



VÁRPALOTA SUMP

Megrendelő 2021. november 22-én megküldött észrevételeire adott Tervezői válaszok

- 1) A **Cselekvési terv 30.** oldal 3.3.1 Jelenlegi szabályozás Várpalotán: A Transinvest Budapest Kft. szerint a kizárólagos parkolóhelyek létesítése ellentétes a 20/1984. (XII.21.) KM rendelettel - ki sajátíthat ki parkolóhelyet, és ki nem - miszerint az ütközik a hatályos jogszabállyal. A jogszabályban elvileg az szerepel, hogy magánszemély nem, de nálunk - város szintjén - más rendelet működik. Ezzel kapcsolatban ilyenkor mi a mérvadó, mi a prioritás? Az önkormányzat miért ne adhatná kizárólagos használatba a parkolók egy részét? A Kormányhivatal sem tett törvényességi észrevételt a helyi jogszabály ellen.

Válasz: A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet IX. fejezet 35.8 pontja alapján várakozási tilalom alól felmenthető körét határozza meg, ezek a hatósági szervek elsősorban, tehát magánszemély számára nem adható. Az, hogy melyik jogszabály az erősebb, az jogi és nem közlekedésszakmai kérdés, azonban egy érdekes kérdést mindenestre felvet a 13/2005. (IV.5.) önk. rendelet (Várpalota parkolási rendelete) 11.§ (3) pontja, miszerint a bérelt parkolóhely műszaki lezárásának költségeit a bérlő fizeti. Ezt hogy kell elképzelni? A bérlőnek kell gondoskodnia a lezárásról, illetve figyelemfelhívásról, hogy az az ő parkolóhelye? Ebben az esetben a behajtás gátló (pl. lehajtható poller) telepítése az ő feladata? Ki határozza meg, hogy milyen lezárást telepíthet? Akár körbe is kerítheti kerítéssel? Akkor viszont közterületet nem közlekedési célra veszi igénybe, amiről a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 36-43. §-a rendelkezik, eszerint közútkezelői, tulajdonosi hozzájárulás szükséges, illetve igénybevételi díjat szükséges fizetni. Ezeket a díjakat Várpalotán rendeleti szinten a 33/2010. (IX. 14.) önk. rendelet szabályozza. Továbbá kérdés, hogy a bérlési időszak végeztével ez elzáró elemeket el kell bontania, és visszaállítania az eredeti állapotot?

- 2) A **parkolóház (Mártírok út polgármesteri Hivatal mögött)** jó ötletnek tűnik, viszont nem látszik a bekötőút. Ha itt egy parkolóház létesül, akkor biztos valami módosítást kell csinálni, mert (pl.: a ki- és bekanyarodás, az út szélessége, az egyik oldalon van járda, a másik oldalon nincs) így eléggé veszélyes és nehezen közlekedhető. Parkolóház létesítése jó ötlet, csak nem lehet megnyugtatóan összekötni gyakorlatilag az úttal. Ezenkívül nem tettek említést, hogy a Tési-dombon vagy az Ady lakótelepen is lehetne létesíteni parkolóházat, mert ott ugyanúgy szükség lehetne rá, a parkolási gondok ugyanúgy jelen vannak.

Válasz: Cselekvési terv 22. oldalán az alábbi szerepel: „Korlátozott idejű parkolási terület létrehozása, sorompóval elzárt fizetős parkoló kialakítása a Polgármesteri Hivatal mögött (Mártírok útján)”

Nem parkolóház, hanem parkoló terület létrehozása lenne a cél, szabályozott körülmények között.

A részletes műszaki kialakítás során természetesen a biztonságos megközelítés biztosítása a feladat része, azonban ilyen mélységig nem tud lemenni egy stratégiai dokumentum. A Tési-dombi és az Ady lakótelepen parkolóház létesítése aránytalanul költséges beruházás, az üzemeltetése pedig rendszeres és komoly terhet róna a város költségvetésére, ezzel szemben a haszna erősen megkérdőjelezhető. Továbbá, ezzel kapcsolatban nem kaptunk információt, hogy lenne az önkormányzatnak olyan telke, ahol ezek meg tudnának valósulni. Ezek mellett egy parkolóház ekkora léptékű kisvárosban idegenül hat, különösen lakóhelyi járműtárolás céljára, így összességében nem javasoljuk parkolóházak építését a lakótelepekre.

Transinvest-Budapest Kft.

- **Kereskedelmi Iroda**
- ▲ **Mérnök Iroda**
- **Építő Iroda**

1106 Budapest
Fehér út 10.
Postacím:
1581 Budapest, Pf. 96.

Telefon: 252 1577
Fax: 252 3577
trinvest@transinvest.hu
www.transinvest.hu

Cégjegyzékszám: 01-09-063800
Fővárosi Bíróság Cégbírósága
Adószám: 10322837-2-42



- 3) A **Készenléti lakótelepnél** elkerülő út, valamint egy kerékpáros út esetében a Készenléti lakótelepre irányuló kerékpáros útnak a prioritását meg kellene emelni, mert egy viszonylag alacsony költséggel megoldhatná azt, hogy valamennyire előzetesen be legyen kötve a város vérkeringésébe a Készenléti lakótelep. A kerékpáros útnak rövid határidejűnek és magasabb prioritásúnak kellene lennie.

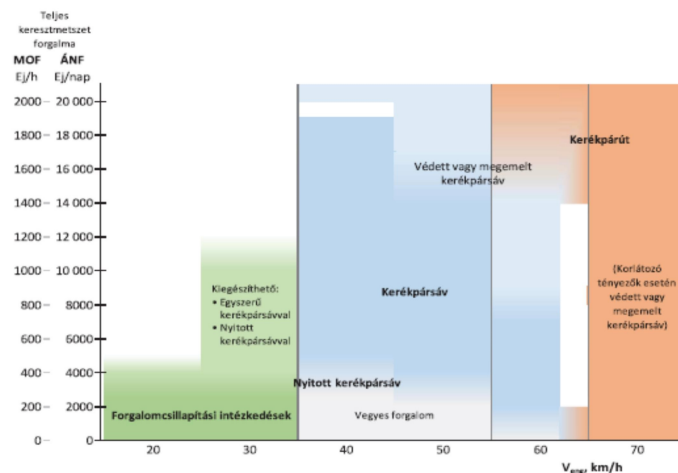
Válasz: A prioritás megemelését megvizsgáljuk.

- 4) Az **Ősi úti felüljáró** körforgalom rákötése az elkerülő útra nem szerepel az anyagban. Az Alsóvárosból nem lehet ráhajtani az elkerülőre, holott ott van a körforgalom és ki is van írva, hogy elkészül, csak nem látható az anyagban, hogy ezt mikorra tervezik?

Válasz: Ha jól értjük, akkor a Dankó Pista – Kossuth Lajos utca – Bánya Bekötőút csomópontjában épített bekötőúttal kapcsolatos az észrevétel. Nyugat-kelet irányban megvalósítható a rákötés (a lehetőség ki van épülve), azonban a vasút közelsége miatt a kelet-nyugati irány nem megvalósítható. Az, hogy ez milyen időtávon reális, az sok mindentől függ, a projektek vizsgálati részben vizsgálandó az előkészítettség, a forrástérkép, költségvonat stb. mentén.

- 5) **Kerékpáros út az iskolákhoz:** Kiemelte az anyag a Várkerti Általános Iskolát és megosztotta az úttestet a parkolás részre és az úttestre, de a kerékpárútra nem.

Válasz: A számunkra megküldött, és a város elképzelései alapján készült, 2017. decemberében, 42/2017 munkaszámmal készült „Zöld város kialakítása Várpalotán, közlekedési felületek” engedélyezési tervén nem szerepel a vonatkozó Tánicsics Mihály utca – Thury György tér útvonalon semmilyen kerékpáros infrastruktúra, így önmagában a Thury György téren kialakított kerékpárforgalmi létesítmény nem kapcsolódna hálózathoz. Mindezek mellett, az e-ÚT 03.04.13:2019 (Kerékpározható közutak tervezése) útügyi műszaki előírás szerint a kerékpáros forgalom élénkítése, és biztonságosabbá tétele érdekében elsősorban forgalom- és sebességszabályozási intézkedések bevezetését kell vizsgálni, és lehetőség szerint alkalmazni. Azt, hogy milyen körülmények között milyen kerékpárforgalmi létesítményt kell használni, az előírás 3. ábrája adja meg, miszerint 35 km/óra és 4000 egységjármű átlagos napi forgalom (vagy 400 egységjármű mértékadó óraforgalom) alatt csupán forgalomcsillapítási intézkedések is elegendőek, a 3,5 méter széles forgalmi sáv sebességszabályozás mellett elegendő szembekerékpározhatóságra is.



3. ábra – Kerékpárosbarát kialakítás minimális kiépítési szintjei a tervezett gépjárműforgalom és a tervezett engedélyezett sebesség függvényében, lakott területen

Transinvest-Budapest Kft.

- **Kereskedelmi Iroda**
- ▲ **Mérnök Iroda**
- **Építő Iroda**

1106 Budapest
Fehér út 10.
Postacím:
1581 Budapest, Pf. 96.

Telefon: 252 1577
Fax: 252 3577
trinvest@transinvest.hu
www.transinvest.hu

Cégjegyzékszám: 01-09-063800
Fővárosi Bíróság Cégbírósága
Adószám: 10322837-2-42



- 6) **A Jó Szerencsét Művelődési Központnál** a buszöböl prioritása nem magas, pedig az az egyik legproblémásabb rész mind a közlekedés, mind környezetvédelmi szempontból, hiszen 3 m-re történik a légszennyezettség mérése.

Válasz: A 40. oldalon 806. kód a prioritást és az időtávot pótoljuk.

- 7) Az **Árpád utca** gyűjtőút ezért biztos, hogy biztonsági berendezések szükségesek az iskola közelsége miatt. Nagyobb forgalom esetén nagyobb lesz a balesetveszély.

Válasz: 43. oldal 415. kód alatt szerepel, mint javaslat az Árpád tér fejlesztése gyűjtőúttá. A gyűjtőúttá történő fejlesztés tervezését természetesen a vonatkozó útügyi műszaki előírások figyelembevételével kell elvégezni, ami a csatlakozó utcák, fontosabb forgalomvonzó létesítmények miatti további követelményekkel is számol. Ez azonban nem stratégiai szint, így ennél részletesebben a SUMP ezzel nem tud foglalkozni.

- 8) **Bánta pusztai** kerékpárút: A kiskert tulajdonosok szempontjából és turisztikai szempontból is fontos lenne egy kiépített kerékpárút, de ebben az anyagban ez nem szerepel, pontosabban egy helyen, említés szintjén, de hangsúlyosan semmi esetre sem, pedig a kiskert tulajdonosok miatt fontos lenne és igazán prioritást sem kapott.

Válasz: 22. oldalon szerepel 510. és 513. kódok alatt a Kerékpárút Várpalota és Bántapuszta között, valamint Kerékpárút Várpalota és Bántapuszta-Öskü között. Valamint a 41. oldalon szintén 510. kód alatt szerepel Bántapuszta kerékpáros fejlesztése távlati és kis prioritásúként. Nagyobb prioritás adható, ha ez az igény.

- 9) **A Tési-domb forgalma** hol vezetődik le a 8-as útra?

Válasz: jelenleg a városközponton halad keresztül, azonban a tervezett állapotban itt nem fog tudni lebonyolódni, mivel a Thury vár és annak belvárosi környezete forgalomcsillapított övezetté válik. Azért, hogy a Tési-dombon élők számára elérhető legyen a 8-as sz. főút, szükséges az Árpád utca gyűjtőúttá történő átépítése, valamint a Sörház utca-Tési út-Hétvezér út csomópontjában körforgalom kialakítása, hogy a forgalom el tudja kerülni az érzékeny belvárosi városszövetet.

- 10) Befejezetlennek tűnik az anyag. Hiányoznak az **indikátorok** - 46. oldal -, ami azért kérdéses, mert egy indikatív költségvetés egy cselekvési tervben azért elérne. A Mobilitási Terv az egy koncepció megvalósíthatósági tanulmány, míg a Cselekvési Terv az egy módszertan. Itt egyáltalán nincs költségbecslés.

Válasz: Az indikátorok valóban lemaradtak ezt pótoljuk.

Kelt: 2021. november 25.

Zalán Ákos

Közlekedési infrastruktúra főmérnök
Transinvest-Budapest Kft

Transinvest-Budapest Kft.

- **Kereskedelmi Iroda**
- ▲ **Mérnök Iroda**
- **Építő Iroda**

1106 Budapest
Fehér út 10.
Postacím:
1581 Budapest, Pf. 96.

Telefon: 252 1577
Fax: 252 3577
trininvest@transinvest.hu
www.transinvest.hu

Céggjegyzékszám: 01-09-063800
Fővárosi Bíróság Cégbírósága
Adószám: 10322837-2-42