogosforgalmat.

### **Kerékpárórzó rekesz**

Kerékpárórzó rekeszek biztonságos B+R rendszer elemeiként alkalmazhatók. A velük szemben támasztott követelmények megegyeznek a B+R rendszerű kerékpár támaszoknál rögzített követelményekkel. Törekedni kell a környezethez illeszkedő tartós, kevés fenntartást igénylő anyagok alkalmazására.

### **3.10. Nehézgépjárművek átmenő forgalmának csökkentése**

Minden település számára óriási problémát jelent az, hogy az elmúlt 20-25 évben olyan fordulat következett be, hogy a vasúti szállítások áttértek a rugalmasabb közúti szállításra, ráadásul az áruszállítás volumene is egyre növekvő trendet mutat. A települések belső részén átdübörgő nehézgépjármű-forgalom közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi problémái ma már mindenki számára közismertek.

A nehézgépjármű-forgalom nagymértékű csökkentése az alábbi módokon érhető el.

- Általános, az egész országra kiterjedő közlekedéspolitikai koncepció alapján ki lehetne kényszeríteni azt, hogy az áruszállítás ismét igénybe vegye a vasutat. Ezzel kapcsolatos intézkedéseket települési szinten nem lehet tenni.
- A településközpontot elkerülő úthálózat kialakítása után a belső részekből a nehézgépjármű-forgalom kitiltható, ill. súlykorlátozás vezethető be.

## 4. JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK

### Közlekedési javaslatok

A közlekedési javaslatok összeállítása során olyan alapelveket követtünk, amelyek a település belső életének szervezettebbé tételét, élhetőbbé tételét segítik elő.

#### • *A közúti közlekedés fejlesztésének általános szempontjai*

Az M5 autópálya és az M0 autóút közelsége jótékony hatásai (gazdaság élénkítése, beruházási kedv növelése...) mellett forgalomvonzó létesítmények is egyben. A gyorsforgalmi utakat megközelíteni szándékozók egy része kénytelen áthaladni Gyálon. A városnak jelenleg semmilyen irányba nincs elkerülő útja, mely a tehermentesítést lehetővé tehetné, ezért a közúti forgalom minden káros hatásával együtt a település központi részét terheli.

- A település távlati fejlődési lehetőségei érdekében alapvetően fontos olyan úthálózat kialakítása, amely biztosítja a település hosszú távú közlekedési fejlesztési lehetőségeit.
- Amikor létrejönnek a település elkerülését lehetővé tevő új utak, ezt követően kerülhet sor a jelenleg nagy terhelésű országos utak szakaszainak ún. visszaépítésére oly módon, hogy a közúti forgalom mellett egyéb közlekedési módok (pl: kerékpáros és gyalogos forgalom, parkolóhelyek kialakítása), továbbá az álló gépjármű forgalom számára is elfogadható színvonalú szolgáltatási szint jöjjön létre. Elsősorban a Vecsési út és Bem J. utca válhat ilyené.
- Forgalmi vizsgálatunk alapján megállapítható, hogy a város belső részét elkerülő külső úthálózat fejlesztések nélkül Gyál forgalmi viszonyai az elkövetkezendő években, évtizedekben fokozatosan romlani fognak. A település belső részét terhelő egyre növekvő forgalom az életminőséget nagymértékben lerontja. Az életkörülmények javítása és egy élhető település megvalósítása érdekében szükségesek a javaslatunkban szereplő elkerülő és összekötő utak megvalósítása.
- Sürgetni kell az előkészített állami beruházások mielőbbi befejezését, mind a MÁV vasútvonal, mind pedig az országos közúthálózat felújítására.

### 4.1. M0 autóút fejlesztése

Az M0 körgyűrű jelenleg folyó fejlesztése közvetve érinti a várost. A Déli szektor kapacitás bővítésével egy időben folyik az 51. sz., főút M5 autópálya közötti összekötő szakasz megvalósítása. Ez az új útpálya fogja kiváltani az M5 autópálya két M0 csomópont között terhelt szakaszát. Gyál város szempontjából ez „mindössze” a Fővárosba történő nyugodt be és kijutást eredményezi majd. A mindennapos dugók és balesetek várhatóan megszűnnek, amint az M0 útgyűrű elkerülő forgalma lekerül az autópályáról. Ennek az autópálya szakasznak, mint az az elemzéseinkből kiderült jelenleg 110%-os a kapacitás kihasználtsága, vagyis túlterhelt. Amennyiben lekerül róla az a mintegy 30 ezer jármű naponta, ami az M0 miatt terheli, akkor jelentősen javulni fog a térség elérhetősége az autópálya felől.

### 4.2. Városi elkerülő utak, feltáró utak fejlesztése

A város átmenő forgalmának csökkentése érdekében az országos közutak átkelési szakaszainak elvezetésével érhetünk el legtöbbet, azonban fontos feladat a belső kapcsolatok javítása, a kapacitív, városrészeket összekötő utak kialakítása is. Városhatár széléken vezetett külsőségi összekötő utak segíthetnek abban, hogy a városközpont

elkerülésével legyenek elérhetőek az egyes városrészek. Ilyen városi elkerülő utak, városrészeket összekötő utak kialakítása nagy léptékű feladat, melynek megvalósíthatósági feltételeit és szabályozási alapjait külön célzott tanulmányterv keretén belül célszerű a jövőben vizsgálni.

Keleti elkerülő út: A 4602. j. országos közút (Vecsési út-Bem J. utca) kiváltására szolgáló útszakasz elképzelése jelentős gondolat, melynek azonban sok, egymástól látszólag független előnye mutatkozik meg. Az útvonal keleti irányból kerüli el a várost, kiinduló pontja az M0 autópálya-4602. j. út vecsési területen fekvő összekötő útja. Az összekötő út több alternatív ponton kínál kiinduló helyzetet az elkerülő útnak. Vizsgált változat szerint Gyál lakott területéhez közel az Akácfa utca-Patak utca nyomvonalán, második javasolt változat szerint a Gyáli-patak medrét követve. Előbbi, elvetett változat jelentős hátránya, hogy az elkerülő út közvetlen a lakott terület határán vezet, azonban jogilag útként nyilvántartott területeket használ, és a kerülő út hossza is rövidebb. Míg utóbbi javasolt változat messziről elkerüli a lakott település részeket, ám komoly kisajátításokat igényel és jóval hosszabb kerülőre kényszerít. A nyomvonal a patak mellett éri el a 4601. j. utat (Nagykőrösi út). Az elkerülő útnak új csomópontot kell létesíteni a 4601. j. úttal, ami kiváltja a belterületi eltolt rendszerű Kőrösi út-Vecsési út-Bem J. utca csomópontot, ami a rendőrségi adatok szerint baleseti gócpont. A 4601. j. út keresztezése után egy lehetséges alternatíva létezik, mely tovább is a patak medrét követve külön szinten keresztezi a Bp.-Lajosmizse vasútvonalat, és csatlakozik a már meglévő ipari területeket kiszolgáló úthoz. A meglévő útpálya a patak parton létesült, az ipari üzemek feltárására, kapacitív körforgalmú csomóponttal a 4602. j. úton. Az építendő elkerülő út hozzávetőleges hossza az első változat esetében 3.150 m, a második változat esetében 3.500 m. A nyomvonal kialakítása akár ütemezetten is jelenetős haszonnal járhat. Az északi szakasz (4601. j. úttól északra) megvalósítása feltárhatja a Szövetkezet utca és a patak közötti gazdasági területet, úgy, hogy a teherforgalom nem érint lakott területi útszakaszt. A déli szakasz (vasúttól délre) folytatása a patak mentén a vasútig új teherforgalmi kapcsolatot biztosít az ipari üzemeknek, tehermentesítve a Heltai Jenő utcát a nehézgépjármű forgalomtól. Az elkerülő nyomvonal középső szakaszának (4601. j. út-vasúti pálya között) megvalósítása a legproblémásabb, meg kell ugyanis oldani a vasúti pálya külön szintű keresztezését. Ezzel a szakasszal valósulhat meg azonban a teljes elkerülés, és a Vecsési út-Bem J. utca átkelési szakaszainak tehermentesítése.

Északi elkerülő út: gyakorlatilag Gyál városától független –Vecsés város területén megvalósuló- beruházásban, azonban feltétlen beleszólási joggal épülhet ki a város északi oldalán, Vecsés területén egy elkerülésre alkalmas nyomvonal. Az M0 autópálya 36 km-nél lévő csomópontja és a 4602. j. út (Vecsési út) között jelenleg üzemel egy útpálya, mely kiinduló pontja lehet a fent említett elkerülő nyomvonalnak is. Vecsés szabályozási tervében szerepel ennek az útpályának a meghosszabbítása Gyál városhatárával párhuzamosan a Mátyás király utcáig, ahol körforgalmú csomóponttal csatlakozna a meglévő úthoz. Mindez külterületi jelleggel, a városhatártól mintegy 150-200 méterre vezet. Az útpálya elvezető hatása az M0 autópályáról érkező forgalom számára kedvező, Abban az esetben, ha összekötés épül a belső városi gyűjtő út hálózattal (Ady E. utca) külső kapcsolatként elosztó szerepet is játszhat a városi forgalom célirányos elvezetésében. Fontos megjegyezni azonban, hogy az új összekötő út fővárosi kapcsolatát is meg kell oldani. Káros hatása lehet, ha a közlekedők ezt az elkerülő utat csak a Mátyás király utcáig tudják használni, és onnan a Mátyás király utca-Pesti út útvonalon, vagy a Mátyás király utca-Kőrösi út útvonalon közelíthetik meg rajta a Fővárost. Célszerű, és javasolt az elkerülő út fővárosi kapcsolatát is megteremteni a Határ utca-Bp. Alacskai út útvonalon, vagy a Bp. Kerékvágási u.-Alacskai út útvonalon. Ez több szempontból is fontos. A Pesti út forgalmi terhelésének egyik fő oka, hogy a Kőrösi út és a Pesti út kivételével nincs megfelelően kapacitív bevezető út a Fővárosba. Az elkerülő út és az Alacskai út kapcsolatának megteremtésével forgalmi átterhelődés is várható ezáltal a Pesti

út terheltségének csökkenése is. A nyomvonal megépítésével egy időben gondoskodni kell az új útpálya és Gyál lakott területe között (Határ utca-Wesselényi utca) egy védősáv kialakításáról is. Ehhez célszerűen véderdő telepítését kellene szorgalmazni, bár ennek kialakítása szintén Vecsés területén oldható meg.

A város déli területeinek elérését segítő feltáró útpályák nyomvonala messzire mutató elképzelés. A déli terület rész jelenlegi elérése a 4602. j. úton az Erdősor utcáig közlekedve lehetséges, majd az Erdősor utcán tárható fel a terület. Több olyan alternatíva is adódik, melyek megvalósítása nagyban függ a déli terület későbbi esetleges hasznosításától. A leghosszabb, és egyben legvalószínűtlenebb nyomvonal a 4602. j. út-M5 autópálya csomópont környezetében indul és a bányatavakat délnyugatról kerüli meg. Vonalvezetése a tavak mellett párhuzamos az autópályával, majd a Puskás utca útpályájához csatlakozik. Az út keresztezi a patakot, ahol hídműtárgy építése szükséges. Létjogosultsága a tavak egyéb célú hasznosítása esetén lehet. A nyomvonal hossza mintegy 2200 méter.

A város lakott területeihez közelebb, de még külterületen nyílik lehetőség egy szintén a déli terület rész elérését biztosító út kialakítására a 4602. j. úton a közelmúltban kiépített körforgalmú csomópontból kiindulva. Az ipari területek feltárására épített úthoz a temető mellett kialakított körforgalmú csomópont jelenleg három ágú, azonban megépült a negyedik csonka ág is. Ebből a negyedik csomóponti ágból indítható az út a temető déli oldala mentén, egészen a Puskás utcáig, bekötő ággal csatlakoztatható a Kisfaludy S. utca és a Móricz Zs. utca. A nyomvonal a teljes déli településrész feltárására alkalmas, gyűjtő elosztó szereppel. Megfelelő működéséhez ki kell építeni a Kisfaludy utca, a Móricz Zs. utca és a Puskás utca meghosszabbítását. A feltáró út hossza 1300 méter, a csatlakozó útpályák meghosszabbítása hozzávetőlegesen 700 méter. Az útpálya ütemezett megvalósítása is lehetséges, jól működő megoldás alakítható ki a körforgalomtól a temető melletti szakasz kialakítása a Kisfaludy utca meghosszabbításával együtt. Későbbi ütemként megvalósítható a Móricz Zs. utcáig, illetve a Puskás utcáig tartó szakasz.

Szintén még a déli terület rész feltárását segítheti elő a temető északi oldala mentén kiépített összekötő út is (0132/10 helyrajzi számú terület), amely a 4602. j. út és a Kisfaludy utca között valósítható meg. Ez a szakasz mintegy 500 méter hosszú új útpálya kialakítását igényli, viszont új külterületi jellegű csomópontot kell hozzá létesíteni a 4602. j. úton. Vélhetően ennek a megoldásnak van leginkább reális esélye a megvalósulásra, azonban a legcélravezetőbb a temető déli oldala mentén a kész körforgalomból indított, ütemezetten megvalósuló feltáró út lenne.

Megemlítendő a déli terület elérését javító közlekedési pályák között az inkább gyűjtő út fejlesztési feladatként is előkerülő Bartók B. utca. Jelenleg a Bartók B. utca gyűjtő útként üzemel a Brassói utca-Kisfaludy Sándor utca között szakaszon. A Kisfaludy utca-Bem József utca közötti szakasza viszont rossz állapotú nyomvonal. A déli terület elérésén javíthat az is, ha a közmű infrastruktúra fejlesztések befejezése után a hiányzó gyűjtő úti szakasz is megvalósul. A Bartók B. utca Bem J. utca csomópontja jelenleg jelzőlámpás forgalom irányítású, így a kanyarodó mozgások védettek, a csomópont teljesen alkalmas a déli terület egyik gyűjtő útjának indítására. Ennek a mintegy 350 méteres útpályának a korszerűsítése az elsődleges feladat a déli területek elérésének javítására.

### **4.3. A város gyűjtőút hálózata**

A város belsőbb részeinek élhetőbbé tételére és az átmenő forgalom csökkentésére korlátozott forgalmú területek kialakítása a cél. A forgalom korlátozásának több módját ismertettük, melyek közül a Gyálon alkalmazott egyenrangú utak keresztezése csak egy lehetséges módszer. Az azonban minden műszaki megoldás alapja, hogy a lakóterületek belső úthálózatát olyan kapacitív, nem korlátozott forgalmú útpályákkal kell határolni, melyek gyűjtő elosztó szerepet ellátva biztosítják a területek megfelelő megközelítését.

Ezek az úgynevezett gyűjtő utak. Gyálon a gyűjtő út hálózat kiépítettsége megfelelő, az ilyen útszakaszon a közelmúlt fejlesztéseinek köszönhetően rendre kiépültek.

1. Pesti út – Széchenyi utca (Budapest-Vecsési út között)
2. Ady Endre utca (Kőrösi út-Határ út között)
3. Gárdonyi Géza utca (Budapest-Ady E. utca között)
4. Deák Ferenc utca (Ady E. utca-Vecsési út között)
5. Szent István utca (Ady E. utca-Vecsési út között)
6. Zrínyi Miklós utca (Kőrösi út -Deák F. utca között)
7. Kisfaludy utca
8. Kolozsvári u. – Bajcsy-Zs. utca (Kőrösi út-Bacsó B. utca között)
9. Brassói utca (Bajcsy-Zs. utca – Szélső utca között)
10. Szélső utca (Brassói utca-Kisfaludy S. utca között)
11. Bartók Béla u. (Brassói utca-Bem J. utca között)
12. Erdősor utca (Brassói utca-Bem J. utca között)
13. Bacsó Béla utca (Erdősor utca-Kőrösi út között)

A felsorolt gyűjtőutak jelentős része mai is ezt a szerepet töltik be, kiépítettségük, paramétereik alkalmasak is erre a feladatra. Új elem a javaslatban a Zrínyi M. utca és a Bartók B. utca egy szakasza.

A Zrínyi Miklós utca gyűjtőútként a ma ezt a funkciót ellátó Károlyi Mihály utcát váltja fel, az épülő Városközpont beruházás miatt. A Károlyi M. utca-Kőrösi út csomópontja ugyanis átalakul, az új útsatlakozásban a megváltozó forgalmi rend szerint csak a jobbra kisíves mozgások lesznek megengedettek. Ezért a továbbiakban teljes értékű forgalmi kapcsolatok nélkül nem működhet gyűjtő útként ez az utca. Erre a vele párhuzamos vonalvezetésű Zrínyi M. utca válik alkalmassá. Az új gyűjtő utat forgalomtechnikai jelzésekkel mielőbb ki kell jelölni, a Károlyi M. utca csomópontjait pedig javasolt egyenrangú utak keresztezésévé átalakítani.

Korábban említést tettünk a Bartók Béla utca egy szakaszának jelentőségéről. A Kisfaludy utca és a Bem J. utca közötti szakasz jelenleg nem tudja betölteni funkcióját az elégtelen kiépítettség miatt. A gyűjtőúttá fejlesztés a szükséges közmű infrastruktúra kiépítések miatt nem valósulhatott meg eddig. Azonban amint arra lehetőség nyílik meg kell építeni a hiányzó közműveket és ki kell építeni megfelelő szerkezeti és szélességi paraméterekkel az útszakaszt.

A nagy távlatú fejlesztések során Vecsés területén megvalósítható északi elkerülő útpálya összekötését is javasolt megépíteni, gyűjtő útként az Ady Endre utca folytatásában. Ennek az útszakasznak a szerepe vitatható, azonban forgalmat vehet el a Mátyás király utca kritikussá vált nyomvonaláról. Ezzel egy időben persze többlet terhelést okoz az Ady Endre utca északi, jelenleg csendesebb szakaszának.

#### 4.4. Közúti csomópontok

Közúti csomópontok esetében a legfontosabb szempont a közlekedés biztonsága. Ezen csomópontok esetében két alapvető csomóponttípus jöhet szóba:

##### 4.4.1. Körforgalmú csomópont kialakítás

A körforgalmú csomópontok lehetővé teszik azt, hogy az egymást keresztező irányú gépjármű forgalom biztonságosan haladhasson. Alapvetően három típusú körforgalmú csomópont kialakítását engedélyezi a jelenleg érvényben lévő Útügyi Műszaki Előírás:

- Mini körforgalmú csomópont: Általában lakóterületek csomópontjainál használatos. Jellemző külső sugárérték 10,0-12,5 m.
- Egysávos körforgalmú csomópont: Használati területe a lakott területen belüli közúti csomópontok. Jellemző külső sugárérték 12,5-20,0 m.
- Két- vagy többsávos körforgalmú csomópont: Jelentős helyigénye miatt általában külterületi csomópontoknál alkalmazzák. Jellemző külső sugárérték >20,0 m.

Megjegyezzük, hogy a csomópontfejlesztések közül a körforgalmú csomópontok létesítése az egyik, de nem kizárólagos fejlesztési forma. A körforgalmú csomópontok alkalmazási körét a csomóponti forgalom nagysága, továbbá a csomópont települési szerkezetben betöltött szerepe alapján lehet meghatározni.

Lakott területen belüli csomópont fejlesztéseknél általában a helyhiány okoz komoly gondot, ez Gyál város esetében is így van. A körforgalom viszonylag nagy helyigénye miatt költséges kisajátításokat is szükségessé tehet.

A város területén körforgalmú csomópont kialakítása az alábbi helyeken megfontolandó:

- Pesti út-Mátyás kir. u. kereszteződésben
- Pestu út-Ady E. u.-Széchenyi I. u. kereszteződésben

Mindkét esetben vizsgáltuk a kialakíthatóság geometriai változatait. A korrekt csomóponti kialakítás azonban csak jelentős magáningatlan érintettséggel valósítható meg.

Körforgalmú csomópont kialakítása javasolt a távlati elkerülő utak forgalmi csomópontjaként a külterületi szakaszokon.

- Keleti elkerülő út végcsomópontja a patak mellett
- Keleti elkerülő út – 4601. j. út (Kőrösi út) külterületi csomópontja
- 4602. j. út (Vecsési út)–Mátyás kir. u. összekötő út csomópontja a Mátyás kir. u.-nál

#### **4.4.2. Jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok**

##### **Meglévő jelzőlámpás csomópontok**

A városban jelenleg az alábbi helyeken van jelzőlámpás forgalomirányítás:

##### **4602. j. út (Bem J. utca) – Bartók B. u. csomópontja**

A jelzőlámpás irányítás megfelelő, szükségességét a gazdasági hasznosítású területek elérésének javítása indokolta. Használhatóbbá válik, ha megvalósul a Bartók B. utca csatlakozó szakaszának javasolt gyűjtőúttá fejlesztése.

##### **Javasolt jelzőlámpás forgalomirányítás**

Ahogy a körforgalmú csomópont úgy a jelzőlámpás forgalomirányítás telepítése is a két legkritikusabb csomópontban lehet ajánlható:

- Pesti út-Mátyás kir. u. kereszteződésben
- Pestu út-Ady E. u.-Széchenyi I. u. kereszteződésben

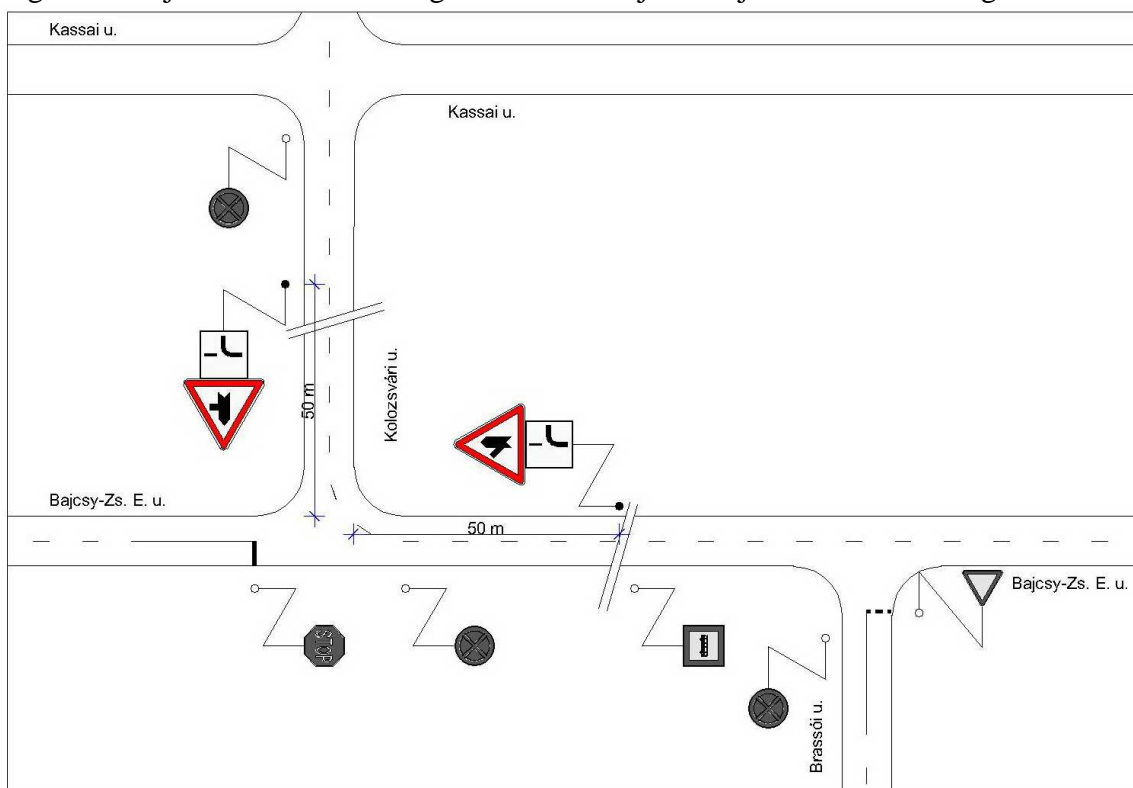
Ezek a csomópontok nagy forgalmi terhelésük és rossz baleseti statisztikájuk miatt beavatkozást igényelnek. Jelen terv keretén belül elvégezhető részletességgel vizsgálva a helyszíneket nem dönthető el egyértelműen a beavatkozási forma, azonban reálisan megvalósítható beruházás inkább a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítése, figyelembe véve azt is, hogy ennek későbbi folyamatos fenntartási költsége lényegesen nagyobb. Mivel a két csomópont azonos útszakaszra esik az egységes forgalmi jelleg magtartása miatt azonos beavatkozási forma létesítését javasoljuk mindkét helyszínen.

Minden esetben ajánljuk magyar gyártmányú irányítástechnika és harmadik generációs led-es jelzőlámpák alkalmazását, mert a magyar irányítástechnika színvonala legalább olyan jó, mint a külföldieké, viszont harmadannyiba kerülnek. Továbbá a led-es kialakítású jelzőlámpák energiafogyasztása 10-20%-a a jelenleg üzemelő lámpás fényjelző készülékekének.

#### 4.4.3. Csomóponti kisbeavatkozások

A csomópontok geometriai átalakítása nélkül is fontos feladat a nem megfelelő és elsősorban veszélyes keresztezések javítása. Ilyen beavatkozást igénylő csomópont az Erdősor u.-Bacsó B. u keresztezése, amely baleseti gócpont. Megoldandó kisbeavatkozás a forgalombiztonság elősegítésére az észlelhetőség javítása, az előjelzés, a forgalomtechnikai jelzések egyértelművé tétele, a gyalogos átkelőhelyek figyelemfelkeltő kiemelő festése. A csomóponti beláthatóság javítása, esetleg a vonali sebesség korlátozás kiterjesztése. Vizsgálendő az autóbusz megállóhely öbölben történő elhelyezése, mivel ezen a helyszínen külön baleseti forrás a megállóhelyen álló busz előzése a gyalogos átkelőhelyek miatt. Ezen beavatkozások részletes tervezéssel költséghatékonyan megvalósíthatóak és jó eredménnyel javíthatnak a közlekedésbiztonságon.

Felmerült a Kolozsvári utca-Bajcsy-Zs. E. utca csomópont forgalmi helyzetének egyértelműsítése is. Az elsőbbségi viszonyok könnyebb felismerhetőségére a csomópontban az alábbi ábra szerint jelzések kihelyezését javasoljuk. A kanyarodó elsőbbséggel rendelkező útirány veszélyt jelző táblákkal történő ellátása javít a csomópont forgalmi rendjének felismerhetőségén. Ez a beavatkozás saját hatáskörben megvalósítható.



#### 4.5. Vasúti keresztezések

A város egyik legfontosabb tömegközlekedési kapcsolatát biztosító vasútvonal, mint kötöttpályás közlekedési eszköz térelhatároló szerepet is betölt. A vasúti pályatest közötti keresztezése mindig kényes kérdés egy város életében. Gyálon szerencsére több keresztezés is rendelkezésre áll, és ezek állapota kielégítő. A meglévő öt szintbeli vasúti átjáró (Mátyás kir. u., Kőrösi út, Bacsó B. u., Kisfaludy u., Bem J. u.) burkolata és biztosítási módja megfelelő. Az átjárók többsége fontos közlekedési kapcsolat, rendre gyűjtőutak vasúti keresztezését látja el.

A vasúti pályatesten tervezett felújítási beavatkozások során az átjárók korszerűsítése is meg fog történni, addig jelen állapot fenntartása mellett beavatkozás nem javasolt. Új szintbeli átjáró létesítésére vonatkozó forgalmi igény nem merült fel. A tervezett keleti elkerülő út nyomvonalán, annak megvalósítása esetén egy új külön szintű átjáró létesítését javasoljuk.

#### 4.6. Elsőbbségi viszonyok rendezése

A városi gyűjtőút hálózat bővítése kapcsán az útkeresztezések elsőbbségi viszonyainak felülvizsgálata szükséges. Javaslatink szerint a kijelölésre kerülő gyűjtőutak elsőbbségét biztosítani kell. A javasolt korlátozott forgalmú területek (gyűjtőutak által közrezárt tömbök) kijelölésekor a közutak kezelőjének meg kell határoznia az elsőbbségadás módját.

Az egyéb gyűjtőút hálózaton a meglévő elsőbbségi viszonyok alapvetően megfelelően rendezettek. Az új gyűjtőutak esetében a fenti szemlélet tartandó. Ez leginkább a Zrínyi M. utca gyűjtőúttá kijelölésénél és a Károlyi M. utca lakóutcává alakításánál fontos, mivel ezen utak jelen forgalmi funkciója más. A Bartók B. utca piac melletti szakaszának fejlesztésével javasolt az új gyűjtőút szakasznak alárendelni a Kisfaludy utcát.

#### 4.7. Egyirányúsítás

Az úthálózat rendszerében az egyirányúsítások kialakításával megfontoltan kell bánni. Amennyire kedvező hatású lehet, olyan kényelmetlenné is tud válni. Alkalmazása több célt is szolgálhat, a forgalom korlátozása, csillapítása mellett a szűk utcák járhatóvá tétele is célja lehet. Mindig gondoskodni kell azonban az egyirányú útszakasz párrjáról és az egyirányú utcák közötti átközlekedésről, hogy nagy kerülők megtételére feleslegesen ne kényszerüljenek a használók, hacsak nem éppen ez a cél.

Az egyirányúsítás kérdésköre Gyál esetében a Gárdonyi u.-Jókai u. közötti területen merül fel. Az érintett terület úthálózatát megvizsgáltuk azonban jelen koncepcióterv keretében nem javasolunk egyirányúsított utcapárok kialakítását.

Fontos azonban foglalkozni a Somogyi Béla utca Körösi út-Szabadság tér közötti egyirányú szakaszával. Az útpálya keresztmetszeti kialakítása ugyanis kétirányú kiépítettség szerinti. Az egyirányú forgalmi rend bevezetésével külön nem lett megoldva az útpálya keresztmetszeti berendezése. Ennek eredményeként kétirányú forgalomra alkalmas maradt, ami azt eredményezi, hogy meg is jelenik rajt a szabálytalan forgalmi mozgás. Javasoljuk, hogy a parkolási rendszer fejlesztésével az útpálya kisbeavatkozásaival ún. visszaépítésre kerüljön, annak érdekében, hogy fizikailag se legyen mód a kétirányú forgalom levezetésére. Az egyirányú forgalmi sáv tengely elhúzásával a jobb és bal oldali parkolás váltakozásával megfelelő eredmény érhető el. Ezt célszerű kombinálni a parkoló állások be és kivezetésénél kis mértékű szegély építéssel és burkolat visszabontással. Javasolt olyan megoldást kialakítani, hogy a kerékpáros forgalom két irányban használhassa az útszakaszt.

#### 4.8. Forgalomkorlátozás

A közúti közlekedés balesetveszélyes mivolta és környezetszennyező hatása miatt kiemelten fontos a lakott területek védelme. Ennek érdekében a település lakóterületi részein a gyűjtőutak által határolt területen belül mindenhol egyenrangú utak keresztezését kell létesíteni. A kiemelt forgalomvonzó létesítmények környezetében vonali sebességcsillapítás bevezetése indokolt (javasolt a 30 km/h)

Az országos közutak településre érkezésének határánál, forgalomlassító szigetek kiépítése, javasolt. Ezek a szigetek jelenthetik a belterület városkapuját, figyelmeztetik a közlekedőket, hogy a lakott területhez illeszkedve változtassák meg közlekedési magatartásukat.

A korlátozott forgalmú területek sebességcsillapítással is kombinálhatók, ebben az esetben 30 km/h megengedett legnagyobb sebességű zónák jelölendők ki. A zónák belépési pontjainál jelezve a sebesség korlátozást és esetleg forgalomlassító műtárgyakkal nyomatékosítani a visszatartó szándékot. Ilyen irányú fejlesztési igény esetén ez ütemezetten egy-egy területre bármikor kialakítható.



**A területekben javasolt korlátozott forgalmú területek****1. Terület:**

Gárdonyi G. u.-Mátyás kir. u.-Pesti út-Budapest XVIII. ker. Kacsóh P. utca

**2. Terület:**

Gárdonyi G. u.-Ady E. utca-Pesti út-Mátyás kir. u.

**3. Terület:**

Deák F. u.-Zrínyi M. u.-Széchenyi I. u.-Ady E. u.

**4. Terület:**

Deák F. u.-Széchenyi I. u.-Vecsési út-Zrínyi M. u.

**5. Terület:**

Pesti út-Mátyás kir. u.-Budapest XVIII. ker. Hársfa u.

**6. Terület:**

Pesti út-Ady E. u.-Kőrösi út-Mátyás kir. u.

**7. Terület:**

Széchenyi I. u.-Zrínyi M. u.-Szent I. u.-Ady E. u.

**8. Terület:**

Széchenyi I. u.-Vecsési út-Szent I. u.-Zrínyi M. u.

**9. Terület:**

Szent I. u.-Zrínyi M. u.-Kőrösi út-Ady E. u.

**10. Terület:**

Szent I. u.-Vecsési út-Kőrösi út-Zrínyi M. u.

**11. Terület:**

Kőrösi út-Bacsó B. u.-Bajcsy-Zs. E. u.-Kolozsvári u.

**12. Terület:**

Munkácsy M. u.-Kisfaludy S. u.-Erdősor u.-Bacsó B. u.

**13. Terület:**

Vasút u.-Bem J. u.-Erdősor u.-Kisfaludy S. u.

**14. Terület:**

Bajcsy-Zs. E. u.-Bacsó B. u.-Erdősor u.-Brassói u.

**15. Terület:**

Erdősor u.-Kisfaludy S. u.-Bartók B. u.-Brassói u.

**16. Terület:**

Batrók B. u.-Kisfaludy S. u.-Szélső u.-Brassói u.

**17. Terület:**

Kőrösi út-Kolozsvári u.-Bajcsy-Zs. E. u.-Brassói u.-Gesztenye u.

A fentiek közül egyes területek kialakítása nem valósítható meg a környező gyűjtőút hálózat kialakítása nélkül. A javasolt forgalomcsillapított területek már a tervezett gyűjtőút hálózat figyelembe vételével kerültek kijelölésre, ezért azok részben vagy egészben nem alakíthatók ki a mai úthálózat és annak hierarchiája szerint. Ilyen részek például a Zrínyi utca kijelölését igénylő 3.-4.-7.-8. jelzésű területek.

A 9., 10., és 17. jelzésű területeken nincsenek útkereszteződések, ezek a területek a későbbi esetleges sebességkorlátozású övezetek kialakítása miatt kerültek a javaslatba.

**Aaz egyes korlátozott forgalmú területekre forgalomtechnikai terv készítését javasoljuk.**

**Ady Endre utca Forgalmcsillapítása:**

Megrendelői diszpozíció szerint vizsgáltuk annak lehetőségét, hogy az Ady Endre utcában milyen forgalmcsillapító, sebesség- és zajcsökkentő műszaki megoldások alkalmazhatóak.

A városi úthálózatban betöltött szerepe szerint az Ady Endre út gyűjtőút funkciót lát el. Ebben a minőségében jelentős hálózati szerepet kap, aminek következménye a nagyobb forgalmi terhelés is. A forgalomból származó környezeti terhelés mértéke így természetesen magasabb, mint a környező lakóterületek kiszolgáló útjain. Az utca, fontos gyűjtőútként egyben tömegközlekedési járatok útvonala is.

Fentiekből eredően azonban a forgalmcsillapító műszaki beavatkozások nem alkalmazhatóak. A sebesség és a forgalom csillapítására szokásos épített eszközök közül a járművekben függőleges lengéseket keltő (sebességcsillapító küszöb, fekvőrendőr) illetve a járművekben vízszintes lengéseket keltő (váltakozó oldalú útszűkítések) megoldások nem használhatóak. Ezek alkalmazása gyűjtő úton, illetve tömegközlekedési járatok útvonalain nem lehetséges. A vonali sebességcsökkentés jelzőtáblával történő szabályozása gyűjtő úton szintén kerülendő. A megengedett 50 km/h legnagyobb sebesség mérséklése esetleg 40 km/h-ra történhetne, önmagában azonban ennek a gyakorlatban visszatartó ereje nincsen, és a káros környezeti hatásokat sem mérsékli. Gyűjtő útként elvárás az útszakasszal szemben a kapacitív, relatíve gyors forgalom levezető képesség biztosítása, mely a visszatartó eszközök alkalmazásával sérülne. A forgalmat csillapítani vagy korlátozni az Ady Endre úton nem javasolt, az útszakasznak az a szerepe, hogy átvegye a forgalmat a környező lakóterületekről és a lehető leggyorsabban levezesse. Ezen képességét „elrontani” nem lehet cél. Ellenkezőleg, a problémás helyek (csomópontok) javításával, korszerűsítésével elő kell segíteni a forgalomáramlást.

A környezeti terhelés legjelentősebb eleme a zaj, mivel a teherforgalom korlátozva van, így a nehézjárművek keltette rezgések elenyészőek. A zajterhelés forrása összetett. Származik a járművek motorhangjából, a légellenállásból illetve az útpálya és a kerekek közötti kölcsönhatásból, a gördülési ellenállásból. A motorhangból származó terhelés nem kifejezetten közlekedésszabályozási kérdés, 60 km/h alatt a zajkibocsátás csak kis mértékben függ a sebességtől. Ennek mérséklése tehát a járműpark és itt elsősorban a közösségi közlekedést szolgáló járművek korszerűsítésével oldható meg (szigetelés). A légellenállásból származó terhelés elhanyagolható az alacsony sebesség miatt. Az útpálya és a járművek kerekeinek kölcsönhatásából eredő káros hatások azonban mérsékelhetőek. Szokásos módja a zaj csökkentésének valamilyen hang-gátló létesítmény kiépítése. Könnyen belátható, hogy jelen esetben az Ady E. út mentén nem javasolható zajárnyékoló falak építése, és nem is indokolt. A közlekedési zaj mérséklésére 30-50 m széles erdősávot sem lehet telepíteni ide. Indokolt esetben kiemelkedően nagy zajterhelésnél a lakóingatlanok, és elsősorban azok nyílászáróink cseréje jelenthet megoldást, ami adott esetben szintén nehezen valósítható meg és költséges is.

Azonban a burkolat állapotának megfelelő karbantartása a kátyúk megszüntetése már jelentősen javít ezen a problémán. Lehetőségként adódik még a burkolat kopórétegének speciális porózus aszfalttal történő kialakítása. A gördülési ellenállásból származó zaj kérdése régóta foglalkoztatja a szakembereket és a nagyvárosok közútkezelőit. Az ún. „csendes aszfalt” (silent asphalt) beépítése kísérleti szakaszokon már bizonyította kedvező hatását, így a nagyvárosok lakóterületeinek mára kedvelt zajcsökkentő eszköze. Az eljárás költségesebb, mint a normál aszfaltbeton kiépítése és tartóssága sem éri el annak szintjét. A tág pórusok miatt a burkolat kevésbé teherbíró és idővel a hangelnyelő képessége is csökken, ezért több fenntartási munkát is igényel. Közlekedéstervezési szempontból ez az egyetlen javasolható módja a közúti környezeti terhelés csökkentésének az Ady E. utcában, de sajnos ez is költséges megoldás

#### 4.9. Parkolás

A települések közlekedési rendszerének neuralgikus része az álló, azaz parkoló forgalom feltételeinek megteremtése, vagy korlátozása, szabályozása. Gyál területén a parkolási létesítmények általában kiépítettek, helyenként azonban kevés férőhellyel rendelkeznek, de kaotikus parkolási helyzet nem fordul elő a városban. Fellelhető azonban néhol rendszeres szabálytalan várakozás, főként a városközpont környezetében, ami várhatóan a folyó projekt keretében megnövekedő férőhely szám és átrendezett forgalmi helyzet következtében megszűnik. Az alábbi helyeken a várakozási igények felmérése után parkolási létesítmények kiépítését javasoljuk:

- A vasúti megállóhelyek környezetében P+R rendszerű parkolók kialakítása szükséges. A megállóhelyek közvetlen környezetében biztosított megfelelő színvonalú parkoló helyek javíthatnak az alternatív közlekedési eszközök választásában. P+R-ek kiépítése Gyál-Felső és Gyál vasútállomásokon egyaránt szükséges. A kialakításkor gondolni kell a megfelelő kerékpártárolók elhelyezésére is.
- Oktatási, nevelési intézmények környezetében. Jellemzően egyidejű, rövid tartózkodásra szolgáló reggeli és délutáni csúcsidőszakra kell méretezni.
- Közintézmények, egészségügyi ellátó intézmények környezetében.
- Sport létesítmények környezetében. Általában nagyobb számú gépjármű elhelyezésére szolgáló önálló létesítmények, így a beruházás is komolyabb feladat. Az Ady E. utcai sportpálya kiépített parkoló helyei a piac igényeit is szolgálhatják.

A parkolási rendszerek fejlesztése és a közterületi gépjármű elhelyezés optimalizálása időszerű és fontos feladat, melynek megvalósítása mielőbb esedékes.

#### 4.10. Kerékpáros közlekedés

##### **Kerékpárforgalmi hálózat nyomvonalai**

A közlekedési koncepció tervben szerepeltettük a kerékpárforgalmi hálózatot. Jelen munka keretében a minden részletre kiterjedő kerékpárforgalmi hálózat terv nem volt kidolgozható, ezért mielőbb megvalósíthatósági tanulmányterv készítését javasoljuk.

A megvalósíthatósági tanulmány keretében részletesen ki kell dolgozni és ütemezni kell a település komplex kerékpárút hálózatát és csomóponti átvezetéseket úgy, hogy kerékpárral mindenhova, vagy legfeljebb kis kerülőkkel, de biztonságosan el lehessen jutni. A megvalósíthatósági tanulmánytervben szerepeltetni kell a kerékpárforgalmi létesítmények fajtáit, nyomvonalát, a keresztmetszetben való elhelyezkedését és a megvalósítás várható költségeit.

##### **Hálózati kapcsolati főirányok**

Gyál térsége szempontjából az alábbi hálózati irányokat tartjuk a legfontosabbaknak:

1. 4601. j. út (Kőrösi út)-Gyáli patak-Lajosmizsei vasút melletti nyomvonal
2. 4602. j. út (Vecsési út-Bem J. u.) menti kerékpárforgalmi nyomvonal
3. Szent István utca menti kerékpárforgalmi nyomvonal
4. Gyál felső vasútállomás-temető közötti kerékpárforgalmi nyomvonal

##### **Kerékpárforgalmi főhálózati irányok**

- A kerékpárosok számára olyan nyomvonalat kell kialakítani, amelyet használva minden olyan helyre eljuthatnak, amely úti céljuk lehet.
- Lehetőség szerint el kell kerülni a nagy forgalmú útvonalakat, vagy ezeket kiváltó önálló létesítményeket kell kialakítani

A kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakítását az alábbi hálózati elemek kiépítésével javasoljuk fejleszteni:

**1. 4601. j. út (Kőrösi út)-Gyáli patak-Lajosmizsei vasút melletti nyomvonal**

Meglévő engedélyezési tervvel rendelkező szakasz. A terv 2007. évben készült, már figyelembe vette az akkor szintén tervezés stádiumában álló Városcsöveg Rehabilitáció beruházását. A nyomvonal a Budapest határánál indul, a Mátyás király utcáig kisforgalmú úton. Mátyás király utcától a Kőrösi út mentén elválasztott önálló kétirányú kerékpárút és egyesített gyalog- és kerékpárút nyomvonalán, a közút északi oldalán. Csatlakozik a Városcsöveg rehabilitáció tervében lévő kerékpárforgalmi létesítményhez, majd a Zrínyi M. utca után keresztezi a Kőrösi utat és annak déli oldalán önálló kétirányú kerékpárútként illetve egyesített gyalog- és kerékpárútként éri el a Gyáli-patakot. A medret híd műtárggyal keresztezi és a patak keleti oldalán önálló kétirányú kerékpárútban folytatódik, majd a vasúti nyomvonalat követve vezet Felsőpakony irányába. A teljes nyomvonal kialakítása jelentős építési beavatkozásokkal jár, megvalósítása pályázati források támogatásával lehetséges.

**2. 4602. j. út (Vecsési út-Bem J. u.) menti kerékpárforgalmi nyomvonal**

Ez a nyomvonal a Vecsés-Gyál kerékpárút belterületi folytatása lehet. Vecsést Gyállal kerékpárúttal összekötni nem új gondolat, azonban előrelépés ez idáig nem történt. A kialakítandó kerékpárút vecsési területen létesülne, de csak a két település összefogásával lehet megvalósítható. A 4602. j. országos közút forgalma és keresztmetszeti jellege miatt a kerékpáros létesítmény közúttól történő elválasztása indokolt. A belterületi szakaszon az elválasztás arra alkalmas párhuzamos lakóutcát is jelent, a kedvezőbb forgalmi helyzet és a költséghatékony beruházás érdekében. A Városhatártól a Deák F. utcáig azonban a Vecsési út mellett kell a kerékpáros létesítményt kialakítani. További szakaszon a Vecsési úttal párhuzamos vonalvezetésű Petőfi S. utca jelölhető ki a kerékpáros forgalom számára. Az utca forgalma és burkolata erre alkalmas. A Kőrösi út menti fent ismertetett nyomvonallal csatlakozik ez a szakasz. Déli irányban tovább a Bem J. utca mentén adódik lehetőség a kerékpáros nyomvonal kialakítására. Mivel az útpálya forgalma itt is indokolja a kerékpárosokat a közúttól elválasztva kell vezetni. Erre a meglévő gyalogos létesítmények szélesítésével, vagy önálló kétirányú kerékpárút kiépítésével van mód egészen a temetőig. A nyomvonal továbbvezetése célszerű lehet Némediszőlőig, azonban a bányatavak térségétől már nehezen oldható meg az elhelyezése, illetve az autópálya csomóponton történő biztonságos átvezetés kérdése. Javasolt tehát először Vecsés határa és a temető közötti szakasz megvalósítása.

**3. Szent István utca menti kerékpárforgalmi nyomvonal**

Ez a nyomvonal alternatív megoldása lehet a 4601. j. út (Kőrösi út) menti épített kerékpárútnak. Az útvonal az Ibolya u.-Piroska u.-Szent István utca kisforgalmú útpályáin jelölhető ki, szinte építési beavatkozás nélkül, forgalomtechnikai jelzések alkalmazásával. A Városcsöveg bekötésére a Somogyi B. utca egyirányú szakaszán van kedvező lehetőség. A nyomvonal a Petőfi S. utcában csatlakozhat a fent említett 4602. j. út menti nyomvonallal. Költséghatékony alternatíva és egyszerű megvalósítás jellemzi ami kedvező lehet a kialakítás szempontjából.

**4. Gyál felső vasútállomás-temető közötti kerékpárforgalmi nyomvonal**

A nyomvonal a Kőrösi útnál indul a vasúti keresztezésnél lévő gyalogos átkelőhelynél. Keresztezi a közutat, és a vasúti pályát, majd a vasúttal párhuzamos vonalvezetéssel önálló kerékpárútként éri el az Aradi utcát. Tovább kisforgalmú

útpályákon forgalomtechnikai beavatkozásokkal alakítható ki, a Munkácsy M. utca-Temesvári utca-Bartók B. utca-Kisfaludy S. utca útvonalon. A Kisfaludy utca és a 4602. j. út között a temető mellett kialakítandó összekötő út mentén éri el a temető térségét. A kijelölt nyomvonal kis költségvetéssel valósítható meg, az útpályák mindegyike burkolt, forgalmuk igen alacsony. Kedvező kerékpáros nyomvonal létesíthető így, mely a déli településrészt feltárva két oktatási intézményt is érint. A Temesvári utcánál lehetőség nyílik a vasút keresztezésére és a Körösi úton meglévő gyalogos átkelőhely mellett a postához átkötés létesítésére is.

A kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakításánál a 3.8. fejezetben részletezett műszaki lehetőségek közül gondos tervezéssel kell kiválasztani a helyi adottságoknak legmegfelelőbb megoldást. Így biztosítható a kerékpározási igények magas színvonalú kiszolgálása. A javasolt hálózati elemek főirányok, ezek kialakítása mellett több olyan helyi nyomvonal is létesíthető, melyek célszerűen a kisforgalmú lakóutcák burkolatán vezetve sűrítik a városi kerékpáros hálózatot. A pontos igények felmérésére és a lehetőségek részletesebb bemutatására javasolt kidolgozni a város kerékpárforgalmi hálózatának tanulmánytervét.

#### 4.11. Gyalogos közlekedés

A biztonságos gyalogos közlekedés érdekében fejleszteni javasoljuk a jelenlegi gyalogjárdákat a lakóterületeken, továbbá a rossz minőségű gyalogjárdák felújítását célszerű előírni.

A Város számos pontján tapasztalható, hogy a gyalogos létesítmények hiánya gondokat okoz a közlekedőknek. Az útpályákra kényszerülő gyalogosok fokozott veszélyforrást jelentenek. Javasolt ezért a járdák kiépítése a városi elkerülő és gyűjtő utak mentén mindkét oldalon legalább 1,50 m szélességgel, a lakóutcák és kis forgalmú útszakaszok mentén egy oldalon legalább 1,50 m szélességgel.

Meg kell oldani a közintézmények, nevelési és oktatási intézmények valamint a gyalogos forgalmat vonzó létesítmények (játsszóterek, parkok, megállóhelyek peronjai) járdán történő megközelítését.

Az épített járdaszakaszoknál gondoskodni kell a megfelelő oldaleséséről és a járda víztelenítéséről. Előnyben kell részesíteni a szegéllyel megtámasztott burkolat készítését, ami növeli a beruházás költségét, viszont jelentősen meghosszabbítja az élettartamot. Az ingatlanok megközelítését szolgáló kapubejáróknál a bejáró szélessége + 1 méter hossz az épített járda alépítményét célszerű megerősíteni, abban az esetben ha nincs megfelelő teherbírású kiépített kapubejáró burkolat.

Az országos közutak esetében a nagy gépjárműforgalom miatt középszigetek létesítését javasoljuk annak érdekében, hogy a gyalogosok két ütemben tudják keresztezni a forgalmas utakat. Ahol erre nincs mód, úgy a gyalogos átkelőhelyet nyomógombos jelzővel kell ellátni. A gyalogos átkelőhelyek fejlesztését javasolt a csomópont fejlesztésekkel is összehangolni.

Új kijelölt gyalogos-átkelőhely megvalósítása van folyamatban a Pesti út-Tulipán utca csomópontjában.

A városi közlekedésfejlesztésre szánt költségvetésben reálisan évente 5-10 km gyalogjárda építhető ki. A fejlesztést tervszerűen ütemezve célszerű megvalósítani, a hiányzó szakaszok folyamatos pótlására.

Működőképes megoldás, főleg beton szerkezetű járdák építésére, ha az Önkormányzat az alapanyagokat biztosítja és az ingatlan tulajdonosok maguk építik ki a telkük előtti járdaszakaszt. Ennek a megoldásnak jelentős hátránya azonban, hogy gyakran nem mutat egységes kiépített a kiépített létesítmények hálózata, illetve jelentősen eltér a megvalósítás minősége. A lakosság hajlandósága esetén költséghatékonyabba hosszabb szakaszok építhetők ki. Javasolt azonban a közterületi járdaszakaszok kiépítésére az Önkormányzati beruházások megvalósítása.

#### 4.12. Közösségi közlekedés

A közlekedési rendszerek szolgáltatási színvonalának növelése érdekében elsőrendű szempont a MÁV és a helyi autóbusz közlekedés összehangolása.

Egy település közforgalmú közlekedésfejlesztési rendszere komplex feladat, így erre vonatkozóan a jövőben külön részletes tanulmány készítését javasoljuk, hiszen a gazdaságos üzemeltetést, a területek kiszolgálását, illetve a település anyagi támogatási rendszerét összefüggéseiben és részletes egymásra hatás viszonylatában szükséges elemezni.

Elmondható azonban, hogy a város közösségi közlekedési ellátottsága megfelelő színvonalú, és az elmúlt nagyjából 10 évben jelentősen javult. Azonnali beavatkozás ily módon nem javasolható, fejlesztési lehetőségek azonban adódnak.

A T-6. számú rajzon bemutattuk a közforgalmú közlekedés ellátási területét, amelyen az egyes megállóhelyekhez tartozó 250 méteres, ún. „jó elérési idejű”, illetve 300 méteres ún. „elégséges elérési idejű” gyaloglási távolságot tüntettünk föl. Jól látható, hogy a közforgalmú közlekedés ellátottsági szempontjából a település jó helyzetben van. Gyál lakóterületeit megfelelő szinten lefedi a jelen helyi- és helyközi közforgalmú közlekedési rendszer.

Hiányosságok azonban vannak. Egyes területeken a járatsűrűség, az egyirányú járat útvonal míg máshol az ellátás hiánya okoz problémákat.

Ellátatlan területnek jelenleg a vasúttól délre eső területrész alsó harmada mondható, melynek gyűjtő útja a közelmúltban kiépült Szélső utca. A gyűjtő út kiépítésével nyílt lehetőség a terület közösségi közlekedéssel történő ellátására. A javaslatban szereplő Szélső utcai autóbusz járat elindítása önálló új járatként javasolható leginkább. Ennek több, további tervezéssel és egyeztetéssel járó feltétele is van, valamint finanszírozási vonzata is. Ezek már meghaladják jelen terv hatáskörét. Közép távú fejlesztési ütembe javasolható beavatkozásként az új járat elindítása esetén 4 db, egymástól mintegy 5-600 méterre elhelyezett megállóhelyekkel üzemeltethető a járat. Vizsgálatunk tárgykörében került az a lehetőség is, miszerint az Erdősor utcában működő autóbusz járat áthelyezésre kerülhetne a Bartók B. utca útvonalra. Ezáltal az ellátatlan terület (Szélső utca környezete) rövidebb gyaloglási távolsággal közelíthetné meg a járatot, az Erdősor utcai terület pedig gyaloglási távolság növekedéssel érhetné el az autóbusz útvonalat. Így kompromisszumokkal lehetne kiegyenlíteni a déli rész ellátását új járat indítása nélkül. Ez a lehetőség közlekedés-szervezési szempontból nem javasolható, a Bartók B. utca útpályája jelen kiépítettségében (főleg keresztmetszeti és csomóponti) nem alkalmas buszjárat fogadására.

Szintén a déli területrész tömegközlekedési problémája a 89E jelzési BKV autóbusz járat egyirányú útvonala. Ennek eredményeként a helyi közlekedésre használt járat segíti a városközpontba bejutást, de nem teszi lehetővé az onnan haza közlekedést. Ennek a járatnak természetesen nem az az elsődleges célja, hogy a gyáliak bejussanak a központba, sokkal inkább, hogy elérjék a Határ úti metró megállóhelyet, viszont használati szempontból alkalmas erre is. Gyors megoldás nem várható a probléma javítására, azonban javasolható, hogy az esetleg jövőben üzembe állított Szélső utcai járat egyirányú rendszere fordított legyen, így kiszolgálhatná ezt a hiányosságot is egyben.

A közösségi közlekedés fejlesztése új területek bevonásakor a meglévő adottságok és a területhasználatból eredő igények felmérése alapján történhet meg. Az egyes közösségi közlekedési módok gazdaságosan üzemeltethető kapacitása és az utas igény száma vethető össze a közösségi közlekedés fejlesztési javaslatokban.

A számításoknál figyelembe vehető kapacitás értékek:

Metró: 15-20 000 utas/ó

HÉV: 5 000 utas/ó

Villamos: 3 500 utas/ó

Autóbusz: 3 500 utas/ó alatt

Elővárosi gyorsvasút: 10-50 000 utas/ó

Jelenleg Gyál területén nincs olyan rendkívüli ellátatlan terület, ahol a gazdaságosan forgalomba állítható közösségi közlekedési eszközök megfelelő kapacitáskihasználtsággal üzemelhetnének. Általánosságban igaz, azonban, hogy a városi, jó közösségi közlekedéssel ellátott területeken a tömegközlekedési és egyéni járműhasználat aránya 60/40 %. Ez az arány igaz lehet Gyál vizsgált területére is, hiszen a főváros közelsége a vasútvonal, a BKV járatok iránya jó lehetőséget biztosít a napi ingázók számára a tömegközlekedési módok használatára. Vagyis a tömegközlekedési járatok fejlesztése gépjármű forgalom mérséklő hatást is eredményezhet. Az ellátatlan területek közösségi közlekedésének javítása csúcsidőszakban a vasúti megállóhelyekre történő helyi járatos ráhordással fejleszthető. Ennek kiemelt szerepet kell szánni akkor, amikor a vasútvonal fejlesztés megtörténik és rendszerbe áll és működni kezd a tényleges elővárosi (gyors)vasút.

A vizsgálatok során felmerült még egy új MÁV vasúti megállóhely létesítésének szükségessége a városközpont térségében. Ennek a köztes megállóhelynek lehetne a feladata ellátni a központi terület igényeit. Az ilyen irányú egyeztetések azonban rámutattak arra, hogy vasútüzemi szempontból a Gyál belterületi vonalszakasz nem képes kiszolgálni három, egymáshoz ilyen közeli megállóhelyet. A városi szakaszon csupán két megállóhely üzemeltethető, melyek közül az egyik lehet ugyan a városközpontban létesítendő új megállóhely, viszont akkor valamelyik szélső állomás megszüntetése szükséges. Ezek mellett nem áll módjában a vasúttársaságnak az új megállóhely létesítési és valamely régi megszüntetési költségtérheit viselni.

#### **4.13. Nehézgépjárművek átmenő forgalmának csökkentése**

A városon áthaladó két országos közút átkelési szakaszain a teherforgalom súlykorlátozására 10t a megengedett legnagyobb össztömeg (a célforgalom kivételével). A város északi területén az átmenő forgalom súlykorlátozása 3,5 t, a déli részeken 10t. A városi utakon nincs célforgalmi kivétel. Ezek a meglévő korlátozások megfelelő mértékűek a jelen forgalmi helyzetben.

A forgalmi helyzet vizsgálata során felfedezett jelzéstechikai hiányosságot azonban javítani szükséges. A Bartók B. utca súlykorlátozás nélküli használhatóságát meg kell szüntetni, valamint a városba bevezető földutak mindegyikén jelezni kell a szükséges mértékű súlykorlátozást. A 4601. j. úton 6,8%, a 4602. j. úton 3,6 % a teherforgalom részaránya, ami figyelembe véve az M0 autópályát közelségét és annak logisztikai szerepét nem nagy. Az M0 megépítése előtt a 4601. j. úton kisebb 5,9%, a 4602. j. úton sokkal nagyobb 11% volt a teherforgalom részaránya.

A távlati keleti elkerülő út megépítésével az észak-dél irányú teherforgalmat teljesen ki lehet tiltani a 4602. j. útról.

Javasolt a déli területén a 10t súlykorlátozás további szigorítása, a gyűjtő utak kivételével célszerű a lakóutcákon 3,5t korlátozás bevezetése.

Az elkerülő utak esetében célszerű a korlátozás nélküli használat lehetővé tétele.

#### **4.14. Lezárások, fizikai korlátozások**

##### **Zsákutcák kialakítása**

Fizikai lezárással és forgalomtechnikai jelzésekkel jelölt zsákutcák kialakítását javasoljuk a Rádióleadó utca és a Magyar utca közötti területen az Akácfa utca felé az alábbiak szerint:

- Dankó Pista utca (Mária utca – Akácfa utca közötti szakasz)
- Mária utca (Liszt F. utca – Akácfa utca között)
- Dózsa György utca (Vecsési út – Akácfa utca között)
- Budai Nagy Antal utca (Vecsési út – Akácfa utca között)

A Liszt Ferenc utca gyakorlatilag zsákutcává válik, mivel a Mária utca és a Dankó Pista utca végei lezárásra kerülnek. Külön kijelölni természetesen csak az említett két utcavéget kell.

Továbbiakban az Akácfa utca a Vecsési út felől a Rádióleadó utca és Magyar utca nyomvonalán közelíthető meg.

##### **Út lezárások**

Megrendelői diszpozíció szerint a közlekedési lehetőség lezárással történő megszüntetése javasolt a Bogáncs közben a Pesti út-Jókai M. utca között. A lezárás megvalósítása során úgy kell eljárni, hogy a lakóingatlanok megközelítése biztosított maradjon.

A Bogáncs köz jelenlegi szabályozási szélessége 2,0 méter. Az ilyen keskeny közterület megfelelő színvonalú fenntartása nehézkes, gyakorlatilag itt megoldatlan.



## 5. A BEAVATKOZÁSOK JAVASOLT ÜTEMEZÉSE

**5.1. Rövid távú fejlesztések:** Rövid távú fejlesztések alatt értjük az 5 éven belül megvalósítható projektelemeket.

- Elsődlegesen a lehető leghamarabb javasoljuk a felülvizsgált forgalomtechnikai rendszerre vonatkozó javaslatok megvalósítását. Ezzel javítható a meglévő forgalomtechnikai rendszer működése, a forgalmi rend könnyebben betartatható.
- A Bogáncs köz javasolt lezárásának kialakítása.
- A javasolt zsákutca kialakítások megvalósítása.
- Gondoskodni kell a megfelelő parkolási rendszer kialakításáról és a közterületi gépjármű tárolás feltételeinek javításáról valamint a férőhelyek számának növeléséről. Ki kell alakítani a P+R parkolók minőségi szolgáltatását, elsődlegesen a nagy utasforgalmú tömegközlekedési megállóhelyek közelben. Javítani kell a közintézmények, egészségügyi ellátó helyek környezetének parkolási lehetőségein.
- Folytatni kell az átgondolt járda építési programot, mely a Város kiépítetlen gyalogos közlekedési lehetőségeit orvosolja.
- Javasoljuk megvalósítani a Zrínyi M. utca gyűjtőúttá kijelölését a Városcsöveg beruházás megvalósítását követően.
- Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztését megalapozandó javasoljuk egy kerékpárforgalmi koncepcióterv kidolgozását a város egészére, összehangolva a környező települések kerékpárforgalmi elképzeléseivel, lehetőségeivel. A kerékpáros forgalom fokozott elterjesztéséhez szükséges a kerékpártárolók elhelyezése is minden olyan helyen, ahol a kerékpáros forgalom megjelenhet.
- Ebben az időtávban javasoljuk kiépíteni a Bartók B. u. hiányzó közműveit és a hiányzó szakasz gyűjtő úttá fejlesztését.
- A középtávú fejlesztések megalapozását elő kell készíteni. Meg kell kezdeni az úthálózat fejlesztésére vonatkozó szabályozási keretek megteremtését és a részlettervek kidolgozását, be kell szerezni a szükséges építési engedélyeket.
- Ki kell dolgozni a baleseti gócpontok kezelésére szolgáló csomóponti beavatkozásokat, tanulmánytervi vizsgálatokkal és részlettervekkel.

**5.2. Középtávú fejlesztések:** Közép távú fejlesztések alatt értjük az 5-10 éven belül megvalósítható projektelemeket.

- A még kiépítetlen földutak szilárd burkolattal történő ellátása.
- Kerékpáros infrastruktúra fejlesztések megvalósítása
- Javasoljuk elkezdni az elkerülő utak egyes elemeinek megvalósítását. Az elkerülő utak kialakítása ütemezhető, a város finanszírozási lehetőségeinek függvényében.
- Ezen ütemben lehet megvalósítani a szükséges csomópont átépítéseket és fejlesztéseket.

**5.3. Nagy távú fejlesztések:** Nagy távlatnak tekintjük a 10 éven túl megvalósuló projektelemeket.

- Tömegközlekedési járatok útvonalainak fejlesztése, járat sűrítés.
- Távlati fejlesztési lehetőségek előkészítése külső összekötő utak megvalósítása.
- Elkerülő utak megépítése, a korábban esetleg kiépült résszakaszok összekötése.

## 6. ÖSSZEFOGLALÁS-ÉRTÉKELÉS

A leírt javaslatok egy része önkormányzati hatáskörben megvalósítható. Ezeket a javaslatokat rendszerezetten és témáról témára haladva, a közlekedési összefüggéseket nem szem elől tévesztve célszerű megvalósítani. Ilyen például a járda építések vagy a jelzőtáblák felülvizsgálata, vagy akár a kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése.

Vannak olyan beavatkozások, amelyeket az önkormányzat csak a Magyar Közút Nzrt. Pest Megyei Igazgatóságával közösen tud megvalósítani. Ilyen az országos közúttal kapcsolatos témakör: közútkezelői változások, csomópont fejlesztések, új országos utak megvalósítása, stb.

Vannak olyan beavatkozások, amelyek sem települési, sem kistérségi szinten nem oldhatók meg, hanem csak országos szervek bevonásával épülhet ki. Ilyen a vasút fejlesztés, vagy az elkerülő utak kialakítása.

Az általunk tervezett közlekedési rendszert elfogadásra javasoljuk, amely alapján ki lehet emelni és meg lehet valósítani a közlekedésfejlesztés elemeit. Ezen túl jelen tervdokumentáció képezheti a szerkezeti terv módosításának alapját, mint szakmai megalapozó, alátámasztó munkarész.

A közlekedési koncepció széles körű ismertetését ajánljuk. A terv elfogadását követően az egyes elemeket folyamatos, célirányos fejlesztéssel javasoljuk megvalósításra.

## **7. EGYEZTETÉSEK**

A Koncepcióterv elemeit az alábbiak szerint egyeztettük:

- MÁV Zrt. Fejlesztési és Forrásallokációs Főosztály
- Gyál Város Polgármesteri Hivatal
- Budapest, XXIII. ker. Soroksár Polgármesteri Hivatal
- Budapest, XVIII. ker. Pestszentlőrinc-Pestszentimre Polgármesteri Hivatal
- Vecsés Város Polgármesteri Hivatal
- Magyar Közút Nzrt. Pest Megyei Igazgatósága
- Alföld Koncessziós Autópálya Zrt.

**EMLÉKEZTETŐ**

**TÁRGY:** Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve (tsz.: 641/2009)  
**FELVÉVE:** 2009. november 20-án történ egyeztetés alapján  
**JELEN VANNAK:** **OZSVÁTH** György tervező TANDEM Mérnökiroda Kft.  
**KÁLDI** István MÁV Rt. FFF

**OZSVÁTH** György tervező előadta, hogy a TANDEM Mérnökiroda Kft. 461/2009. tervszámmal készíti a tárgyban nevezett közlekedési koncepciótervet. A tervezési terület érinti a MÁV Zrt. Budapest — Lajosmizse - Kecskemét vasútvonalát. A tervező a koncepcióterv kialakításához tájékoztatást kért a MÁV Zrt. fenti vasútvonalát érintő fejlesztési tervekről, elképzelésekről.

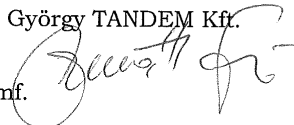
**KÁLDI** István a MÁV Zrt. Fejlesztési és Forrásallokációs Főosztály főmunkatársa tájékoztatja a tervezőt arról, hogy a nevezett vasútvonalon a 2020 évig terjedő időszakra a fejlesztési tervekben szerepel egy második vágány kiépítése, valamint az érintett vonalszakasz villamosítása.

Tájékoztatja továbbá a tervezőt, hogy mintegy 8-10 évvel ezelőtt felmerült egy önkormányzati kezdeményezés, miszerint valahol a Polgármesteri Hivatal környezetében új megállóhelyet kellene kijelölni. Az ügy tárgyalási szinten megrekedt, azonban a MÁV Zrt. álláspontja szerint a meglévő két megállóhely mellett újabb létesítése és üzemeltetése nem oldható meg, vagyis abban az esetben létesíthető új megállóhely a kívánt helyen, ha valamelyik meglévő megállóhely megszüntetésre kerül.

Egyéb vasutat érintő fejlesztési, átépítési elképzelések finanszírozására a MÁV Zrt.-nek nincs fedezete, így azok csak a megfelelő anyagi források biztosításával képzelhetők el.

Az emlékeztetőt összeállította: Ozsváth György TANDEM Kft.

Kmf.



## TERVEGYEZTETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve

Jelen vannak:

Gyál Város Polgármesteri Hivatala

részéről: Pápai Mihály alpolgármester

TANDEM Mérnökiroda Kft.

részéről: Pej Kálmán ügyvezető, vezető tervező

Kelt: Gyál, 2010. február 08.

Tervező ismertette, elektronikus formában és papír alapon átadta a város tervezett közlekedési koncepciótervének egyeztetési anyagát, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

- A tervezett kialakítás Képviselő testületi és szakbizottsági egyeztetése szükséges a Városházán belül.
- Az egyeztetések alapján készülhet el a végleges közlekedési koncepcióterv, kiegészítve az egyeztetési körbe bevont érintettek Tervező által megvizsgált javaslataival.
- A Városházán belül szükséges egyeztetések és további tervbemutatók teljes körű lefolytatása érdekében a Megrendelő és Vállalkozó között megkötött és érvényben lévő szerződés végleges tervdokumentáció átadásának határidejét a felek közös megegyezéssel bizonytalan időre elnapolják. Új határidő az egyeztetések előre haladásának függvényében jelölendő ki.



Pej Kálmán

- kmf. -

Pápai Mihály

## TERVEGYEZTETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: **Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve**

Jelen vannak:

Az egyeztető: Bp., XXIII. ker. Soroksár PMH.

részéről:

Tóth András  
Szelvási István

A tervező: TANDEM Mérnökiroda Kft.

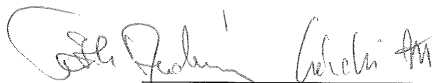
részéről: Ozsváth György

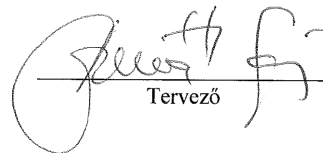
Kelt: Budapest, 2010. július 16.

Tervező ismertette a város közlekedési koncepciótervét, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

- A bemutatott koncepcióval kapcsolatban az egyeztető kifogást nem emel.
- Soroksár területén a gyáli közirányítási határ közelében a 136157 hrsz-ú út - 136163 hrsz-ú út - 136171 hrsz-ú út - 136138/1 hrsz-ú út által határolt területen új KST épül. A Perseciós célú terület felhasználás során Gyál városát is érintő fogalom vonatkozású létesítmény épül.

- kmf. -

  
Egyeztető

  
Tervező

## TERVEGYEZTETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: **Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve**

Jelen vannak:

Az egyeztető: Bp., XVIII. ker. Pestszentlőrinc-Pestszentimre PMH.

részéről: Kovács Zsuzsanna  
Kántané Kádasi Judit

A tervező: TANDEM Mérnökiroda Kft.


részéről: Ozsváth György

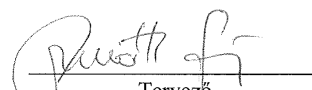
Kelt: Budapest, 2010. július 19.

Tervező ismertette a város közlekedési koncepciótervét, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

- Egyeztető kívülről a bemutatott koncepcióval kapcsolatban alapvető kifogás nem merült fel.
- Egyeztető kívülről, hogy a tervezés vizsgálja meg, hogy a koncepcióterv fogalmi hatása milyen területet jelent a terület kapcsolódó problémáival.
- A települési korlátozást összehasonlítva kell látni a fővárosban érvényesülő korlátozással, és a terület egyedi korlátozásaival.
- Az előkészült anyagból 1 példányt kelt az Egyeztető.

- kmf. -

  
Egyeztető

  
Tervező

## TERVEGYZETETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: *Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve*

Jelen vannak:

Az egyeztető: Vecsés PMH.

részéről: Ligetfalvi Péter

A tervező: TANDEM Mérnökiroda Kft.

részéről: Ozsváth György

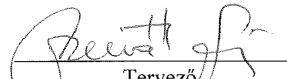
Kelt: Budapest, 2010. augusztus 19.

Tervező ismertette a város közlekedési koncepciótervét, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

- A bemutatott koncepciótervet egyeztetésben egyeztető elvi elfogadást nem adott.
- A Határ út - Sándorleány út gyűjtőút funkcióját helyett javasolt a Vecsés területén keresztül, két autós sávos út figyelembe vétele.
- Vecsés város közlekedési koncepciótervét az Urbanitex Kft. készítette javasolt velük felvenni a kapcsolatot.
- Célszerű egyeztetni Vecsés Város Önkormányattal - Sándor utcával, mint közlekedővel.

- kmf. -

  
Egyeztető

  
Tervező



## TERVEGYEZTETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: **Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve**

Jelen vannak:

Az egyeztető: Magyar Közút Nzt.

részéről: Telek András

A tervező: TANDEM Mérnökiroda Kft.


részéről: Ozsváth György


Kelt: Budapest, 2010. augusztus 26.

Tervező ismertette a város közlekedési koncepciótervét, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

- Egyeztető a bemutatott koncepciótervvel kapcsolatban elvi kifogást nem emel.
- Az országos közlekedési elvárások figyelembevételével készülő terv és jóváhagyható módosítás.
- A koncepcióterv fejlesztését be kell illeszteni a rendszeri tervbe, és azt véleményezni kell.
- A 4602. j. út lejárás - MT autópálya közötti szakasza a tervel együtt 2011. évben kerül felújításra.
- A 4601. j. út városközponti szakasza nyomvonal korrekció épül a jövőben, az önkormányzat és Magyar Közút Nzt. együttes közlésével.

- kmf. -

  
Egyeztető

  
Tervező

## TERVEGYEZTETÉSI JEGYZŐKÖNYV

Tervszám: 641/2009.

A tervezés tárgya: **Gyál Város Közlekedési Koncepcióterve**

Jelen vannak:

Az egyeztető: Alföld Koncessziós Autópálya Zrt.

részéről: Fridrich Ádám

A tervező: TANDEM Mérnökiroda Kft.

részéről: Ozsváth György

Kelt: Budapest, 2010. szeptember 08.

Tervező ismertette a város közlekedési koncepciótervét, amivel kapcsolatban az egyeztető az alábbi nyilatkozatot teszi:

A részletes, további tervezés során kérjük megvizsgálni, a beruházás és az esetleges védelő írtás, az M5 autópálya hatásterületén lévő ingatlanokra gyakorolt környezeti hatását. A közlekedési koncepciótervvel kapcsolatos alapvető kifogás nincs. A környezeti hatásvizsgálat során mind az M5 autópálya, mind az esetleges beruházások hatásai figyelembe vesznek. Az autópálya tengelyétől mért 100-100m távolságon belül engedélyezési eljárásokhoz és munkavégzéshez az AKK Zrt. közötkezelői hozzájárulása szükséges.

- kmf. -

  
Egyeztető

  
Tervező

**JEGYZŐKÖNYV**

**Készült:** 2011. február 02-án Gyál Város Közlekedési Koncepció tervezetének lakossági egyeztetése tárgyában a Zrínyi Miklós Általános Iskola (Gyál, Kossuth L. u. 48-52.) hivatalos helyiségében

**Jelen vannak:**

- Pápai Mihály polgármester – Pánczél Károly alpolgármester, orszgy. képviselő – Zabánné Nagy Gyöngyi képviselő – Erős József képviselő – Ozsváth György TANDEM Mérnökiroda – Sándor Tamás ir.vez.hely. Székelyné Jene Mária ügyvezető – Donhauzer Ádám ügyvezető – Zsigovits Gábor ügyintéző - Makkayné Szigetvári Szonja ügyintéző – Károlyi Andrásné jegyzőkönyvvezető, valamint kb. 48 fő a lakosság részéről

**Pánczél Károly** köszöntötte a nagy számban megjelent érdeklődő lakosságot, Pápai Mihály polgármester urat és városunk közlekedési koncepciójának irányító tervezőjét Ozsváth Györgyöt. Elmondta, hogy úgy, ahogy az lenni szokott a lakossági fórumnál, három választókerület van jelen. Jómaga a 3. választókerület képviselőjeként, a 4. választókerület képviselője Zabánné Nagy Gyöngyi, az 5. választókerület képviselője Erős József és néhány képviselőtársuk hallgatóként.

Jelen vannak még azok a munkatársak a Városüzemeltetési Kft-től, akik közreműködnek a város közlekedésében, úttal, járdával kapcsolatos ügyekben, valamint a városfejlesztési feladatok ügyvezetője.

Elmondta a koncepcióval kapcsolatban, hogy olyan feladatokat is tartalmaz, amelyek lehet, hogy csak 1-2 évtized múlva valósulnak meg. Ez után felkérte Ozsváth György urat, ismertesse a közlekedési koncepciót.

**Ozsváth György** a Közlekedési Koncepció főbb elemeit kivetítő segítségével ismertette, amely az alábbi főbb szempontokat tartalmazza:

**A közlekedési koncepcióterv célja:**

Állapot felmérés és értékelés  
Probléma feltárás és elemzés  
Műszaki lehetőségek és eszközök bemutatása  
Átfogó javaslati rendszer kidolgozása  
Döntés előkészítés, célok meghatározása

**1. VIZSGÁLATOK, ELEMZÉSEK**

Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata  
Balesetek elemzése  
Meglévő tervek, fejlesztési elképzelések vizsgálata

**1.1. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

A forgalmi rend vizsgálata a teljes úthálózat forgalomtechnikai jelzéseinek felvételével és kategorizálásával történt

Külön munkarész tartalmazza a jelzések fényképes dokumentálását és helyszínrajzi elhelyezkedését, valamint azok megfelelőségének értékelését

**1.2. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

A forgalomnagyság meghatározásához a város jellemző útszakaszain keresztmetszeti forgalomszámlálást végeztünk.

Az országos közutak hivatalos forgalmi adatai ismertek, ezek is felhasználásra kerültek.

Ezek ismeretében készült el a város forgalmi modellje, ami a fejlesztések figyelembe vételével végzett távlati forgalom előbecslés alapja.

A baleseti elemzésekhez a vizsgálat adatai a Dabasi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától származnak a 2006-2010 évek közötti 5 éves időtartamra.

**1.3. Baleseti elemzés**

Baleseti gócpontok:

Pesti út – Mátyás király u. csp.

Pesti út – Ady E. u. – Széchenyi I. u. csp.

Azonos helyen 4 vagy több baleset történt

Kőrösi út – Ady E. u. csp.

Kőrösi út – Vecsési út csp.

Erdősor u. – Bacsó B. u. csp.

Javasolt a baleseti gócpontok információs, figyelemfelkeltő jelzéssel történő jelölése, addig, amíg a helyszín korszerűsítése átépítése meg nem történik.

**A baleseti elemzés a személyi sérüléssel járó balesetek okait tárja fel Gyál város területén (2006-2010 években):**

- Elsőbbség meg nem adása: 54 %
- Sebesség nem megfelelő megválasztása: 17 %
- Kanyarodás szabályainak be nem tartása: 7 %
- Előzés szabályainak be nem tartása: 3 %
- Gyalogos hibája: 3 %
- Úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vétele: 2 %
- Gondatlan vezetés: 2 %
- Oldaltávolság be nem tartása: 2 %
- Szabálytalan megfordulás, tolatás, sávváltás: 1 %
- Elindulás szabályainak be nem tartása: 1 %
- Követési távolság be nem tartása: 1 %
- Egyéb: 7 %

#### **M0 autóút fejlesztése**

##### **A várost elkerülő utak**

Az autóút új szakasza igazodva a megváltozott igényekhez keletebbre épült, mint a déli szektor csatlakozása.

Az M5 autópálya kikerülésével a déli és keleti szektort összekötő útpálya építése szükséges.

#### **1.3.1. Közúthálózat fejlesztés**

##### **1.3.2. Városi elkerülő utak:**

-Vecsés területén az M0 autóút és a 4602 j. út (Vecsési út) közötti összekötő út folytatása a Mátyás király utcáig.

- 4602. j. út kiváltása

*körforgalom-patak part-összekötő út*

*(alternatíva: Patak u.-Rádióleadó u.)*

- Déli kapcsolat

*bányató-Puskás u.*

*temető-Puskás u.*

#### **1.4. Közúthálózat fejlesztés**

##### **Gyűjtő utak**

4601. j. út

4602. j. út

Pesti út – Széchenyi utca

Ady Endre utca

Gárdonyi Géza utca

Deák Ferenc utca

Szent István utca

Zrínyi Miklós utca

Kisfaludy utca

Kolozsvári u. – Bajcsy-Zs. utca

Brassói utca

Szélső utca

Temető melletti út (0132/10)

Bartók Béla u.

Erdősor utca

Bacsó Béla utca

**Pánczél Károly** megköszönte a tájékoztatót. Folytak már azok a munkák, ami az anyagban úgy van jelölve: a tábla kopott, cserélni kell, ágakat kell levágni. Az elkerülő utak ügyében elmondta, hogy országos beruházással fog épülni az M5 autópálya M0-ra történő átkötése Dunaharaszti felé. A többi elkerülő út, amit mérnök úr vázolt, valóban távlati elképzelések, a város önmaga képtelen lesz rövid időn belül megépíteni pl. a Kőrösi úton a Gyáli patak mellett lehetne a vecsési összekötőre megépíteni az elkerülő utat. A volt Tsz bejárón közlekedhetnének az ottani vállalkozások és az ő közreműködésükre is szükség van ennek megvalósítására. A jelenlegi gyáli gyűjtőutaknál 1 új elem módosulna, a Károlyi utca. Ha megépül a városközpontban az út, a Károlyi utcáról a Kőrösi útra csak jobbra tudnak fordulni, mert szervízút és parkolók épülnek. A gyűjtőút szerepét átvehetné a Zrínyi utca.

A BKV járatokért a város 67 milliót fizet évente, de még így is vannak ellátatlan részek, de pl. a Szélső utcában lakók nem szeretnék buszjáratot. Aminek jövője van, az a MÁV, ha lenne olyan elővárosi vasút, amelyek sűrűn, tisztán járnának be a városba, a legkényelmesebb megoldás lenne. Ehhez alakíthatnák a kerékpárutakat, gyűjtőutakat. Gyálon van kb. 100 km út, ahol nyugodtan lehet kerékpározni. Felkérte a jelenlévőket, hogy a jelenléti ívet névvel, címmel lássák el, ha van kérdésük azt tegyék fel, amit tudnak most megválaszolni, vagy beépítik a koncepcióba.

**Kaincz Ferenc, Károlyi u. 84.** kifogásolta, hogy az új óvodához nem készült járda, az édesanyák kénytelenek az úttesten tolni a babakocsit. A városközpontban több napos munkával megfestették a kivágandó fákat, most pedig mindet kivágták. A Károlyi-Kossuth utca sarkán épültek szép házak, járda nem készült hozzá. A közterületet télen sem takarítják, főleg az új házakba Bp-ről kiköltözők, fel kellene szólítani őket a kötelességükre. A szakrendelőt és a laboratóriumot nem érik el a mozgáskorlátozottak, lift szükséges a rendelőbe. Nem lehet kilátni a Károlyi-Széchenyi utca kereszteződésében, a sarkokon növe fák-bokrok gondozása, levágása a baleset elkerülése végett szükséges. A Károlyi utcában a Rákóczi Iskolánál ki van téve a 30-as tábla, ezt a sarok feloldja, visszafelé viszont kiegészítő tábla szükséges, pl. 100 méterig. A vasúttal kapcsolatban még 1995-ben ígérték, hogy két vágány lesz és villamosítva lesz. Az idős emberek nem tudnak kijutni az új temetőbe, meg kellene oldani, ha máskor nem is, legalább mindenszentekkor.

**Pánczél Károly** megköszönte az észrevételeket és az alábbiakban válaszolt: ebben az évben 7 km járda építését tervezik, benne van a Jókai utca is az új óvoda felé. A teljesség igénye nélkül, a Táncsics M., utca, Ady E. utca, de a pontos tájékoztatás a következő Gyáli Újságban benne lesz. Akadálymentesítéssel kapcsolatos tájékoztatásra felkérte Pápai Mihály polgármestert.

**Pápai Mihály** véleménye, hogy Kaincz úrnak sok mindenben igaza van. A járdaépítést a Képviselő-testület elfogadta, pályázat indul az orvosi rendelő akadálymentesítésére, amely a bejáratnál létesítendő lift kiépítéséről szól, de ehhez szükséges engedélyes terv, melyet az Ybl mérnökiroda készít. Fakivágással kapcsolatban elmondta, hogy a városközpont tervezésénél komplex parkosítás is szerepel, ami ez év végére jól látható lesz. Az akácfák nem voltak dísz a városnak, öreg, korhadt, ápolatlan volt, ezen kívül tereprendezés is szükséges, tervbe van véve egy trianoni emlékmű felállítása.

Az útkereszteződés előtt és után 5 m-re megállni tilos, tehát be kell tartatni a KRESZ szabályait, a bokrokat le kell vágni, ami a lakók kötelessége.

A belvíz és talajvíz veszélyére hívta fel a figyelmet, minden útépítésnél visszatérő probléma a szikkasztóárkok betemetése. A városban a gépkocsival rendelkezők száma igen nagy, ha a parkolás miatt betemetik az árkokat, nem tud elszikkadni a csapadékvíz.

Nem lesz kétvágányos a vasútvonal, nincs értelme, mert Pestimén és Gyálon is van kitérő. A városközpontot érintő két átjáró közötti vasúti pályát a városnak kell felújítani, ami majdnem 100 millió Ft-ba kerül.

**Gyáli Anyák Egyesület** képviselője **Takácsné Maldiv Gabriella** megköszönte a lehetőséget a lakossági egyeztetésen való részvételért, nagyon sok gyerek és anya problémáját tolmácsolta. Az óvoda, bölcsőde, iskola felé eljutás még mindig probléma, nem épültek járdák, kerékpárutak. Pl. biciklivel szeretnék megtenni az utat, ezért jó lenne, ha legalább egy sárga vonal lenne az úttesten a kerékpárosok védelmében. A játszóterekhez való eljutást biztosítsák, zebrák legyenek felfestve. A Gyáli Anyák Egyesülete önkéntes munkával segítenék a játszóterek karbantartását, vagy a zebra festését is, motorral, kerékpárral, babakocsival szeretnék közlekedni. Írni fognak levelet, hogy milyen konkrét terveik vannak.

**Pánczél Károly** a kérést, hogy a közintézmények, játszóterek elérhetőek legyenek járdán, jogosnak találta. Felajánlásukat köszönettel vette, jelenleg a játszóterek újak, ha mégis akad javítani, vagy pótolni való, azt a Városüzemeltetési Kft. elvégzi. Zebra létesítésének szigorú szabályai vannak, a festést is speciális anyaggal kell végezni. Tervezve van a Pesti és Tulipán utcai kereszteződésbe zebra létesítése, valamint ha a Vecsési út megkapja az új burkolatot, a Deák utcai kereszteződéshez is készül zebra.

**Balogh Ferenc Árpád utca** a Vecsési út felújítását tartja fontosnak. Reméli, jó minőségű járda lesz, szegéllyel, megfelelő lejtéssel. Síkosság-mentesítés, vízelvezető árkok, fák gallyazása ügyében a közterület-felügyelőket

kellene mozgósítani. A lakosság vagy nem tudja, vagy nem törődik vele, milyen növényeket lehet telepíteni a közterületre. A balesetmentes közlekedés megvalósításához hol van a rendőrség?

**Pápai Mihály** megerősödik a közterület-felügyelet, ifj. Kurucz Árpád személyével, aki február végén fog vizsgázni. A közterület-felügyelők december-január hónapban 456 esetben intézkedtek, 470 ezer Ft büntetést róttak ki. Heti két alkalommal közös járőrözés van a rendőrséggel. A közterület-felügyelők ez után két műszakban dolgoznak, járják a várost, az Ady Iskolánál minden reggel segítik a gyerekek átjutását a zebrán. Beszél a közlekedési problémákról, a beláthatatlan keresztezésekről, a megoldás a KRESZ betarttatása lenne.

Elmondta, hogy a FEGY 20 éves megalakulását ünnepli, létrejöttük nagyban segíteti a város életét, a lakossági észleléseket be lehet jelenteni hozzájuk.

Válaszában még a járdára vonatkozó műszaki paramétereket ismertette.

Elmondta még, hogy ha a koncepciót elfogadja a Képviselő-testület, nem azt jelenti, hogy minden nagyon hamar meg fog valósulni, azért kell elfogadni, hogy a fejlesztésekbe be tudják építeni.

A hallgatóságból olyan vélemény hangzott el, hogy ott, ahol az árkokat betemetik, a közterület-felügyelők szólítsák fel a lakókat a helyreállításra.

**Nagy András Jókai u.** véleménye, hogy a koncepció feladatokat ró az önkormányzatra és fel kell készülni arra, hogy ami körvonalazódik, annak megfelelően alakítsák pénzügyi és műszaki lehetőségeit is, elő kell készíteni a tennivalókat. Szakszerű javaslatokat adott a feladatokhoz, jogszabályi hivatkozásokkal.

**Pápai Mihály** még néhány mondatban tájékoztatta a hallgatóságot az útépitések kapcsán történt közmű-üzemeltetőkkel történt hosszadalmas egyeztetésekről.

Vecsés és Gyál határáról esett szó, a két város közötti határsáv problémájáról, ahol a távlatokban erdős, bokros kialakításra törekszenek.

Az M0 nyomvonalának kialakulásáról beszélt, a különböző elképzelésekről és a megvalósult kiépítésről.

Véleménye szerint a város belső szerkezetében nincs szükség átalakításra, a gócpontokat kell figyelemmel kísérni, gyűjtőutakat kell kialakítani úgy, hogy 100-200 m-en belül rá lehessen jutni.

Nem szeretné, ha Gyál belterülete tovább bővülne, mert azt vonná maga után, hogy meg kellene oldani a közlekedést, egészségügyi, iskolai, óvodai ellátást. A 154 km úthálózat folyamatos karbantartást igényel, esetleg fejleszteni szeretnék, ha van rá pályázati lehetőség, burkolattal bevonni.

**Dúró Lajos Dankó P. u. 22.** kérdése, hogy az M5 autópálya fizetős lesz-e? A keresztezésekben miért nem készítenek körforgalmat, vagy szerelnék fel közlekedési lámpát?

**Pápai Mihály** válaszában elmondta, hogy Gyálnál az autópálya nem lesz fizetős. A lámpa gazdaságtalan, mert nem tudják úgy programozni, hogy csökkent forgalom esetén jó lenne. A körforgalom létjogosult lenne, de kevés a hely ezek kiépítésére, sok ingatlan igénybevételével lehetne csak kialakítani, ezzel együtt a koncepcióban a két gócponthez javasolt a tervező körforgalmat.

**Király László Bogács közben lakó** sérelmezte, hogy az évek óta tartó problémát nem oldja meg az önkormányzat, mi szerint a Bogács közben iszonyú szemét van felhalmozva, mocsok és gaz van, nem takarítja senki, mert nincs gazdája. Motorosok, biciklisek száguldoznak a keskeny úton. Három ingatlant érintően magánút keresztezi a Bogács közt. Szeretnék, ha le lehetne zárni a forgalom elől.

**Pápai Mihály** kérte a panaszt maradjon bent és a megbeszélést követően bővebben tájékoztassa a problémáról.

Elmondta még, hogy ha a Képviselő-testület elfogadja a költségvetést, a város szabályozási tervét harmonizálják a koncepcióval, aminek elkészültét a jövő évre tervezik.

**Pánczél Károly** megállapította, hogy egyéb kérdés, észrevétel nem hangzott el, megköszönte a részvételt és elköszönt a résztvevőktől.

kmft.

**Pápai Mihály**  
polgármester

JEGYZŐKÖNYV

**Készült:** Gyálon, a Bartók Béla Általános Iskolában (2360 Gyál, Bartók B. u. 75.) 2011. február 3-án megtartott, Gyál Város Közlekedési Koncepció tervezetének lakossági egyeztetésén

**Jelen voltak:** Pánczél Károly alpolgármester, országgyűlési képviselő,  
Cseszko Tibor képviselő (6. körzet)  
Vinnai Tibor képviselő (7. körzet)  
Fa Zsuzsanna képviselő (8.körzet)  
Ozsváth György (Tandem Mérnöki Iroda)  
Sándor Tamás irodavezető helyettes (Kabinet Iroda)  
Hegedűs István Városfejlesztési és Városüzemeltetési Nonprofit Kft.  
Makkayné Szigetvári Szonja ügyintéző (Szociális és Igazgatási Iroda)  
Zsigovits Gábor Városfejlesztési és Városüzemeltetési Nonprofit Kft.  
Tóth Istvánné jegyzőkönyvvezető (Kabinet Iroda)  
valamint a mellékelt jelenléti ív szerint 51 fő a körzetek lakosai közül.

**Vinnai Tibor** köszöntötte a megjelenteket. Bemutatta a megbeszélés résztvevőit és átadta a szót Pánczél Károly alpolgármester úrnak.

**Pánczél Károly** tájékoztatta a jelenlévőket az összejövetel céljáról. Elmondta, hogy új helyzet alakult ki a város közlekedésének átalakításában, ami okot adott arra, hogy a lakosságot is tájékoztassák a jelenlegi helyzetről. Akik régóta élnek a városban, emlékeznek rá, hogy évekig az volt a probléma, hogy az infrastruktúra kiépülése mellett az utak is megfelelő állapotba kerüljenek. Mostanra Gyál csaknem 150 km-es úthálózatából valamilyen módon szinte mindegyik szilárd burkolatot kapott. Kivételt képeznek azok az utcák, melyek a városközpont építéséhez kapcsolódnak. Ezek a Vasút utca és a Csontos J. utca, melyek ebben az évben szintén el fognak készülni. A helyzet azon a szinten van, hogy el kell gondolkodni a város közlekedési koncepciójának kialakításán. Azért került sor erre a megbeszélésre is, hogy megkérdezzék a lakosságot arról, hogy mit javasolnak még belefoglalni ebbe a koncepcióba azon kívül amiről most tájékoztatni fog a Tandem Mérnöki Iroda képviselője. Ez a cég részletesen felmérte a város jelenlegi közlekedését, forgalmat számláltak, megvizsgálták a meglévő közlekedési táblákat. Ennek alapján adnak egy elképzelést arról, hogy szerintük hogyan helyezkedjenek el a gyűjtőutak, és milyen egyéb utakat kell a városon kívül megépíteni ahhoz, hogy a legnagyobb forgalom kikerüljön Gyálról, hol kellene járdákat és kerékpárutakat építeni.

A kialakult új helyzetben az okozza az egyik problémát, hogy a megépült új utakon megjelentek a gyorsajtók. Ezzel is kell valamit kezdeni.

Az elhangzottak kapcsán megkérte Ozsváth György urat, hogy ismertesse az elmúlt hónapok felméréseinek eredményét.

**Ozsváth György** elmondta, hogy a Tandem Mérnöki Iroda valójában közlekedési építmények tervezésével foglalkozik, melyek engedélyezési vagy kiviteli tervek. Ezek szerves része a tervek megelőző közlekedési hatásvizsgálatok elvégzése, amelyet most Gyálon is elvégeztek, illetve egy része még most is folyamatban van. Ezen vizsgálatoknál felhasználták a korábbi településeken szerzett tapasztalataikat is, de menet közben kiderült az is, hogy Gyál egészen speciális helyzetekkel rendelkezik. Kivétítő segítségével ismertette a vizsgálat főbb elemeit, melyek a következőket tartalmazzák:

**A közlekedési koncepcióterv célja:**

- Állapot felmérés és értékelés
- Probléma feltárás és elemzés
- Műszaki lehetőségek és eszközök bemutatása
- Átfogó javaslati rendszer kidolgozása
- Döntés előkészítés, célok meghatározása

**1. VIZSGÁLATOK, ELEMZÉSEK**

- Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata
- Balesetek elemzése
- Meglévő tervek, fejlesztési elképzelések vizsgálata

**1.1. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

- A forgalmi rend vizsgálata a teljes úthálózat forgalomtechnikai jelzéseinek felvételével és kategorizálásával történt
- Külön munkarész tartalmazza a jelzések fényképes dokumentálását és helyszínrajzi elhelyezkedését valamint azok megfelelőségének értékelését

**1.2. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

- A forgalomnagyság meghatározásához a város jellemző útszakaszain keresztmetszeti forgalom számlálást végeztünk.
  - Az országos közutak hivatalos forgalmi adatai ismertek, ezek is felhasználásra kerültek.
  - Ezek ismeretében készült el a város forgalmi modellje, ami a fejlesztések figyelembe vételével végzett távlati forgalom előrebecslés alapja.
- A baleseti elemzésekhez a vizsgálat adatai a Dabasi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától származnak a 2006-2010 évek közötti 5 éves időtartamra.

**1.3. Baleseti elemzés**

Baleseti gócpontok:

- Pesti út – Mátyás király u. csp.
- Pesti út – Ady E. u. – Széchenyi I. u. csp.
- Azonos helyen 4 vagy több baleset történt
- Kőrösi út – Ady E. u. csp.
- Kőrösi út – Vecsési út csp.
- Erdősor u. – Bacsó B. u. csp.

Javasolt a baleseti gócpontok információs, figyelemfelkeltő jelzéssel történő jelölése, addig amíg a helyszín korszerűsítése átépítése meg nem történik.

**A baleseti elemzés a személyi sérüléssel járó balesetek okait tárja fel Gyál város területén (2006-2010 években):**

- Elsőbbség meg nem adása: 54 %
- Sebesség nem megfelelő megválasztása: 17 %
- Kanyarodás szabályainak be nem tartása: 7 %
- Előzés szabályainak be nem tartása: 3 %
- Gyalogos hibája: 3 %
- Úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vétele: 2 %
- Gondatlan vezetés: 2 %
- Oldaltávolság be nem tartása: 2 %
- Szabálytalan megfordulás, tolatás, sávváltás: 1 %
- Elindulás szabályainak be nem tartása: 1 %
- Követési távolság be nem tartása: 1 %
- Egyéb: 7 %

**M0 autópályájának fejlesztése****A várost elkerülő utak**

Az autópályájának új szakasza igazodva a megváltozott igényekhez keletebbre épült, mint a déli szektor csatlakozása. Az M5 autópályájának kikerülésével a déli és keleti szektort összekötő útpályájának építése szükséges.

**1.3.1. Közúthálózat fejlesztés****1.3.2. Városi elkerülő utak:**

- Vecsési területén az M0 autópályájának és a 4602. j. út (Vecsési út) közötti összekötő út folytatása a Mátyás király utcáig.

- 4602. j. út kiváltása

*körforgalom-patak part-összekötő út  
(alternatíva: Patak u.-Rádióleadó u.)*

- Déli kapcsolat

*bányató-Puskás u.  
temető-Puskás u.*



#### **1.4. Közúthálózat fejlesztés**

##### **Gyűjtő utak:**

4601. j. út  
4602. j. út  
Pesti út – Széchenyi utca  
Ady Endre utca  
Gárdonyi Géza utca  
Deák Ferenc utca  
Szent István utca  
Zrínyi Miklós utca  
Kisfaludy utca  
Kolozsvári u. – Bajcsy-Zs. utca  
Brassói utca  
Szélső utca  
Temető melletti út (0132/10)  
Bartók Béla u.  
Erdősor utca  
Bacsó Béla utca  
**M0**

#### **1.5. Közúthálózat fejlesztés**

##### **Vasúti átjárók:**

- Körösi utca
- Bacsó Béla u.
- Kisfaludy utca
- 4602. j. út (Bem J. utca)

##### **Szintbeli útátjáró**

##### **Új különszintű felüljáró**

##### **További feladatok:**

##### **Forgalomszervezés**

- lakóutcák védelme, csillapítása
- zsákutcák kialakítása

##### **Földutak kiépítése**

- közmű infrastruktúra kiépítése után

#### **2. PARKOLÁSI LÉTESÍTMÉNYEK FEJLESZTÉSE**

- MÁV megállóknál P+R és B+R
- közintézményeknél

##### **Gyalogjárdák építése**

- kiépítetlen szakaszok pótlása
- az útépítésekkel egy időben építés
- szabályozási szélesség biztosítása
- gyűjtő utak mentén mindenhol

#### **2.1. Közösségi közlekedés**

#### **2.2. VASÚT**

Jelenlegi vasúti megállóhelyek  
Vizsgált új vasúti megállóhely

#### **2.3. AUTÓBUSZ**

Szélső utcai járat

## 2.4. Kerékpáros közlekedés

A meglévő előkészített létesítmények kialakítása.

A forgalmas útszakaszok elkerülése, vagy kiváltása.

### Főhálózat elemei:

- 4601.jelű út - Gyáli patak –lajosmizsei vasút melletti kerékpárút

- 4602. j. út menti belterületi kerékpárforgalmi nyomvonal

### Városi hálózat elemei:

- Ibolya u.-Piroska u.-Szent István u. kerékpárforgalmi nyomvonal

- Munkácsi u.-Temesvári u.-Bartók u.-Kisfaludy u.-Temető kerékpárforgalmi nyomvonal

**Ozsváth György összefoglalásként** elmondta még, hogy a közlekedés-fejlesztés tervszerű, ütemezett megvalósítása évekig vesz igénybe. A koncepcióterv egy eszköz a feladatok áttekintésére és a cél kijelölésére. A véglegesített és elfogadott koncepcióterv helyi szabályozási környezetbe illesztését és célirányos átgondolt megvalósítását javasolják és az egyes részelemek megvalósítása előtt további tervezés és engedélyeztetés szükséges.

**Pánczél Károly** az elhangzottakat kiegészítette még azzal, hogy annak idején az M0-ás autópálya építése kapcsán is készült koncepció, ami 20 évvel ezelőtt még valóban csak koncepció volt. Több variációban is elkészítették, és végül a városnak legkedvezőbb változat került megvalósításra. Következő lépésként tavaly novemberre kellett volna elkészülnie a Dunaharaszti felé való átkötő útnak is, de ez még várat magára. Ha készen lesz, lényegesen csökken az M5-ös bevezető szakaszának a forgalma és sokkal gyorsabban lehet bejutni a fővárosba.

A közlekedési táblák felméréséről készült anyag átadásra került a Városfejlesztési és Városüzemeltetési Kft. részére. Ennek alapján a szükséges feladatokat folyamatosan elvégzik.

Baleseti gócpontok közül a vasút innenső oldalán a Bacsó B. – Erdősor u. sarok a legveszélyesebb. Évekkel ezelőtt a busz közlekedése miatt ott megváltozott a forgalmi rend, szerencsére súlyos balesetre ott nem volt példa, de figyelemfelkeltő táblák kihelyezésére volt szükség.

Fontos figyelni arra is, hogy a gyűjtőutakon kívüli utak mind lakóutcák, elég nagy forgalommal, ahol a jobbkézsabály kerül alkalmazásra. Ezzel valamelyest lassítják a járművek sebességét. Az elkerülő utak közül van olyan, mely pár éven belül megvalósítható, de van olyan is, ahol az ott lévő vállalkozások segítségére lesz szükség.

A vecsési területeken elkészülő ut kapcsán a városnak arra kell figyelni, hogy a 150-200 méter szélességű zöldfelület sáv meglegyen, amely védi a Gyál legutolsó utcájában épült házakat. Fontos lenne még az M0-áshoz összekötő út megépítése a patak melletti területen, mely a volt TSZ területén található ipari vállalkozások tehergépjármű forgalmát terelné el és nem a Vecsési úton keresztül közlekednének, ha fel akarnak jutni az autópályára.

A temető melletti út megépítése is igen fontos lenne, mert az szintén összekötőként szolgálna a város ezen részének a forgalomcsökkentésében, hiszen az autóforgalmat közvetlen kivezetné a Bem J. utcára. Ott még a csomópont kiépítésével kapcsolatban vannak megoldatlan kérdések. A Kisfaludy utca és a Bem J.utca közötti szakasz elkészítésének egyelőre az akadálya az, hogy a csatornaépítés ott még nincs készen, de arra is sor fog kerülni hamarosan.

Minden évben szükséges feladat az utak karbantartása, mely kapcsán folyamatosan figyelni kell a pályázati lehetőségeket, hiszen nem szabad a meglévő utakat elhanyagolni, azokat állandóan javítani kell, hogy ne kátyúsodjanak el.

A városközpont utépítés kapcsán a fakivágás és a munkaterület átadása már megtörtént. A tervek szerint a jelenlegi Körösi út Budapest felől a Bacsó B. utcánál a vasúti pálya mellett fog folytatódni déli irányba és a most meglévő Körösi út egyirányú lesz Budapest felé. Az út a Kisfaludy utcánál tér vissza a régi Körösi útba.

A MÁV-val kapcsolatban elmondta, hogy duplavágányú vasútvonal már biztosan nem lesz. Annak idején a 90-es években terveztek ilyet, de időközben úgy alakult, hogy nincs is erre szükség. A pálya felújításra biztosan sor fog kerülni és a villamosítást is megtervezték, és ebben van a jövő. Már most is járnak modern szerelvények ezen a szakaszon. Megfelelő körülmények között kb. 40 perc alatt már be lehet érni a belvárosba. Átszállás nélkül más közlekedési eszközzel ezt nem lehet megtenni. Megállapodás aláírására került sor a MÁV-val a Gyál-felsői vasútállomás eredeti állapotába történő helyreállításáról, melynek a fele költségét a MÁV állja.

A BKV járással ellátatlan területek is a gyálszőlői oldalon vannak, de előbb-utóbb ott is meg kell oldani a busz közlekedést. Ezzel kapcsolatban fontos egyeztetéseket kell majd lebonyolítani, mert annak senki nem örülne, ha a kapuja előtt lenne a buszmegálló.

Elsődleges szempont, hogy minden gyűjtőút mellett legyen járda és minden közintézményhez vezessen járda. A tervek alapján az idén valamivel több mint 7 km járda építésére kerülhet sor. Ezekben a körzetekben a Kisfaludy utcában a Krudy Gy. utcától az Erdősor utcáig, valamint a Könyves K. utca teljes hosszában.

Kerékpárutak kapcsán elmondta, hogy a város lakóutcáiban általában elég jó körülmények között lehet kerékpározni, de a nagy forgalmú utak mentén meg kell óvni a kerékpárosokat, főleg az országos közutak, a Körösi és Vecsési utak mellett kell megfelelő kerékpárutakat építeni.

A továbbiakban kérte a jelenlévő lakosok hozzászólásait, és kérdéseit.

**Kovácsné Brada Anna** a Heltai J. utcából elmondta, hogy az Autóker jelenléte miatt igen nagy a kamionforgalom, és az út is meg van repedezve, valamint nincsen járda, ami a gyalogos közlekedést elég problémássá teszi. Kérte, hogy a kamionok forgalmát próbálják meg a minimálisra csökkenteni ezen a területen és készüljön legalább az egyik oldalon járda.

**Pánczél Károly** egyetértett az elhangzottakkal, valóban az Autóker miatt sok kamion fordul ott meg, és tervben van azokat másik útra áterelni Valójában ugyanolyan szervízutat szeretnének, amilyen a temetőnél lévő körforgalomnál van, ami elviszi a logisztikai raktárakhoz tartó teherautókat. Azt az utat kellene továbbépíteni az Autókerig.

**Albert Józsefné** a Hunyady utcából megkérdezte, hogy a közlekedési koncepció részeként épül-e új vasúti felüljáró a gyalogos forgalom számára?

**Pánczél Károly** elmondta, hogy nagyon távlati tervként szerepel ez a koncepcióban. Valójában az elterelő útnak lenne a csomópontja, de nem gyalogos forgalom számára, hanem ez kint a patak környéki területen lenne a városon kívül, nem a vasúton menne át és a gépjármű forgalom számára készülné, de ennek kicsi a valószínűsége, hogy elkészül.

**Hosszú Ildikó** a Brassói közből azt kérdezte, hogy miért a Szélső utcába tervezték a buszjáratot. Szerinte a Bartók B. utcában nagyobb szükség lenne rá.

**Pánczél Károly** elmondta, hogy a jelenlegi tervekben nem szerepel, hogy akár a Bartók, akár a Szélső utcákban BKV járat fog közlekedni. Egyelőre az is szerencse, hogy a BKV mostani helyzetében a meglévő utcákban még jár a busz. A város így is 68 millió Ft-ot fizet ezekért a járatokért. Igen nagy előrelépés a régi egy buszjáratához képest, hogy most több vonalon is közlekedik BKV busz a városban.

**Csiglerné** a Krudy Gy. köz 4-ből azt kifogásolta, hogy minden buszjárat csak egy irányba közlekedik, tehát ha valaki hivatalos ügyet akar intézni, vagy orvoshoz akar eljutni, akkor el tud menni, de a visszaút már csak gyalog tehető meg, vagy kerülővel lehet újra feljutni a buszra és újra körbemenni. Ezen kellene változtatni.

**Pánczél Károly** elmondta, hogy a jövőben, amikor egyetlán a BKV jövőjéről és a fővárossal való közlekedési kapcsolatról szó lesz, ez is fel fog merülni problémaként. Kérdéses, hogy a tömegközlekedést esetleg Volán buszokkal, vagy vállalkozókkal fogják megoldani. Nagyon sokan ragaszkodnának a kék buszokhoz, de előfordulhat, hogy valami más módon kényszerülnek megoldani a tömegközlekedést és ekkor ezt a problémát is figyelembe fogják venni.

**Szanyi Imréné** Déryné u.2/a. kifogásolta a járda rossz állapotát a Déryné utcában, valamint a Toldi utcában, mert jelenleg a Spar áruháztól a Vasút utcát is nagyon nehezen lehet megközelíteni.

**Pánczél Károly** elmondta, hogy a jelenleg folyamatban lévő útépités részeként hamarosan meg fog épülni ott a járda.

**Ormos Józsefné** Toldi u. 1. sz. alatti lakos egyetértett az előtte felszólalóval és elmondta, hogy a társasház lakói a saját költségükön készítették járdát, mert tarthatatlan állapot volt ott.

**Burza Ferenc** Erdősor u. 76. megemlítette, hogy a buszmegállóknak és az Eötvös iskola előtt az Erdősor utcában több helyen, nagy területen megáll a víz, ezért próbálják megoldani a vízelvezetést akár több árok létesítésével, vagy valami más módon. Főleg télen nagy probléma.

**Pánczél Károly** megígérte, hogy meg fogják nézni, hogyan tudnák kijavítani.

**Hentes András** a Károlyi u. 22/a. megkérdezte, hogy a jelenlegi Kőrösi útból kialakítandó új szervíz út melyik irányba lesz egyirányú? Mit terveznek a kivágott fák helyére?

**Pánczél Károly** elmondta, hogy Budapest felé lesz egyirányú a szervízút, a másik fele parkoló. A kivágott erdő helyett pedig új zöldterv készül annak pótlására.

**Garas István** a Vasút u. 33-ból kifogásolta, hogy az Erdősor utcától a Kőrösi úti megállóig nagyon hosszú szakasz van a két buszmegálló között. Kérte, hogy a Bem J. utcán, mielőtt kifordul a busz a Kőrösi útra, tegyenek be egy plusz megállót.

Elmondta még, hogy a Kőrösi-Bem J. utcák kereszteződése nagyon balesetveszélyes, miért nem lehet oda körforgalmat építeni?

**Pánczél Károly** megígérte, hogy megnézik a lehetőséget. Körforgalom a Körösi-Bem J. utca kereszteződésében azért nem készült, mert nem fért el azon a területen.

**Ozsváth György** elmondta, hogy a Bem József utca országos közút, tehát ott 5 évig bontási tilalom van, mert nemrég készült el az új útszakasz. Oda buszmegállót nem lehet tenni.

**Kovács József** a Kisfaludy utcából megkérdezte, hogy a Körösi-Vecsési utcák kereszteződésében lesz-e közlekedési lámpa?

**Pánczél Károly** elmondta, hogy a tervekben nem szerepel ebben a kereszteződésben lámpa kihelyezése.

Egy lakos a **Bartók B. u. 107**-ből megkérdezte, hogy van e tervben, hogy elviszik a Bartók B. utcából a piacot? Vasárnap délelőttként drámai a helyzet a forgalom és a szemelélés miatt.

**Pánczél Károly** megköszönte a felvetést, átgondolják, hogy esetleg még külsőbb területre helyeznék át a piacot. Évekkel ezelőtt még óriási forgalma volt ennek a piacnak és azért is került a jelenlegi helyére, mert a zöldség piacon már olyan zsúfoltság volt, hogy nem tudtak mit kezdeni a nagy forgalommal. Az utóbbi időkben már annyira lecsökkent a látogatottsága és az árusok is egyre kevesebben jönnek, hogy lassan már magát szünteti meg ez a piac.

**Szabó István** a Brassói u. 83-ból megkérdezte, hogy a Puskás, Brassói, Szélső utcák környékére milyen nyomást fog gyakorolni forgalom szempontjából, ha a koncepció szerint megépül az oda tervezett elkerülő út? Az ott lakók attól tartanak, hogy ugyanolyan helyzet fog kialakulni, mint a Mátyás király utca esetében.

**Pánczél Károly** szerint is aggályos kérdés ez, mert valóban nagyon oda kell figyelni, hogy ne ismétlődjön meg a Mátyás király utca problémája. Ha ez aktuális lesz, előzetesen több szempontból is felméréseket kell végezni.

**Szabó István** Brassói u. 83. megkérdezte, hogy a horgásztó körül miért lesz körbe forgalom? A rajzok legalábbis ezt mutatják.

**Pánczél Károly** elmondta, hogy az önkormányzat biztosan nem szándékozik azt az utat megépíteni, de ha egyszer esetleg egy nagybefektető oda települ és saját költségén megépíti, akkor lehet.

**Kabai Gábor** a Vasút utcából azt kérdezte, hogy a Kisfaludy utcától a Vasút utcán a Spar áruházig most készülő útra terveznek-e valamilyen forgalomlassítást?

**Pánczél Károly** elmondta, hogy nem terveznek forgalomlassítást, mert eleve 50 km-es korlátozás lesz érvényben, mint az összes gyűjtőúton.

Egyébként oda fog épülni a Kisfaludy utca sarkára az új Rendőrség épülete, a város pénzéből, és remélhetőleg az ő jelenlétük is elég forgalomlassító lesz.

**Kovácsné Gazsi Zsuzsanna** a Szélső utcából elmondta, hogy a Temesvári utca végén az óvodánál a járdára folyik az úttestről a víz, mert olyan nagy a szintkülönbség. Ugyanez a helyzet a Puskás-Szélső utcák sarkán is. Az elvezető árkokat meg kellene építeni, vagy ahol betemették, azokat felszólítani, hogy hozzák helyre.

**Tóth László** Kisfaludy u. 10. sz. alatti lakos felvetette, hogy a Kolozsvári és Bajcsy Zs. utcák találkozásához a sarok előtt kellene egy egyértelmű közlekedési tábla, hiszen főútvonal kanyarodik. Előjelző táblákra is szükség lenne a Bajcsy Zs. utcába.

**Hegedűsné** a Benedek Elek utcában hiányolta az árok és járda hiányát, mert több helyen is gödrök alakultak ki a víz bemosások miatt.

**Vellai András** a Klapka u. 40. sz. alatti lakos a Kisfaludy utca gyors forgalmát kifogásolta. Valamilyen forgalomlassításra lenne szükség, mert a megengedettnél is sokkal gyorsabban közlekednek, főleg a lejtős részen, ami nagyon balesetveszélyes.

**Bihari Péter** Bartók B. u. 92. sz. alatti lakos azt a problémát vetette fel, hogy a külső területekről a buszjárat hiánya miatt nehezen tudnak a lakók bejutni az orvoshoz, óvodába, iskolába és egyéb hivatalos ügyeket intézni. Valahogyan meg kellene oldani annak a résznek a közlekedését. Csak az Erdősor utcában jár a busz, de az annál kijebb eső területeken már csak gépkocsival lehet közlekedni, gyalogosan pedig nagyon nagy problémát jelent sok embernek.

Megemlítette még, hogy az Erdősor-Bacsó B. utcák sarkán továbbra is megáll a víz, nincs megoldva a vízelvezetés.

Aggasztó az is, hogy ha a koncepció szerint az új utak elkészülnek, még tovább fokozódik a gyorsajtás problémája, valamint a zajterhelés, tehát forgalomlassító eszközök elhelyezésén már most gondolkodni kellene, hogy ne utólag kelljen azokat beszerezni. Az iskolák előtt mindenhová fekvőrendőrt kellene helyezni, mert az autók egyszerűen nem akarnak lassabban hajtani. A jobbkezes utcák kijelölése nem minden esetben jó megoldás, mert a kerítések miatt nem jól beláthatóak a kereszteződések és az is balesetveszélyes. Sok esetben pontosan az okozza a balesetet, hogy nem adják meg egymásnak az elsőbbséget.

**Ozsváth György** elmondta, hogy igaz a vízelvezetés nem tartozik szorosan a koncepcióhoz, de az utóbbi időkben ez mindenhol problémát jelent. Mostanában rekord mennyiségű csapadék hull, amire nem készültek fel kellően és a szikkasztóárkok nem tudják elvezetni, illetve a talaj sem győzi elnyelni ezt a mennyiségű vizet. A lakók is közrejátszanak ebben, mert nagyon sok helyen betemették a már elkészült árkokat, vagy a meglévőket nem tartják karban.

Forgalomlassításként a fekvőrendőr nem minden esetben jó megoldás, más eszközök sokkal hatékonyabbak, de meg kell vizsgálni, hogy melyik szakaszra mit célszerű telepíteni.

**Pánczél Károly** felhívta a figyelmet a csapadékvízzel kapcsolatban arra is, hogy sok telektulajdonos a szennyvízcsatornába vezeti el a vizet, ami egy idő után már nem képes elnyelni ezt a mennyiséget és a városnak is igen költséges. Az emberek hozzáállásán pedig nagyon nehéz változtatni.

További kérdések nem lévén megígérte, hogy az elhangzott hozzászólásokat megvizsgálják, és a megoldásoknak utánanéznek Mindenkinek megköszönte a részvételt és a megbeszélést bezárt.

K.m.f.

**Pánczél Károly**  
alpolgármester

**JEGYZŐKÖNYV**

**Készült:** Gyál Város – Ady Endre Általános Iskolájában megtartott lakossági fórumon

**Tárgy:** Gyál Város Közlekedési Koncepció Tervének ismertetése

**Jelen voltak:** Pápai Mihály – polgármester  
Gazdikné Kasa Csilla – 2. körzet képviselője  
Czotter Ferenc – 1. körzet képviselője  
Ozsváth György – TANDEM Mérnökiroda munkatársa  
Székelyné Jene Mária-Városüzemeltetési és Városfejl.Nonprofit Kft. üv. igazgatója  
Donhauzer Ádám- Városüzemeltetési és Városfej.Nonprofit Kft. üv. igazgatója  
Zsigovits Gábor - Városüzemeltetési és Városfej.Nonprofit Kft. munkatársa  
Makai Henrietta- Kabinet Iroda munkatársa  
Makayné Szigetvári Szonja – Szociális és Igazgatási Iroda munkatársa  
Nagy Gáborné – jegyzőkönyvvezető  
a város lakossága kb. 55 fő

**Gazdikné Kasa Csilla** képviselő asszony köszöntötte a megjelenteket és a lakossági fórumot megnyitotta. Felkérte Ozsváth György urat, hogy ismertesse a Közlekedési Koncepció főbb elemeit.

**Ozsváth György** a Közlekedési Koncepció főbb elemeit kivetítő segítségével ismertette, mely az alábbi főbb szempontokat tartalmazza:

**A közlekedési koncepcióterv célja:**

- Állapot felmérés és értékelés
- Probléma feltárás és elemzés
- Műszaki lehetőségek és eszközök bemutatása
- Átfogó javaslati rendszer kidolgozása
- Döntés előkészítés, célok meghatározása

**1. VIZSGÁLATOK, ELEMZÉSEK**

- Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata
- Balesetek elemzése
- Meglévő tervek, fejlesztési elképzelések vizsgálata

**1.1. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

- A forgalmi rend vizsgálata a teljes úthálózat forgalomtechnikai jelzéseinek felvételével és kategorizálásával történt

- Külön munkarész tartalmazza a jelzések fényképes dokumentálását és helyszínrajzi elhelyezkedését valamint azok megfelelőségének értékelését

**1.2. Forgalmi rend és forgalomnagyság vizsgálata**

- A forgalomnagyság meghatározásához a város jellemző útszakaszain keresztmetszeti forgalomszámlálást végeztünk.
- Az országos közutak hivatalos forgalmi adatai ismertek, ezek is felhasználásra kerültek.
- Ezek ismeretében készült el a város forgalmi modellje, ami a fejlesztések figyelembe vételével végzett távlati forgalom előrebecslés alapja.

A baleseti elemzésekhez a vizsgálat adatai a Dabasi Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától származnak a 2006-2010 évek közötti 5 éves időtartamra.

**1.3. Baleseti elemzés**

Baleseti gócpontok:

- Pesti út – Mátyás király u. csp.
- Pesti út – Ady E. u. – Széchenyi I. u. csp.
- Azonos helyen 4 vagy több baleset történt
- Kőrösi út – Ady E. u. csp.
- Kőrösi út – Vecsési út csp.
- Erdősor u. – Bacsó B. u. csp.

Javasolt a baleseti gócpontok információs, figyelemfelkeltő jelzéssel történő jelölése, addig amíg a helyszín korszerűsítése átépítése meg nem történik.

**A baleseti elemzés a személyi sérüléssel járó balesetek okait tárja fel Gyál város területén (2006-2010 években):**

- Elsőbbség meg nem adása: 54 %
- Sebesség nem megfelelő megválasztása: 17 %
- Kanyarodás szabályainak be nem tartása: 7 %
- Előzés szabályainak be nem tartása: 3 %
- Gyalogos hibája: 3 %
- Úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vétele: 2 %
- Gondatlan vezetés: 2 %
- Oldaltávolság be nem tartása: 2 %
- Szabálytalan megfordulás, tolatás, sávváltás: 1 %
- Elindulás szabályainak be nem tartása: 1 %
- Követési távolság be nem tartása: 1 %
- Egyéb: 7 %

**M0 autótű fejlesztése**

**A várost elkerülő utak**

Az autótű új szakasza igazodva a megváltozott igényekhez keletebbre épült, mint a déli szektor csatlakozása. Az M5 autópálya kikerülésével a déli és keleti szektort összekötő útpálya építése szükséges.

**1.3.1. Közúthálózat fejlesztés**

**1.3.2. Városi elkerülő utak:**

-Vecsés területén az M0 autótűt és a 4602 j. út (Vecsési út) közötti összekötő út folytatása a Mátyás király utcáig.

- 4602. j. út kiváltása

*körforgalom-patak part-összekötő út  
(alternatíva: Patak u.-Rádióleadó u.)*

- Déli kapcsolat

*bányató-Puskás u.  
temető-Puskás u.*

**1.4. Közúthálózat fejlesztés**

**Gyűjtő utak**

4601. j. út

4602. j. út

Pesti út – Széchenyi utca

Ady Endre utca

Gárdonyi Géza utca

Deák Ferenc utca

Szent István utca

Zrínyi Miklós utca

Kisfaludy utca

Kolozsvári u. – Bajcsy-Zs. utca

Brassói utca

Szélső utca

Temető melletti út (0132/10)

Bartók Béla u.

Erdősor utca

Bacsó Béla utca

**Gazdikné Kasa Csilla** megköszönte Ozsváth Györgynek az előadást, majd kérdések, hozzászólások hangzottak el.

**Simon György** Mátyás Király u. 77/2. szám alatti lakos megkérdezte, hogy a Vecsés felől az MO kivezető út merre fog elhaladni?

**Vámosi József** Csontos József u. 2.- szám alatti lakos elmondta, hogy a Kőrösi úton a pékség előtt a járdán, illetve a játékterem látogatói a buszmegállóban parkolnak szabálytalanul. Javasolta, hogy a közterület felügyelők többször ellenőrizzék a szabálytalanul parkoló gépjárművezetőket.

**Péter Árpád** a Virág u. 32. szám alatti lakos elmondta, hogy a Mátyás K. u- Pesti u. kereszteződésében – véleménye szerint - a fekvőrendőrök fordítva lettek kihelyezve, mely a gépkocsik lengéscsillapítóit tönkre teszi.

**Pápai Mihály** elmondta, hogy a Közlekedési Koncepció a hosszú távú elképzeléseket vázolja, melyek megvalósulása éveket vehet igénybe.

Simon György kérdésére válaszolva elmondta, hogy Vecsés városának a két város határán tervezett beruházását önkormányzatunk nem támogatja mert az városunk lakosságának érdekeit nem szolgálja, és ezeken az útszakaszokon a forgalom igen nagymértékben megnövekedne és az ott lakók nyugalma zavarná. Önkormányzatunk mindent megtesz a beruházások megakadályozása érdekében.

Ezeket a problémákat jeleztük az Agglomerációs Törvény módosításánál is, amely jelenleg készülöben van.

A Mátyás király utca folytatásában, közigazgatási határunktól körülbelül 150-200 méterre egy körforgalmi csomópontot alakítanának ki, melyet összekötnének a Vecsési úton lévő körforgalmi csomóponttal. Ez a Vecsés felől jövő forgalmat közvetlenül az MO-ás autópályára vezetné, így az városunkat elkerülné.

Korábban tárgyi csomópontot közvetlenül közigazgatási határunkhoz az ott lévő lakóterület mellé tervezték, de azt önkormányzatunk nem tudta elfogadni. A módosított nyomvonal kialakításával kapcsolatosan az út és a gyáli lakóterület közé védérdő és védőövezet kialakítását kéri hivatalunk.

Vámosi József felvetésével egyetértett és elmondta, hogy a közterület felügyeletet a hivatal megerősítette és a szabálytalanul parkoló gépjárművezetőkkel szemben az intézkedések száma megnövekedett. Elmondta, hogy jelenleg a Csontos József utcában a járda és a padka kialakítása van folyamatban. A Kőrösi úton a városközpont építése során az Ady Endre utcáig a járda és a padkák is rendezésre kerülnek. Elmondta, hogy a „Megállni tilos” tábláról a „padkára felállni tilos” kiegészítő táblákat folyamatosan ellopják, ezek pótlásáról gondoskodni fognak, bár ez nem önkormányzati feladat.

Játékterem

**Zsigovits Gábor** Péter Árpád kérdésére válaszolva elmondta, hogy a Pesti út- Mátyás király utca kereszteződésében a forgalomcsillapító küszöbök kihelyezése szaktervező cég által készült tervek alapján került kihelyezésre.

**Simon György** megkérdezte, hogy az MO-ás autópályára készülő környűrűje merre fog haladni? A Határ utcáról merre fog haladni a forgalom?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy Vecsés városával az egyeztetések folyamatosak.

**Faragó Sándor** megkérdezte, hogy miért Vecsés város vezetésével és miért nem a XVIII. kerületi önkormányzattal egyeztet a hivatal vezetése az elkerülő szakaszt illetően? Véleménye szerint az Alacskai út , Nemes utca irányába kellene elvezetni a forgalmat. Megkérdezte, hogy miért nem lehet a Mező Imre utcát egyirányúsítani és a város vezetése hogyan kívánja az északi területek forgalmát megvédeni?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy a gyűjtőutak használatát a forgalomban résztvevőknek megtiltani nem lehet. Elmondta, hogy a Mátyás király utcában kihelyezett fekvőrendőrök kihelyezésével az átmenő forgalom csökkent. A csomópont kialakítását illetően Vecsés város önkormányzatától tanulmány készítését kérte a hivatal.

**Fehérvári Tamás** elmondta, hogy a Vecsési út állapota igen rossz és balesetveszélyes. Megkérdezte, hogy mikor lehet számítani az útszakasz felújítására?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy a Közlekedési Koncepcióban a 2 számozott út is szerepel, ezek állami kezelésű utak és az utak rossz állapotát illetően az elmúlt években több alkalommal is fordult a város vezetése az illetékesek felé – levelezések, interpellációk -. Elmondta, hogy a pályázati forrásból az MO-ás autópályáig az út egy részre elkészült, de az útszakasz többi részére már nem jutott forrás.

Elmondta, hogy a városközpont építése kapcsán a sínpályákat teljes egészében fel kell újítani, ennek összege 58 millió forint lesz.

Az elővárosi vasúttal kapcsolatosan elmondta, hogy az előre láthatólag 2025-re készülhet el, a tervek szerint egy vágányon lesz majd vasúti közlekedés.

Elmondta, hogy a tervek között a Gyál-felsői vasútállomás felújítása is szerepel, melyhez a civil szervezetek segítségére is számítanak.

**Simon György** a fekvőrendőrök kihelyezésével kapcsolatosan elmondta, hogy ezek nagyon magasak, a gépjárművek sokszor átmennek a szemben jövő sávba, ezzel balesetveszélyes helyzetet idéznek elő.



**Pápai Mihály** elmondta, hogy a Mátyás király utcában mára már minden létező forgalomcsillapító eszköz fel van szerelve, de azt a tényt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a városban közlekedő személygépjárművek száma megnőtt, jelenleg 10.000 autó van a városban és a közlekedési morál is kívánni valókat hagy maga után.

**Fazekas László** a Gárdonyi Géza utcából elmondta, hogy egyetért a fekvőrendőrök kihelyezésével, de van-e lehetőség esetleg trafipax kihelyezésére, vagy rendőri jelenlét biztosítására?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy az új közterület-felügyeleti rendszerben a rendőrség hetente két alkalommal közösen járőrözik a közterület felügyelettel, a FEGY Polgárőr és Tűzoltó Egyesületnek intézkedési jogköre nincsen és jelenleg a városban 4 közterület felügyelő lát el szolgálatot 24 órás ügyeleti rendszerben. A közterület felügyelők munkájával kapcsolatosan a lakosság visszajelzése pozitív.

A trafipax alkalmazásával kapcsolatosan elmondta, hogy a felszerelése és működtetése több millió forintba kerülne, a webkamera alkalmazását nem javasolta.

Elmondta, hogy a 2010. évi közmeghallgatáson a város lakóival egyetértésben az a gondolat merült fel, hogy őrköt foglalkoztatna a város az intézmények őrzésére.

**Márkus Dávid** megkérdezte, hogy a kerékpáros közlekedés kialakítása és a biztonságos parkolás biztosítása szerepel-e a tervek között ?

Elmondta, hogy a Közlekedési Koncepcióhoz szeretné a javaslatait, elképzeléseit megosztani polgármester úrral egy későbbben egyeztetett időpontban.

**Pápai Mihály** egyetértett azzal, hogy a városban kerékpárral többen közlekedhetnének, de nem a főutakon, hanem a párhuzamos utcákban. Elmondta, hogy a tervek között szerepel egy kerékpárút kialakítása Vecsés városa felé.

A Gyál-felsői Vasútállomás épületének felújítása kapcsán elmondta, hogy a tervek között egy Helytörténeti és egy Vasúttörténeti Múzeum létrehozása is szerepel, melynek kapcsán egy őrzött kerékpártárolót is szeretne a város vezetése kialakítani.

**Ozsváth György** elmondta, hogy a kerékpáros közlekedés kialakítása szerepel a Közlekedési Koncepcióban, az őrzött kerékpártárolók kialakítása pedig további tervezéseket igényel, illetve a pályázatok megjelenését folyamatosan figyelni kell.

**Kelecsényi Gábor** a Tavasz utcából megkérdezte, hogy az előadás anyagát megkaphatja-e?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy igen.

**Mák Ferenc** a Pacsirta utcából megkérdezte, hogy az utcában mikor készül el a járda?

**Gazdikné Kasa Csilla** elmondta, hogy a Jókai és a Pacsirta utcában is el fog készülni a járda a tavasz folyamán.

**Laki Attila** megkérdezte, hogy a Pesti út és a Széchenyi út felújítása mikor szerepel a tervek között?

**Pápai Mihály** elmondta, hogy a Pesti és a Széchenyi út karbantartására - a városban lévő többi nagyobb forgalmú úttal együtt - a város vezetése nem fordít kevesebb figyelmet, de az utak állapotának megőrzése folyamatos feladatot és többletköltségeket jelent a városnak.

Elmondta, úgy gondolja, hogy a fejlődés a városban évek óta folyamatos, és a tömegközlekedés kérdését is érintve a városban jelenleg 4 buszjárat közlekedik, ez havonta 60 millió forintba kerül.

Elmondta, hogy a tervek között szerepel, hogy minden évben előre láthatólag 7 km hosszúságú járda fog majd megépülni, és az-a cél, hogy a városban legalább egy oldalon készüljenek el a járdák, illetve a városban szilárd burkolattal ellátott utakat is folyamatosan karban kell tartani.

Összegzésül elmondta, hogy az önkormányzat fő feladata az intézmények működésének a biztosítása és mindezek mellett a város egyéb beruházásainak, az utak karbantartásának, a város közlekedésének stb. finanszírozása is igen sokba kerül.

Végezetül megköszönte a részvételt és a tájékoztatót bezárta.

K.m.f.

**Pápai Mihály**  
polgármester