



Törökbálinti kerékpáros konceptió

Magyar Kerékpárosklub

2012.

Tartalom

1	Összefoglaló, célkitűzés	3
2	A koncepció létrehozásában közreműködő szervezetek	7
2.1	A Magyar Kerékpárosklub	7
2.2	Kerekdomb Egyesület.....	7
3	Bevezetés.....	8
4	Előzmények és kapcsolódó munkák	9
5	SWOT elemzés.....	9
6	Jelenlegi helyzet	10
6.1	Városszerkezet, közlekedési jellemzők	10
6.1.1	Törökbálint lakossága, térségi kapcsolatai	10
6.1.2	A közúti és a tömegközlekedés jellemzői	11
6.2	A kerékpározás jelenlegi helyzete Törökbálinton és környékén	12
7	A kerékpárosbarát település jellemzői	18
7.1	A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának szempontjai	18
7.2	A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának eszközei	20
8	A javasolt városi és kistérségi kerékpárforgalmi hálózat felépítése	22
8.1	Kerékpárforgalmi alaphálózat	22
8.2	Kerékpárforgalmi főhálózat.....	25
9	A kerékpározást segítő szolgáltatások.....	28
9.1	Kerékpártárolók kialakítása	28
9.2	Tájékoztatási és információs rendszer	33
9.3	Népszerűsítés, oktatás.....	34
9.3.1	Kerékpározás népszerűsítése.....	35
9.3.2	Oktatás.....	37
9.4	Szervezeti háttér biztosítása.....	39
9.4.1	Döntés a kerékpározásnak szánt szerepről, és megfelelő forrás biztosítása.....	39
9.4.2	Kerékpáros audit	40
9.4.3	Kerékpáros Közlekedésszakmai Konzultáció	40
10	Ábra- és táblázatjegyzék	42
11	Mellékletek.....	43
11.1	Kérdőív	43

1 Összefoglaló, célkitűzés

Törökbálint város Önkormányzata megbízta a Magyar Kerékpárosklubot, hogy készítse el a város „Kerékpáros koncepcióját”. A munka – és reményeink szerint az ennek alapján meginduló fejlesztések - célja **a kerékpáros közlekedés mértékének növelése a város kerékpáros-baráttá tételével**, a fenntartható mobilitási formák előtérbe helyezésével. Cél, hogy a kerékpározás a teljes törökbálinti lakosság által **szabadon választható közlekedési móddá váljon, teljes jogú része** legyen mind a helyi, mind az agglomerációs forgalomnak. Ehhez komplex intézkedési csomagot javasolunk, amely két alapvető fejlődési irányba tesz lépéseket:

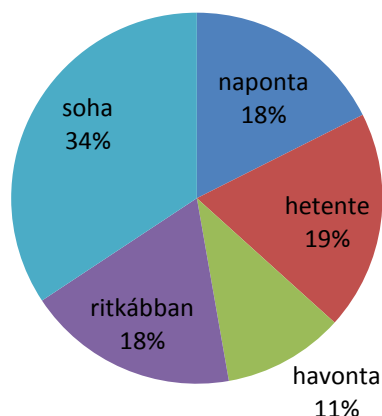
- Szükség van **célzottan a kerékpáros lehetőségeket javító intézkedésekre**, fejlesztésekre.
- A nem kerékpáros célú fejlesztésekben pedig **figyelembe kell venni a kerékpáros igényeket**.

A koncepcióban kitűzött cél pontos meghatározásához elengedhetetlen volt készítenünk felméréseket, hogy megismerjük a jelenlegi állapotot. Személyes kikérdezések, illetve on-line és hagyományos kérdőívek segítségével számos információhoz jutottunk. A Kerekdomb Egyesület törökbálinti aktivistái is segítségünkre voltak a felmérés és a koncepció készítésében.

A kérdőívet 24-en töltötték ki hagyományos módon és 175-en választották az on-line verziót¹. A kérdőívezés 2012 februárjában történt, amely segítségével a lakosság szokásait, illetve problémáit kívántuk feltérképezni.

Felmérésünk szerint a településen a kerékpáros közlekedésben még ki nem használt, jelentős potenciál van. Míg a rekreációs célú kerékpárhasználat a településen rendszeresnek mondható, addig a kerékpár közlekedési célú használata nem elterjedt. Megfelelő intézkedésekkel elérhető, hogy a kerékpárt jelenleg csak kikapcsolódáshoz használók körében is terjedjen annak közlekedési célú használata.

A következő ábrából (**1. ábra**) látható, hogy napjainkban a lakosság közel fele (48%) használja kerékpárját kisebb-nagyobb rendszerességgel;



1. ábra Kerékpárhasználat gyakorisága Törökbálinton (forrás: kérdőív)

¹ A mintanagyság miatt a kérdőívet nem tekinthetjük reprezentatívnak, így az azokból szerzett információk tájékoztató jellegűek

ez az arány a megfelelő intézkedésekkel növelhető, mivel felmérésünk szerint a lakosság 93%-a rendelkezik *(forrás: kérdőív)* jelenleg kerékpárral.

Célkitűzés

Javaslatunk, hogy a következő 3 éves időtávra kitűzött cél a kerékpározás 10%-os részarányának elérése legyen a helyi utazásokon belül. Tapasztalatok szerint a kerékpározás gazdasági előnyei az adott településen ilyen arányú kerékpárhasználatnál kezdenek érzékelhetővé válni. A jelenlegi, illetve a későbbi pontos modal split2 ismerete a cél elérésének feltétele, ezért **forgalomszámlálás szükséges.**

A kerékpározás szerepe az alábbi irányvonalak mentén fejleszthető, gerjeszthető:

- Vonattal illetve autóbusszal Budapestre ingázó iskolások és felnőttek számára a lakóhely és a megálló között a hosszú gyaloglást vagy a gépkocsi használatot nagy arányban válthatja fel a kerékpár. Ezzel növekszik a tömegközlekedés vonzereje és utasforgalma, csökken a csúcsórai gépjárműforgalom a helyi utakon és a főváros irányába is.
- A helyi ügyintéző, bevásárló forgalomban és közösségi életben egyre nagyobb szerepet kaphat a kerékpárral való eljutás.
- Helyi iskolákba biztonságos útvonalon kerékpárral járhatnak a gyerekek, a szülők megszabadulnak a gyerekeik fuvarozásának mindennapi terhéről, ezzel időt és pénzt takarítanak meg, a gyerekek önállósága növekszik.

A következő közlekedési igényeket különböztetjük meg Törökbálinton a javasolt kerékpáros fejlesztések kapcsán:

- Törökbálinton belüli helyváltoztatások
- Törökbálint térségében végzett helyváltoztatások, kiemelten a Budapest és Törökbálint közötti utazások
- Törökbálintot érintő turisztikai célú utazások

A fenti igényeket **a következő területeken összehangolt fejlesztésekkel** az Önkormányzat pozitív irányba befolyásolhatja a kerékpáros közlekedést:

- I. Kerékpárosbarát közlekedési rendszer és hálózat
- II. Kerékpározást segítő szolgáltatások
- III. Népszerűsítés, oktatás
- IV. Szervezeti háttér biztosítása

A fent felsorolt területek eszközeinek felhasználásával a **következő intézkedéscsoportok, programok megkezdését javasoljuk** az előttünk álló rövid távú, 2012-2015-ös időszakra:

(I.) Kerékpárosbarát közlekedési rendszer és hálózat:

- Kerékpáros főhálózat megtervezése, kijelölése³
- Településen belül az alaphálózat⁴ kialakítása (utak kerékpáros-baráttá tétele forgalomtechnikai eszközökkel)

² közlekedési modalitások aránya

³ kerékpáros főhálózat a 8.2. fejezetben

⁴ kerékpáros alaphálózat a 8.1. fejezetben

- Környező települések közötti megfelelő kerékpáros kapcsolat megvalósítása (különösképpen Budapest-Törökbálint és Budaörs-Törökbálint viszonylatban)
- Kerékpárosbarát Bajcsy-Zsilinszky út kialakítása
- Térségi közlekedési és turisztikai célú kerékpáros útvonalak fejlesztése, kialakítása

(II.) Kerékpározást segítő szolgáltatások:

- Közterületi tárolók építése
- Saját (vállalkozói) tároló-kihelyezés ösztönzése
- Őrzött kerékpár-tárolási lehetőség biztosítása
- B+R⁵ tárolók fejlesztése
- Pihenőhelyek létrehozása a kerékpáros turizmus számára
- Információs rendszer kialakítása
- Kerékpáros szolgáltatások kialakításának támogatása

(III.) Népszerűsítés, oktatás:

- Bringázz a suliba! kampány szervezése
- Tanórai kerékpáros foglalkozások szervezése
- Csatlakozás a Bringázz a munkába! kampányhoz
- Kerékpáros információs füzet kiadása és terjesztése
- KRESZ-park létrehozása
- Törökbálinti és térségi turisztikai desztinációk tudatosítása

(IV.) Szervezeti háttér biztosítása:

- Döntés a kerékpáros közlekedés preferenciájának szintjéről, módjáról
- Megfelelő forrás biztosítása az intézkedésekhez
- Kerékpáros audit és civil kontroll lehetőségének megteremtése a városfejlesztési kérdésekben

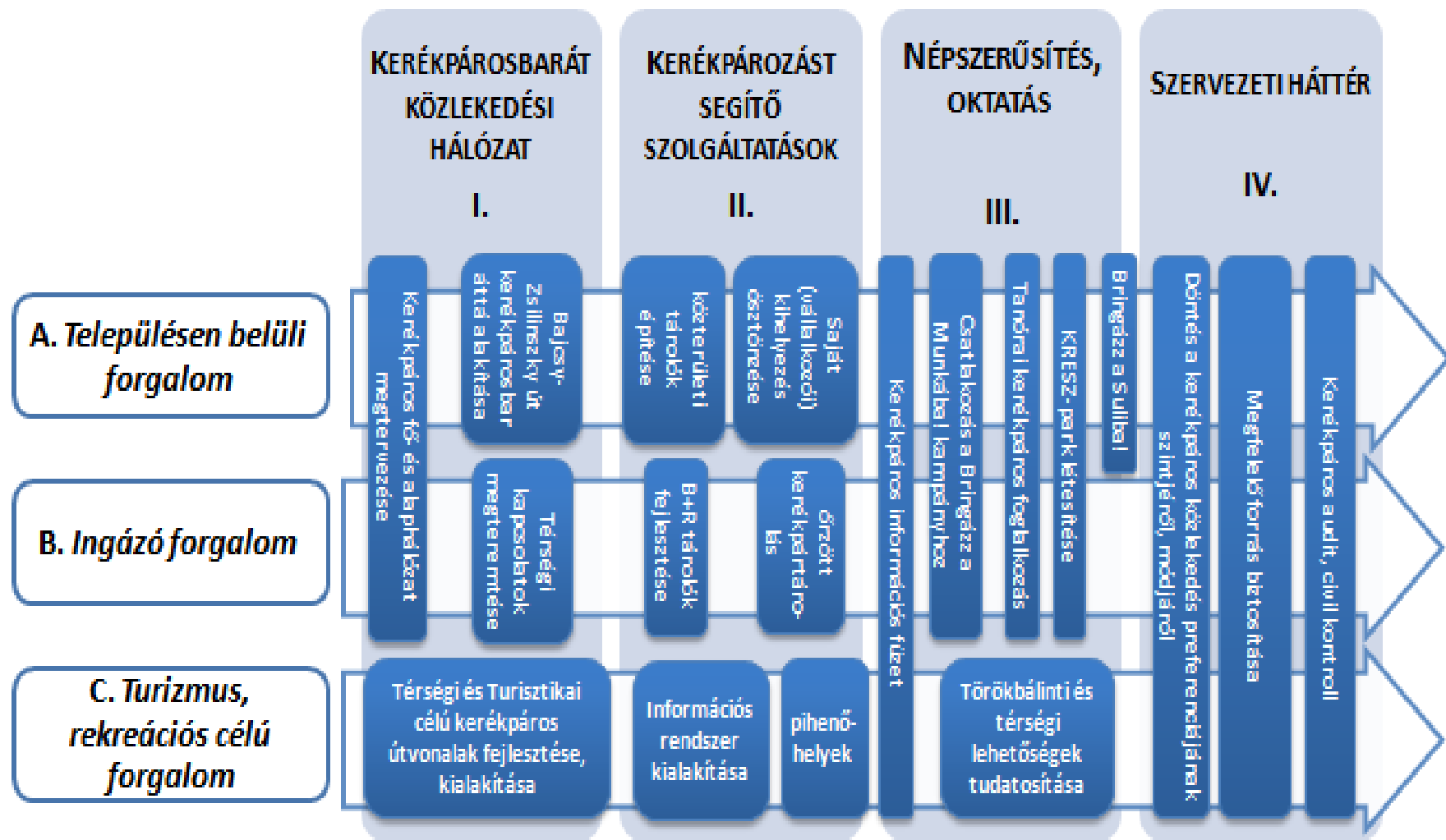
A következő három éves időszakban a következő területekre javasolt kiemelt hangsúlyt fektetni (a sorrend egyúttal fontossági is):

- **népszerűsítésre és oktatásra,**
 - Bringázz a suliba! kampány elindítása
- **kerékpáros alaphálózat kialakítására,**
 - tárolók kialakítása (adott prioritási sorrendben)
 - helyi problémák kezelése
 - egyirányú utcák megnyitása
- **kerékpáros főhálózat kijelölésére,**
- **települések közötti megfelelő kerékpáros kapcsolat megvalósítására (B+R rendszer fejlesztésére).**

A fenti intézkedések célcsoportokhoz és eszközcsoportokhoz rendelt összesítését mutatja a következő ábra (2. ábra):

⁵ B+R: (bike and ride) a kerékpár és a közösségi közlekedési eszközök kombinációja által alkotott közlekedés

Kerékpárosbarát Törökbálint



2. ábra A javasolt intézkedések rendszere

Az egyes kerékpárosbarát intézkedésekre vonatkozóan javasoljuk, hogy önálló projektek kidolgozásával a város már 2012-ben indítson el fejlesztéseket. Hangsúlyozni kell a fejlesztésekkel kapcsolatban, hogy – mint a fenti ábrából is látszik – nem kizárólagos cél az infrastruktúraépítés. Mint a fentiekben is igyekeztünk rámutatni, a rendelkezésre álló eszköztár ennél sokkal szélesebb körű intézkedéseket igényel és tesz lehetővé.

2 A koncepció létrehozásában közreműködő szervezetek

2.1 A Magyar Kerékpárosklub

A [Magyar Kerékpárosklub](#) 2002-ben alakult civil szervezet, amely mára már több mint 1300 taggal rendelkezik országszerte. Fő célja a kerékpározás hazai terjedésének elősegítése, kultúrájának megteremtése. A szervezet fontos szereplője a közéletnek, szakmai segítséget nyújt a vonatkozó kormányzati döntések előkészítésénél, illetve közreműködik a tervek elkészítésében és megvalósításában. Az érdekképviselői, érdekvédelmi tevékenység mellett széleskörű szolgáltatásokat nyújt a tagság részére. Munkáját nemcsak hazánkban, hanem az [Európai Kerékpáros Szövetségben](#) (ECF) is elismerik.

A Magyar Kerékpárosklub közlekedésfejlesztéssel, városfejlesztéssel, kerékpáros infrastruktúra-tervezéssel kapcsolatos tevékenységét a Közlekedési Munkacsoport fogja össze. A munkacsoport munkájában tervezői jogosultsággal rendelkező, a tervezői szakmában dolgozó közlekedés- és építőmérnökök vesznek részt, többen közülük a téma elismert szakembereinek számítanak. Jelen tanulmány készítői alapos helyismerettel rendelkeznek a tanulmány által érintett területen.

2.2 Kerekdomb Egyesület

A Kerekdomb Egyesület 1996 óta tevékenykedik Törökbálinton. Lokális környezetvédelmi szervezetként széles látókörrrel igyekszik a település minden környezeti problémáját felmérni, tudatosítani, megoldani. Így foglalkozik a településfejlesztés, a szelektív hulladékkezelés, a parlagfű irtás, az erdő védelme, a madáretetés, a faültetés és öntözés, a természetvédelemre érdemes területek, a közlekedési hálózat és még sok egyéb téma problémáival.

Tagjai száma az elmúlt években 80-100 fő között mozgott. Számukra kirándulásokat, táborokat, tanfolyamokat, üzemlátogatásokat szerveznek amellyel, hogy bevonják őket a fenti témák problémáinak kezelésébe.

Az önkormányzattal változó intenzitású, de folyamatosnak mondható az együttműködésük: sok kérdésben partnerekként dolgoznak együtt, más esetekben eltérő véleményt képviselnek, ami nem egyszer konfliktus forrása volt már az elmúlt években.

3 Bevezetés

Törökbálinton a kerékpározás napjainkban még nem mindennapos közlekedési eszköz, a motorizáció ugrásszerű növekedése mára kedvezőtlen körülményeket eredményezett. Ugyanakkor a közlekedés e formája **jelentős potenciállal rendelkezik**, egyrészt a kertvárosias településszerkezetnek vagy például a rövid eljutási távolságoknak köszönhetően. A városba az utóbbi évtizedekben folyamatos a betelepülés, a manapság Magyarországon is reneszánszát élő **kerékpár pedig segíthet a közlekedési rendszer ebből is eredő problémáinak csökkentésében** azzal, hogy a helyi és helyközi mobilitási igények egy részét nem-motorizált eszközzel elégíti ki. Szolgálja ezáltal a város azon törekvéseit, hogy barátságos, élhető életteret nyújtson lakosságának és vonzó célpontjává váljon a turistaforgalomnak.

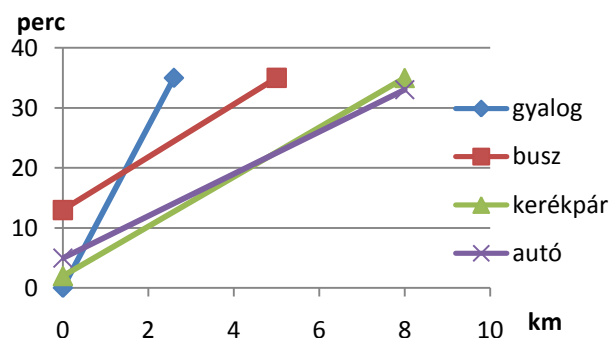
A **tanulmány célja elsősorban alapelvek megfogalmazása és javaslatok kidolgozása** a városon belüli és a városhoz valamilyen formában kapcsolódó **közlekedési célú kerékpározás feltételeinek javítása érdekében**. Ennek megfelelően megkülönböztetjük a helyi forgalmat, illetve az agglomerációs szerepből adódóan Budapest és a környező települések elérhetőségét. Érintjük emellett a szabadidős kerékpározás kérdéseit is, beleértve a kerékpársportot és a turisztikai célú kerékpározást.

Kiemelten fontosnak tartjuk a fentiek mellett megemlíteni, hogy ugyan jelen koncepció a kerékpározással foglalkozik, ugyanakkor a kerékpározás fejlesztésével is elsősorban **az élhető városi közlekedési rendszer kialakítása kell, hogy legyen a cél**. A kerékpározás mellett ennek megfelelően további javasolt intézkedések a következők:

- a **gyalogosok és a korlátozott közlekedési képességűek** városon belüli közlekedésének javítása,
- a **közösségi közlekedés** támogatása, fejlesztése,

mint az egyéni személygépjárműves közlekedésnek ésszerű és környezetkímélő alternatívákat jelentő módok feltételeinek javítása.

Megfelelő infrastrukturális fejlesztések és szemléletváltást segítő kommunikáció esetén Törökbálint településrészei között, tehát a helyi forgalomban a leghatékonyabb közlekedési eszközzé válhat a kerékpár. Mivel mozgékony, növeli a mobilitást, gyors, kicsi a helyigénye, olcsó (mind a beruházás, mind a fenntartás), egészséges, továbbá stresszmentes közlekedést tesz lehetővé. A kerékpáros közlekedés segítése rövid távú utazások esetében felválthatja a gépjárműhasználat jelentős százalékát, hosszabb távon a közösségi közlekedéssel kombinálva versenyképes (3. ábra).



3. ábra Egyes közlekedési modalitások eljutási ideje a távolság függvényében (forrás: Wolfgang Rauch: [Utak a kerékpározáshoz](#))

4 Előzmények és kapcsolódó munkák

- Tandem Kft.
 - *Törökbálint kerékpárforgalmi hálózatának tanulmányterve – Tsz: 212/1998.*
 - *Dél-Budakörnyéki kistérségi kerékpárforgalmi hálózat tanulmányterve – Tsz: 345/2003.*
- Magyar Kerékpárosklub – Tekergő Egyesület
 - *Érdi Kerékpáros koncepció - 2008*
- Város Fejlesztés
 - *Törökbálint Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája – 2008*
- COWI Magyarország Kft.
 - *A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésének lehetőségei az EU társfinanszírozás bevonásával, projektgenerálási lehetőségek feltárása – 2010*
- KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
 - *Az elővárosi vasúti rendszerhez illeszkedő közúti közösségi közlekedési ráhordó hálózat kialakítása a Budaörsi Kistérségben és a Zsámbéki-medencében c. szakértői anyag / Tanulmány – 2009.*

5 SWOT elemzés

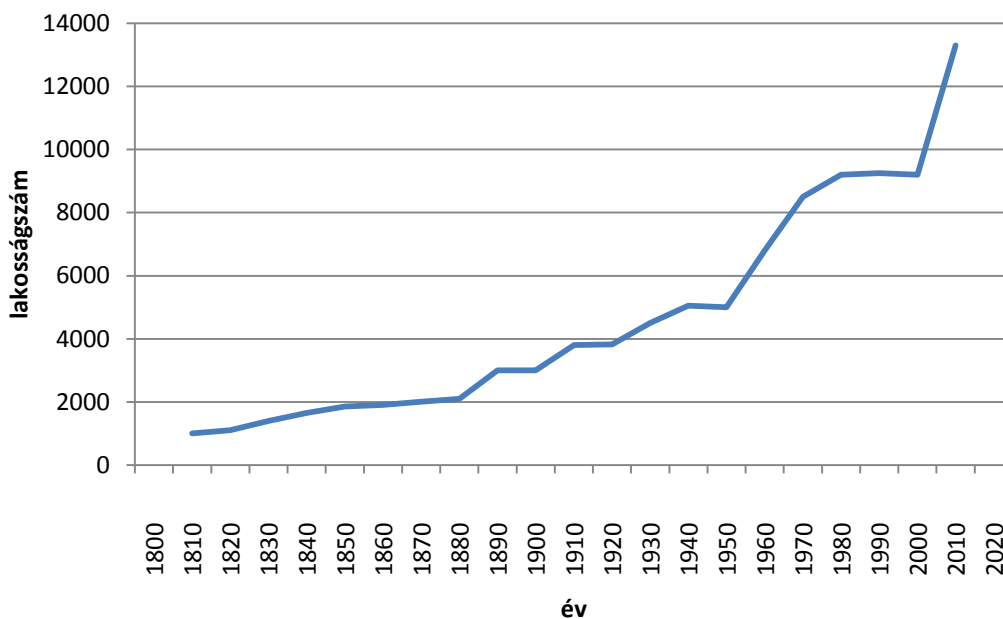
Erősségek	Gyengeségek
• kertvárosias beépítettség, közel 100%-ban burkolt utakkal • nagyarányú rekreációs célú kerékpárhasználat • földrajzi elhelyezkedés • természetközeli környezet	• hiányzó megfelelő térségi kerékpáros kapcsolatok • csekély mértékű közlekedési célú kerékpárhasználat • kerékpáros infrastruktúra hiánya
Lehetőségek	Veszélyek
• kiaknázatlan B+R rendszer • térségi turisztikai desztinációk és Budapest közelsége • településen belüli fel nem tárt turisztikai lehetőségek	• TÓPARK beruházás átszervező hatása a településszerkezetre tekintve • ugrásszerű lakosságszám-növekedés, amelynek hatására a jelenlegi közlekedési hálózat szolgáltatása a jövőben nem lesz kielégítő

6 Jelenlegi helyzet

6.1 Városszerkezet, közlekedési jellemzők

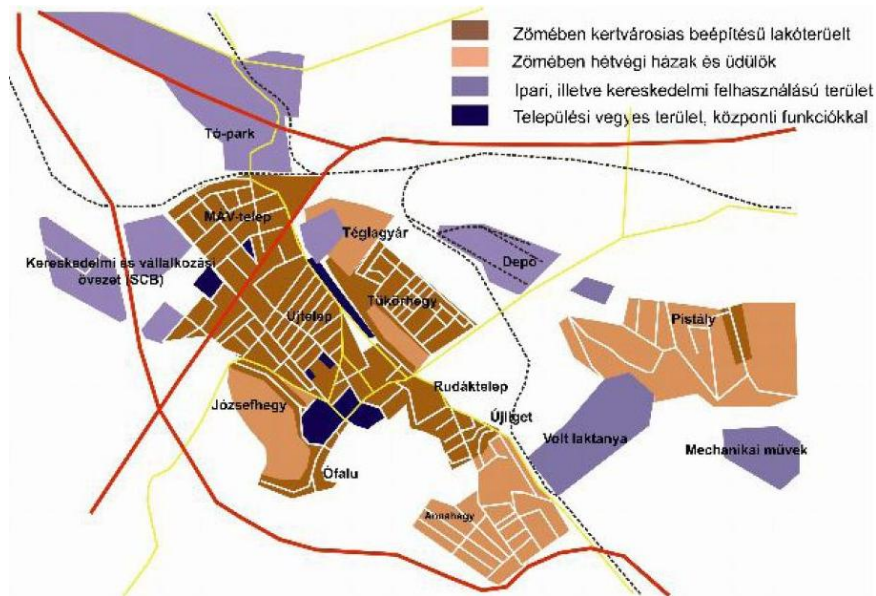
6.1.1 Törökbálint lakossága, térségi kapcsolatai

A város területe kb. 30 km², jellemzően kertvárosias beépítettségű település, a Budaörsi kistérség, valamint a budapesti agglomeráció része. A város **népessége nagy ütemben növekszik (4. ábra)**, 20 éven belül 20-23 ezer főre tehető (forrás: *Integrált Városfejlesztési Stratégia*). Az elmúlt 10-15 évben ugrásszerűen növekedett, és a tendencia tovább folytatódik a zártkerti területek ma is tartó parcellázásával.



4. ábra Törökbálint lakosságának alakulása (forrás: torokbalint.hu)

Törökbálint városszerkezete nyolc térségre tagolható (5. ábra). Ezeken a körzeteken belül a kerékpáros közlekedés a kertvárosi jellegnek köszönhetően kisebb beavatkozásokkal akadálymentessé tehető. Törökbálint legdinamikusabban fejlődő körzete a település keleti részén fekvő Tükörhegy. A 2000-es évek közepétől kezdve nyilvánították a területet belterületnek, ennek köszönhető ott a jelentős szuburbanizációs folyamat. A terület parcellázása még ma is folyik, ennek következtében itt további lakosságszám-növekedés várható a későbbiekben. A terület közforgalmú közlekedéssel való lefedettsége napjainkban hiányos, az egyéni gépjárműforgalom jellemző.



5. ábra Törökbálint településszerkezete (forrás: Törökbálint Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája)

Törökbálint keleti szélén található a DEPO iparterület, amelynek irányába jelentős forgalmi igény jelentkezik. A forgalmi igények kielégítésére ma mindössze egy külterületi burkolt út áll rendelkezésre, amelyen a gépjárműforgalom jellemzői nehezítik a kerékpáros közlekedést.

Turisztikai szempontból véleményünk szerint jelenleg ki nem használt potenciállal rendelkezik a város. A településen, illetve környezetében számos turisztikai desztináció található, amelyekhez a törökbálinti elérhetőség még nincs feltárva.

Meg kell említenünk a település északi részén található *TÓPARK* beruházást, amely megvalósulásakor nagyban megváltoztathatja a térség jellemzőit.

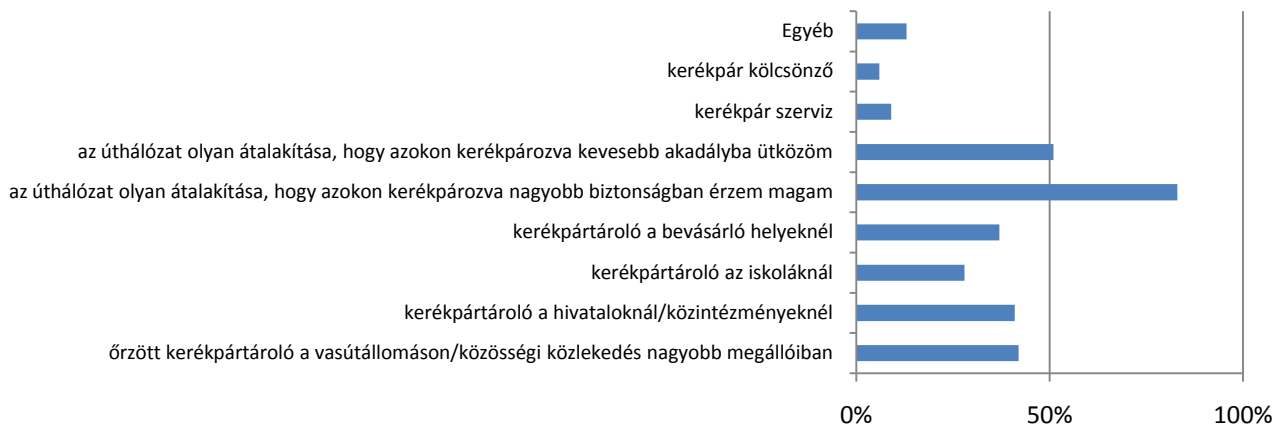
6.1.2 A közúti és a tömegközlekedés jellemzői

A teljes belterületi úthálózat hozzávetőlegesen 56 km, amely 260 méter kivételével szilárd burkolattal rendelkezik (forrás: *Út- és táblakataszter 2010. november*). Ezen az úthálózaton megfelelő forgalomcsillapítási eszközökkel a megfelelő kerékpáros alaphálózat kis beruházási költségek mellett kialakítható.

A kevés nagy kapacitású és teherbírású út miatt a város közlekedése jelenleg **három É-D-i irányú útra** épül elsősorban (Bajcsy-Zsilinszky út, Kazinczy utca, Szent István utca). Ez képezi a **közúti és a tömegközlekedési főúthálózatot is. Ezeken az utakon a gépjárműforgalom jellemzői (forgalomnagyság, alkalmazott sebesség) miatt a megfelelő kerékpáros közlekedés jelenleg nem biztosított.**

További problémát jelent a települést két részre tagoló M7 autópálya is. Az autópályán való átkelés a településen négy ponton lehetséges, három nagyobb forgalmú úton és egy, a gépjárműforgalomtól elzárt hídon. Ennek a hídnak azonban az emelkedési viszonyai, illetve burkolatának minősége nem biztosítanak kerékpárosbarát jelleget.

A település Északi részét érinti a Hegyeshalom-Budapest (1. számú) vasútvonal. Az elővárosi vasút azonban csak abban az esetben képes maradéktalanul betölteni szerepét, ha a vasútállomás elérhetősége megfelelően biztosított a település minden területéről. A vasútállomás használhatósága jelenleg kerékpárral korlátozott, mivel ott kerékpártároló, illetve egyéb kerékpáros szolgáltatás nem található, továbbá a jelenlegi úthálózat által nyújtott biztonságérzet a lakosság számára nem kielégítő. Felmérésünk szerint többen választanák a B+R közlekedési rendszert, amennyiben őrzött kerékpártároló állna az állomáson rendelkezésre (6. ábra).



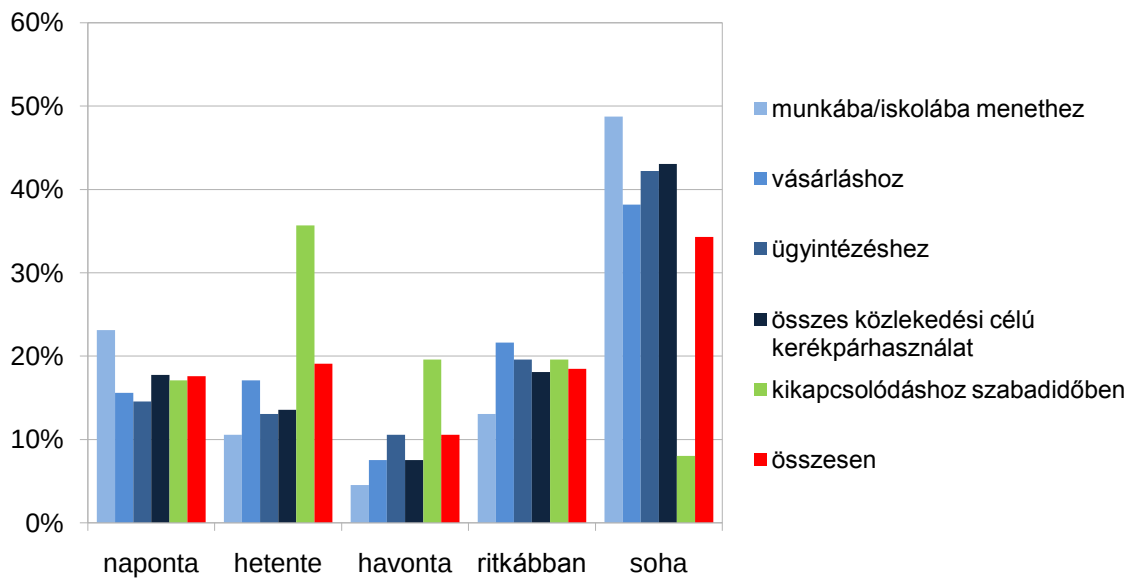
6. ábra Lakossági igény a kerékpározást segítő intézkedésekre (forrás: kérdőív)

Jelenleg a lakosság városon kívüli közlekedésre nagy arányban az egyéni motorizált közlekedési módot választja, amely mind a városon belül, mind a városon kívül csúcsidei torlódásokat okoz.

6.2 A kerékpározás jelenlegi helyzete Törökbálinton és környékén

A városi kerékpáros forgalom célpontjai és a forgalom jellege, kerékpározási szokások

Törökbálinton ma a kerékpárhasználat főleg a rekreációs célú forgalmat elégíti ki kérdőívünk adatai szerint. A 7. ábrán látható, hogy a megkérdezettek 43%-a nem használja a kerékpárját közlekedési céllal, míg 92% a rekreációs célú kerékpározást valamilyen rendszerességgel űzi.



7. ábra Kerékpáros közlekedés gyakorisága motiváció szerint Törökbálinton (forrás: kérdőív)

A közlekedési hálózat felmérése és a kérdőívezés kiértékelése alapján véleményünk szerint **a következő tényezők hátráltatják a kerékpáros közlekedés jelentősebb méretű elterjedését:**

- A jelenlegi úthálózat nem megfelelő kialakítása.
- Kerékpáros infrastruktúra (tárolók és biztonságos útvonalak) hiánya lakott területen belül és azon kívül.
- A településen meglévő jelentős gépjárműforgalom.

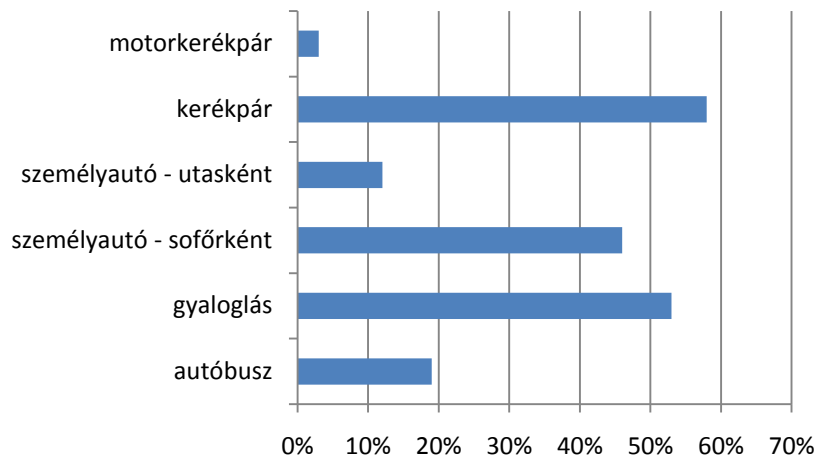
A törökbálinti kerékpározási körülményeket a következőkben **négy témakörre bontva** értékeljük.

I. Közlekedési rendszer és hálózat

Közutak kerékpározhatósága:

Törökbálint a kertvárosias jellegnek, illetve a közel 100%-ban burkolt utaknak köszönhetően kis beruházások mellett kerékpáros-baráttá tehető. A fő autóközlekedési utakon a haladás általában kevésbé komfortos a kerékpárral közlekedőknek, sokszor nehéz rajtuk az átkelés. Törökbálinton a közutak többsége kerékpárral járható.

Felmérésünk szerint a lakosság többsége ma is nagy gyakorisággal a fenntartható közlekedési módokat választja városon belüli közlekedésre. Mint a **8. ábrán** látszik, jelenleg a gyaloglás, illetve a kerékpározás a két legelterjedtebb modalitás.

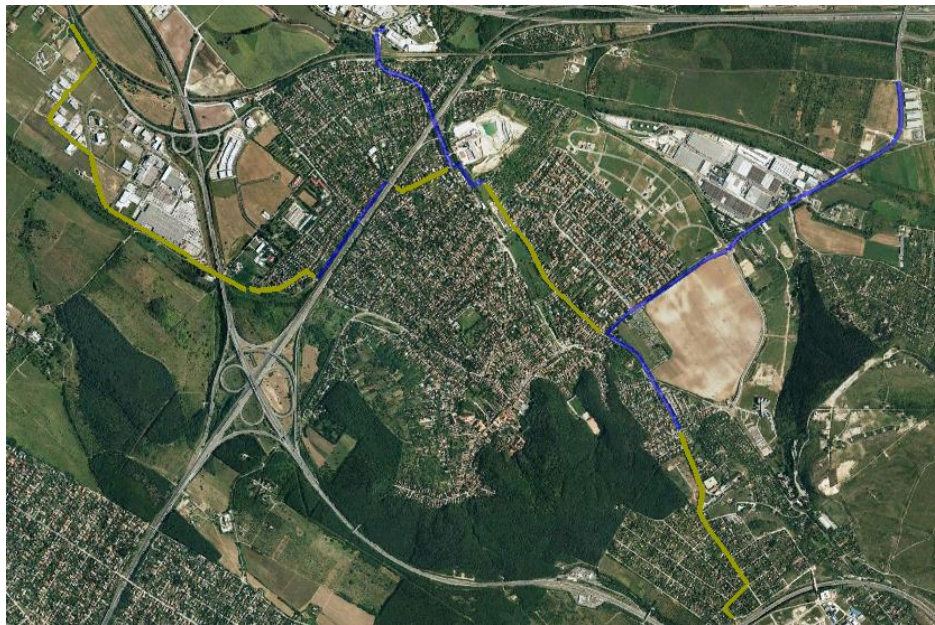


8. ábra Közlekedési eszközök használatának gyakorisága a városon belüli közlekedésben (forrás: kérdőív)

Az általunk javasolt eszközökkel elérhető a személyautó-használat további csökkentése a kerékpározás arányának növelése mellett.

Meglévő/tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

Jelenleg Törökbálinton **kijelölt kerékpáros közlekedésre szolgáló infrastruktúra nem található**. A Tandem Kft. által 1998-ban elkészített **Törökbálint és környéke kerékpárforgalmi hálózatának tanulmányterve** javasolt infrastruktúrái a következő ábrán láthatóak (9. ábra).



9. ábra Tervezett kerékpárforgalmi létesítmények (forrás: Tandem Kft.)

A térképen a sárga vonal a kijelölésre ajánlott utakat, a kék vonal a javasolt kerékpárutakat jelöli.

A javasolt belterületi kerékpárutak közül az M7 autópálya zajvédő fala mögött húzódó jelenleg járdaként üzemel, így annak kerékpárúttá való átminősítése alacsonyabb költséggel kivitelezhető. A javaslatban szereplő másik belterületi kerékpárút a Bajcsy-Zsilinszky utca mellett található. Annak kiépítése sem történt még meg és felmérésünk szerint nagyban segítené a településen belüli kerékpáros forgalmat.

A közlekedési terv külterületi kapcsolatokra is ad javaslatot; ezek megvalósítása felmérésünk szerint nagyban javítaná a térségi, illetve a településen belüli kerékpáros forgalmat.

A kerékpárutak engedélyezési terveit 2008-ban a *PLANNING Mérnökiroda Kft.* elkészítette, azonban ezek aktualizálása a módosított előírások miatt elengedhetetlen.

A kerékpáros közlekedési hálózatban szerepel több ajánlott útvonal, azokat a későbbiekkel összhangban javasoljuk kezelni.

Térségi kerékpáros kapcsolatok

Térségi kerékpáros kapcsolatokat tekintve Törökbálint elmaradott. Ez nemcsak a közlekedési célú kerékpárhasználatban hátrány, hanem a turizmus szempontjából is. Budaörsöt kerékpárút köti össze Budapesttel, így az ahhoz való kapcsolódás részben megoldaná a kerékpáros kapcsolatot Törökbálint és Budapest között. Érdre, Biatorbágyra és Diósdra a szilárd burkolatú utakon kívül burkolatlan, gépjárműforgalomtól elzárt erdei utak vezetnek. Jelenleg ezek az utak csak erre alkalmas kerékpárral járhatóak, de megfelelő intézkedésekkel (például talajstabilizációval) költséghatékonyan kerékpározhatóvá alakíthatóak.

- Érdre burkolt út, illetve erdei földút is vezet Törökbálintról. Előbbin a gépjárműforgalom jellemzői, illetve az út emelkedési viszonyai a turisztikai célú kerékpározást nem támogatják, azon inkább a közlekedési célú kerékpározás javasolt. Az erdei út ezzel szemben csak száraz időben járható, arra alkalmas kerékpárral.
- Diósdra az érdei kapcsolatokhoz hasonlóan burkolt, illetve földes út is vezet az előzőekhez hasonló jellemzőkkel. A diósdai kapcsolatnál – az érdivel ellentétben – a földes út kevésbé rossz állapotú, azonban az jelentős szintkülönbségeken vezet.
- Budaörsre két nagy forgalmú út vezet, az egyik a település nyugati végéhez, a másik a település központjába. A nyugati végéhez vezető az útpálya állapotánál fogva, illetve a jelentős gépjárműforgalomnak köszönhetően nem mondható kerékpáros-barátnak, a központ irányába vezető úton (Raktárvárosi út) a kerékpáros forgalmat viszont a megjelenő tehergépjármű-forgalom, illetve a domborzati viszonyok hátráltatják. **Javasoljuk megvizsgálni a kerékpáros forgalom vezetésének lehetőségét a felhagyott vasúti pályán Budaörs nyugati részének irányába.**⁶ Amennyiben a budaörsi kapcsolat létrejönne, úgy az ottani kerékpárúthoz kapcsolódva megfelelő eljutási lehetőség nyílna Budapest irányába.
- Biatorbágyra az 1. számú főközlekedési úton kívül (amely az iparterületeknek köszönhetően jelentős tehergépjármű-forgalommal rendelkezik, illetve emelkedési viszonyai sem támogatják a kerékpáros közlekedést) egy rossz állapotú földes út is vezet a vasút vonalvezetésével párhuzamosan, annak nyugati oldalán a régi vasúti töltésen.

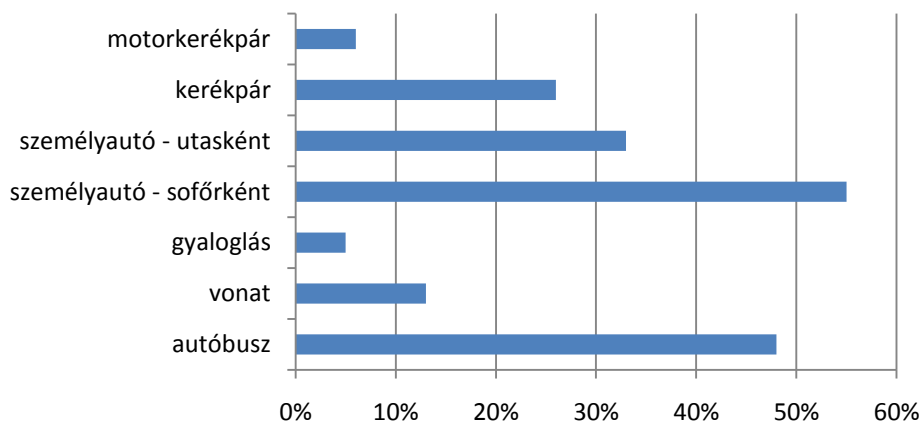
Mint a **10. ábrából** is látható, Törökbálinton a térségi kapcsolatok hiánya jelentősen hátráltatja a kerékpározás elterjedését a városi lakosság körében.

⁶ 18. ábra



10. ábra Mi a legfőbb oka annak, ha Ön nem szokott kerékpárral közlekedni? (forrás: kérdőív)

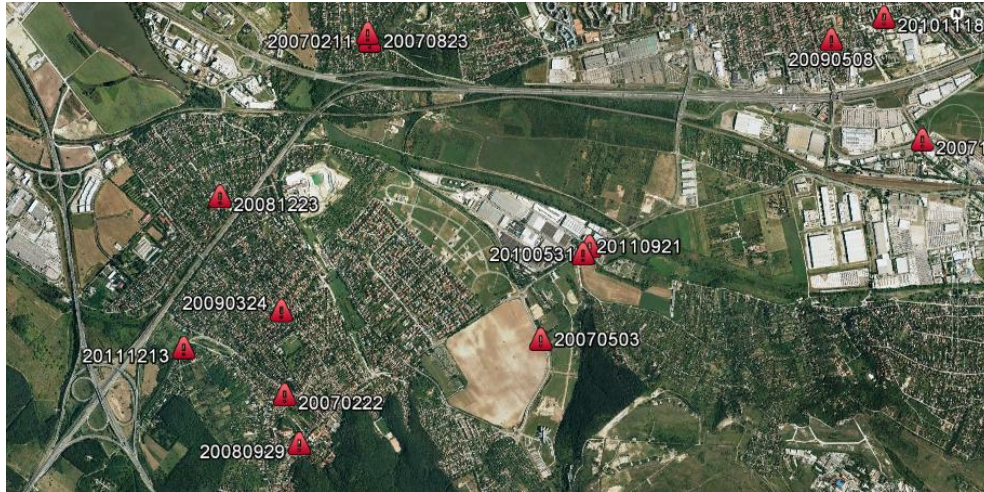
A megkérdezettek 67%-a választotta a kerékpározás elleni okként a térségi kapcsolatok hiányát, ezzel szemben mindössze 18% mondja, hogy a települések közötti nagy távolság miatt nem választja a kerékpárt. Ebből következik, hogy a válaszadók 82%-a nem zárkózik el a települések közötti kerékpárhasználatától, mindössze a megfelelő összeköttetést hiányolja. Ezzel összhangban a **11. ábrán** bemutatott eredményekből látható, hogy lakosság többsége az egyéni motorizált közlekedési módot választja településen kívüli közlekedésre.



11. ábra Közlekedési eszközök használatának gyakorisága a városon kívüli közlekedésben (forrás: kérdőív)

Baleseti helyzet

A rendőrség nyilvántartása szerint Törökbálint belterületén és környezetében az elmúlt öt évben 10 kerékpárost érintő baleset történt (**12. ábra**).



12. ábra Törökbálinti kerékpáros balesetek 2007 és 2011 között

A 10 baleset közül 5 Törökbálint belterületén, 3 külterületen (ezek közül 2 a DEPO-nál), 2 Budaörs területén történt. A részletes baleseti ok ismerete nélkül azonban e balesetek nem elemezhetőek.

Jelenlegi, a kerékpározás terjedését gátló tényezők összefoglalása

Törökbálinton a nagyarányú kerékpárbirtoklás ellenére a mindennapi kerékpárhasználat aránya nem jelentős. Mivel a település közlekedési hálózata kisebb akadályokat kivéve jól kerékpározható, ezért akadályozó tényezőként a következőekben véljük feltételezni:

- **a mindennapi kerékpározás marketingjének hiánya;**
- **kerékpározást segítő szolgáltatások hiánya;**
- **települések közötti hiányzó kerékpáros kapcsolatok;**
- **nem megfelelő szervezeti háttér.**

Javasoljuk e tényezők mentén fejleszteni a település közlekedéspolitikáját.

7 A kerékpárosbarát település jellemzői

Az alábbiakban azokat a legfontosabb tudnivalókat foglaljuk össze a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban, ami ahhoz szükséges, hogy a város döntéshozói hozzájáruljanak a városi életminőség javításához azáltal, hogy a „kerékpárosbarát” közlekedési felületeket, szolgáltatásokat támogatják.

Egy kerékpárosbarát városban ...

- minden úti cél elérhető kerékpárral is biztonságosan és akadálymentesen;
- a közút használói tekintettel vannak a kerékpározókra;
- növekszik a kerékpáros komfortérzete;
- csökken a kerékpárost fenyegető balesetveszély;
- a kerékpározás elismert közlekedési móddá válik;
- előnyben részesítés jellemző;
- csökken a gyalogos-kerékpáros közötti konfliktusok száma;
- a kerékpáros felesleges kerülők nélküli útvonalat választhat;
- kerékpárparkolók a lehetséges legtöbb helyszínen vannak;
- kedvezőek a burkolatok;
- integrált fejlesztések indulnak;
- a kerékpározás részaránya jelentősen növekszik.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése és az ezzel kapcsolatos szemléletváltás – vagyis a kerékpárosbarát város irányába tett lépések – **magukkal hozzák a kerékpárral megtett utazások számának növekedését, csökkentve ezzel a gépkocsiforgalom okozta környezeti terhelést.** Továbbá a kerékpár sokkal kevesebb helyet vesz igénybe az utakon, így adott keresztmetszetben nagyobb forgalom tud lebonyolódni.

7.1 A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának szempontjai

Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincsen. Kerékpárral ugyanis mindenütt szabad közlekedni, ahol azt a KRESZ nem tiltja. A cél tehát elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem **a meglévő infrastruktúra kerékpáros-baráttá tétele!** Elválasztott kerékpárút kiépítésére kizárólag akkor kerülhet, kerüljön sor, ha a sorrend szerint magasabb rangú megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok bizonyítottan nem hoznák meg a várt előnyt a kerékpárosoknak.

A brit közlekedési minisztérium és a [UK's National Cyclists' Organisation](#) – CTC (az Egyesült Királyság Nemzeti Kerékpáros Szervezete) 1997-ben dolgozta ki a kerékpárosbarát úthálózat kialakítását célzó beavatkozások hierarchikus sorrendjét.

Egy útvonal kerékpárosbarát fejlesztési lépéseinek döntési hierarchiája:

1. forgalomcsillapítás
2. sebességcsökkentés
3. konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. útpálya újrafelosztása
5. önálló kerékpárút építése
6. gyalog- és kerékpárút létrehozása

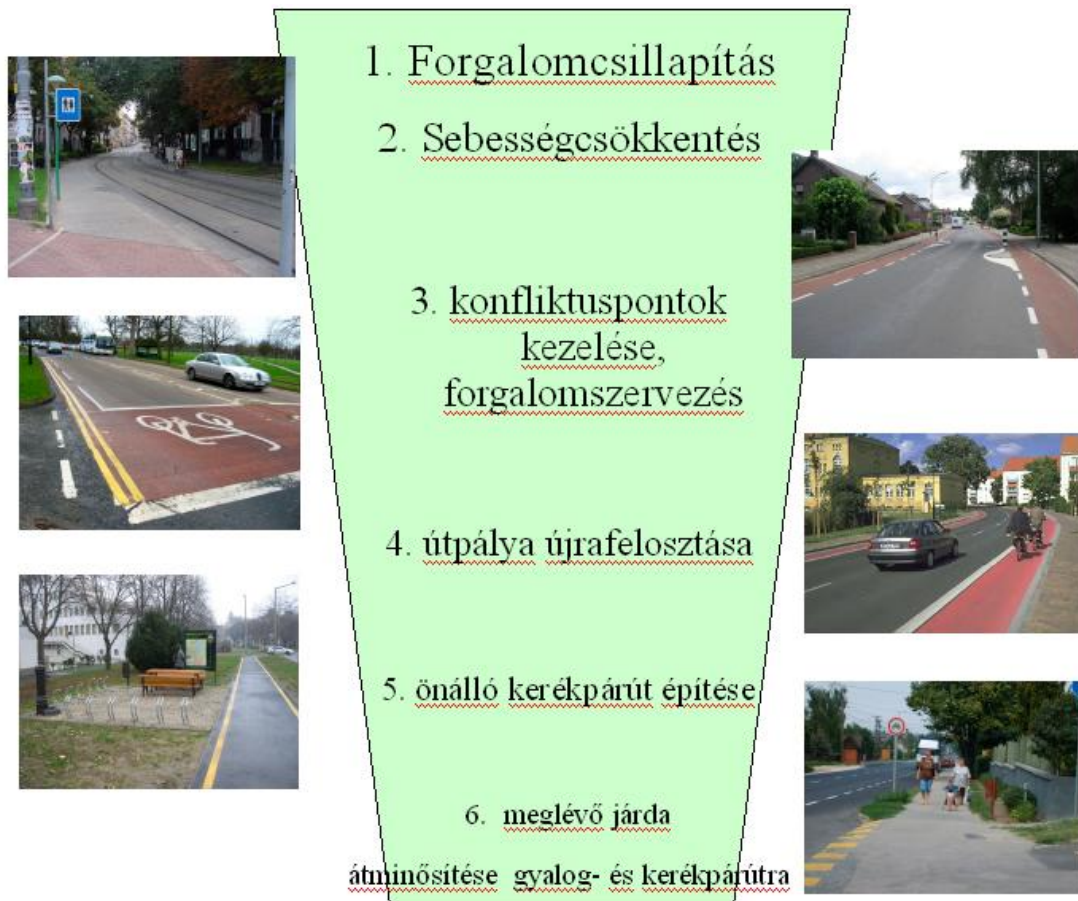
A sorrend szerint **először a forgalomcsillapítás (kapacitáscsökkentés) és sebességsökkentés lehetőségeit kell megvizsgálni**, mivel potenciálisan ez a leghatékonyabb megoldás a kerékpáros-baráttá tétel szempontjából. Ha az adott útszakaszon ez nem lehetséges, ott a sebességsökkentés egyéb eszközeit kell alkalmazni (pl. sebességkorlátozás, sávelhúzás, sebességsökkentő küszöb, rázókö, burkolati jelek stb.).

Ezután a csomópontok és más konfliktuspontok kezelése szükséges, baleseti gócpontok vizsgálata és a konfliktusok megoldása forgalomszervezési, forgalomtechnikai eszközökkel (kiemelt átvezetések, színes burkolat, jelzőlámpás csomópont korrekciója, előretolt felállóhely, kanyarodó sávok kialakítása stb.).

Ha ez még mindig **nem ad kielégítő megoldást, akkor az útpálya újrafelosztása szükséges**. Ide tartozik az új sáv szélességek meghatározása, széles külső sáv, buszsáv, közös busz-kerékpársáv, kerékpársáv, „ajánlott kerékpársáv” kialakítása.

Indokolt esetben **önálló kerékpárút építése** válhat szükségessé, de **belterületen csak ott támogatható, ahol nincs párhuzamos gyalogjárda és/vagy közút**.

Legvégső esetben megoldás lehet a járda átminősítése gyalog- és kerékpárúttá, ami belterületen szintén nem javasolt.



13. ábra Egy útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének hierarchiája

A fentiek fényében könnyen belátható, hogy **nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpárosbarát terület nagysága mutatja meg, hogy egy település mennyit tesz a fenntartható közlekedésért.**

7.2 A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának eszközei

A kerékpárt mint közlekedési eszközt a többi járművel együtt kell kezelni, a kerékpáros környezet megteremtése **a közlekedésfejlesztési feladatok integrált részeként kezelendő.**

Ennek megfelelően önálló kerékpáros közlekedésfejlesztési terv elkészítését nem tartjuk szükségesnek. Sokkal fontosabb feladat, hogy **a jövőben készülő városi közlekedésfejlesztési tervek tartalmazzák, illetve kezeljék a kerékpáros szempontokat is** – vagyis a kerékpározás ebből a szempontból is váljon egyenjogú résztvevőjévé a közlekedési rendszernek. Tekintettel arra, hogy a kerékpár, mint közlekedési mód a városban jelenleg nem elterjedt, fejlesztése nem kapott eddig elegendő súlyt, szükséges a felzárkóztatása a többi közlekedési módhoz (ennek elősegítésére készül a jelen munka is).

Sok esetben például az önálló, elválasztott kerékpárút költséges megépítése helyett **a kerékpáros közlekedés közúti forgalomba való biztonságos integrációja** a jó megoldás. A közúthálózat kialakításának módosítása mellett ezt szemléletformálással és ismeretterjesztéssel lehet elérni, támogatni.

Fontos leszögezni, hogy a fenntartható közlekedés érdekében **a kerékpározást nem szabad a gyalogos közlekedés rovására** fejleszteni. Ezzel szemben sok esetben fel kell vállalni a gépjárműforgalom rendelkezésére álló felületek csökkentését vagy részleges igénybevételét, hogy a **környezetkímélő utazási módok nyerjenek minél nagyobb teret a városban.** A rendelkezésre álló megoldások közül **a helyi forgalmi viszonyok, az üzemeltetői szempontok, illetve a kerékpározók érdekeinek figyelembe vételével kell dönteni.**

Fontos a rendelkezésre álló lehetőségek teljes skálájának elterjedt használata (pl. kerékpársáv, vegyes forgalmú útfelület vagy sáv, busz-kerékpársáv, egyirányú utca megnyitása kétirányú kerékpárforgalom számára, gyalogos- és kerékpáros övezetek, előretolt kerékpáros felállóhelyek, csomóponti átvezetések balra kanyarodással, forgalomesillapított zónák, szélesített külső sáv stb.). Ezek alkalmazhatóságát részletes vizsgálatok alapján ki kell dolgozni.

A lehetséges megoldások a következők:

Belterületi (elsősorban közlekedési célú) hálózati elemek

- Nagy forgalmú közút/utca - kisforgalmú közút/utca
 - Széles külső sáv (WOL)
 - Kerékpársáv (közös autóbusz- és kerékpársáv)/ajánlott kerékpársáv
- Csillapított forgalmú övezet (lakó-pihenő övezet/gyalogos- és kerékpáros övezet/kerékpáros övezet)
- Elkülönített kerékpárforgalmi létesítmény (önálló kerékpárút, gyalog- és kerékpárút)
- Járda (kerülendő)

Külterületi hálózati elemek

- kisforgalmú közút/utca
- burkolt padka
- elkülönített kerékpárforgalmi létesítmény (önálló kerékpárút, gyalog- és kerékpárút)

Meghatározó szempontok a választáshoz:

- Sebesség
- Forgalm nagyság
- Gyalogosforgalom biztonsága és akadálymentessége
- Helyi adottságok, mint pl.:
 - Rendelkezésre álló hely/útszélesség
 - Rendelkezésre álló forrás
 - Keresztező utak forgalma
 - ...

A **kerékpárosbarát közlekedési rendszer kialakítása alapvetően két részből áll** (amelyek ugyanakkor egymástól elválaszthatatlanok):

- **Kerékpárforgalmi főhálózat létrehozása**
- **Teljes úthálózat kerékpáros-baráttá tétele (alaphálózat)**

A következőkben ennek megfelelő bontásban tárgyaljuk a közlekedési rendszer fejlesztési kérdéseit.

Elsősorban annak megvizsgálása szükséges, hogy hol lehet és hol nem lehet biztonságosan és akadálymentesen kerékpározni. Egy hálózati térképen a főhálózati útvonalak mellett a „kerékpárosbarát területet” is célszerű jelölni.

8 A javasolt városi és kistérségi kerékpárforgalmi hálózat felépítése

Egy település teljes kerékpározhatóságának érdekében szükség van egy ún. közlekedési főhálózatra, illetve egy alaphálózatra.

A főhálózat egyes elemei gyors, akadálymentes elérhetőséget biztosítanak az egyes településrészek között, továbbá térségi kapcsolatokat adnak. Ez a közlekedési rendszer egy vonalas képet mutat, amely nem fedi le a település egészét. A főhálózat mellett a teljes lefedettség érdekében szükség van egy kerékpárforgalmi alaphálózatra is. Ez az alaphálózat egyfelől ráhordó szereppel bír a főhálózatra, másrészt a településrészekben belüli forgalmi igényeket elégíti ki.

8.1 Kerékpárforgalmi alaphálózat

Törökbálint belterülete a kertvárosias jellegnek, illetve a közel 100%-ban burkolt utaknak köszönhetően jól kerékpározható, ezért a meglévő hálózat kisebb beavatkozásokkal egy megfelelő alaphálózatot képez.

A Kerekdomb Egyesület aktivistáival közösen felmértük a településen található, kerékpárral nem vagy csak korlátozottan átjárható utcákat, amelyeket a következő táblázatban foglaltunk össze. (1. táblázat)

1. táblázat Kerékpárral nem átjárható utcák

UTCA/CSOMÓPONT NEVE	ÁTJÁRHATATLANSÁG OKA	MEGJEGYZÉS/JAVASOLT INTÉZKEDÉS
Őrház utca	egyirányú	
Határ utca	egyirányú	
Kisfaludy Sándor utca	egyirányú	
Széles utca	egyirányú	Az iskola megközelítését javítaná.
Köztársaság tér	egyirányú	Az iskola megközelítését javítaná.
Október 6. utca	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Semmelweis utca	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Dózsa György utca (nyugati vége)	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Dózsa György utca (keleti vége)	egyirányú	Az iskola megközelítését javítaná.
Táncsics Mihály utca	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Lehár Ferenc utca	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Arany János utca	egyirányú	
Deák Ferenc utca	egyirányú	
Rákóczi Ferenc utca	egyirányú	
Bottyán János utca	egyirányú	
József Attila utca (déli vége)	egyirányú	

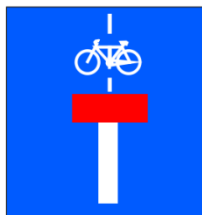
Bartók Béla utca	egyirányú	
Mátyás utca	zsákutca	kerékpárral átjárható – tábla hiányzik
Munkácsy Mihály utca (autóbusz állomásnál)	egyirányú	

Az egyirányú utcák kialakítása a motorizált forgalom csökkentését hivatott eredményezni. Ha az egyirányú utcákban lehetőséget biztosítunk a kétirányú kerékpáros forgalom számára, az nagyban segítheti a településen belüli kerékpáros forgalmat. Az egyirányú utcák ellenirányú megnyitása kerékpározás számára forgalomtechnikai vizsgálatot igényel, de felmérésünk szerint a településen található egyirányú utcák kisebb beavatkozásokkal mind megnyithatóak (**14. ábra**) a kétirányú kerékpáros forgalom számára.



14. ábra Egyirányú utca - kivéve kerékpárral

A törökbálinti zsákutcák kerékpárral mind átjárhatóak, azonban az utcák táblázása (**15. ábra**) ezt nem mutatja. Amennyiben ezeket az utcákat a megfelelő információs rendszerrel ellátjuk, úgy a kerékpárral közlekedők számára egyértelművé válik az utca átjárhatóságának lehetősége, amely intézkedés hozzájárul a település kerékpárosbarát jellegéhez.



15. ábra Kerékpárral átjárható zsákutca jelölése

A megfelelő kerékpáros alaphálózat megteremtéséhez nélkülözhetetlen a teljes települést kerékpáros-baráttá tenni. Ehhez megvizsgáltuk a város közlekedési hálózatát, hogy azon hol, milyen akadályba ütközhet egy kerékpárral közlekedő. Vizsgálatunk eredményét a következő táblázatban (2. táblázat) foglaljuk össze.

2. táblázat Problémás helyszínek⁷

UTCA/CSOMÓPONT NEVE	PROBLÉMA	MEGJEGYZÉS/JAVASOLT INTÉZKEDÉS
Bajcsy-Zsilinszky utca# Őrház utca	hiányzó átvezetés	a vasútállomáshoz nélkülözhetetlen kapcsolat – terv már született körforgalmú csomópontra
Baross utca # Kazinczy utca	rosszul belátható csomópont	tervezés szükséges
Raktárvárosi út	megrongálódott útpálya, jelentős gépjárműforgalom	a szakaszra már terv született
Bajcsy-Zsilinszky # Kerekdomd utca	rosszul belátható csomópont	tervezés szükséges
M7 autópálya feletti gyalogos híd	megrongálódott útpálya	útpálya-rekonstrukció
Kápolna utca	jelentős gépjárműforgalom, megrongálódott útpálya, emelkedési viszonyok	a szakaszra már terv született
Téglagyár utca (Tükörhegy)	úttorlasz	kerékpáros átjárhatóság biztosítása
Kápolna u. # Kastély utca	a terepviszonyok miatt az átvezetés rosszul belátható	a kerékpárforgalomra történő figyelemfelhívás javasolt
Bajcsy-Zsilinszky # Kisfaludy utca	hiányzó átvezetés	átvezetés kialakítása
Munkácsy M. utca 40-46.	megrongálódott útpálya	útpálya-rekonstrukció
Árpád utca 79-95.	megrongálódott útpálya	útpálya-rekonstrukció
aluljáró a vasútállomásnál	lépcsős kialakítás	tolósín elhelyezése szükséges
Tölgyfa utca	alámosott útpálya	útpálya-rekonstrukció
Diósdí út	jelentős gépjárműforgalom	a szakaszra már terv született
Baross u. # Bartók utca	rosszul belátható csomópont	tervezés szükséges
Jókai u. # Madách u.	rosszul belátható csomópont	forgalomtechnikai tükör kihelyezése javasolt
Nefelejts utca	megrongálódott útpálya	útpálya-rekonstrukció
Kápolna u. # Diósdí út	jelentős gépjárműforgalom	tervezés szükséges
Akácós utca	megrongálódott útpálya	útpálya-rekonstrukció
Munkácsy M. utca – buszvégállomás	jelentős autóbusz-forgalom	a kerékpáros forgalom szervízúton történő vezetése kisebb, szükséges korrekciókkal
Lehár F. u. # Kastély u.	sorompó	a kar lerövidítése szükséges
Forrás u. # Nemzetőr u.	lépcsős kapcsolat	rámpa kialakítása javasolt
Temető köz	rosszul elhelyezett víznyelők	víznyelők elhelyezésének módosítása
Katona J. utca	sebességcsökkentő virágládákról hiányzó fényvisszaverő	fényvisszaverők pótlása

⁷ a felsorolás fontossági sorrendbe rendezett

8.2 Kerékpárforgalmi főhálózat

Azokat az útvonalakat kell főhálózati elemnek kijelölni, amelyek a fő közlekedési tengelyekben fekszenek, vagy azokhoz megfelelő elérhetőséget biztosítanak, mivel a kerékpárral is ugyanazokat a helyeket keresik fel az emberek, mint bármely más eszközzel. A közlekedési célú forgalmat vonzó létesítményeket a javasolt útvonalakkal a **16. ábrán** mutatjuk be.



16. ábra Javasolt belterületi főhálózat, közlekedési célú forgalmat vonzó létesítményekkel

A legtöbb forgalomvonzó létesítmény a József Attila utcában, illetve a Munkácsy Mihály út Dózsa György utca és Bartók Béla utca közötti szakaszán található. Ennek megfelelően **kerékpáros főhálózati elemnek javasoljuk a József Attila utca – Széles utca tengelyt, illetve a Munkácsy Mihály utcát.** A település északnyugat-délkelet irányú tengelyeként további főhálózati elemként javasoljuk Árpád utcát, illetve a Dózsa György utca – Kinizsi utca tengelyt.

- József Attila utca – Széles utca: A szakasz jelenleg is alkalmas az akadálymentes kerékpáros közlekedésre.
- Munkácsy Mihály utca: Az utca a Bartók Béla utca és a Szent István utca közötti szakaszán egyirányúsítva van, de ott rendelkezésre áll egy szervízút is, amely akadálymentesítés (szegélyek süllyesztése és a forgalmi épületnél a kerékpáros forgalom megfelelő biztosítása) után a kerékpáros forgalom számára megfelelő.
- Árpád utca: Az Árpád utca – melynek gépjárműforgalma alacsony - alternatívát jelenthet a jelenleg gépjárműforgalommal jelentősen terhelt Bajcsy-Zsilinszky utca helyett.
- Dózsa György utca – Kinizsi utca: A Dózsa György utca egy kisebb szakaszát kivéve (a Patak utca és a Munkácsy Mihály utca között egyirányú, **javasoljuk megnyitni a kétirányú kerékpáros forgalom számára**) jelenleg jól kerékpározható, de a tengely által érintett Szent István utcán a kijelölés előtt forgalmi vizsgálatot tartunk szükségesnek.

A fent leírt tengelyeket kettő, délnyugat-északkeleti irányú tengellyel hálózatba javasoljuk foglalni. A két tengelynek a Kisfaludy utca – Óvoda utcát és az Ady Endre utca – Deák Ferenc utcát javasoljuk.

- Kisfaludy utca – Óvoda utca: Az utca forgalmi viszonyai a környező utcáknál kedvezőbbek, valamint megfelelő elérhetőséget biztosít több forgalomvonzó létesítményhez. A Kisfaludy utca Bajcsy-Zsilinszky utcai végénél a csomópont felülvizsgálat szükséges, illetve a tengely egyirányú szakaszait meg kell nyitni a kétirányú kerékpáros forgalom számára.
- Ady Endre utca – Deák Ferenc utca: Ez a tengely megfelelő elérhetőséget biztosít a főhálózati elemként javasolt Árpád utca és Dózsa György utca között. A két utca kertvárosias jellegéből kifolyólag komolyabb beavatkozást nem igényel.

A bemutatott főhálózati elemekként kijelölt utcákat minden csomópontban táblázással (17. ábra) javasoljuk jelölni.



17. ábra Kerékpározásra javasolt útvonal

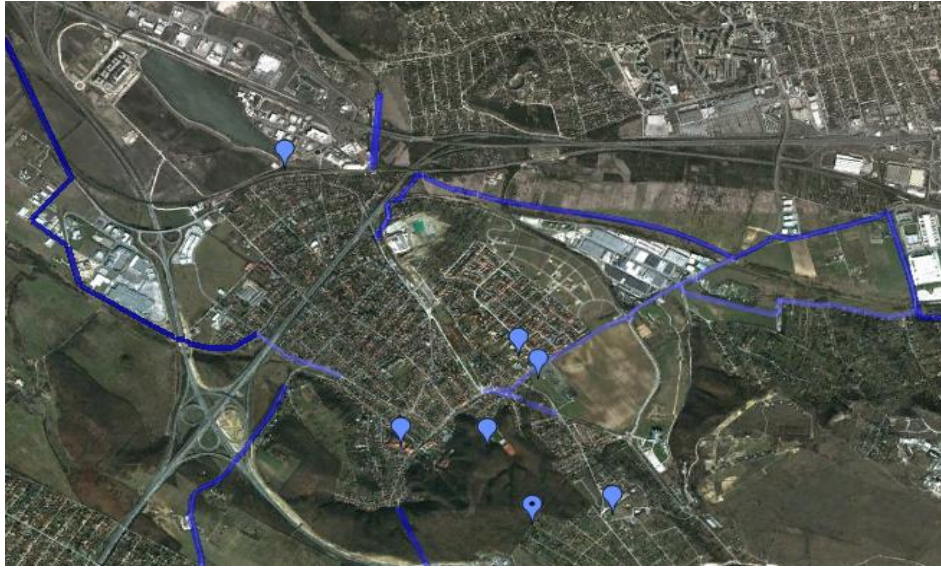
Javasoljuk továbbá a település fő közlekedési tengelyét, a Bajcsy-Zsilinszky utcát könnyebben kerékpározhatóvá kialakítani, megvizsgálva ennek lehetőségeit. Erre az útra korábban már született építési engedéllyel rendelkező terv, azonban azt mindenképp javasoljuk felülvizsgálni.

Belterületen a helyi közlekedésnek kijelölt útvonalak többsége megfelelő a közlekedési célú kerékpározás számára, azonban a kerékpáros turizmus szempontjából **nagy jelentősége van a megfelelő térségi kapcsolatoknak is** – ennek megfelelően a Törökbálinton belüli útvonalak továbbvezetése, külső kapcsolatok megteremtése érdekében a külterületeken, illetve a szomszédos települések területén új útvonalak építésére van szükség.

Turisztikai célú kerékpáros útvonalak kijelölése/tervezése során törekedni kell arra, hogy az nyugodt, a gépjárműforgalomtól lehetőleg elválasztott infrastruktúrán létesüljön. A turisztikai forgalomnak egyéb igényei is lehetnek:

- fontos a megfelelő információs rendszer (térképek, táblák);
- turisztikai desztinációknál, illetve megfelelő távolságra (5-10 km) pihenőpontok szükségesek (vízvételi lehetőséggel, paddal, szemetes kosárral, stb.);
- lehetőség szerint 3x1 haladásávós kerékpárút szükséges.

A turisztikai desztinációkat, illetve a térségi kapcsolatokat a következő ábrán (18. ábra) mutatjuk be.



18. ábra Javasolt településközi kerékpáros kapcsolatok, turisztikai forgalmat vonzó létesítményekkel

A település délkeleti részén, a városközpont környezetében található a legtöbb turisztikai célpont. Ezen a területen egy kerékpáros pihenőhelyet javasolunk kialakítani, amely információkkal szolgálna a szomszédos települések látnivalóiról, illetve azok elérhetőségéről. Javasolunk továbbá kialakítani egy útirányjelző táblarendszert, amely már a településen kívül is orientálná a kerékpárral közlekedőket.

Törökbálintot továbbá érintheti az OTrT-ben ajánlott 7/A Délnyugat-magyarországi kerékpáros útvonal is, amely összeköttetést biztosítana Biatorbággal és Budapesttel is. A nyomvonal kijelölése az elkövetkezendő fél-egyéves időszakban várható, javasoljuk a folyamat követését.

Önkormányzat feladatai:

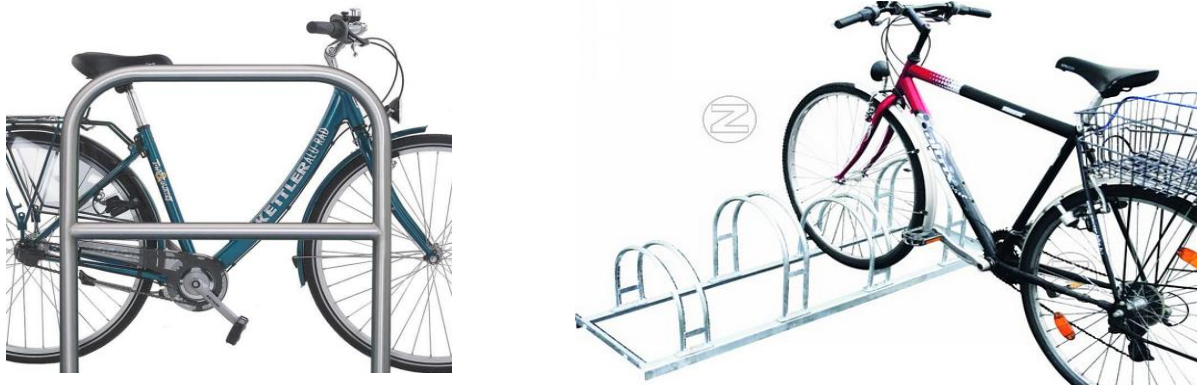
- ❖ Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára
- ❖ OTrT nyomvonal kijelölésébe való kapcsolódás
- ❖ Hosszú távú térségi kerékpárforgalmi hálózat tervezése

9 A kerénpároazást segítő szolgáltatások

A kerénpároazási igények felkeltéséhez, későbbi kiszolgálásához megfelelő kiegészítő létesítmények és szolgáltatások is elengedhetetlenek; ezeket a következő fejezetekben mutatjuk be.

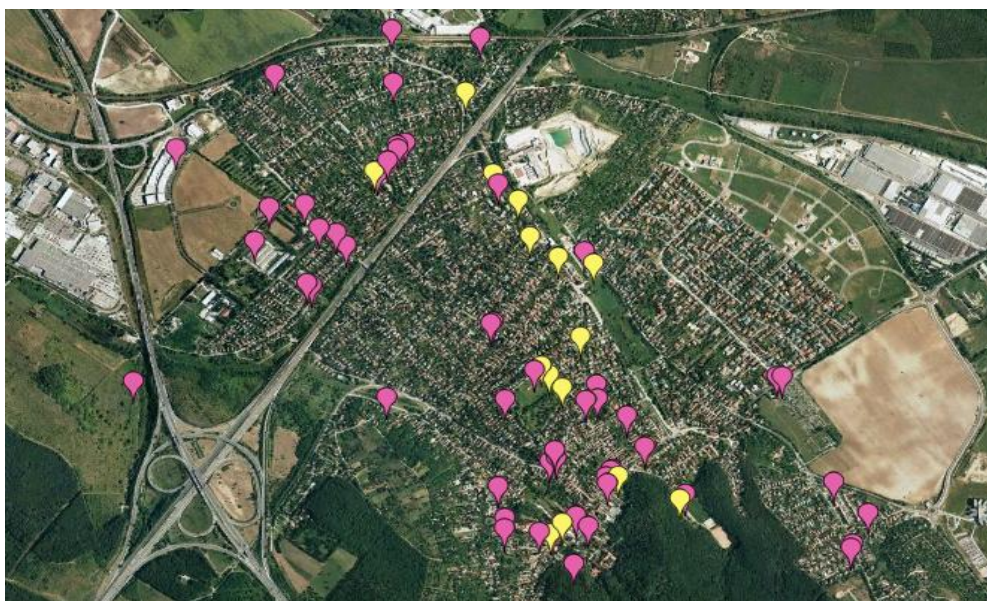
9.1 Kerénpártárolók kialakítása

A kerénpárok biztonságos rögzítése a közlekedők úticéljánál kiemelten fontos a kerénpárhasználat arányának növeléséhez, hiszen egy város vagy városrész kerénpároazhatóságához jelentősen hozzájárul a megfelelő mennyiségű és minőségű, megfelelő (19. ábra) elhelyezkedésű **kerénpártámaszok** rendszere. Fontos, hogy minden utazási célpont közelében legyen megfelelő kerénpár-parkolási lehetőség, a lakóterületeken és intézményeknél pedig a hosszú idejű kerénpártárolás legyen megoldott.



19. ábra oldaltámasz, illetve kengyeles támasz

A Kerekdomb Egyesület aktivistáival közösen elkészítettük a meglévő, illetve javasolt kerénpártámaszok helyszíneit bemutató térképet (20. ábra).



20. ábra Meglévő és javasolt kerénpárparkoló helyszínek

A térképen a sárga színű jelölők a meglévő támaszokat, a lilák a szükséges, hiányzó támaszokat jelölik. A táblázatos összefoglalásban – melyben a javasolt, illetve a rendelkezésre álló tárolókapacitást⁸ is elöltük - a színek jelentése a térképen alkalmazottéval megegyező.

3. táblázat Jelenlegi és javasolt kerékpártámasz helyszínek⁹

	JELEN- LEGI KAPACI- TÁS (db)	TÍPUS	ÁLLAPOT/ TELEPÍTÉS	IGÉNY	MEGJEGYZÉS
Zimándy belül	0			50	
Zimándy kívül	0			10	
Bálint Márton iskola	28	kengyeles 11+9+8	elhasznált/ kiépítendő	(30)+20	30 oldaltámasz a helyszínen beépítésre vár
Bálint Márton új épület	0			4	
Bálint Márton lépcsős hátsó bejárat	0			4	
új épülő iskola	0			40	
MMMh	8	kengyeles	cserélendő	20	
Posta	0			4	korábbi helyére Baross u
Élelmiszerüzlet - CBA	8	kengyeles	cserélendő	8	csere oldal támaszra
Vasútállomás	0	korláthoz rögzíthető		20	Tó u. buszmegállóhoz és a vasút u.-hoz, a MÁV- START Zrt. terveiben szerepel
BKV végállomás Munkácsy út	0			20	
outlet, hivatal	0			10	
új bóbíta „őko” óvoda	1	oldal támasz	korszerű/ hozzáférhetet- len	20	főbejárat beugrója
Élelmiszerüzlet - Téglagyár	0			2	
Felnőtt orvosi rendelő - József Attila utca	2	oldal támasz	korszerű/ bővítendő	4	
Felnőtt orvosi rendelő hátul - Szérűskert	0			2	
Óvoda Bartók B utca				4	

⁸ kerékpárférőhely; nem a kerékpártámaszok száma

⁹ a felsorolás fontossági sorrendbe rendezett

bölcsőde	0			16	
Nyitnyikék óvoda	5	kengyeles		20	
régi óvoda	2	oldal támasz	korszerű/ bővítendő	4	
szolgáltató sor	5	kengyeles	cserélendő	10	Hirdető táblák helyén esetleg reklámmal
Plébánia	0			4	
Vendéglátóipari egység-Harangláb	0			6	
Baross patika	0			4	
Deák utca Roni közért	0			2	
Széchenyi játszótér	0			10	
Élelmiszerüzlet- Hangya ABC	0			2	
fogászat, rendelő	0			10	
Idősek otthona	0			10	
Dózsa játszótér	0			10	
Dózsa játszótér melletti focipálya	0			10	
Lovag Király étterem	0			2	
Pékség/Andi turi/ingatlan/vas- műszaki	0			2	üzlet előtt
Vendéglátóipari egység - Apró borozó (Bajor/Kerekdomb)	0			2	buszmegálló mögött van rá hely
Zöldséges (Bajor/ Köztársaság)	0	kerítés- hez rögzíthető		2	
Élelmiszerüzlet (Köztársaság tér)	0			2	üzlet előtt
Fagyizó	0			2	üzlet előtt
bánfi centrum	0			2	
üzlet - számítástechnika Bartók	0			2	
Kalóz tanya játszótér	0			4	
Cukrászda	0			4	

Baross ABC	0			6	
virágos-Harangláb	0			6	
Pékség	0			4	
Deák utca kedvenc büfé	0			2	
Tomatti	0			10	
Rita téri	0			2	
trafik – Bartók Béla utca	0			2	
ÖSSZESEN	412 férőhely = 206 db támasz				
Református templom	5	kengyeles	jó/ megfelelő		
Óvoda József A. utca	5	kengyeles	jó/megfelelő	5	
Gyermek orvosi rendelő	2	oldal támasz	jó/ megfelelő		
Vendéglátóipari egység - Hörpi	3	kengyeles	megfelelő		
téglaágyári játszótér	8	kengyeles	jó/ megfelelő		
cib bank	7	oldal támasz	jó/ megfelelő		
Bóbita játszó udvar	6	kengyeles	jó/megfelelő		
Rendőrség	8	kengyeles	4 megfelelő/ nincs rögzítve		
patika/orvosi rendelő/takarék	4	oldal támasz	jó/megfelelő 1 db sérült		
roni közért/virág üzlet	6	kengyeles	jó/megfelelő		

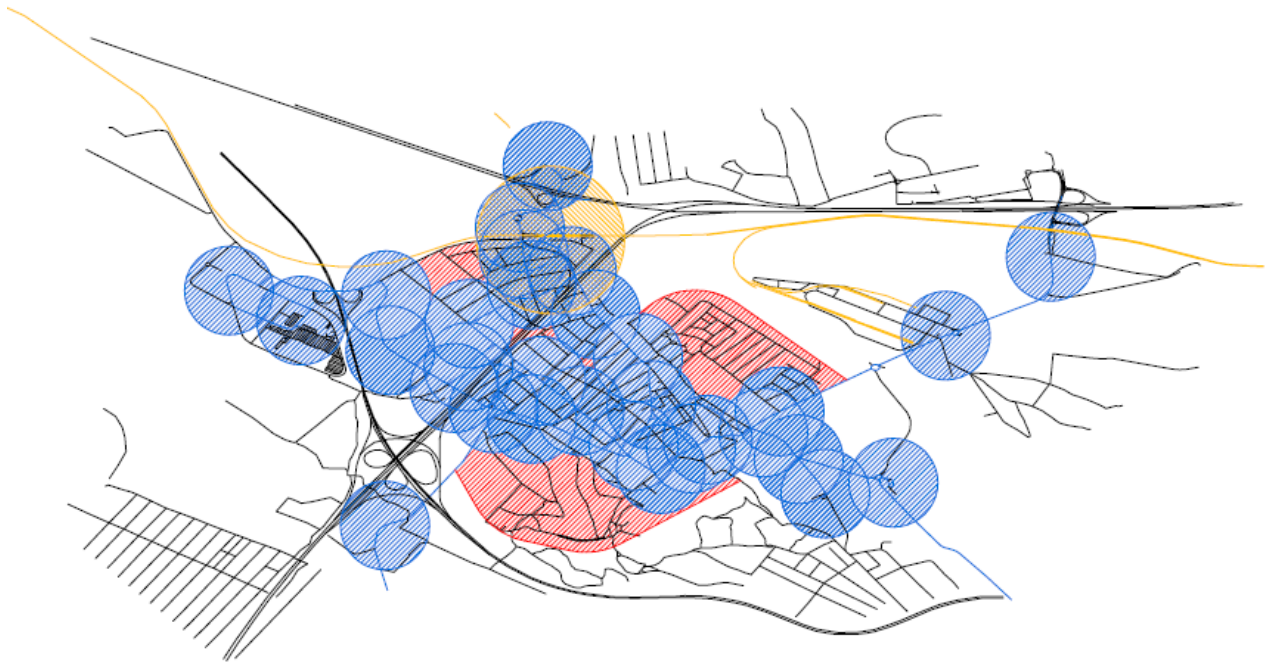
A megfelelő tárolók kiválasztásához és elhelyezéséhez szakmai segítséget jelent a Magyar Kerékpárosklub szakmai ajánlása a kerékpártárolásról:

<http://kerekpárosklub.hu/kerekpártárolashoz-muszaki-ajanlas>

A Kerékpáros Magyarország Program B+R kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve pedig a <http://www.kertam.hu/doc> weboldalon található.

Kerékpártárolók a közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyein

Törökbálint a közforgalmú közlekedési hálózatát tekintve nagymértékben lefedettnek mondható. Az autóbusz-közlekedést tekintve szinte a város bármely pontjáról – a tükör-hegyi városrész kivételével - 300 méteren belül¹⁰ elérhetőek a megállóhelyek. Az autóbusz hálózathoz kapcsolódó kerékpártárolót a Munkácsy Mihály utcai végállomáshoz javasoljuk elhelyezni, ahol több viszonylat is megjelenik.



21. ábra A település közforgalmú közlekedési hálózatának lefedettsége¹¹

Törökbálinton egy személyforgalmi vasútállomás található a település északi részén. A hegyeshalmi vasútvonalon elővárosi rendszerben közlekedő viszonylat is üzemel, amely 15-20 perces eljutási időt biztosít, fél-egy óra követési időközökkel Budapestre. A 21. ábrán is látható, hogy a vasútállomáshoz rendelt 500 méter sugarú rágyalogási terület a városnak mindössze egy kis részét fedi le. Amennyiben itt egy nagy kapacitású - lehetőleg őrzött -, fedett kerékpártároló létesülne, akkor ez a rágyalogási távolság többszörösére (~3-5 km-re) nőhetne a kerékpáros közlekedésnek köszönhetően¹².

Önkormányzat feladatai:

- ❖ Közterületre önkormányzati költségen és megvalósítással tárolók kihelyezése
- ❖ Szolgáltató- és kereskedelmi egységek saját kihelyezésének ösztönzése és segítése

¹⁰ átlagos rágyalogási távolság

¹¹ az ábrán a kék körök az egyes buszmegállókhoz rendelt 300 m sugarú körterületet, a sárga kör a vasútállomáshoz rendelt 500 m sugarú körterületet, a piros színnel jelzett területek a közforgalmú közlekedés által le nem fedett településrészeket mutatják

¹² A vasútállomáshoz rendelt 3,5 km sugarú kör Törökbálint teljes területét lefedi.

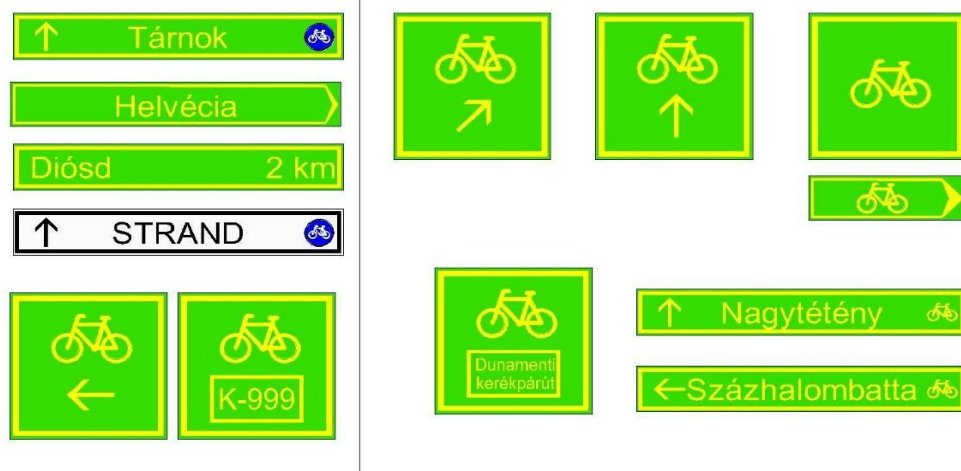
9.2 Tájékoztatási és információs rendszer

Útirányjelző táblarendszer

A kerékpárosok jó vezetése érdekében nagyon fontos a **megfelelő útirányjelző táblarendszer** kiépítése is. A táblák tervezésénél az ÚT 2-1.157 sz. Közúti Jelzőtáblák II. c. útügyi műszaki előírás 37. fejezetét kell figyelembe venni. A kerékpáros tájékoztató táblák alapszíne zöld, az ábrák és feliratok színe citromsárga. A táblák feliratát 70 mm magas betűkkel kell feliratozni. A kerékpárút számpajzsa 450×450mm méretű, az útirányjelző táblák 150×1000 mm méretűek. Minden típusú táblából egy-egy példát mutatunk be az alábbi ábrán (22. ábra).

Különösen fontos a kerékpárút szakaszok elején és végén, illetve a keresztező utaknál a továbbhaladási irány jelzésére, illetve a közúton haladóknak, hogy hogyan találjanak rá a kerékpárútra. Továbbá a városi kiemelt úticélok és környező települések elérhetőségét, távolságát célszerű szabványos táblákkal jelölni. *A kerékpáros útirányjelző táblák megtervezését a település egészére vonatkozóan is javasoljuk.*

ÚT 2-1.157 szerint és további javasolt táblatípusok



22. ábra Kerékpárút számpajzsa és útbaigazító táblák

Az útirányjelző táblák csak a jelleget mutatják, részletes kialakításukat a további tervezés során kell meghatározni, amelyet a Magyar Közút Kht-val illetve az út kezelőjével jóvá kell hagyatni.

Megjelenítendő regionális úti célok:

- Biatorbágy
- Érd
- Budaörs
- Diósd
- Budatétény
- Budafok
- Kamaraerdő
- Gazdagrét
- Budakeszi

– Budapest

Megjelenítendő helyi úti célok:

- Városháza
- Posta
- Iskolák
- Szakorvosi rendelők
- Sporttelepek
- Templomok
- Emlékművek

Kerékpáros térkép

Javasoljuk helyi információkat és ajánlott útvonalakat tartalmazó kerékpáros térkép kiadását. Ez a térkép tartalmazza az alábbi információkat:

- Turisztikai útvonalak
- Helyi közlekedési célú ajánlott útvonalak
- Iskolákhoz vezető legjobb utak
- Kerékpár parkolók
- Őrzött kerékpártárolók,
- Kerékpár szervizek
- Kerékpárosbarát szolgáltatók
- Esetleg vasúti menetrend
- Esetleg közlekedésbiztonsági tanácsok

A térkép elkészülése jó alapja lehet aztán **egy helyi Tourinform iroda kialakításának.**

Önkormányzat feladatai:

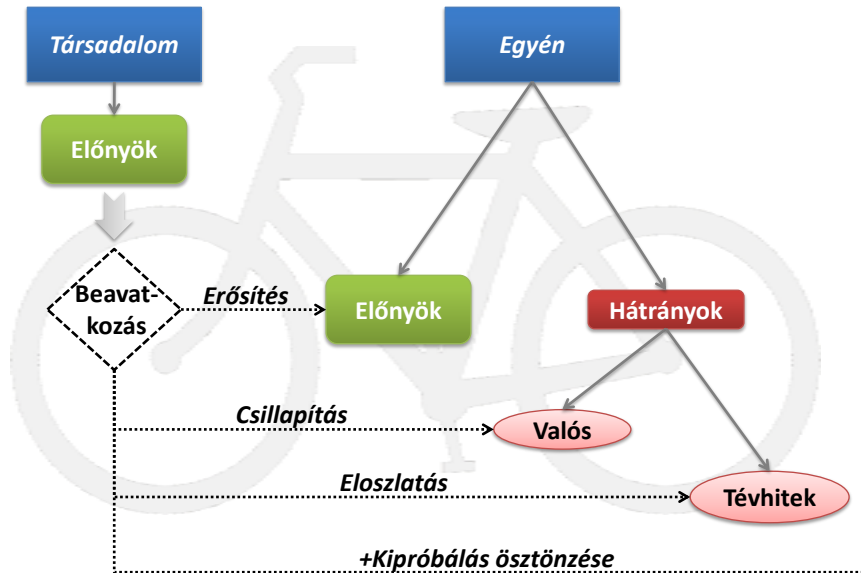
- ❖ A turisztikai útvonalak mentén kerékpárosbarát pihenőhelyek kialakítása
- ❖ Megfelelő turisztikai és helyi közlekedési táblarendszer megtervezése és kiépítése
- ❖ Kerékpáros térkép elkészítése és az információk széleskörű terjesztése

9.3 Népszerűsítés, oktatás

A kerékpárhasználat részarányának növelése csak úgy lehetséges, ha az infrastruktúra megteremtése mellett a közlekedők szemléletét is megváltoztatjuk. **Első lépésként tudatosítani kell az emberekben, hogy a kerékpározás egy reális alternatíva a mindennapi közlekedésben.** Ezzel együtt növelni kell a kerékpározás elfogadottságát, megbecsültségét és vonzerejét. Az eredményes kerékpáros politika elengedhetetlen kellékei a reklámok és népszerűsítő kampányok. A cél, hogy az **utazási mód kiválasztásánál** egyre többen döntsenek a kerékpár mellett – főleg a személygépkocsiról átváltva. Az új szemléletet már gyerekkortól kommunikálni szükséges tudatos közlekedésre neveléssel.

Ezzel párhuzamosan pedig **oktatás jellegű feladatok** is felmerülnek, amelyeknek a biztonságos közlekedésre nevelést kell célozniuk (az **általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek** egyaránt fontosak).

9.3.1 Kerékpározás népszerűsítése



23. ábra: A népszerűsítés logikai felépítése

A kerékpárhasználat elterjedése érdekében **tudatosítani és hangsúlyozni kell a kerékpárhasználat előnyeit és lehetőségeit, illetve el kell oszlatni a jelenleg komoly gondot jelentő, elterjedt tévhiteket (23. ábra)**. A kampányokba bele kell foglalni a **szimbolikus és érzelmi elemeket**, amelyek nagy arányban szerepet játszanak egyes társadalmi csoportok közlekedésmód-választásánál. A célcsoportok hatékony eléréséhez részletes marketingterv kidolgozása szükséges. Az alapvető célokhoz illeszkedve **kiemelt fontosságú a jelenleg gépkocsival közlekedők rétege**: a tényleges viselkedésmód-váltáshoz elengedhetetlen a célzott, valamint a negatív reklám alkalmazása – amit indokolnak az autóhasználat káros következményei, hatásai.

Kiemelt fontosságú a kommunikáció mellett a **tényleges kipróbálás** lehetőségének minél szélesebb körű megteremtése és ösztönzése. A kerékpározás ellen szóló érvek olyan mélyen gyökereznek a többség gondolkodásában, hogy azt pusztán kommunikációval korlátozottan lehet megváltoztatni – több tanulmány is rámutat, hogy a kerékpárt nem, vagy alig használók körében a kerekezés előnyei csak korlátozottan tudatosulnak. A saját tapasztalat sokat segíthet a probléma megoldásában.

Javasolt konkrét intézkedések:

- **Információs kiadványok – tudatosítás és tanácsadás**

Sokan egyszerűen azért nem kerékpároznak, mert eszükbe sem jut ez a közlekedési mód, vagy ha igen, nem tudják, hogy hogyan induljanak el biciklivel, illetve tévhitek alapján túl

veszélyesnek vagy fárasztónak ítélik a kerékpározást. Ezen problémák leküzdésére tökéletes megoldást jelent egy, a **lakosság körében terjesztett információs kiadvány**, amiben alapvető információk találhatóak a kerékpározás előnyeiről, a biztonságos közlekedés módjáról és egyéb hasznos tudnivalókról.

Törökbálinton a két, különböző motivációjú csoport számára külön-külön javasoljuk (tehát két témakörre bontva) ilyen információs füzet kiadását:

- **Törökbálint kerékpárral** (általános kerékpáros információk, úticélok, tárolási és közlekedési ajánlások, kombinált közlekedés lehetőségei)
- **Turisztikai kiadvány** (turisztikai célpontok, útvonalak, pihenőhelyek, kerékpárosbarát szolgáltatók)

- ***Tömegrendezvények, személyes kapcsolatok – kipróbálás ösztönzése***

A személyes kapcsolatfelvételre, illetve a kipróbálás lehetőségének megteremtésére célszerű lenne egy rendszeresen megrendezendő, helyi kerékpáros felvonulás szervezése akár körtúra formájában (Körökbálint). Ez egy alapot jelenhetne, amelyet könnyen ki lehetne egészíteni egyéb akciókkal, kampányokkal (például: kerékpárszerviz, ügyességi versenyek, kisebb és nagyobb túrák a környék megismerésére, „próbáld ki” napok, stb.). Ennek köszönhetően azok az emberek is megismerhetnék a kerékpározás lehetőségét, akik eddig nem merték kerékpárjukat napi szinten használni, vagy nem ismerték a környék „kerékpáros adottságait”. Nagyon lényeges elem, hogy lebontsuk azt a - ha nem is magas, de létező - korlátot, amit egy új kerékpár megvétele jelent a tekerést kipróbálni tervezőknek.

Fontos továbbá a jó példa mutatása, ezeken a rendezvényeken kívánatos, hogy a városvezetők is megjelenjenek.

- ***Célzott kampányok***

Országos kampányok már léteznek, pl. a [„Bringázz a Munkába!” kampány](#). **Törökbálint is saját szerepet vállalhat benne** – ajándékokat sorsolva a helyi résztvevők között, ösztönözve a részvételt és a tekerést. A város természetesen saját kampányt is szervezhet tipikusan a városon belüli utazásokra fókuszálva. Erre lehet jó példa egy **„Bringázz a Suliba!” kampány**. Utóbbihoz természetesen szervesen hozzátartozik, ideális esetben **megelőzi a megfelelő ismeretátadást, oktatást is** – e nélkül a bicikliző tanulók hirtelen megnövekvő száma jelentős baleseti veszélyforrást jelent.

- ***PR és napi sajtó***

A kerékpározás mint közlekedési alternatíva be kell, hogy kerüljön a lakosság mindennapi gondolkodásába, döntésibe. Az eddigi eseményeken, akciókon kívül ezért **javasolt a kerékpározás megjelenítése a napi sajtóban, ami elindíthatja a témáról való szélesebb körű gondolkodást, beszélgetéseket**. Ezen a területen is fontos a jó példával előljárás a városvezetők körében!

- ***Újszerű marketingeszközök***

Mindenképpen **ki kell használni a jelenlegi helyzet jelentős potenciálját** és a széleskörű aktivista-bázisra támaszkodva, őket segítve emberközeli és közvetlen száj- és vírusmarketing eszközeivel terjesztani a kerékpározást elterjesztő üzeneteket.

9.3.2 Oktatás

A közlekedés és a kerékpározás szabályait, általános kultúráját a lakosság mindennapjainak részévé kell tenni. Ismertetni kell a közlekedés szabályait, valamint a megfelelő műszaki állapotú kerékpár fontosságát, a kerékpár karbantartásának mikéntjét.

Ennek elérése érdekében **be kell építeni a közlekedési ismeretek és a kerékpározás tanítását az iskolai programokba, tanrendbe.** A képzésnek arra kell irányulnia, hogy a kerékpározó gyerekek megfelelően felkészültek legyenek, tisztában legyenek a veszélyekkel és megismerjék a kerékpározás előnyeit, természetes közlekedési eszközzé váljon szemükben a kerékpár. A gyermekek nevelése mellett természetes ugyanilyen fontossággal bír a felnőttek oktatása a közlekedésről és kerékpárról mind a potenciális kerékpárosok, mind a többi közlekedési módot használók körében, hogy kialakuljon a harmonikus együtt-közlekedési kultúra.

Az előző alfejezetben már említett **információs füzet** költséghatékony megoldás lehet első lépésként. Ezenkívül azonban az alábbi konkrét intézkedéseket tartjuk szükségesnek, javasoljuk megvalósításra:

Kerékpáros oktatás – tanórákon és kampányok során

Véleményünk szerint **fontos feladat lenne, hogy az Önkormányzat segítse, kezdeményezze a kerékpárhasználat gyakorlati oktatását** – mind tanórák, mind kampányok keretén belül. Jó lehetőséget jelent a már többször említett Érd Körbe rendezvény, amelyen sok gyermek, diák is rendszeresen részt vesz.

Javasolt emellett, hogy az Önkormányzat ilyen eseti, kampányszerű oktatási tevékenység mellett **támogassa (pl. pályázati úton) a kerékpáros oktatás megvalósítását** az általános iskolákban, pl. szakkör jelleggel. Ezen túl pedig tegyen javaslatot és működjön együtt az iskolákkal, hogy szervezzék meg a reggel együtt kerékpározást az iskolába. Ez idővel lehetővé teszi, hogy a gyerekek megtanuljanak a közlekedés részeként is kerékpározni, így később egyedül is biztonságosan juthatnak el úticéljukhoz.

Az iskolai foglalkozások kiterjedhetnek a kerékpár karbantartására, szerelésére, ügyességi feladatok és közlekedési konfliktusok megoldására.



24. ábra A Bringázz a Suliba! kampány logója

Javasoljuk elindítani a szervezetünk által szervezett [Bringázz a suliba!](#) kampányt (24. ábra), amelynek keretében az általános iskolás gyerekek reggelente felnőtt kísérők által vezetett "bringavonatokhoz" (25. ábra) csatlakozva tekernek el az iskolába. A minden reggel azonos útvonalat bejáró bringavonatokban az iskolások sorban egymás után kerékpároznak a sort egy-egy szülő vezeti, illetve zárja le. A konvoj tagjai a projekt arculatának megfelelő, figyelemfelkeltő pólót viselnek és a biciklijükön kis zászló is jelzi a többi közlekedőnek, hogy ők a kampány keretében iskolába igyekvő gyerekek.



25. ábra A Bringázz a suliba! kampányban résztvevők

A kampány célja a szülők ösztönzése, hogy a gyerekeik iskolába vitelekor a lehetséges közlekedési módok közül gyakrabban válasszák a kerékpárt, ezáltal is népszerűsítve ezt a közlekedési módot. A kampány indulását gondos előkészület előzi meg, amelynek során a szülőket és a gyerekeket szakemberek tanítják meg a biztonságos és szabályos közlekedésre, az ismeretek elsajátítását az erre a célra készült speciális tankönyv is segíti. A projekt amellet, hogy az aktív, fenntartható közlekedést népszerűsíti, erősíti a helyi közösségeket és jó hatással van a szülők és a gyerekek együttműködésére is.

KRESZ-park kialakítása

Jól kiegészítheti a fenti oktatási tevékenységet, és turisztikai vonzerőt is jelenthet egy KRESZ-park létrehozása a városban (26. ábra). A város lakossága fiatal, sok a gyerek, egy ilyen parkban pedig megtanulhatják játékosan, biztonságban a közlekedés szabályait. Egyszerre lenne **tanulási és nevelési eszköz, szórakozás és városi közösségi tér.**



26. ábra A városligeti, frissen felújított KRESZ-park (forrás: origo.hu)

A megépülést akár magánforrások bevonása is segítheti. A budapesti, Városligetben található KRESZ-park felújítását is több cég, egymással összefogva finanszírozta.

Önkormányzat feladatai:

- ❖ Népszerűsítési terv kidolgozása, kampányok megtervezése
- ❖ Információs kiadvány elkészítése és terjesztése
- ❖ Rendezvényeken való oktatás önkormányzati támogatása (pl. Bringázz a suliba!)
- ❖ Iskolai és/vagy más oktatási program támogatása – vagy részvétel az ilyen országos programokon
- ❖ KRESZ-park megtervezése és kialakítása

9.4 Szervezeti háttér biztosítása

9.4.1 Döntés a kerékpározásnak szánt szerepről, és megfelelő forrás biztosítása

Első lépésként közlekedéspolitikai döntések meghozatalára van szükség arról, hogy az egyes közlekedési módokat hogyan priorizálja a város, milyen szerepet szán a kerékpározásnak. A későbbi döntéseket, majd konkrét lépéseket is ez határozza meg alapvetően.

A mai korszerű városi közlekedéspolitikák a következő rangsorolást alkalmazzák, javasolják:

1. Gyalogos
2. Közösségi közlekedés
3. Kerékpáros
4. Egyéni gépjárművek

Csatlakozva ehhez az irányvonalhoz a területigény, emisszió stb. szempontok alapján **környezetbarátnak illetve környezetkímélőnek számító közlekedési módok támogatása** szükséges az egyéni motorizált közlekedéssel szemben.

A döntés után javasolt **megfogalmazni egy konkrét célt**, hogy hány %-ra szeretnék emelni a kerékpározást (illetve ezzel párhuzamosan pl. milyen modal splitet kívánnak elérni a városban, milyen szerepe legyen a tömegközlekedésnek). Ennek megfelelően kell azután forrásokat biztosítani a célok elérése érdekében tett lépésekhez.

9.4.2 Kerékpáros audit

A kerékpáros audit **elsősorban a kerékpáros szempontok figyelembevételét szolgálja a városfejlesztési döntésekben**. Ennek érdekében a következőket kellene megvalósítani:

- Minden úthálózat fejlesztése során megfelelő súllyal vegyék figyelembe a kerékpáros közlekedés szempontjait.
- A városüzemeltetési osztályon belül biztosítani kell, hogy a közlekedésről való gondolkodásba integrálódjon a kerékpár, mint egy előnyben részesítendő közlekedési mód.
- Minden városfejlesztési elképzelés kapcsán legyen egy ellenőrző vizsgálat, hogy megfelel-e a kerékpározás szempontjainak.

A fentiek teljesülése érdekében javasoljuk, hogy az Önkormányzat állítson fel egy kerékpárügyekért felelős szervezeti egységet, amelynek tagjai a különböző **osztályok közötti feladat-összehangolást** végzik e témakörben. Ilyen csoport létrejöhet például alpolgármesteri vezetéssel, a főépítész, a közlekedési referens, valamint a beruházásokért és a pályázatokért felelős osztályok egy-egy delegáltjának részvételével. **Az egység létrehozásának célja az, hogy minden egyes városfejlesztési kérdés döntési mechanizmusában megfelelő súllyal jussanak érvényre a kerékpározás szempontjai.** Nem a szervezeti struktúra és az ügymenet bonyolítása a cél, hanem a szempontok közös elfogadása!

9.4.3 Kerékpáros Közlekedésszakmai Konzultáció

Rendszeresen kerékpárral közlekedő helyiek, civil szervezetek bevonása

Ideális esetben a civil **részvétel nem helyettesíti, hanem kiegészíti az önkormányzati munkát**. A jelentős társadalmi erők megnyilvánulása komoly igényt fogalmaz meg a városi döntéshozók szemléletváltásával szemben is. Elmondható, hogy **a több szálon beindult együttműködési folyamatok hatékonyan segítik a kerékpáros ügyek előbbre vitelét**, a kerékpárosok igényeinek és véleményének közös megfogalmazása a civil szervezeteken keresztül lehetséges.

Az országosan aktív Magyar Kerékpárosklub (MK) és a Kerekdomb Egyesület **szakmai együttműködéséből, az országosan gyűjtött legjobb gyakorlatok megosztásából sok értékes, Törökbálint számára átvehető, adaptálható megoldás jöhet ki.**

Ennek **eszközei**:

- hatékonyabb kommunikációs csatornák,
- célzott véleményeztetések,
- igények rendszeres meghallgatása és intézményesített becsatornázása,
- civil kontroll beépítése a monitoring-rendszerbe,
- szakmai kapcsolatrendszerek kiépítése és rendezvények közös szervezése, valamint megjelenés azokon.

A **részvétel kiemelt területei**:

- helyi hálózati elemek kijelölése és útvonal-tervezés,
- tervek véleményezése,

- hibák felkutatása,
- szakmai továbbképzések és konferenciák,
- szemléletváltás.

Kerékpáros Közlekedésszakmai Konzultáció

A Magyar Kerékpárosklub és a Kerekdomb Egyesület szívesen áll rendelkezésre egy **Kerékpáros Közlekedésszakmai Konzultáció** előkészítésében az alábbi témákban:

1. Kerékpározás szerepe a városi közlekedésben, kerékpár előnyei
2. Szemléletformálás fontossága, célok és eszközök
3. Kerékpáros közlekedés jellegzetessége, biztonságos kerékpározás
4. Városi kerékpáros közlekedés tervezési módszertana, kerékpárosbarát városfejlesztés eszközei

A hatékony együttműködés érdekében a **következő szereplőkkel való közös konzultációt tartjuk szükségesnek:**

- Önkormányzat Városfejlesztési és Városüzemeltetési Irodája
- Tervező és tanácsadó cégek
- Magyar Közút Kht. és Nemzeti Közlekedési Hatóság területileg illetékes szakemberei

Önkormányzat feladatai

- ❖ Megvizsgálni a belső folyamatokat, hogyan juttathatók érvényre a kerékpáros közlekedés érdekei
- ❖ Költségvetési sorok meghatározása 2013-ra és 2014-re
- ❖ Felelősök és hatáskörök kijelölése
- ❖ Szakmai civil szervezetek bevonása

10 Ábra- és táblázatjegyzék

1. ÁBRA KERÉKPÁRHASZNÁLAT GYAKORISÁGA TÖRÖKBÁLINTON (FORRÁS: KÉRDŐÍV)	3
2. ÁBRA A JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK RENDSZERE.....	6
3. ÁBRA EGYES KÖZLEKEDÉSI MODALITÁSOK ELJUTÁSI IDEJE A TÁVOLSÁG FÜGGVÉNYÉBEN (FORRÁS: WOLFGANG RAUCH: UTAK A KERÉKPÁROZÁSHOZ)	8
4. ÁBRA TÖRÖKBÁLINT LAKOSSÁGÁNAK ALAKULÁSA (FORRÁS: TOROKBALINT.HU)	10
5. ÁBRA TÖRÖKBÁLINT TELEPÜLÉSSZERKEZETE (FORRÁS: TÖRÖKBÁLINT VÁROS INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA)	11
6. ÁBRA LAKOSSÁGI IGÉNY A KERÉKPÁROZÁST SEGÍTŐ INTÉZKEDÉSEKRE (FORRÁS: KÉRDŐÍV).....	12
7. ÁBRA KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS GYAKORISÁGA MOTIVÁCIÓ SZERINT TÖRÖKBÁLINTON (FORRÁS: KÉRDŐÍV)	13
8. ÁBRA KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK HASZNÁLATÁNAK GYAKORISÁGA A VÁROSON BELÜLI KÖZLEKEDÉSBEN (FORRÁS: KÉRDŐÍV)	14
9. ÁBRA TERVEZETT KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK (FORRÁS: TANDEM KFT.).....	14
10. ÁBRA MI A LEGFŐBB OKA ANNAK, HA ÖN NEM SZOKOTT KERÉKPÁRRAL KÖZLEKEDNI? (FORRÁS: KÉRDŐÍV)	16
11. ÁBRA KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK HASZNÁLATÁNAK GYAKORISÁGA A VÁROSON KÍVÜLI KÖZLEKEDÉSBEN (FORRÁS: KÉRDŐÍV).....	16
12. ÁBRA TÖRÖKBÁLINTI KERÉKPÁROS BALESETEK 2007 ÉS 2011 KÖZÖTT	17
13. ÁBRA EGY ÚTVONAL KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSÉNEK HIERARCHIÁJA	19
1. TÁBLÁZAT KERÉKPÁRRAL NEM ÁTJÁRHATÓ UTCÁK.....	22
14. ÁBRA EGYIRÁNYÚ UTCA - KIVÉVE KERÉKPÁRRAL.....	23
15. ÁBRA KERÉKPÁRRAL ÁTJÁRHATÓ ZSÁKUTCA JELÖLÉSE	23
2. TÁBLÁZAT PROBLÉMÁS HELYSZÍNEK	24
16. ÁBRA JAVASOLT BELTERÜLETI FŐHÁLÓZAT, KÖZLEKEDÉSI CÉLÚ FORGALMAT VONZÓ LÉTESÍTMÉNYEKSEL	25
17. ÁBRA KERÉKPÁROZÁSRA JAVASOLT ÚTVONAL.....	26
18. ÁBRA JAVASOLT TELEPÜLÉSKÖZI KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK, TURISZTIKAI FORGALMAT VONZÓ LÉTESÍTMÉNYEKSEL.....	27
19. ÁBRA OLDALTÁMASZ, ILLETVE KENGYELES TÁMASZ.....	28
20. ÁBRA MEGLÉVŐ ÉS JAVASOLT KERÉKPÁRPARKOLÓ HELYSZÍNEK	28
3. TÁBLÁZAT JELENLEGI ÉS JAVASOLT KERÉKPÁRTÁMASZ HELYSZÍNEK	29
21. ÁBRA A TELEPÜLÉS KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁNAK LEFEDETTSÉGE	32
22. ÁBRA KERÉKPÁRÚT SZÁMPAJZSA ÉS ÚTBAIGAZÍTÓ TÁBLÁK	33
23. ÁBRA: A NÉPSZERŰSÍTÉS LOGIKAI FELÉPÍTÉSE	35
24. ÁBRA A BRINGÁZZ A SULIBA! KAMPÁNY LOGÓJA	37
25. ÁBRA A BRINGÁZZ A SULIBA! KAMPÁNYBAN RÉSZTVEVŐK.....	38
26. ÁBRA A VÁROSLIGETI, FRISSEN FELÚJÍTOTT KRESZ-PARK (FORRÁS: ORIGO.HU)	39

11 Mellékletek

11.1 Kérdőív

Felmérés a törökbálinti kerékpáros közlekedési szokásokról

Tisztelt Törökbálinti Lakosság! Törökbálint Önkormányzata napirendre tűzte a város kerékpáros közlekedésének fejlesztését. A fejlesztés céljainak pontos meghatározásához szükséges a helyi adottságok felmérése, ennek keretében pedig a lakosság véleményének megismerése is. Az alábbi kérdőív kitöltésével lehetősége nyílik megosztani velünk véleményét, aktívan részt vehet a kerékpáros stratégia alakításában. Fontos, hogy minél több válasz érkezzék be, ezért arra kérjük a háztartások minden 14 év feletti tagját, hogy legyen segítségünkre a kérdőív kitöltésével, mely alig pár percet vesz igénybe!

*** Required**

Az alábbi közlekedési módok közül melyik kettőt használja leggyakrabban városon belüli közlekedésre? ***két válasz megjelölendő**

- ☐ autóbusz
- ☐ gyaloglás
- ☐ személyautó - sofőrként
- ☐ személyautó - utasként
- ☐ kerékpár
- ☐ motorkerékpár

Az alábbi közlekedési módok közül melyik kettőt használja leggyakrabban városon kívüli közlekedésre? ***két válasz megjelölendő**

- ☐ autóbusz
- ☐ vonat
- ☐ gyaloglás
- ☐ személyautó - sofőrként
- ☐ személyautó - utasként
- ☐ kerékpár
- ☐ motorkerékpár

Rendelkezik Ön kerékpárral? *****

- ☐ igen
- ☐ nem

Milyen gyakran használja kerékpárját az egyes tevékenységekhez (a megfelelő rubrikát jelölje meg)? *

	naponta	hetente	havonta	ritkábban	soha
kikapcsolódáshoz, sportoláshoz szabadidőben	☐	☐	☐	☐	☐
munkába/iskolába menetelhez	☐	☐	☐	☐	☐
vásárláshoz	☐	☐	☐	☐	☐
ügyintézéshez	☐	☐	☐	☐	☐

Az alább felsorolt eszközök/intézkedések közül melyek azok, amelyek biztosan elősegítenék, hogy Ön többet közlekedjen kerékpárral? *több válasz is megjelölhető

- ☐ őrzött kerékpártároló a vasútállomáson/közösségi közlekedés nagyobb megállóiban
- ☐ kerékpártároló a hivataloknál/közüntézményeknél
- ☐ kerékpártároló az iskoláknál
- ☐ kerékpártároló a bevásárló helyeknél
- ☐ az úthálózat olyan átalakítása, hogy azokon kerékpározva nagyobb biztonságban érzem magam
- ☐ az úthálózat olyan átalakítása, hogy azokon kerékpározva kevesebb akadályba ütközöm (szegélyek, egyirányú utcák, lépcsők, stb)
- ☐ kerékpár szerviz
- ☐ kerékpár kölcsönző
- ☐ Other:

Mi a legfőbb oka annak, ha Ön nem szokott kerékpárral közlekedni? *több válasz is megjelölhető

- ☐ sok az autó az utakon
- ☐ nem megfelelő az időjárás
- ☐ települések közötti közlekedésben nagy a távolság
- ☐ települések között nincs megfelelő kerékpáros kapcsolat
- ☐ kerékpártárolók hiánya
- ☐ félelem, hogy ellopják a kerékpárt
- ☐ Other:

Ön szerint mivel lehetne javítani a település kerékpáros közlekedését? Kérjük, írja le javaslatát!

