



# **SZÉKESFEHÉRVÁR**

## **BELVÁROSÁNAK ÉS TÁGABB KÖRNYEZETÉNEK**

### **KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE**

#### **1. KÖTET**

#### **EGYEZTETÉSI VÁLTOZAT**

Dokumentum történet			
Verzió címe	Verzió dátuma	Nem végleges, továbbfejlesztése tervezett (TF) vagy végleges verzió (V)	Megjegyzés
SZÉKESFEHÉRVÁR BELVÁROSÁNAK ÉS TÁGABB KÖRNYEZETÉNEK KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE	2016. 09.	TF	

**Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából készítette**  
**Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal**  
**Közlekedési Iroda**

## SZÉKESFEHÉRVÁR BELVÁROSÁNAK ÉS TÁGABB KÖRNYEZETÉNEK KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

### BELSŐ MUNKACSOPORT

#### A munkacsoport vezetője a Közlekedési Iroda részéről:

Nagy Zsolt irodavezető

#### A kerékpárforgalmi hálózati tervet készítette:

Juhászné Viniczai Ágnes

#### A térképeket készítette:

Papp Márton

#### Közreműködők:

#### Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedési Iroda részéről:

Fogarasi Gábor (5.1.2, Ligetsor)  
Halász Anikó (5.1.2, Csíkvári út)  
Járja Krisztina (3.3.6-hoz adatok)  
Ragyamoczkó Vince (3.3.4, 4.3.5-hoz adatok)

#### Főépítési Iroda részéről:

Lantay Attila (3.1.3, 3.1.4. 4.1.4) főépítész  
Sagát Ágnes (3.1.3, 3.1.4. 4.1.4)

#### Gazdasági Igazgatóság részéről:

Mészárosné Jasztrapszky Regina (6.1 – 6.5) igazgató  
Gáspár Edit (6.1 - 6.5) irodavezető

### KÜLSŐ MUNKACSOPORT

KTE Fejér Megyei Szervezete

### SZAKMAI ÉRTÉKELÉST VÉGZŐ CIVIL SZERVEZET

Magyar Kerékpárosklub, Budapest

A Magyar Kerékpárosklub országos szervezetének külön is köszönjük az anyag készítése során érkezett hasznos észrevételeit.

## Tartalomjegyzék

1.	Vezetői összefoglaló .....	7
2.	Bevezető .....	11
	Mellékletek .....	13
3.	Helyzetértékelés .....	14
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása .....	14
3.1.1	Országos Területrendezési Terv .....	14
3.1.2	Fejér Megye Területfejlesztési Program .....	15
3.1.3	Székesfehérvár Integrált Településfejlesztési Stratégiája és Szerkezeti terve .....	15
3.1.4	Székesfehérvár helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei .....	17
3.1.5	Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Konceptiója.....	20
3.1.6	Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve.....	20
3.2	A vizsgált terület bemutatása.....	21
3.2.1	Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása .....	21
3.2.2	A vizsgált városrész lehatárolása.....	23
3.2.3	Településszerkezet a vizsgált területen .....	25
3.2.4	Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen.....	26
3.2.5	A vizsgált városrész kerékpáros hálózati kapcsolatai .....	28
3.2.6	Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek .....	30
3.2.7	A kerékpáros közlekedés szerepe .....	38
3.3	A kerékpáros közlekedés helyzete .....	41
3.3.1	A közutak forgalomnagysága .....	41
3.3.2	A közúti csomópontok kerékpározhatósága .....	44
3.3.3	Elválasztó létesítmények a vizsgált városrészben .....	52
3.3.4	A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete.....	55
3.3.5	A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonya a vizsgált városrészben .....	61
3.3.6	Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek a vizsgált városrészben .....	64
3.3.7	Baleseti helyzet és annak elemzése a vizsgált területen.....	65
3.3.8	Kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás a vizsgált területen.....	73
3.3.9	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer .....	77
3.4	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények bemutatása és értékelése a vizsgált városrészben.....	79
3.4.1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben .....	79
3.4.2	A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése vizsgált városrészben .....	80

3.5	Értékelés és problématerkép .....	105
3.5.1	A fő-és gyűjtőúthálózat hiányzó és korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítményei a vizsgált városrészben.....	105
3.5.2	A közúthálózattól független nyomvonalon és tervezett új közúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmények .....	108
3.5.3	A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása .....	110
3.6	Közbringa.....	115
3.7	Szervezeti-működési háttér.....	115
3.7.1	A fejlesztésért felelős szervezet .....	115
3.7.2	Az üzemeltetésért felelős szervezet:.....	116
3.7.3	A kerékpáros fejlesztésekre és fenntartásra-üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása: .....	117
3.7.4	Aktív helyi és országos civil szervezetek a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában, tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése.....	117
3.8	A fejlesztési terület kijelölése.....	118
4.	A fejlesztési lehetőségek felmérése .....	119
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz .....	119
4.1.1	Az Országos Területrendezési Terv vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai ....	119
4.1.2	Nemzeti Közlekedési Stratégia .....	121
4.1.3	A Fejér Megye Területfejlesztési Programnak a vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai .....	123
4.1.4	Székesfehérvár szerkezeti és szabályozási tervei alapján vizsgált városrész fejlesztési lehetőségei .....	123
4.1.5	A Közlekedésfejlesztési Konceptió vonatkozó megállapításai.....	125
4.1.6	A Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve a vizsgált városrészre vonatkozóan .....	125
4.1.7	Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi – hálózatfejlesztési projektterve (Fehérvár – Kerékvár).....	126
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	127
4.2.1	A településszerkezetből, domborzati (és klimatikus) viszonyokból fakadó lehetőségek, kötöttségek, nehézségek bemutatása.....	127
4.2.2	A célállomások és forgalomgeneráló létesítmények, főbb kibocsátó (lakó) területek elhelyezkedésének várható változása .....	129
4.2.3	A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei.....	130
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei.....	132

4.3.1	A változtatásra nem szoruló területek kijelölése .....	132
4.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei és kööttségei .....	133
4.3.3	Az új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kööttségei .....	139
4.3.4	Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei .....	146
4.3.5	A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei .....	148
4.3.6	A parkolási rend átalakításának lehetőségei.....	155
4.3.7	Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek létrehozásának lehetőségei .....	156
4.3.8	Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése.....	157
4.3.9	A baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei .....	158
4.3.10	A kerékpárparkolás, a kerékpártárolás, a multimodalitás és a kerékpáros pihenőhelyek fejlesztési lehetőségei .....	159
4.3.11	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei.....	168
4.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	173
5.	A javasolt fejlesztések bemutatása .....	174
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései .....	174
5.1.1	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése .....	176
5.1.2	Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása .....	189
5.1.3	A baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése .....	210
5.1.4	A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése.....	213
5.1.5	Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati .....	216
5.1.6	A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése .....	218
5.2	Közbringa rendszer megvalósításának javaslata .....	222
5.3	Szervezeti-működési háttér.....	226
5.3.1	A kerékpáros közlekedésért felelős koordináció szervezeti, személyi és tárgyi feltételeinek javítása. ....	226
5.3.2	Aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségének bemutatása a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában .....	227
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	228
5.5	Kísérő intézkedések, szemléletformálás .....	229
5.5.1	A kerékpározás általános népszerűsítése .....	229

5.5.2	A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel .....	230
5.5.3	A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése .....	232
5.5.4	Szakmai közvélemény szemléletformálása .....	233
6.	Megvalósítás, ütemezés, több fázisú intézkedési terv a forráslehetőségekkel .....	234
6.1	Szakmai együttműködések és összehangolások a kerékpáros közlekedésfejlesztések érdekében.....	234
6.1.1	Szakmai szervezetekkel való együttműködések fejleszthetősége .....	234
6.1.2	Fejlesztések összehangolása a többi szakterület fejlesztéseivel, az azokba való beintegrálás.....	235
6.2	Tervezett kerékpárosbarát fejlesztések rangsorolása, ütemezése .....	236
6.2.1	Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények .....	236
6.2.2	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények.....	236
6.2.3	Modern városok program és a Sóstó Természetvédelmi Terület közötti elérhetősége fejlesztésében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények.....	238
6.2.4	Budapest – Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárforgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben .....	239
6.2.5	Az Intermodális Csomópont projektjében, valamint a vasútállomás felújításában tervezett kerékpárforgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben.....	241
6.2.6.	Lehetséges források - Európai Unió által társfinanszírozott konstrukció .....	242
6.2.7	Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások a vizsgált városrészben.....	244
6.2.8	A vizsgált városrészből kilépő kerékpárforgalmi létesítmények azonosítása .....	245
	Táblázatok jegyzéke .....	246
	Ábrák jegyzéke .....	249
	Térképek jegyzéke .....	251

## 1. Vezetői összefoglaló

### **Székesfehérvár kerékpárosbarát fejlesztésének átfogó célja**

Székesfehérvár 100 ezer lakosú város, országos szinten kimagasló gépjárműszámmal, melynek hatása a mindennapi közlekedésben is érzékelhető: forgalmi dugók, az utak túlterheltek, levegőtisztasági problémák, évente ismétlődő szmogriadók, a forgalommal járó zajterhelés, a parkolási nehézségek, a köz- és zöldterületeket elfoglaló autók, stb.

A kerékpározás nagyban hozzájárulhat a jó hangulatú, élhető, mobil és virágzó gazdaságú város kialakításához. A kerékpározás általánosan elfogadott, gyors, biztonságossá tehető és támogatott közlekedési mód. A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése javítja a városi életminőséget. A kerékpározás a közösségi közlekedéssel, gyaloglással és egyéb közlekedési módokkal kombinálva hozzájárul a gépjárműforgalom egy részének kiváltásához, levegőt, teret és lehetőséget teremtve az itt élők számára az optimális közlekedési mód szabad megválasztásához és a közlekedők harmonikus együttműködéséhez.

A kerékpározást támogató várospolitikai célja nem az, hogy egy kisebbségi csoport speciális igényeit kielégítse. A kerékpározás ügye nem egy viszonylag szűk használói réteg érdekvédelmi problémája, hanem az egész város érdekét szolgáló lehetőség.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése nem azonos a kerékpárutak építésével. A kerékpáros közlekedésben sikeres városok mindegyikére jellemző, hogy komplex stratégia mentén, a városfejlesztés és a városgazdálkodás összefüggéseiben gondolkodva számos intézkedést valósítottak meg párhuzamosan. A kerékpáros közlekedést nem a „normális” közlekedésen felüli többletként, luxusként fogalmazzák meg, hanem alapvető várospolitikai kérdésként.<sup>1</sup>

A közlekedési eszköz megválasztásakor az emberek a következő tényezők alapján döntenek: gyorsaság, biztonság, kényelem és olcsóság. A kerékpározás vonzóvá tételéhez ezek mindegyikén javítani szükséges.

### **A kerékpáros közlekedés részarányának növelése, a kerékpározás vonzóvá tétele érdekében javasolt intézkedések:**

Székesfehérvár dinamikusan fejlődő város. Amennyiben a város célként tűzi ki a kerékpáros közlekedés részarányának növelését, a kerékpározás vonzóvá tételét, akkor a város összes beruházásánál/projektjénél át kell gondolni az egyes beruházások/projektek kerékpárforgalmi elemeit. Ennek szellemében, a most induló útkorszerűsítések (Ligetsor, Berényi út II. ütem), valamint a tervezett parkolóház építés (Színház u. - Dr. Koch László u. között) tartalmazza kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását/építését.

A kerékpárforgalmi hálózati tervvel biztosítható, hogy az egyes különálló fejlesztések integráltan a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák, valamint az egyes fejlesztések megvalósulásával egy összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhessen létre.

---

<sup>1</sup> Budapesti Közlekedési Központ (BKK): „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013”

Ezzel valósítható meg az a távlati cél, hogy korra és gyakorlottságra való tekintet nélkül, bárki bárholon bárhová eljuthasson kerékpárral kényelmesen, biztonságosan, kerülőutak nélkül. Ez a cél kiterjeszhető a jelen anyagban vizsgált városrészen kívüli területekre, valamint a környező településekről kerékpárral ingázókra is.

A kerékpáros közlekedés részarányának növeléséhez az egyes közlekedési módok között nem elég a város közlekedési hálózatának kerékpárosbarát fejlesztése, a vonzó kerékpározási környezet kialakítása. A fejlesztésekkel együtt fontos a szemléletformálás, a népszerűsítő kampányok beindítása, a közlekedésbiztonság javítása (oktató-nevelő tevékenységgel), valamint a partnerség és együttműködés egyrészt az útfejlesztési beruházásokkal, hogy azok kerékpárosbarát módon valósuljanak meg, másrészt a szakmai és civil szervezetekkel.

Az alábbi táblázatban összefoglaljuk a kerékpáros közlekedés részarányának növelése érdekében a főbb célokat, és a 2016-2022 időszakban javasolt intézkedéseket, jelölve, hogy azok részletesebb bemutatása a kerékpárforgalmi hálózati terv mely fejezetében található.

<b>FŐBB CÉLOK</b>	<b>A CÉL ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK 2016-2020.</b>
<b>SZEMLÉLETFORMÁLÁS</b>	
A kerékpározás általános népszerűsítése	Cél, hogy a kerékpározás Székesfehérváron is „trendi” legyen. A kerékpáros közlekedés népszerűsítésére a TOP projektek keretében is mód van. A javasolt népszerűsítő kampányok az 5.5.1 fejezetben kerülnek bemutatásra. A népszerűsítésre, tájékoztatásra Székesfehérvár közeljövőben készülő Fenntartható Városi Mobilitási Terv (továbbiakban SUMP) készítése során is jó lehetőség lesz.
A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő, oktató-nevelő tevékenységgel	Jelen kerékpárforgalmi hálózati tervben szereplő fejlesztések megvalósításával (elsősorban irányhelyes kerékpársávok létesítése, a baleseti góccok megszüntetése, lásd az 5.1.1 – 5.1.3 fejezeteket) a kerékpárosok és más közlekedők közötti konfliktusok, balesetek száma fajlagosan csökkenhet. A közlekedésbiztonság javítása ügyében a fejlesztések mellett jó eredményeket lehet elérni a közlekedési magatartásra irányuló figyelemfelkeltő és oktató-nevelő tevékenységgel is. A javasolt intézkedéseket az 5.5.2 fejezet mutatja be.
A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése	A jelen kerékpárforgalmi hálózati terv felméri a kerékpáros közlekedés jelenlegi tájékoztatási rendszerét (3.3.9 fejezet), a fejlesztési lehetőségeket (4.3.11 fejezet), valamint javaslatot ad annak fejlesztésére (pl. kerékpáros útirányjelző táblák lásd az 5.1.6 fejezetet). A statikus információk (kiadványok, szórólapok, információs táblák) mellett dinamikus információs eszközök (pl. az egyéni döntéshozatali szükséglethez igazított útvonaltervező) bevezetése is javasolt (5.5.3 fejezet). A Közgyűlés által 2010-ben elfogadott, 'Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési Konceptiója' a honlapon jelenleg is elérhető. A város részéről szándék van arra, hogy a tárgyi kerékpárforgalmi hálózati terv a honlapon közzétételre kerüljön. Közbringa rendszer létesítése esetén külön kommunikációs terv készítése is javasolt (lásd az 5.2 fejezetet)
Szakmai közvélemény formálása	Fontos, hogy a döntéshozók, a városi szenátus, a városfejlesztési és közlekedési szakmában dolgozó szakemberek számára a kerékpározás elfogadott, többségük szemében támogatandó közlekedési mód legyen, és eljusson hozzájuk a megfelelő szakmai tudásanyag.



	<p>Javasolt a Magyar Kerékpárosklubbal szakmai délutánokat tartani, a Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodája, a tervezők, közútkezelők és Városgondnokság Kft. szakemberei bevonásával, a tervezés, a kivitelezés és a karbantartás legfontosabb kérdéseiről (lásd még az 5.3.2 és 5.5.4 fejezeteket).</p> <p>A szakmai közvélemény szemléletformálására a közeljövőben készülő SUMP is lehetőséget fog adni, az egyeztetésekkel, szakmai és lakossági kommunikációkkal.</p>
<b>VONZÓ KERÉKPÁROZÁSI KÖRNYEZET</b>	
Kerékpáros főúthálózat kialakítása	<p>A kerékpáros főúthálózat törzsét az országos- és megyei területrendezési tervekben rögzített országos- és regionális kerékpárutak alkotják. A hálózati terv javaslatokat tartalmaz a törzshálózati elemek pontosítására, valamint magába foglalja a helyi szintű hálózatokat is. A kerékpáros főhálózatban jelentős javulást hozhat a vizsgált városrészben javasolt fejlesztések megvalósítása (lásd az 5.1.1-5.1.2 és az ütemezést is tartalmazó 6.1-6.6 fejezeteket).</p> <p>A fejlesztésekhez a TOP pályázati források, a Modern Városok program kerékpár-hálózati fejlesztései, valamint az IKOP források, a 'Budapest - Balaton kerékpárút' Székesfehérváron átvezető szakasza és az 'Intermodális Csomópont' megvalósítása (2020-ig tervezett fejlesztések) is hozzájárulnak.</p>
A közúthálózat kerékpáros-barát átalakítása	<p>A közúthálózat elemeinek túlnyomó része, a lakóutcák, jelenleg is alkalmasak a kerékpáros közlekedésre, valamint kisebb beavatkozásokkal, korrekciókkal alkalmassá tehetők. Ezen az úthálózaton is fontos a biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatóság vizsgálata, szükség esetén kisebb beavatkozások, melyeket a 4.3.5 fejezet vizsgál, és az itt javasolt fejlesztéseket. az 5.1.2.4 fejezet foglalja össze. A kisebb összegű, kerékpározást segítő beavatkozások a pályázati lehetőségeken kívül is megvalósíthatók (lásd 6.6 fejezet).</p>
<p>Kerékpártárolás és kiegészítő szolgáltatások fejlesztése:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kerékpártárolás és parkolás feltételeinek javítása</li> <li>- Kombinált közlekedés előmozdítása B+R kerékpártárolókkal</li> <li>- Kombinált közlekedés előmozdítása kerékpárszállítással</li> </ul>	<p>A 3.3.8 fejezet mutatja vizsgált városrészben a jelenlegi kerékpártárolási és parkolási és kombinált közlekedési helyzetet. A 4.3.10 fejezet a fejlesztési lehetőségeket, az 5.1.4 és 5.1.5 fejezetek a fejlesztési javaslatokat tartalmazzák. Ennek keretében kimutatásra került, hogy az önkormányzati intézményi, szolgáltatási, munkahelyi területeken (az OTÉK alapján) a funkcióhoz illeszkedően hány kerékpár elhelyezésére van szükség.</p> <p>Javasolt, hogy Székesfehérvárnak legyenek egyedi, egységes arculatú kerékpártámaszai (pl. városcímerrel ellátott). Olyan kerékpártámasz ajánlott, ami a kerékpár vázát is megtámasztja, mint pl. a Fő utcán kihelyezett 'U' alakú támaszok, de sarok lekerekítéssel.</p> <p>A kombinált közlekedés előmozdítására a vasútállomáson tervezett 'Intermodális Csomópontban' két helyen is létesülnek B+R tárolók. B+R kerékpártárolók kihelyezése a Piac térre is javasolt, annak átalakítása során. Bemutatásra kerültek a helyközi, valamint a távolsági autóbuszok megállóhelyei, ahol szintén szükség van kerékpártárolásra (5.1.5 fejezet).</p> <p>A kombinált közlekedés jelenleg a MÁV szerelvényeinél biztosított.</p> <p>A SUMP-ban javasolt megvizsgálni, hogy a helyi autóbusz közlekedésben van-e lakossági igény a kerékpárszállításra (pl. a tárgyi városrészen kívül eső Öreghegyre vonatkozóan).</p>
Közbringa rendszer kialakítása (ALBI)	<p>A székesfehérvári közbringa rendszer (ALBI) megvalósítása az összefüggő kerékpárhálózat kiépítését követően, vagy azzal egy időben, összehangolva javasolt.</p> <p>Az 5.2 fejezetben bemutatásra kerülnek az ALBI I. ütemének javasolt</p>

	állomásai, valamint az ALBI megvalósításához szükséges előkészítési munkák és döntések sora.
Regionális és turisztikai kapcsolatok fejlesztése	Székesfehérvár várostérségének kerékpáros hivatásforgalma (20km-en belül) Dinnyés, Gárdony-Agárd, Pákozdi, Iszkaszentgyörgy felé már biztosított. 2020-ig Tác/Gorsium, valamint a 81. sz. főút melletti Sárkeresztés településre való eljutást kiépítése javasolt, mely útvonalak a kerékpáros turizmust is szolgálják. (A 3.2.5 fejezet mutatja be a kerékpáros hálózati kapcsolatokat). A várható legjelentősebb fejlesztés a Budapest – Balaton kerékpárút kiépítése, ami Szabadbattyán turisztikai és hivatásforgalmi elérését is biztosítani fogja. Székesfehérvár és térsége a terepadottságok és látnivalók alapján ideális a kerékpáros turizmus fejlesztésére, ami a város 50-60 km-es körzetében külön is javasolt vizsgálatra.
<b>PARTNERSÉG ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉS</b>	
Szakmai és civil szervezetekkel való együttműködés	Jelen kerékpárforgalmi hálózati terv készítése közben rendszeres egyeztetések voltak a Magyar Kerékpárosklubbal. A KTE Székesfehérvári Szervezete fórummal egybekötött szakmai programot szervezett a kerékpárforgalmi hálózati terv bemutatására. A megyével a várostérségi, turisztikai kerékpárutak, a NIF Zrt-vel a Budapest-Balaton kerékpárút vonatkozásában volt egyeztetés. Az aktív civil szervezetekkel való együttműködést az 3.7.4 és az 5.3.2 fejezetek mutatják be. A Magyar Kerékpárosklub és a város közötti együttműködés egyre szorosabb, ami a kerékpáros közlekedés fejlesztési terveinek a véleményezésében is megnyilvánul.
Kerékpáros közlekedés integrálása a közlekedésszervezésbe az útkorszerűsítések során	A közterületen történő, útkorszerűsítési beavatkozások során összehangoltan van lehetőség a kerékpáros közlekedés fejlesztésére. Ilyen útkorszerűsítési beruházások a tárgyi városrészen belül pl. a Ligetsor, Berényi út II. üteme (lásd az 5.1.2, 6.1 és 6.2.4 fejezeteket). Fontos, hogy az egyes fejlesztések a kerékpárforgalmi hálózati terv figyelembe vételével integráltan a kerékpárforgalmi fejlesztéseket is tartalmazzák.
Kiszámítható finanszírozás	A fejlesztések, kerékpárosbarát beavatkozások finanszírozására a GINOP forrás (6.2.1), IKOP forrás (6.2.2), a Modern Városok Program (6.2.3), a TOP források (6.2.4-6.2.5 fejezetek) lehetőségei állnak rendelkezésre. A vizsgált városrészen kívül egyéb TOP forrás, mint pl. a „Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés” TOP-6.1.4-15 felhívás is figyelembe veendő (pl. a Tác/Gorsiumi kerékpárúthoz). Az önkormányzati saját források terhére javasolt üzemeltetési-fejlesztési beavatkozásokat a 6.2.6 fejezet ismerteti.

1. táblázat: A kerékpárosbarát fejlesztések főbb céljai és a javasolt intézkedések<sup>2</sup>

<sup>2</sup> A táblázat a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013” figyelembe vételével készült.

## 2. Bevezető

### **A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe és célja**

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP 6.4.1-15 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés”<sup>3</sup> pályázati felhívással összhangban, a felhívás mellékleteként kiadott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” útmutató alapján készült.

A vizsgált városrész úgy került kijelölésre, hogy a lehatároláson belül legyenek a közeljövő várható egyéb fejlesztései (a Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron átvezető jelentős szakasza, a Modern Városok program, az Intermodális Csomópont, a Sóstó fejlesztéséhez való kapcsolódás, a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések stb.).

**A Kerékpárforgalmi hálózati tervvel biztosítható, hogy az egyes különálló fejlesztések egy egységes kerékpárforgalmi hálózati terv figyelembevételével készüljenek, az egyes fejlesztések integráltan a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák, valamint az egyes fejlesztések megvalósulásával egy összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhessen létre.**

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a kijelölt városrész kerékpáros közlekedésének helyzetét és javaslatot adjon annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.<sup>4</sup>

A kerékpárforgalmi hálózati terv 3. fejezete bemutatja:

- a kijelölt, vizsgált városrészt,
- a kerékpáros közlekedés helyzetét, a közúti csomópontok kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, a baleseti helyzetet, a kerékpárparkolás és tárolás helyzetét, a tájékoztatási rendszert,
- a meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket,
- az értékelést és a problématerképet.

A 4. fejezet felméri a vizsgált városrész fejlesztési lehetőségeit és kötöttségeit:

- a kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségeit,
- a kerékpáros infrastruktúra-fejlesztési lehetőségeit.

Az 5. fejezet javaslatot ad:

- az kerékpáros infrastruktúra-fejlesztésekre,
- a fejlesztéseket kísérő intézkedésekre.

Székesfehérvárra is jellemző, hogy sok helyen az meglévő közút szélessége és forgalmi sávjai szélesebbek, mint ami forgalmi szempontból indokolt. Ilyen esetben elégséges a KTSZ által előírt forgalmi sáv szélességeket biztosítani, a megmaradt útfelületek

---

<sup>3</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts>

<sup>4</sup> „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” útmutató

kerékpársáv, nyitott kerékpársáv céljára felhasználhatók.<sup>5</sup> Az 5. fejezetben javasolt infrastruktúra-fejlesztések élnek ezzel a lehetőséggel. Sajnos azonban számos utcában ezeket az útfelületeket már a parkoló autók foglalják el.

A 6. fejezet a megvalósításra több fázisú intézkedési tervet ad, a közeljövő pályázati lehetőségeinek, projektjeinek (a Fenntartható városi közlekedésfejlesztésen (TOP-6.4.1-15) kívül a Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron átvezető szakasza (GINOP forrásból), a Modern Városok program, az Intermodális Csomópont (IKOP forrásból), a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések (TOP 6.1.5-15) stb.) figyelembe vételével.

A Kerékpárforgalmi hálózati terv megvalósításával

- biztonságosan és különösen az irányhelyesség elvének megfelelően (a vonatkozó ÚT 2-1.203 (e-UT 03.04.11:2010) „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése”, valamint az e-UT 03.04.12:2012 „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója (KLTÚ, a KTSZ kiegészítése) c. útügyi műszaki előírásoknak megfelelően, a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terve (OKKHT) javaslatainak figyelembe vételével);
- kényelmesen (pl.: süllyesztett szegélyekkel, minimális létesítményváltással, lehetőség szerint elsőbbséggel, minimális szintkülönbséggel, forgalmi előnyben részesítéssel, megfelelő burkolaton vezetve, stb.);
- közvetlenül (kitérőmentesen, a célállomások között a gépjármű közlekedéshez képest azonos vagy rövidebb távolságon)

kerékpározhatóvá, azaz kerékpárosbaráttá válik a beavatkozási terület valamennyi közlekedési útvonala.

A hálózati terv feltárja a kerékpáros közlekedés legfontosabb akadályozó tényezőit, és iránymutatást ad a szükséges beavatkozások végrehajtásához, ezáltal:

- a tervezők számára támpontokat, irányelveket, ötleteket, javaslatokat ad a később elkészítendő műszaki tervekhez;
- a város politikai vezetése számára szakmailag megalapozott anyagot ad a körültekintő és célirányos döntések meghozatalához.<sup>6</sup>

A kerékpárforgalmi hálózati terv szöveges részei mellett a mellékletek nagyítható térképeket és szerkeszthető táblázatokat, kimutatásokat tartalmaznak.

---

<sup>5</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 20. o.

<sup>6</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts>

## Mellékletek

1. sz. melléklet: Óvodák és általános iskolák a vizsgált területen TÉRKÉP
2. sz. melléklet: Gimnáziumok, szakközép- és szakképző iskolák, főiskolák, egyetemek, kollégiumok, a vizsgált területen, TÉRKÉP
3. sz. melléklet: Székesfehérvár Belváros turisztikai látványosságainak térképe
4. sz. melléklet: Főbb turisztikai desztinációk, mozik, színházak, könyvtárak és művelődési házak a vizsgált területen, TÉRKÉP
5. sz. melléklet: Templomok és temetők a vizsgált városrészben, TÉRKÉP
6. sz. melléklet: Közösségi területek és sportlétesítmények a vizsgált területen, TÉRKÉP
7. sz. melléklet: Orvosi-, szakorvosi rendelők és kórház a vizsgált területen, TÉRKÉP
8. sz. melléklet: Irodaházak, bevásárló központok és áruházak a vizsgált területen, TÉRKÉP
9. sz. melléklet: A forgalomvonzó létesítmények (vizsgált városrész összes) TÉRKÉP
10. sz. melléklet: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek, TÉRKÉP
11. sz. melléklet: A város főútjainak korábbi országos főúti besorolása a vizsgált területen (Word)
- 12.a-b melléklet: Forgalmi ábrák, délelőtti és délutáni csúcsóra forgalmak, (2013.év) ÁBRÁK
- 12.c. melléklet: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (2013. év) TÉRKÉP
13. sz. melléklet: Székesfehérvár meglévő kerékpárforgalmi létesítményei a teljes városra (Excel)
14. sz. melléklet: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei TÉRKÉP
15. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése TÉRKÉP
16. sz. melléklet: Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények a fő és gyűjtőúton (Word)
17. sz. melléklet: A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
18. sz. melléklet: Problématérkép a vizsgált városrészre vonatkozóan TÉRKÉP
19. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítési lehetőségei és kötöttségei (Word)
20. sz. melléklet: A városi fő-és gyűjtőúton javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztési lehetőségei és kötöttségei (Word)
21. sz. melléklet: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata (Word)
22. sz. melléklet: A zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából (Word)
23. sz. melléklet: Székesfehérvár város egységes idegenforgalmi információs táblarendszerében az úti célok jegyzéke a teljes város (Word)
24. sz. melléklet: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítésének összefoglaló táblázata (Word)
25. sz. melléklet: Az új kerékpárforgalmi létesítmények javasolt fejlesztéseinek összefoglaló táblázata (Word)
26. sz. melléklet: A javasolt új és korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
27. sz. melléklet: A vizsgált városrész intézményei, és az elhelyezendő kerékpárok száma (OTÉK alapján) az önkormányzati intézményeknél (Excel)
28. sz. melléklet: A közbringa rendszer javasolt állomásai (TÉRKÉP)
29. sz. melléklet: Az egyes projektek keretében javasolt kerékpárosbarát fejlesztések (Word)
30. sz. melléklet: Fejlesztési források szerinti ütemezés (TÉRKÉP)

### 3. Helyzetértékelés

#### 3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

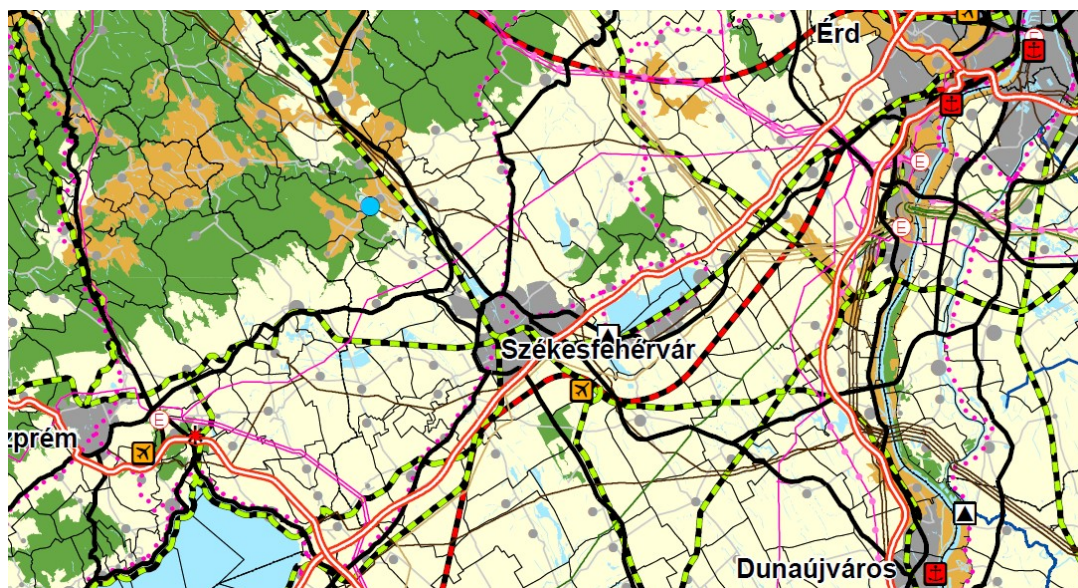
A fejlesztést meghatározó dokumentumok releváns részei az alábbiak:

##### 3.1.1 Országos Területrendezési Terv

A többször módosított 2003. évi XXVI. törvény<sup>7</sup> 1/6. melléklete mutatja be az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit. Székesfehérvár két országos kerékpárút vonalon érintett,

- 7. számú Délnyugat-magyarországi kerékpárúton belül, a 7.A jelű: Budapest - Biatorbágy - Etyek - Nadap - Sukoró - Pákozd - **Székesfehérvár** - Balatonfőkajár - Siófok - Szántód - Balatonföldvár - Balatonlelle - Balatonboglár - Fonyód - Keszthely - Sármellék - Zalakaros - Nagykanizsa - Kaszó - Nagyatád - Berzence - (Horvátország) nyomvonalú kerékpárút, halad át Székesfehérváron. Ez ad jogi alapot a Budapest – Balaton kerékpárút kiépítéséhez,
- 71. számú Vértesi kerékpárút:  
Székesfehérvár - Gánt - Várgesztes - Oroszlány [Majkpuszta] - Környe - Tata – Komárom nyomvonalon.

A törvény 2. melléklete az Ország Szerkezeti Terve,<sup>8</sup> melyből az 1. térkép mutatja be Székesfehérvár és környékét, a Székesfehérvárt érintő két országos kerékpárút-törzshálózati elemmel.



..... Országos kerékpárút-törzshálózat eleme

1. térkép: Részlet az Országos Területrendezési Tervből (2003. évi XXVI. törvény 2. melléklete)<sup>9</sup>

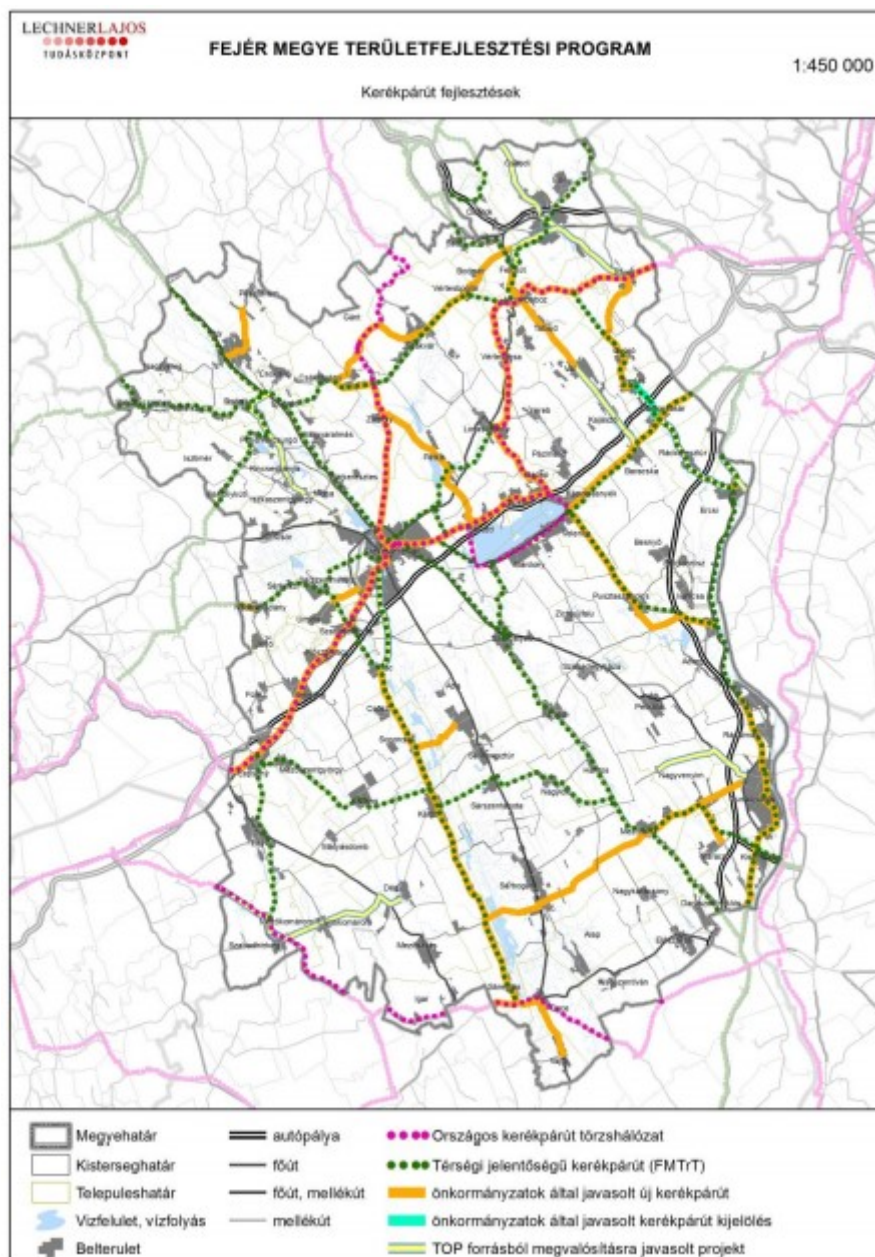
<sup>7</sup> [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A0300026.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0300026.TV)

<sup>8</sup> Megállapította a 2013. évi CCXXIX. tv. 36§b), 2. melléklet. Hatályos: 2014.I.1-től

<sup>9</sup> [http://www.terport.hu/webfm\\_send/4209](http://www.terport.hu/webfm_send/4209)

### 3.1.2 Fejér Megye Területfejlesztési Program

Fejér Megye Területfejlesztési programját a Lechner Lajos Tudásközpont Nonprofit Kft készítette (2014.).<sup>10</sup> A kerékpárút fejlesztéseket a 2. térkép mutatja be.



2. térkép: Fejér Megye Területfejlesztési Program, kerékpárút fejlesztések

### 3.1.3 Székesfehérvár Integrált Településfejlesztési Stratégiája és Szerkezeti terve

Az uniós kohéziós politika hétéves (2014-2020) költségvetési időszakára vonatkozó EU 2020 stratégiával összhangban készült el 2014-ben a Székesfehérvár és térsége számára az Integrált Településfejlesztési Stratégia és Településfejlesztési Koncepció, valamint azok

<sup>10</sup> <http://www.fejer.hu/fejer-megyei-teruletfejlesztési-program-dokumentumai> 238.o

közös megalapozó vizsgálata,<sup>11</sup> melyet Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 645/2014.(IX.19.) számú határozatával elfogadott.

A megalapozó vizsgálat a kerékpáros úthálózat legfőbb problémáit (az 1.15.4 fejezetben) az alábbiak szerint azonosítja: „... a meglévő kerékpáros infrastruktúra elemei a közelmúlt fejlesztései ellenére sem képeznek összefüggő hálózatot, adott szakaszon belül is folytonossági hiányt okoznak az egyes létesítmény típusok közötti illetve oldalváltások. Az útvonalak nem biztosítanak kapcsolatot a csatlakozó mellékutcákhoz. A meglévő létesítmények jelentős része egyoldali kétirányú (nem irányhelyes), járdán kijelölt gyalogkerékpárút vagy úttesten felfestett kerékpárút, amely baleseti kockázatot hordoz (a párhuzamosan haladó kanyarodó gépjárművekkel ún. „jobbhorog” veszély), illetve gyalogos-kerékpáros konfliktusok forrása. A város közútjainak, csomópontjainak jelentős része nagy forgalmú, nem kerékpárosbarát kialakítású, emellett a kerékpárral közlekedőket korlátozó és akadályozó tényezők sújtják (tiltások, egyirányú utcák, a kerékpárról leszállást igénylő megszakítások). További korlátozó tényező, hogy a meglévő kerékpárutak egy része korszerűtlen kialakítású, leromlott állapotú, illetve a biztonságos kerékpárparkolók, -tárolók száma is kevés.”<sup>12</sup>

A 2014-2030 évekre szóló Településfejlesztési Konceptió 1.5 fejezetében az I. Fenntarthatóság alatt rögzítésre került, hogy „Az **alternatív közlekedési módok és integrált közösségi közlekedési rendszer** támogatása enyhíti a kiemelkedő személygépkocsi-penetráció környezeti terhelését.”<sup>13</sup>

A 2014-2020 évekre szóló stratégiában alapelveként fogalmazódik meg, hogy a fenntartható városfejlődés érdekében olyan integrált stratégiákra van szükség, melyek célul tűzik ki a várostérségeket érintő gazdasági, környezeti és társadalmi jellemzőkkel összefüggő problémák kezelését. A stratégia II. átfogó céljai között 14. specifikus cél a „Sokoldalú mobilitás optimalizált közlekedésszervezés”.<sup>14</sup>

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közgyűlése a 17/2004. (II.12) önkormányzati határozattal fogadta el Székesfehérvár Megyei Jogú Város Szerkezeti Tervét.<sup>15</sup>

A terv Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közgyűlésének 29/2002.(II.21.) számú határozatával elfogadott – és az óta hatályát veszített- Településfejlesztési Konceptiója<sup>16</sup> alapján, az abban 10 éves célként lefektetett városfejlesztési célok, feladatok, jövőkép, fejlesztési nagyságrendek, az infrastrukturális fejlesztések irányai figyelembe vételével készült.

A településszerkezeti terv jóváhagyott munkarészei között szereplő településszerkezeti leírás<sup>17</sup> a következő megállapítást tartalmazza kerékpáros közlekedés vonatkozásában: „A városi (és térségi) közlekedési gondokat a kerékpáros és tömegközlekedés előtérbe helyezésével, lehetőségeiknek jelentős javításával nagymértékben enyhíteni lehet. Fejlett

<sup>11</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_130874](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_130874)

<sup>12</sup> Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának megalapozó vizsgálata, I. helyzetfeltáró munkarész, 186. o.

<sup>13</sup> Székesfehérvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Konceptiója 2014-2030. 12. o.

<sup>14</sup> Székesfehérvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020. 7. o.

<sup>15</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_48575](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_48575)

<sup>16</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_20761](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_20761)

<sup>17</sup> SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE 2004 -V-01.028 -  
Generáltervező: Pécsi Építész Kör Kft, 7624 Pécs, Budai Nagy Antal út 1. Felelős Tervező: Horváth  
Magdolna okl. építészmérnök, vezető településrendező tervező TT1-1-02-0104/2001



motorizációjú országok tapasztalata bizonyítja, hogy jól kiépített, biztonságos kerékpárút-hálózat és vonzó helyi tömegközlekedés arra tudja ösztönözni a személygépkocsi tulajdonosokat, hogy utazásaiknak egy részénél önként lemondjanak a gépkocsi használatáról és kerékpározást vagy a tömegközlekedést válasszák.”

A város településszerkezeti tervében szereplő, a kerékpáros hálózat tervezése tekintetében jelentős csomópontok a városkapuk, a települési alközpontok és a jelentős zöldfelületek területei a következők a vizsgált területen belül:

**Városkapuk:**

A vizsgált területen belül nincs városkapu.

**Alközpontok** a 3.2.2 pont szerinti városrészenként:

- A1- Városmagterület: a történelmi belváros területe, Palotai út- Mátyás király körút- Várkörút által határolt tömb
- A2- Keleti városrész: a Budai út- Gáz utca csomópontjának környéke
- A3- Északi városrész: Móri út- Havranek József utca csomópontjának környéke.

**A zöldfelületek hálózata:**

Elsőrendű csomóponti elemek, jelentős városszerkezeti- és használati értékkel:

- Halesz liget,
- Zichy liget,
- Rózsa liget,

A Jelentős zöldfelületű különleges területek:

- a temetők,
- a sportpályák,
- a strand létesítménye,
- a Koronás Park
- a Csónakázó tó környéke,
- az oktatási- és kulturális létesítmények közkertjei.

Középtávon fejlesztés előtt álló további zöldfelületi csomóponti elemek, melyek az egész város lakosságát szolgáló, egyedi rekreációs funkciójú erdők, zöldterületek, közparkok:

- Bregyói erdők.

### 3.1.4 Székesfehérvár helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei

A város közigazgatási területén az építés helyi rendjét nem egy jogszabály határozza meg, hanem az önálló karakterű és a környezetétől élesen eltérő karakterű területeket egy-egy építési szabályzat területi hatálya fedi le. A vizsgált területen ezek a következők:

1. Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 8/2004.(II.24.) számú rendelete a **Belváros és tágabb környezetének** szabályozási terve és helyi építési szabályzata<sup>18</sup>
2. Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 7/2004.(II.24.) számú rendelete: Székesfehérvár Megyei Jogú Város **külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek** szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Módosította a 15/2015. (IV.17.) Önkormányzati rendelet, hatályos 2015. május 17 naptól

<sup>19</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_48575](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_48575)

A Belváros és tágabb környezetének szabályozási tervét és helyi építési szabályzatáról szóló rendelet 1. melléklete a szabályozási terv, amit a 3. térkép mutat be. Nagyítható formában a hivatkozás alapján érhető el.<sup>20</sup>

Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási terveiből a vizsgált terület 11 szelvényét érint.

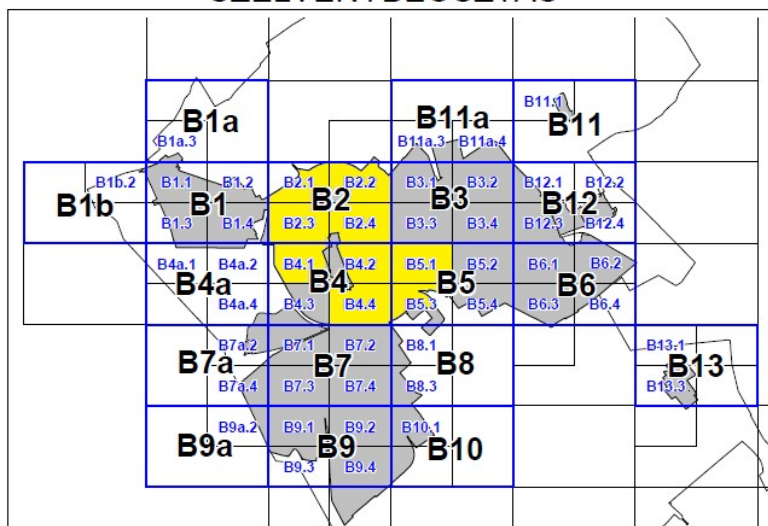
Az érintett térképszelvényeket mutatja a 4. térkép, melyek a lábjegyzetek hivatkozásain elérhetők. (A térképen a B5.2 és B7.2 szelvények azért nincsenek bejelölve, mert kis részben érintettek).



3. térkép: Belváros és tágabb környezetének szabályozási terve

<sup>20</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%3%81ROS%20C%3%A9s%20nagy%20H%3%89SZ%20m%3%B3dos%3%ADt%3%A1s/T%C3%96RTENELMI\\_BELV%3%81ROS\\_SZT\\_2015\\_05\\_17.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20iroda/2015/2015_05_18_BELV%3%81ROS%20C%3%A9s%20nagy%20H%3%89SZ%20m%3%B3dos%3%ADt%3%A1s/T%C3%96RTENELMI_BELV%3%81ROS_SZT_2015_05_17.pdf)

## SZELVÉNYBEOSZTÁS



4. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási tervének szelvénybeosztása, az érintett szelvények sárga megjelölésével

- B.2.1 szelvény<sup>21</sup> a Móri út északi része, Keresztöltés út és térségére,  
 B.2.2 szelvény<sup>22</sup> a Tompa Mihály utca, Zámoly utca északi szakasza területére vonatkozóan,  
 B.2.3 szelvény<sup>23</sup> a Palotai út, Bregyó köz, Malom utca, Szent Vendel utca, Móri út egy része, Mészöly Géza utca vonatkozásában,  
 B.2.4 szelvény<sup>24</sup> a Móri út, Havranek József utca, Zámoly utca, Mikszáth Kálmán utca, Széna tér, Berényi út, Szekfű Gyula utca térségére,  
 B.4.1 szelvény<sup>25</sup> a Palotai út, Mészöly Géza utca nyugati vége és a Mátyás király körút területére vonatkozóan,  
 B.4.2 szelvény<sup>26</sup> a Várkörút, a Prohászka Ottokár u. északi része, a Szekfű Gyula utca nyugati vége, a Rákóczi út, a Gáz utca, a József Attila utca, a Deák Ferenc utca északi része, a Lövölde utca északi része vonatkozásában,  
 B.4.4 szelvény<sup>27</sup> a Vörösmarty tér, a Széchenyi utca, a Hosszúsétatér, a Prohászka Ottokár utca déli része, a Deák Ferenc utca déli része, a Lövölde utca déli része, a Béke tér, a Vasútállomás, a Mártírok útja vasútállomás felőli vége és térsége,

<sup>21</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B2\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B2_1.pdf)

<sup>22</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B2\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B2_2.pdf)

<sup>23</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B2\\_3.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_05_18_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B2_3.pdf)

<sup>24</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B2\\_4.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_05_18_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B2_4.pdf)

<sup>25</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_05_18_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4_1.pdf)

<sup>26</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_05_18_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4_2.pdf)

B.5.1 szelvény<sup>28</sup> a Budai út (Halesz melletti szakasz), a Királysor déli része, a kis Seregélyesi út, a Mártírok útja keleti része területére vonatkozóan,  
B.5.2 szelvény<sup>29</sup> a Seregélyesi út – Mártírok útja csomópont tréségében,  
B.5.3 szelvény<sup>30</sup> a Mártírok útja középső szakasza és az Új Váralja sor vonatkozásában,  
B.7.2 szelvény<sup>31</sup> a Széchenyi utca – Csíkvári út csomópontja és az Új Váralja sor nyugati része térségében.

### 3.1.5 Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Konceptiója

Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési Konceptióját Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 339/2010.(V.27.) számú határozatával hagyta jóvá.

A koncepció három részből áll:

- I. rész: Adatok és vizsgálat<sup>32</sup>
- II. rész: Alaptézisek<sup>33</sup>
- III. rész: Javaslatok és tervek<sup>34</sup>

Készítette: Közlekedésfejlesztés Kft., 8000 Székesfehérvár, Petőfi u. 5. (604/2009 munkaszámon).

A Közlekedésfejlesztési koncepciónak része a kerékpáros közlekedés vizsgálata, az arra vonatkozó alaptézisek, valamint a kerékpáros közlekedés fejlesztésének javaslatai és tervei.

### 3.1.6 Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve

A Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánytervét a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megrendelésére a Főmterv–Utiber Konzorcium készítette el 2014-ében.

A kerékpárút mindegyik változata áthalad Székesfehérvár belterületén. A kerékpárút kiépítésével biztonságos útvonalon lesz elérhető a népszerű etyek-budai borvidék és a

---

<sup>27</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_05\\_18\\_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4\\_4.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_05_18_BELV%C3%81ROS%20%C3%A9s%20nagy%20H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B4_4.pdf)

<sup>28</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5_1.pdf)

<sup>29</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5_2.pdf)

<sup>30</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5\\_3.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B5_3.pdf)

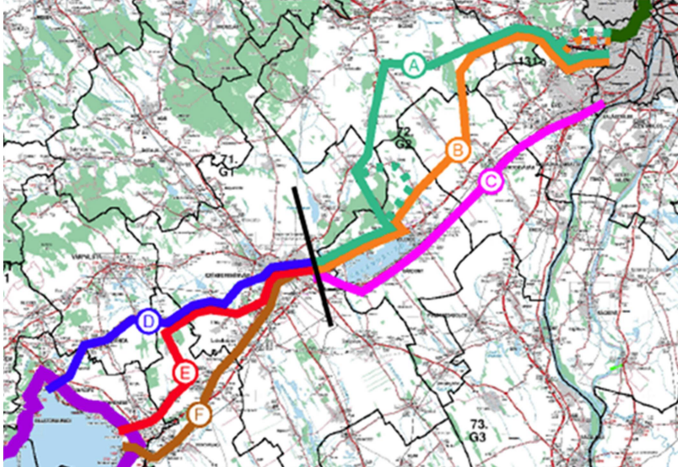
<sup>31</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_06\\_15\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B7\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_06_15_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1s/B7_2.pdf)

<sup>32</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/koncepcio\\_konceptioi\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_I\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/koncepcio_konceptioi_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_I_resz.pdf)

<sup>33</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/koncepcio\\_konceptioi\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_II\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/koncepcio_konceptioi_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_II_resz.pdf)

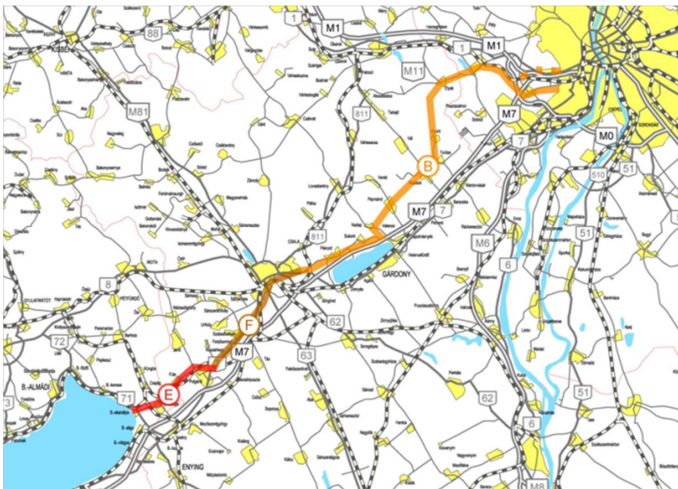
<sup>34</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/\\_user/7/File/koncepcio\\_konceptioi\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/_user/7/File/koncepcio_konceptioi_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)

Velencei-tó, ezen kívül az útvonal a települések közötti hivatásforgalmi célokat is kiszolgálja. Különösen igaz ez Székesfehérvár, illetve a fővárosi agglomeráció térségében. A leendő útvonal épített és természeti értékei, a kiindulási és érkezési pontok nemzetközi ismertsége várhatóan Európa-szerte népszerűvé, vonzóvá teszi ezt az útvonalat, elősegítve a terület idegenforgalmi, gazdasági potenciájának növelését.



5. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút nyomvonalváltozatai

Az 5. térkép a Budapest – Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterv nyomvonal-változatait, a 6. térkép a kiválasztott nyomvonalat mutatja.



6. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút kiválasztott nyomvonalváltozata

## 3.2 A vizsgált terület bemutatása

### 3.2.1 Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása

Székesfehérvár, az ország kilencedik legnépesebb városa mintegy 171 km<sup>2</sup>-nyi területén a KSH aktuális Helységnévtára alapján 2015.01.01.-én 98 673 főnyi számított lakónépességgel rendelkezett (2011-es népszámlálás 100 570 fő,), népsűrűsége így 577 fő/km<sup>2</sup>.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> [http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p\\_lang=HU&p\\_id=14827](http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=14827)

Népszámlálási adatok alapján (2011) belterülete 43,7 km<sup>2</sup>, belterületi népessége (Börgönd, Csala, Kisfalud egyéb belterületekkel együtt) 100 399 fő és belterületi népsűrűsége 2297,5 fő/km<sup>2</sup> volt. Ezekkel az értékekkel Magyarország megyeszékhelyei között (Budapest nélkül) a hetedik legsűrűbben lakott város - 150 fő/km<sup>2</sup> értékkel meghaladva a megyeszékhelyi átlagot - és Szombathelyt követően a második legkisebb külterületi népességarányú megyeszékhely (0,17%, szemben Kecskemét 15,51%-nyi értékével).

A város agglomerációjában több mint 2,5-szer többen, 267 ezren élnek, ami alapján hazánk negyedik-ötödik legnépesebb agglomerációja. Összehasonlításként Fejér megye népessége 2011-ben több mint 426 ezer fő. Székesfehérvár gazdasági, oktatási, egészségügyi és közigazgatási és kulturális szempontból a funkcionális várostérségének központja.

Székesfehérvár az országos közúti hálózatban mind vasúthálózatban jelentős csomóponti szerepet tölt be kiváló megközelíthetősége és gazdasági súlya okán. Hazánk központi térsége, a gazdasági, innovációs, kulturális és nemzetközi kapcsolati húzóerőt képviselő fővárosi agglomeráció mellett helyezkedik el.

Székesfehérvár a transzeurópai közlekedési hálózatban (TEN-T) az V. folyosón (Velence–Trieszt–Fiume–Ljubljana–Maribor–Budapest–Ungvár–Lvov–Kijev) helyezkedik el. Az V. Helsinki folyosón Székesfehérvár vonatkozásában az alábbi közlekedési létesítmények vannak:

- a 30-as vasútvonal Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr – országhatár vonalon, melynek Kelenföld – Székesfehérvár szakasza (KÖZOP programban) 2014-ig felújításra került 160 km/h, ill. 120 km/h sebességre.
- Székesfehérvár vasútállomása, mely jelenleg fejlesztés alatt van (KÖZOP-IKOP projekt), valamint az Intermodális Csomópont kialakításának további előkészítése, kialakítása is tervben van (2020-ig, IKOP projekt),
- A Székesfehérvár – Boba vasútvonal korszerűsítése a vasútállomás fejlesztését követően indulhat, várhatóan 2020 után,
- az M7 autópálya, melynek további fejlesztése szintén 2020 utánra van ütemezve,
- Székesfehérvár logisztikai központja,
- a kiépíteni, fejleszteni tervezett Alba Airport repülőtér.

Székesfehérvár fejlett ipari városként, a Budapest, Győr határolta háromszög harmadik sarkának tekinthető, így a Dunántúl infrastrukturális hálózatának egyik fontos gócpontja.<sup>36</sup>

Az OECD és az EU DG REGIO igazgatósága (regionális és városi politika) által közösen kifejlesztett egységes városdefiníció szerint (melynek alapja a városi terület és ingázási területének meghatározása), Székesfehérvár egy több mint negyedmillió, 267.000 főt tömörítő városias térség központi területe. Ebben a minőségében a negyedik legnagyobb a nemzeti szinten besorolt kilenc (Budapest, Debrecen, Győr, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szombathely) magyar város közül.<sup>37</sup> Kiterjedése gyakorlatilag egyezik a munkaerővonzó képesség (7. térképen bemutatott) mintegy 30 km-es rádiuszával.

---

<sup>36</sup> SZFVÁR. LA21. 58.

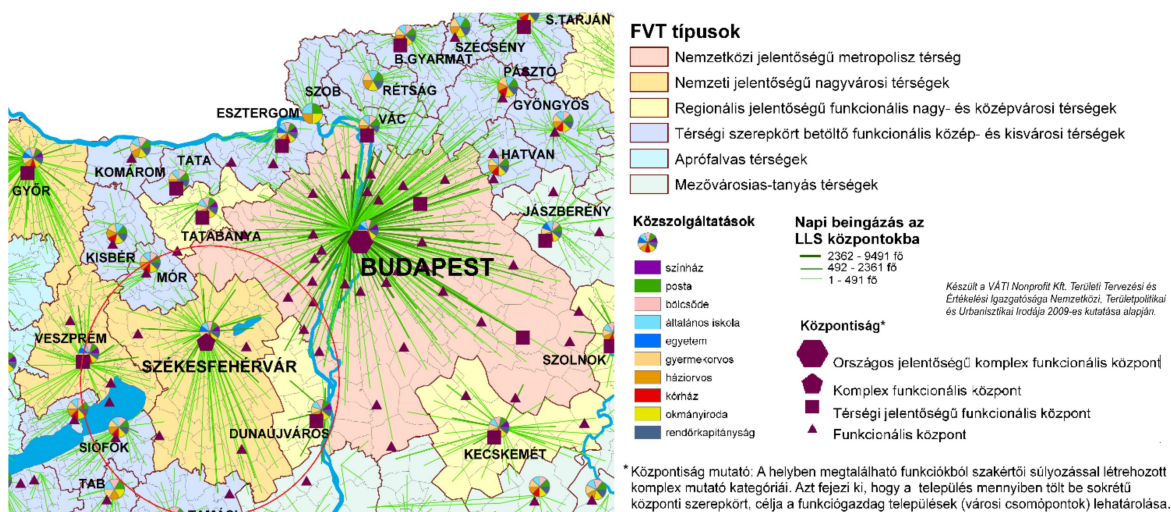
[http://www.szekesfehervar.hu/\\_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21\\_Szfvar.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21_Szfvar.pdf)

<sup>37</sup> OECD Publishing 2012. <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/50242979.pdf>

Name of functional urban area	Class type	Total population (2008)
Budapest	Large metropolitan area	2,803,744
Miskolc	Medium-sized urban area	327,972
Debrecen	Medium-sized urban area	312,268
Pécs	Medium-sized urban area	273,472
Székesfehérvár	Medium-sized urban area	267,279
Győr	Medium-sized urban area	244,565
Nyíregyháza	Medium-sized urban area	237,488
Szeged	Medium-sized urban area	236,437
Kecskemét	Small urban area	147,924
Szombathely	Small urban area	134,433
Total functional urban areas		4,985,582
Share of national population in functional urban areas		49.7%

2. táblázat: Magyarország funkcionális várostérségei (OECD Publishing)

Székesfehérvár várostérsége az uniós besorolás szerint a közepes funkcionális városi térségek közé tartozik (Medium-sized urban area, 200-500 ezer fő). A város megközelítése és azon belüli eljutás minősége ezért nem csak a városi lakosok, hanem a várostérség számára is rendkívül fontos. A fentiekből az is következik, hogy a várostérség városon belül okozott forgalma meghaladja a városi lakosság forgalmát.



7. térkép: A magyar településhálózat funkcionális városi térségei 2009 (113 FVT) kivágata (Forrás: VÁTI, NTH)

Székesfehérváron az 1000 lakosra jutó 365 személygépkocsi, valamint az 1000 lakosra jutó 436 gépjármű országosan a legmagasabb nagyságú. A személygépkocsik számának alakulását, és azok hatását a 3.2.7 fejezet mutatja be.

### 3.2.2 A vizsgált városrész lehatárolása

A vizsgált városrész „Székesfehérvár belvárosa és tágabb környezete”, a történelmi belváros és a belvárost övező területek együttese. Ebben a térségben található a város legtöbb intézménye. A belvárost lakótelepi jellegű beépítések veszik körül, melyek közül a belvárostól nyugatra és délre fekvő lakótelepek, valamint északról a kertvárosias beépítésű Felsőváros is része a lehatárolt területnek.

A vizsgált városrész úgy került kijelölésre, hogy a lehatároláson belül legyenek a közeljövő várható egyéb fejlesztései (a Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron átvezető

jelentős szakasza, a Modern Városok program, az Intermodális Csomópont, a Sóstó fejlesztéséhez való kapcsolódás, a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések stb.).

**A Kerékpárforgalmi hálózati tervvel biztosítható, hogy az egyes különálló fejlesztések egy egységes hálózati terv figyelembevételével készüljenek, az egyes fejlesztések integráltan a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák, valamint az egyes fejlesztések megvalósulásával egy összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhessen létre.**

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a kijelölt városrész kerékpáros közlekedésének helyzetét és javaslatot adjon annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.<sup>38</sup>

A vizsgált városrész összefüggő kerékpárforgalmi hálózata jelentheti az alapot, a közbringa rendszer kialakításának megvalósítására.

A vizsgált városrész kerékpárosbarát kialakításával érinteni kívánt célcsoportok

- egyrészt középiskolás korosztály, a főiskolai egyetemi hallgatók, valamint az általános iskolák felső tagozatosai, lehetőséget adva számukra arra, hogy az iskolába jutást, az iskola után a délutáni sporttevékenységük helyszínét, valamint onnan a hazautazást saját kerékpárjukkal önálló közlekedéssel oldhassák meg, (vagy közbringa szolgáltatást vehessenek igénybe), hogy ne legyen szükség arra, hogy a szülők gépjárművel szállítsák nagyobb gyermekeiket,
- másrészt a gépjárművezetők, hogy a vizsgált városrész szélén biztosítható nagyobb parkolókat vehessék igénybe, és onnan úti céljukat közlekedési módváltással érhesék el, pl. átülhessenek közbringára,
- továbbá az aktív munkavállalók, hogy kerékpárral járhassanak munkába,
- a nyugdíjasok, hogy ügyeik elintézéséhez, bevásárlásaikhoz az egészségükre is jó hatással lévő közlekedési módot választhassanak.

A fentiek figyelembe vételével a vizsgált városrészt a következő utcák határolják.

- északról a Keresztöltés - Móri út – Fecskepart – Tompa Mihály utca,
- keletről a Berényi út – Széna tér – Seregélyesi utca,
- délről a Mártírok útja – Béke tér – Prohászka Ottokár utca – Kölcsey utca - Széchenyi utca – Temető utca
- nyugatról a Hosszúsétatér – vasútállomás északi oldal - Balatoni út – Palotai út

A városrész lehatárolásán belül van az Intermodális Csomópont, ahonnan javasolt a városból kivezető regionális kerékpárforgalmi létesítményeket indítani, illetve amit az országos kerékpárforgalmi hálózatok is érintenek. A lehatárolás biztosítja, hogy bemutatásra kerüljön a regionális és országos kerékpárforgalmi létesítmények Intermodális Csomópontba való vezetésének javaslata.

A lehatárolt területen belül van a Budapest – Balaton kerékpárút jelentős része, mellyel bemutatható a javasolt kerékpárforgalmi hálózat országos létesítménnyel való kapcsolata, az országos kerékpárforgalmi létesítmény nyomvonala.

A lehatárolt terület magában foglalja a Modern Városok programban a Fő utca – Zichy liget összekötése érdekében tervezett úthálózati fejlesztéseket, valamint a Középiskolai Campus területét, annak érdekében, hogy a projektek integráltan a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák.

<sup>38</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>



A lehatárolt terület délen kinyúlik a Sóstó fejlesztéséig (mely projekt a projekt tartalmazza a Csíkvári út kerékpáros létesítményének fejlesztését) az ahhoz való kapcsolódás érdekében.

A lehatárolt terület tartalmazza továbbá a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések közül a Ligetsor és a Berényi út II. ütem fejlesztési területét, annak érdekében, hogy az úthálózati fejlesztések integráltan a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák.

A lehatárolt területen belül van a belváros, ami jelenleg egyfajta zárványt képez a városban, kerékpárral kelet-nyugati irányban csak azt megkerülve lehet továbbhaladni. A lehatárolás biztosítja a belváros kerékpárosbarát fejlesztési lehetőségének a vizsgálatát (lásd 4.3.5.3 fejezet).

A lehatárolt terület egy kb. 1,5 km sugarú kör területének felel meg, önmagában is komplex egységet képez, valamint forgalmat kibocsátó és fogadó területeket is tartalmaz. A vizsgált várossz rész lehatárolását a 8. térkép mutatja.



8. térkép: A vizsgált várossz rész lehatárolása

### 3.2.3 Településszerkezet a vizsgált területen

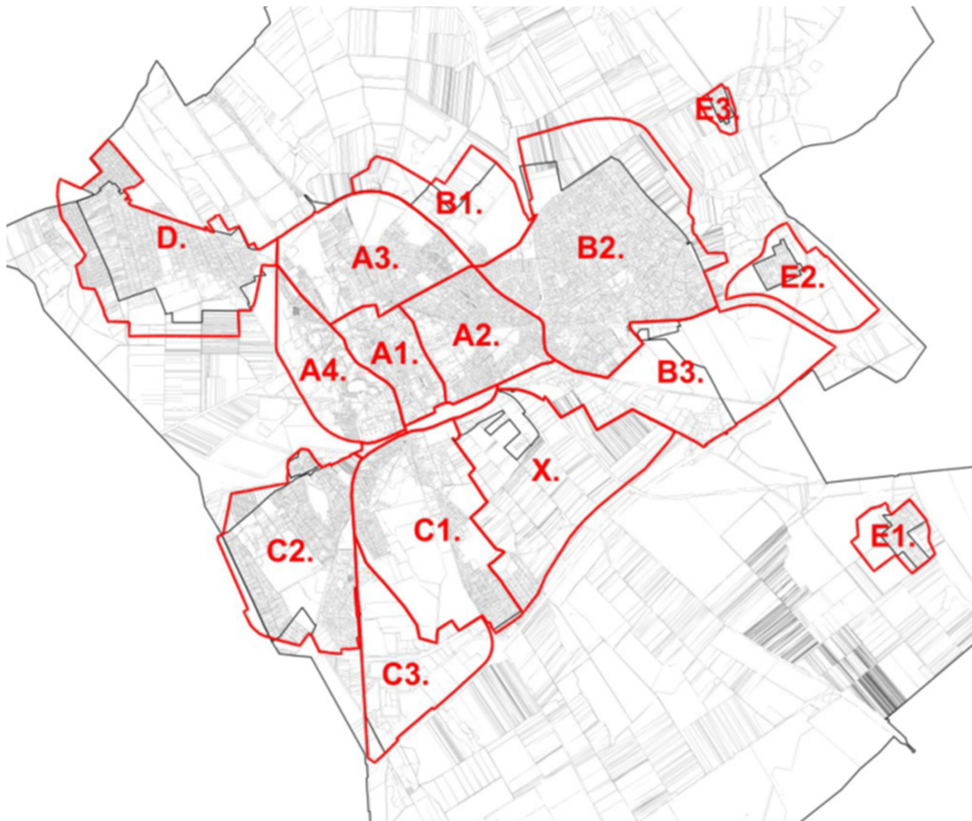
A tervezési terület a központi városnegyedet (A), és annak négy városrendezési körzetét (A1, A2, A3 és A4) érinti, Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei alapján (lásd 9. térkép).

A	Központi városnegyed	A1	Városközpont
		A2	Keleti várossz rész

		A3	Északi városrész
		A4	Nyugati városrész

3. táblázat: A vizsgált terület városnegyede és városrendezési körzetei

Az A1 városközpontra a nagyvárosias, zárt sorú beépítés a jellemző, amelyet az A2 keleti városrész és az A4 városrész (déli részen érintett) lakótelepi jelleggel, az A3 északi városrész kertvárosias beépítéssel vált fel.



9. térkép: Városnegyedek és városrendezési körzetek (forrás: [Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei, 2004])

### 3.2.4 Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen

#### Domborzati viszonyok:

Magyarország természetföldrajzi felosztása (MTA 2010) alapján Székesfehérvár a Közép-Mezőföld valamint a Sárrét természetföldrajzi kistájakhoz tartozik.

Székesfehérvár a Mezőföld, s egyben Fejér megye legnépesebb települése. A Velencei hegység dél-nyugati letörésének peremén, két egymásra merőleges árkos vetődésben kialakult süllyedék kereszteződésében fekszik a Móri-árok déli, mezőföldi nyílásában. A város belterülete a Sárrét árvízmentes térszínének árterére néző délkeleti peremén 111 m tengerszint feletti magasságban fekszik. Területe változatos táj-együttes része, amely nagyrészt síksági és dombsági, kisebb részt pedig hegységi felszíntípusokból áll. Természetföldrajzi térképén túlnyomóan mezőföldi tájvonások uralkodnak. Felszínét

szelíd talajú löszös domborulatok, fiatal süllyedékek, negyedidőszaki feltöltött síkságok, futóhomokos felszínek és lepusztult tönkmaradványok jellemzik.<sup>39</sup>

Székesfehérváron belül a vizsgált városrész síkvidéki jellegű. Egyedül az A1 városközpontban a korai királyi vár helyén a mai Arany János utca, II. János Pál pápa tér, Géza nagyfejedelem tér, Megyeház utca, Lépcső utca környékén vannak szintkülönbségek, de azok is 10% alattiak.

Az A2 városnegyed keleti, valamint az A4 városnegyed nyugati részén a középkorban még mocsarak voltak, amelyek lecsapolása a 18. században kezdődött meg. Ezeken a részeken a terület ma is közel egy síkban van.

Összességében megállapítható, hogy a domborzati viszonyok ideálisak a kerékpározáshoz.

### **Éghajlat:**

A Közép-Mezőföld valamint a Sárrét kistáj - ahova Székesfehérvár tartozik - mérsékelt meleg, száraz vidéknek számít. Az évi napsütéses órák összege 1960. A nyári napsütéses órák száma 780 óra. Az évi középhőmérséklet 10,2-10,4 °C, a vegetációs időszaké 17,3-17,4 °C. A 10 °C középhőmérsékleti értéket meghaladó napok száma 194-196 (április 4-6. és október 18-20 között). A fagymentes időszak hossza 190 nap április 10-13. és október 20-22 között. Az évi abszolút hőmérsékleti maximumok átlaga kevéssel 34,0 °C alatt, a téli abszolút minimumoké néhány tized fokkal -16,0 °C alatt van. Az évi csapadékösszeg Székesfehérvár térségében még az 540 mm-t sem éri el. A hótakarós napok száma 30-34, az átlagos maximális hóvastagság 20-22 cm. A leggyakoribb szélirány az ÉNy-i, az átlagos szélsébség 2,5-3,3 m/s.<sup>40</sup>

### **Klimatikus viszonyok:**

A város klímáját a földrajzi adottságain kívül számos összetevő egységesen alakítja.<sup>41</sup> Befolyásolja egyrészt az épületek, építmények, burkolatok fizikai jelenléte, az alacsony növényborítottság, a sokféle emberi tevékenység (közlekedés, fűtés ipar) általi kibocsátás (hő, vízgőz, szennyező anyagok). A város beépítettségét tekintve a belvárosi területeken (a vizsgált városrészben) nagyon magas a burkoltsági arány, csak kevés zöld felület áll rendelkezésre.

A város területein sem a kerékpárutak kialakítása, sem a közösségi közlekedés nem kínál vonzó közlekedési lehetőséget, ami automatikusan kikényszeríti a városlakóktól az autóhasználatot. A városban 2015-ben az 1000 lakosra jutó 365 személygépkocsi, valamint az 1000 lakosra jutó 436 gépjármű<sup>42</sup> országos viszonylatban a legmagasabb nagyságú.

A levegőminőségi mérőhelyek órás átlagainak értékelése alapján a délelőtti illetve délutáni csúcspontokban tapasztalható esetenként kismértékű határérték túllépés egyértelműen a forgalomnak tudható be. A magas arányú egyéni gépjárműhasználat az úthálózat kapacitásait a csúcsidőszakokban meghaladja, forgalmi dugókat idéz elő a forgalmasabb szakaszokon, mely tovább rontja a város klímáját és levegőminőségét.

<sup>39</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/\\_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21\\_Szfvar.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21_Szfvar.pdf) 10. o.

<sup>40</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/\\_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21\\_Szfvar.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_user/0/File/Hirek%20letoltheto%20dokumentumai/2013/LocalAgenda21_Szfvar.pdf) 12. o.

<sup>41</sup> Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának megalapozó vizsgálata, I. Helyzetfeltáró munkarész 247-250. o. [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_130874](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_130874)

<sup>42</sup> Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal, Adóiroda adatszolgáltatása

Az utóbbi években a klímaváltozás jelei a városban is megmutatkoztak, a nyári időszakban több alkalommal éri el a várost hőhullám, melyek tartóssága miatt hőségriadó elrendelésére évente többször is sor kerül.

### 3.2.5 A vizsgált városrész kerékpáros hálózati kapcsolatai

A vizsgált területen kizárólag önkormányzati kezelésben lévő utak és közterületek vannak. A területet határoló jelentősebb utak egykor országos közutak voltak, mint

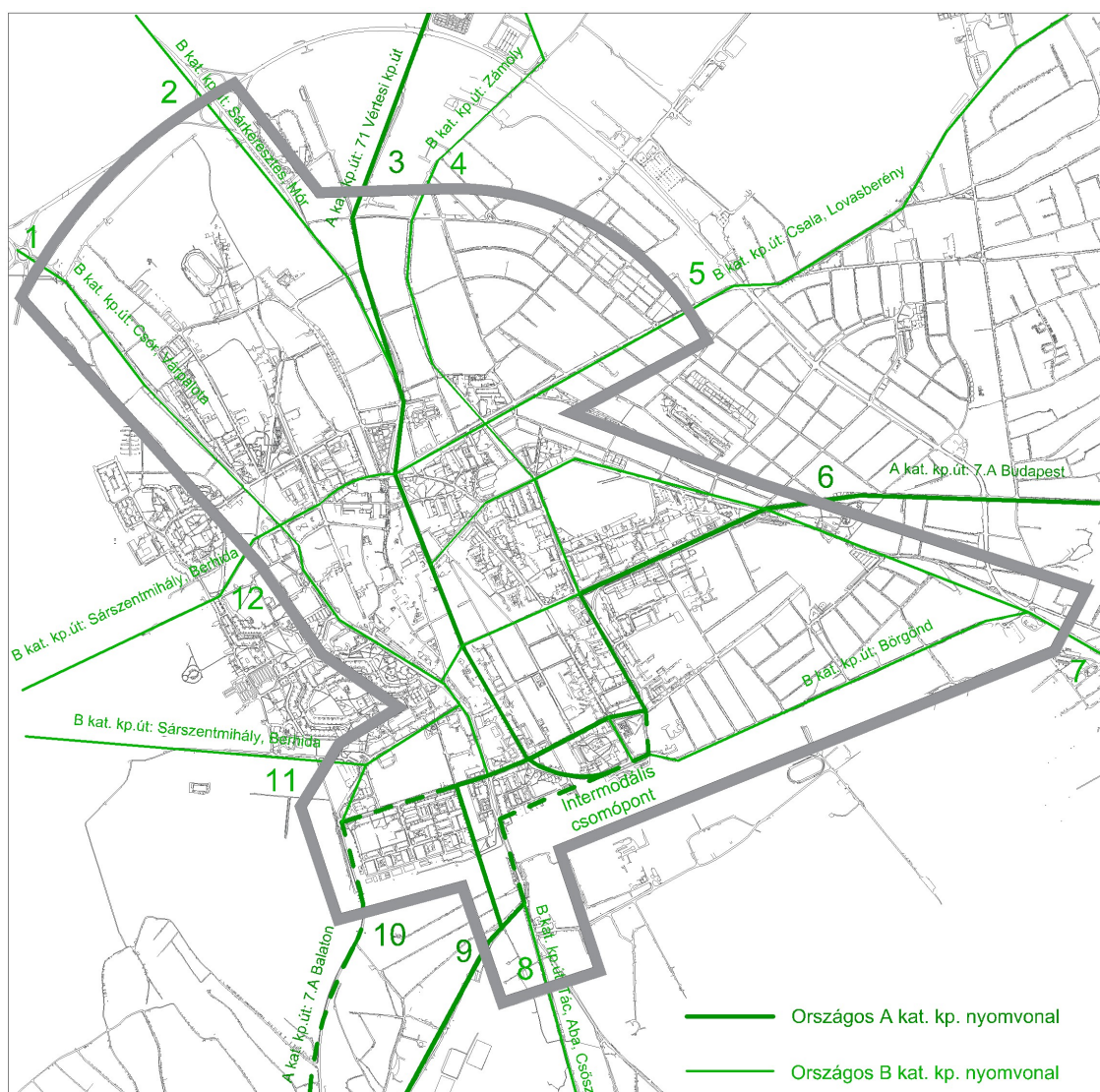
- a Móri út (korábban 81. sz. főút),
- Berényi út (korábban 811. sz. főút),
- Seregélyesi út belső szakasza (korábban 62. sz. főút),
- Széchenyi utca (korábban 63. sz. főút),
- Balatoni út (korábban 70. sz. főút),
- Vörösmarty tér (korábban a 70. sz. és 63. sz. főutak közös szakasza),
- Palotai út (korábban 8. sz., később 63. sz. főút).

A vizsgált területet összesen 59 irányból (út, utca köz) lehet megközelíteni. Ezek között a legjelentősebb 12 kapcsolat biztosítja a városközpont és a szomszédos városrészek, valamint a szomszédos települések összeköttetését, az alábbi táblázat, valamint térkép szerint:

	Kerékpáros kapcsolatot biztosító út	szomszédos városrész	szomszédos település	kerékpárút kategória
1.	Palotai út – Új Csóri út (folytatásában a 8. sz. főút)	Szárazrét, Feketehegy, Feketehegy Ipari Zóna	Csór, Iszkaszentgyörgy, Kincsesbánya, Fehérvárcturgó	B
2.	Móri út (folytatásában a 81. sz. főút)	Fecskeparti lakótelep	Sárkeresztes, Moha, Magyaralmás, Söréd, Csókakő, Mór	B
3.	Havranek József utca (folytatásában a 8123 j. út)	Laktanyák	Zámoly, Gánt, Csákvár	A
4.	Zámolyi út – Kiskút útja	Park Center, Metro, Téglagyár, Központi major	Aszal-völgy	B
5.	Berényi út – Béla út (folytatásában a 811. sz. főút)	vezér utcák, író utcák, Almássy lakótelep, Fáy András lakótelep, Videoton Ipari Park, Öreghegyi észak, Csala városrész	Pátka, Pátkai-tározó, Lovasberény, Vértesacsca, Alcsútdoboz, Felcsút	B
6.	Budai út (folytatásában a 7. sz. főút)	Öreghegy dél, Ráchegy, Alcoa - Kőfém, Kisfalud városrész	Pákozd, Sukoró, Velence, Dinnyés, Agárd, Gárdony, Seregélyes, Budapest	A
7.	Seregélyesi út – 62. sz. főút	Déli Ipari Park, Börgönd városrész Alba Ipari Zóna	Dinnyési-fertő Természetvédelmi Terület	B
8.	Széchenyi utca – Szárcsa utca – Sárkeresztúri út (folytatásában a 63. sz. főút)	Váralja, Órhalmi szőlők, Sóstó Ipari Park, Sóstó Természetvédelmi Terület	Tác/Gorsium, Csósz, Soponya, Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, Szabadbattyán	B

9	Csíkvari út – Batthyány utca – Vásárhelyi út	Alsóváros, Ikarus Ipari Park, Vásárhelyi úti lakótelep, Sóstó Ipari Park	Tác/Gorsium, Csósz, Soponya, Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, Szabadbattyán	A
10.	Horvát István utca – Balatoni út	Maroshegy, Demkóhegy, Rádió lakótelep, Sóstói lakótelep, Alsóvárosi rét	Szabadbattyán, Kőszárhegy, Polgárdi, Úrhida, Sárpentelei Parkerdő, Sárszentmihály, Balaton	A
11- 12.	Bakony utca/Tobak utca – Varga-csatornapart – Gaja töltés	Palotaváros, Palotavárosi horgász-tavak, Sárréti Tájvédelmi Körzet	Sárszentmihály, Nádasdladány	B

4. táblázat: A vizgált terület kerékpáros hálózati kapcsolatai a szomszédos városrészek valamint a szomszédos települések felé



10. térkép: A vizgált városrész javasolt kerékpárforgalmi hálózati kapcsolatai

### 3.2.6 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

A vizsgált területen a célállomásokat és forgalmgeneráló létesítményeket, és azok elhelyezkedését külön-külön csoportonként mutatjuk be az alábbiak szerint:

1. óvodák, általános iskolák
2. gimnáziumok, szakközép- és szakképző iskolák, főiskolák, egyetemek, kollégiumok,
3. főbb turisztikai desztinációk, mozik, színházak, könyvtárak, művelődési házak
4. templomok és temetők
5. közösségi területek, sportlétesítmények
6. orvosi-, szakorvosi rendelők, kórház
7. irodaházak és bevásárló központok

A vizsgált területen a **célállomások és forgalmgeneráló létesítmények** döntő többsége (a 3.2.3 pontban ismertetett) a településszerkezet szerinti A1 városközpontban helyezkedik el.

A főbb kibocsátó **lakóterületek** (a 3.2.3 pontban ismertetett) a településszerkezet szerinti A2- A3- A4, keleti, északi és nyugati városrészekben helyezkednek el.

Ezek táblázatban való összefoglalása, és térképi ábrázolása külön-külön is bemutatásra kerül.

#### 3.2.6.1 Óvodák és általános iskolák a vizsgált területen

A város óvodáinak 2/3-a, 26 óvodából 17 a vizsgált területen belül található, melyek helyét részletesen az 5. táblázat ismerteti. A város általános iskoláinak több mint 3/4-e, 19 általános iskolából 15 található a vizsgált területen, melyeket a 6. táblázat sorol fel. A vizsgált terület óvodáit és általános iskoláit az 1. sz. mellékletben lévő térkép szemlélteti.

	Óvoda	Címe
1.	Árpád úti Óvoda	Székesfehérvár Árpád u. 5.
2.	Árpád úti Óvoda Vízivárosi Tagóvodája	Székesfehérvár Sarló u. 11/e.
3.	Belvárosi Brunszvik Teréz Óvoda	Székesfehérvár Várkörút 14-16.
4.	Felsővárosi Óvoda	Székesfehérvár Havranek József u. 2.
5.	Felsővárosi Óvoda Ybl Miklós Lakótelepi Tagóvodája	Székesfehérvár Ybl Miklós lakótelep 1.
6.	Hosszúsétatéri Óvoda	Székesfehérvár Hosszúsétatér 42.
7.	Hosszúsétatéri Óvoda Tóvárosi Tagóvodája	Székesfehérvár, Tóvárosi lakónegyed 70.
8.	Ligetsori Óvoda	Székesfehérvár Ligetsor
9.	Napsugár Óvoda	Székesfehérvár Salétrom u. 8.
10.	Olajfa Református Óvoda	Székesfehérvár Horvát I. lakótelep 1.
11.	Rákóczi Utcai Óvoda	Székesfehérvár Rákóczi Ferenc u. 30.
12.	Rákóczi Utcai Óvoda Mancz János Tagóvodája	Székesfehérvár Rákóczi Ferenc u. 28.
13.	Szent Imre Általános Iskola és Óvoda	Székesfehérvár Budai út 4.
14.	Tolnai Utcai Óvoda	Székesfehérvár, Tolnai u. 1.
15.	Tolnai Utcai Óvoda Megyeház utcai Tagóvodája	Székesfehérvár, Megyeház utca 19.
16.	Tulipános Óvoda	Székesfehérvár Kigyó u. 1/b.
17.	Vasút a Gyermekéért Alapítványi Óvoda	Székesfehérvár Fűtőház u. 3.

5. táblázat: A vizsgált területen lévő óvodák

	Általános iskola	Címe
1.	Arany János Általános Iskola és Speciális Szakiskola és EGYMI	Székesfehérvár, Szekfű Gyula u. 6.
2.	Ezredéves Készségfejlesztő Óvoda Általános Iskola és Speciális Szakiskola	Székesfehérvár, Havranek József utca 4.
3.	Felsővárosi Általános Iskola, Oberstädtische Grundschule	Székesfehérvár, Koppány u. 2.

4.	Hermann László Zeneművészeti Szakközépiskola és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Székesfehérvár, Városház tér 3.
5.	II. Rákóczi Ferenc Magyar- Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	Székesfehérvár, Szekfű Gyula u. 4.
6.	Kodály Zoltán Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Székesfehérvár, Béke tér 4.
7.	Munkácsy Mihály Általános Iskola	Székesfehérvár, Munkácsy Mihály u. 10.
8.	Németh László Általános Iskola	Székesfehérvár, Salétrom u. 4.-6.
9.	Széna Téri Általános Iskola	Székesfehérvár, Széna tér 10.
10.	Talentum Református Általános Iskola	Székesfehérvár, Széchenyi u. 20.
11.	Teleki Blanka Gimnázium és Általános Iskola Tagintézménye	Székesfehérvár, Sziget u. 1.
12.	Tóvárosi Általános Iskola	Székesfehérvár, Iskola tér 1.
13.	Vasvári Pál Általános Iskola	Székesfehérvár, György Oszkár tér 3.
14.	Vízvárosi Általános Iskola	Székesfehérvár, Budai u. 90.
15.	Vörösmarty Mihály Általános Iskola	Székesfehérvár, Ligetsor

6. táblázat: A vizsgált területen lévő általános iskolák

### 3.2.6.2 Gimnáziumok, szakközép- és szakképző iskolák, főiskolák, egyetemek, kollégiumok, a vizsgált területen

A város középfokú iskoláinak kétharmada, 27 középfokú iskolából 17 található a vizsgált területen, melyek helyét az 7. táblázat mutatja be. A vizsgált területen valósul meg a közeljövőben a „középfokú kampusz”, melynek keretében a Szabadságharcos út mellett zöldmezős beruházással megépül egy új iskola és az ehhez kapcsolódó új sportcsarnok.

A vizsgált területen található a város összes főiskolája, egyeteme, valamint mindegyik székesfehérvári kollégium is a 8-9. táblázatok szerint.

A vizsgált terület középfokú és felsőfokú oktatási intézményeit, valamint kollégiumait a 2. sz. mellékletben lévő térkép szemlélteti.

	Gimnázium, szakközépiskola	címe
1.	Ciszterci Szent István Gimnázium	Székesfehérvár Jókai u. 20.
2.	Comenius Angol - Magyar Két Tanítási Nyelvű Gimnázium, Általános Iskola, Óvoda és Szakközépiskola	Székesfehérvár, Koppány u. 2/a
3.	Kodolányi János Középiskola és Kollégium	Székesfehérvár, Szabadságharcos út 57.
4.	Lánczos Kornél Gimnázium	Székesfehérvár, Budai út 43.
5.	Péter Rózsa Gimnázium és Szakközépiskola	Székesfehérvár, III. Béla Király tér 1.
6.	Szt. István Mezőgazdasági és Élelmiszeripari Szakképző Isk.	Székesfehérvár, Ady E. u. 17.
7.	SzfSzC Bugát Pál Középiskolája	Székesfehérvár, Gyümölcs út 15.
8.	SzfSzC Deák Ferenc Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakképző Iskolája	Székesfehérvár Károly János u. 32.
9.	SzfSzC Hunyadi Mátyás Középiskolája	Székesfehérvár, Várkörút 35.
10.	SzfSzC I. István Középiskolája	Székesfehérvár, Várkörút 31.
11.	SzfSzC Jáky József Középiskolája	Székesfehérvár, Deák Ferenc u. 11.
12.	SzfSzC Széchenyi István Műszaki Szakközépiskolája	Székesfehérvár Budai út 45.
13.	Teleki Blanka Gimnázium és Általános Iskola	Székesfehérvár Budai út 7.
14.	TIT Szakközépiskola	Székesfehérvár, III. Béla Király tér 1.
15.	Tóparti Gimnázium és Művészeti Szakközépiskola	Székesfehérvár Fürdősor 5.
16.	Vasvári Pál Gimnázium	Székesfehérvár Prohászka Ottokár u. 71.
17.	Ybl Miklós Pénzügyi és Számviteli Szakközépiskola	Székesfehérvár, III. Béla Király tér 1.

7. táblázat: A vizsgált területen lévő gimnáziumok, szakközép- és szakképző iskolák

	Főiskola, egyetem	címe
1.	Corvinus Egyetem Székesfehérvári Campus	Székesfehérvár, Budai út 43.
2.	Kodolányi János Főiskola A épület Bory és Csitány épület,	Székesfehérvár, Szabadságharcos u., Székesfehérvár, Irányi Dániel u.,

	Igazgatósági és Városmajor épület	Székesfehérvár, Fürdő u.
3.	Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kar (AMK)	Székesfehérvár, Budai út 45.
4.	Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kar Geoinformatikai Intézet	Székesfehérvár, Pirosalma utca 1-3.

8. táblázat: A vizsgált területen lévő főiskolák, egyetemek

	Kollégium	címe
1.	József Attila Középiskolai Kollégium	Székesfehérvár, Széchenyi István u. 13.
2.	Kodolányi János Főiskola, Radnóti Miklós Kollégium	Székesfehérvár, Sörház tér 1.
3.	Nemes Nagy Ágnes Kollégium	Székesfehérvár, Gyümölcs u. 13.
4.	Óbudai Egyetem, GEO Kollégium	Székesfehérvár, Hosszúsétatér 8.
5.	Óbudai Egyetem, Lébényi Pál Kollégium	Székesfehérvár, Gyümölcs u. 10.

9. táblázat: A vizsgált területen lévő kollégiumok

### 3.2.6.3 Főbb turisztikai desztinációk, mozik, színházak, könyvtárak és művelődési házak a vizsgált területen

A város turisztikai látványosságai a vizsgált területen, a belvárosban található (kivétel a Bory vár, Palotavárosi Skanzen, Magyar Közlekedési Múzeum Alumíniumipari Múzeuma). A vizsgált városrész turisztikai látványosságait a 10. táblázat és a 3. sz. mellékletben lévő térkép külön is bemutat. A vizsgált területen található a városban lévő mozik, színházak mindegyike. A turisztikai látványosságok, mozik, színházak, könyvtárak és művelődési házak helyszíneit a 11-13. táblázat és a 4. sz. mellékletben lévő térkép ismerteti.

	Turisztikai desztinációk	címe
1.	Budenz-ház – Ybl-gyűjtemény	Székesfehérvár, Arany János u. 12. (Belváros 17.)
2.	Csók István Képtár	Székesfehérvár, Bartók Béla tér (Belváros 5.)
3.	Deák Képtár	Székesfehérvár, Oskola u. (Belváros 7.)
4.	Fekete Sas Patikamúzeum	Székesfehérvár, Fő utca (Belváros 3.)
5.	Hiemer ház, Hetedhét Játékmúzeum	Székesfehérvár, Oskola u. (Belváros, Városház tér sarok)
6.	Hotel Magyar Király	Székesfehérvár, Fő utca 10.
7.	István Király Múzeum,	Székesfehérvár, Országzászló tér (Belváros 2.)
8.	István Király Múzeum, Rendház	Székesfehérvár, Fő u. (Belváros 4.)
9.	Nemzeti Emlékhely, Szent István szarkofág	Székesfehérvár, Romkert (Belváros 2.)
10.	Novotel Hotel	Székesfehérvár, Ady Endre u. 19.
11.	Pelikán Galéria	Székesfehérvár, Kossuth L. u. 15. (Belváros, Pelikán udvar)
12.	Régi Vármegyeháza, Új Magyar Képtár	Székesfehérvár, Megyeház u. (Belváros 18.)
13.	RÉV szálló	Székesfehérvár, József Attila u. 42.
14.	Zenélő órajáték a Kossuth udvarban és Óragyűjtemény	Székesfehérvár, Kossuth udvar (Belváros)

10. táblázat: A vizsgált terület turisztikai desztinációi

	Mozi, színház	címe
1.	Barátság Mozi	Székesfehérvár, III. Béla király tér 1.
2.	Cinema City	Székesfehérvár, Palotai út 1.
3.	Prospero Színkör	Székesfehérvár, Fürdő sor 3.
4.	Szabad Színház	Székesfehérvár, Basa u. 1.
5.	Vörösmarty Színház	Székesfehérvár, Fő u. 8.

11. táblázat: A vizsgált városrészben található mozik és színházak

	Könyvtárak	címe
1.	Kodolányi János Főiskola Könyvtára	Székesfehérvár, Szabadságharcos út 59.
2.	Vörösmarty Mihály Könyvtár	Székesfehérvár Bartók Béla tér 1.
3.	Vörösmarty Mihály Könyvtár Budai úti Tagkönyvtára	Székesfehérvár, Budai út 46.



4.	Vörösmarty Mihály Könyvtár III. Béla király téri Tagkönyvtára	Székesfehérvár, III. Béla király tér 1.
5.	Vörösmarty Mihály Könyvtár Mészöly Géza úti Tagkönyvtára	Székesfehérvár, Mészöly Géza utca 1.
6.	Vörösmarty Mihály Könyvtár Széna téri Tagkönyvtára	Székesfehérvár, Széna tér

12. táblázat: A vizsgált városrészben lévő könyvtárak

	Művelődési ház	címe
1.	Alba Regia Táncegyesület	Székesfehérvár, Malom u. 6.
2.	Fejér Megyei Levéltár	Székesfehérvár, Szent István tér
3.	Felsővárosi Közösségi Ház	Székesfehérvár, Havranek u. 27.
4.	Művészetek Háza	Székesfehérvár, III. Béla király tér 1.
5.	Szabadművelődés Háza	Székesfehérvár, Fürdő sor 3.
6.	Székesfehérvár Megyei Jogú Város Levéltára	Székesfehérvár, Zichy liget 10.
7.	Székesfehérvári Helyőrségi Klub	Székesfehérvár, Malom u. 2.
8.	Szent István Művelődési Ház	Székesfehérvár, Liszt F. u. 1.
9.	TIT Fejér Megyei Egyesülete	Székesfehérvár, III. Béla király tér 1.
10.	VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház	Székesfehérvár, Kaszap István u. 6.

13. táblázat: A vizsgált területen lévő művelődési házak

### 3.2.6.4 Templomok és temetők a vizsgált területen

Székesfehérvár 30 templomából 17 a vizsgált területen található, melyeket a 14. sz. táblázat sorol fel. Székesfehérvár legnagyobb temetője - a Béla úti új köztemető – ugyan a vizsgált területen kívül helyezkedik el, de a régebbi temetők közül négy is érintett (15. táblázat). A templomokat és a temetőket a vizsgált területen az 5. sz. mellékletben lévő térkép szemlélteti.

	Templom	címe
1.	Barátok Szent Imre temploma	Székesfehérvár, Városház tér 4.
2.	Csutora feltámadás temetőkápolna	Székesfehérvár, Berényi út 32.
3.	Felsővárosi Szent Sebestyén templom	Székesfehérvár, Szent Sebestyén tér 1.
4.	Kármelhegyi Szemináriumi Boldogasszony templom	Székesfehérvár, Petőfi u. 2.
5.	Közép-dunántúli Unitárius Egyházközség Szfvár-i Gyülekezete	Székesfehérvár, Szekfű Gyula u. 1.
6.	Nepomuki Szent János Ciszter templom	Székesfehérvár, Szent János köz 1.
7.	Székesfehérvári Adventista imaház	Székesfehérvár, Kégl György u. 5.
8.	Székesfehérvári Baptista Gyülekezet	Székesfehérvár, Széchenyi u. 26.
9.	Székesfehérvári Evangélikus Egyházközség temploma	Székesfehérvár, Szekfű Gyula u. 1.
10.	Székesfehérvári Izraelita Hitközség Imaháza	Székesfehérvár, Várkörút 19.
11.	Székesfehérvári Keresztény Advent Közösség	Székesfehérvár, Erzsébet u. 7
12.	Székesfehérvári Pünkösdi Gyülekezet	Székesfehérvár, Tompa Mihály u. 50.
13.	Székesfehérvári Református Egyházközség Belvárosi templom	Székesfehérvár, Széchenyi u. 16
14.	Szent Anna kápolna	Székesfehérvár, Arany János utca
15.	Szent István király Bazilika	Székesfehérvár, Arany János utca 9.
16.	Vasútvidéki Prohászka Jó Pásztor templom	Székesfehérvár, Kaszap István u. 1.
17.	Vízivárosi Jézus Szíve templom	Székesfehérvár, Rákóczi u. 32.

14. táblázat: A vizsgált területen lévő templomok

	Temető	címe
1.	Csutora temető	Székesfehérvár, Berényi út
2.	Hosszútemető	Székesfehérvár, Palotai út
3.	Szedres (Mégváltó) temető	Székesfehérvár, Palotai út
4.	Szovjet Katonai temető	Székesfehérvár, Deák Ferenc utca

15. táblázat: A vizsgált területen lévő temetők

### 3.2.6.5 Közösségi területek és sportlétesítmények a vizsgált területen

A legjelentősebb közösségi területek, szám szerint hat (a Sóstó Természetvédelmi Terület, és a Bánya-tó kivételével) a vizsgált területen helyezkednek el. A sportlétesítményekből mindössze kettő található a területen, a Sóstói Stadion, az Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok, a Kőfém Sportcsarnok az Alba Volán Öttusa telep, a Videoton Sportcsarnok és Tenisztelep, a MÁV Stadion, a Kiskút útjai tenispályák is a vizsgált területen kívül helyezkednek el. A vizsgált területen kívül van a Modern Városok program keretében megvalósítani tervezett új rendezvénycsarnok is, mely várhatóan az ország második legnagyobb csarnoka lesz, és az országos jeges rendezvényeknek is helyet biztosítana.

A vizsgált területen a közösségi területeket és sportlétesítményeket a 16-17. táblázat és a 6. sz. mellékletben lévő térkép szemlélteti.

	Közösségi tér	címe
1.	Árpád fürdő	Székesfehérvár Kossuth u. 12.
2.	Halesz Park	Székesfehérvár, Budai út - Király sor sarok
3.	Koronás Park	Székesfehérvár, Mészöly Géza u.
4.	Rózsa liget és Csitáry-kút	Székesfehérvár, Mészöly Géza u.
5.	Zichy liget	Székesfehérvár, Zichy liget

16. táblázat: A vizsgált városrészben lévő közösségi területek

	Sportlétesítmények	címe:
1.	A1 Magma Fitness-Wellness Központ	Székesfehérvár, Balatoni út 17.
2.	Bregyó közti Regionális Atlétikai Központ	Székesfehérvár, Bregyó köz 1.
3.	Cutler Gym and Fitness	Székesfehérvár, Balatoni út 2.
4.	Csitáry G. Emil Uszoda és Strand	Székesfehérvár, Mészöly Géza u. 4.
5.	Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok	Székesfehérvár, Raktár utca 1.
6.	Vodafone (Alba Regia) Sportcentrum	Székesfehérvár, Gáz utca 19.

17. táblázat: A vizsgált városrészben lévő és sportlétesítmények

### 3.2.6.6 Orvosi, szakorvosi rendelők, kórház a vizsgált területen

A vizsgált területen található a gyermekorvosi és felnőtt háziorvosi rendelők közel fele, valamint a szakorvosi járóbeteg ellátás és a kórház is. Az egészségügyi intézményeket a 18. táblázat és a 7. sz. mellékletben lévő térkép mutatja be.

	Orvosi rendelők:	címe:
1.	<b>Gyermekorvosi rendelők:</b>	Székesfehérvár, Mészöly G. u. 5.
2.		Székesfehérvár, Berényi u. 30/B.
3.		Székesfehérvár, Sarló u. 25/A.
4.		Székesfehérvár, Széchenyi u. 10.
5.	<b>Felnőtt Háziorvosi rendelők:</b>	Székesfehérvár, Seregélyesi út 17.
6.		Székesfehérvár, Mészöly G. u. 5.
7.		Székesfehérvár, Szekfű Gyula u. 9.
8.		Székesfehérvár, Sarló u. 25/A
9.		Székesfehérvár, Esze Tamás u. 2.
10.		Székesfehérvár, Prohászka O. u. 17.
	<b>Szakorvosi járóbeteg ellátás:</b>	
11.	I.sz szakambulancia	Székesfehérvár, Távirdu u. 4.
12.	II.sz. szakambulancia	Székesfehérvár, Hunyadi u.
13.	Tüdőgondozó	Székesfehérvár, Semmelweis Ignác utca 2.
14.	Bőrgyógyászati Osztály	Székesfehérvár, Semmelweis Ignác utca 2.
	<b>Kórház:</b>	
15.	Fejér Megyei Szent György Egyetemi Oktató Kórház	Székesfehérvár, Seregélyesi út 3.

### 3.2.6.7 Irodaházak és bevásárló központok a vizsgált területen

Az irodaházak, kormányhivatalok szinte mind a belváros térségében található, így a vizsgált területen vannak (lásd 19. táblázat). Az ipari létesítmények, gyárak, üzemek és a hét db ipari park, viszont már a vizsgált területen kívül helyezkednek el.

Az Alba Plaza és a Fehér Palota Üzletközpont is a vizsgált területen található, de nagyobb bevásárló központok többsége a vizsgált területen kívül helyezkedik el (lásd 20. táblázat).

Az irodaházakat, bevásárló központokat és az áruházakat a vizsgált területen a 8. sz. mellékletben lévő térkép szemlélteti.

	Irodaház	címe
1.	Albacomp Zrt. irodaháza	Székesfehérvár, Raktár u. 2.
2.	Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal	Székesfehérvár, József Attila u. 38.
3.	Depónia Kft.	Székesfehérvár, Malom u.
4.	E.ON Dél-dunántúli Gázszolgáltató Zrt.	Székesfehérvár, Gáz utca 2/a
5.	E.ON Észak-dunántúli Áramszolgáltató Zrt.	Székesfehérvár, Királysor 1/a
6.	Fejér Megyei Hírlap	Székesfehérvár, Ady Endre utca 9-13
7.	Fejér Megyei Kereskedelmi és Iparkamara	Székesfehérvár, Hosszúsétatér 4-6.
8.	Fejér Megyei Kormányhivatal	Székesfehérvár, Szent István tér 9.
9.	Fejér Megyei Kormányhivatal Egészségbiztosítási és Családtámogatási Főosztály	Székesfehérvár, József Attila u. 42.
10.	Fejér Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Hivatala	Székesfehérvár, Várkörút 22-24.
11.	Fejér Megyei Kormányhivatal Fogyasztóvédelmi Felügyelősége	Székesfehérvár, Piac tér 12-14.
12.	Fejér Megyei Kormányhivatal Földhivatala	Székesfehérvár, Várkörút 22-24., Kégl György u.
13.	Fejér Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi Igazgatósága	Székesfehérvár, Deák Ferenc u. 7-9.
14.	Fejér Megyei Kormányhivatal Igazságügyi Szolgálat	Székesfehérvár, Sörház tér 1.
15.	Fejér Megyei Kormányhivatal Munkaügyi Központja	Székesfehérvár, Sörház tér 1.
16.	Fejér Megyei Kormányhivatal Munkavédelmi és Munkaügyi Főosztály	Székesfehérvár, Mátyás király krt. 6.
17.	Fejér Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Szakigazgatási Szerve	Székesfehérvár, Mátyás király krt. 13.
18.	Fejér Megyei Kormányhivatal Nyugdíjbiztosítási Igazgatósága	Székesfehérvár, József Attila u. 42.
19.	Fejér Megyei Kormányhivatal Rehabilitációs Osztály	Székesfehérvár, Távirda u. 4.
20.	Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatal	Székesfehérvár, Honvéd u. 8.
21.	Fejér Megyei Kormányhivatal Szociális és Gyámhivatala	Székesfehérvár, Piac tér 12-14.
22.	Fejér Megyei Önkormányzat	Székesfehérvár, Szent István tér 9.
23.	Fejér Megyei Rendőrfőkapitányság	Székesfehérvár, Deák Ferenc u. 2.
24.	Fejérvíz Zrt.	Székesfehérvár, Királysor 7.
25.	GRAND Inkubátor ház	Székesfehérvár, Királysor
26.	Hiemer-ház	Székesfehérvár, Oskola u.
27.	HM Védelemgazdasági Hivatal	Székesfehérvár, Bregyó köz 2.
28.	Irodaház	Székesfehérvár, Petőfi Sándor u. 5.
29.	Kormányablak	Székesfehérvár, Koch László u. 4/b
30.	Magyar Közút NZrt. Fejér Megyei Igazgatóság Üzemmnökség	Székesfehérvár, Palotai út
31.	Magyar Közút NZrt. Fejér Megyei Igazgatósága	Székesfehérvár, Berényi út 13.
32.	Megyei Bíróság	Székesfehérvár, Dózsa György u. 1.
33.	NAV	Székesfehérvár, Mátyás király krt. 8.
34.	NAV	Székesfehérvár, Mátyás király krt. 4.
35.	NAV	Székesfehérvár, Bástya u. 2.
36.	NAV	Székesfehérvár, Királysor 5.

37.	OTP Bank	Székesfehérvár, Ősz utca 13.
38.	Panoráma Office	Székesfehérvár, Rákóczi u. 1
39.	Platán irodaház	Székesfehérvár, Gyümölcs u. 4.
40.	STRABAG irodaház	Székesfehérvár, Szekfű Gyula utca 3.
41.	Székesfehérvár 1. posta	Székesfehérvár, Kossuth u. 16.
42.	Székesfehérvár 2. posta	Székesfehérvár, Kaszap István u. 3
43.	Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal	Székesfehérvár, Városház tér 1-2.
44.	Székesfehérvár Városgondnoksága Kft.	Székesfehérvár, Szent Vendel u. 16/a Székesfehérvár, Berényi út 15.
45.	Székesfehérvári Rendőrfőkapitányság	Székesfehérvár, Dózsa György u. 3.
46.	Széphő Zrt.	Székesfehérvár, Honvéd u. 1.
47.	Torony Üzletház	Székesfehérvár, Távirda u. 2.
48.	Udvarház üzletközpont	Székesfehérvár, Kossuth utca 14.

19. táblázat: A vizsgált városrészben lévő irodaházak

	Bevásárló központ, áruház	címe
1.	ABC	Székesfehérvár, Király sor 55.
2.	ABC	Székesfehérvár, Fórum tér 1.
3.	ABC	Székesfehérvár, Lövölde u. 36.
4.	ABC	Székesfehérvár, Zöldfa tér
5.	ABC	Székesfehérvár, Szeder u. 32.
6.	ABC	Székesfehérvár, Tóvárosi lakónegyed 68.
7.	ABC	Székesfehérvár, Széchenyi u. 34.
8.	Alba Plaza	Székesfehérvár, Palotai út 1-3.
9.	Aldi Áruház	Székesfehérvár, Jancsár köz 1.
10.	Diszkont Áruház	Székesfehérvár, Tobak utca 11-13
11.	DOMUS Áruház	Székesfehérvár, Mátyás király krt. 21.
12.	Fehér Palota Üzletközpont	Székesfehérvár, Palotai út 6.
13.	Fehérvár Áruház	Székesfehérvár, Rákóczi u. 3-5.
14.	Interspar	Székesfehérvár, Budai út 41.
15.	Lidl Áruház	Székesfehérvár, Mártírok útja 11.
16.	Lidl Áruház	Székesfehérvár, Balatoni út 21.
17.	Penny Market	Székesfehérvár, Palotai út 10.
18.	Penny Market	Székesfehérvár, Széchenyi u. 104.
19.	Spar	Székesfehérvár, Palotai út 56.
20.	Spar	Székesfehérvár, Bakony u. 1.

20. táblázat: A vizsgált területen lévő bevásárló központok, áruházak

### 3.2.6.8 A főbb kibocsátó (lakó) területek

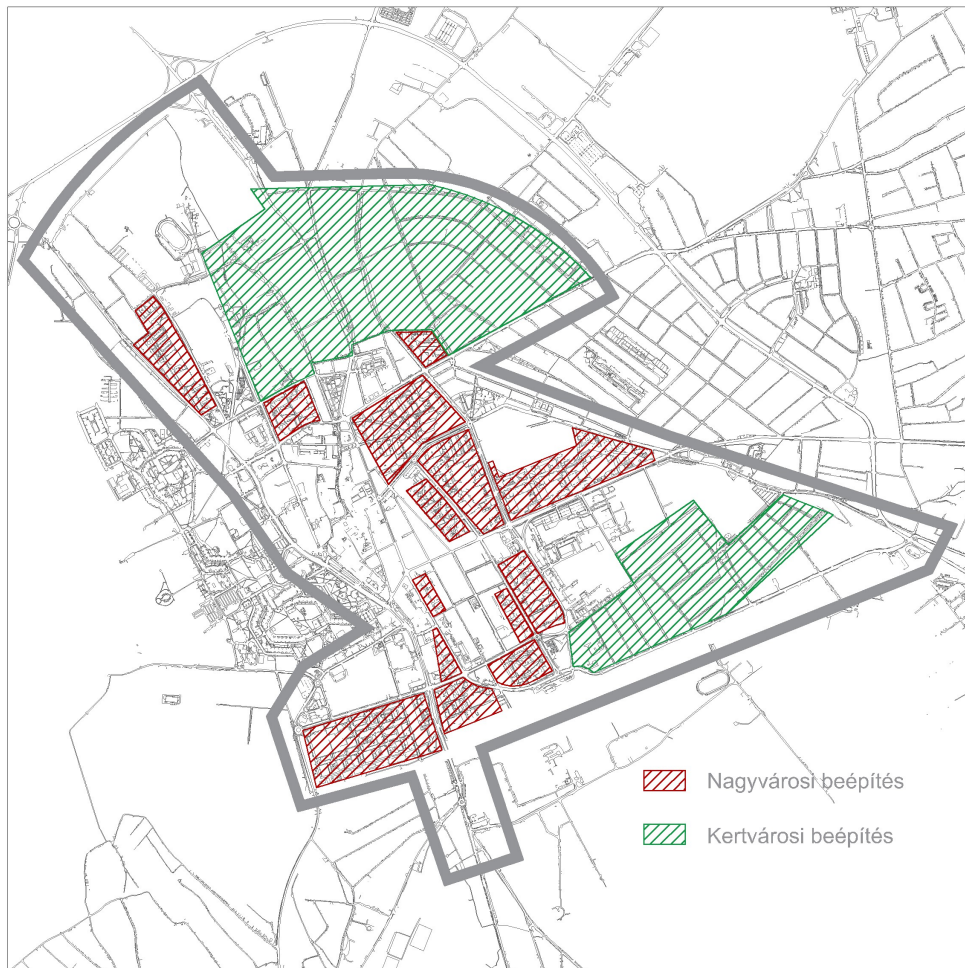
A vizsgált városrészben a főbb kibocsátó (lakó) területek a (3.2.3 pontban ismertetett) településszerkezet szerinti „A” központi városnegyed „A1” városközpontjában, valamint az „A2”- „A3”- „A4”, keleti, északi és nyugati városrészekben helyezkednek el.

- A1 Városközpont  
Horvát István lakótelep  
Deák Ferenc, József A. u., Prohászka O. u.  
Pilinszky János tér, Radnóti Miklós tér, Csanádi Imre tér melletti többszintes (4 és 9 emeletes) lakóházak
- A2 keleti városrész:  
Víziváros, lakótelep  
Búrtelep, kertvárosi beépítés
- A3 északi városrész:  
Felsőváros, kertvárosi beépítés  
Fecskeparti lakótelep  
Ybl Miklós lakótelep

- A4 nyugati városrész déli része: Királykúti lakótelep
- Tóváros, lakótelep

Az érintett Vízváros és Tóváros (A2 és A4 városrészek) lakosságának igen magas, ugyanakkor a Felsőváros (A3 városrész) lakosságának alacsony, a kertvárosi beépítés, hagyományosan nagy kertterületek kapcsán. Kivétel ez alól Felsőváros területére beépített Fecskeparti, Ybl Miklós és Király kúti lakótelepek.

A vizsgált városrészben a főbb kibocsátó (lakó) területeket a 11. térkép ábrázolja.

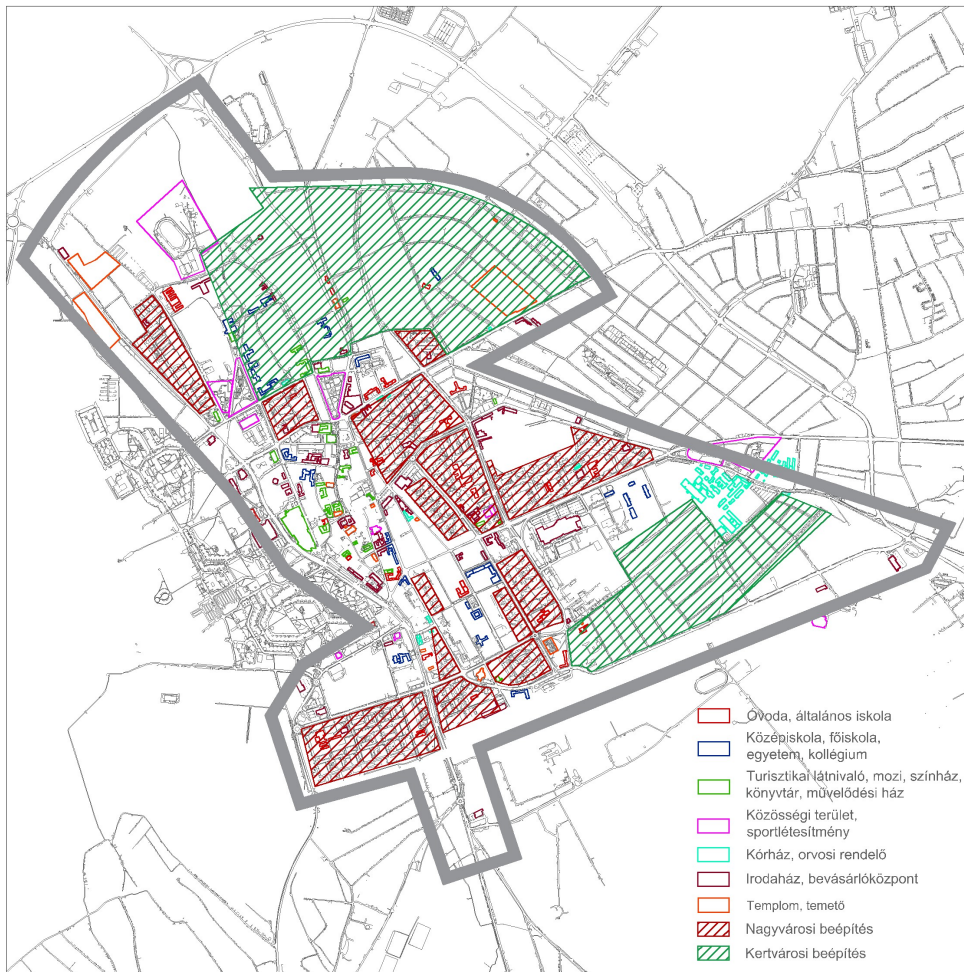


11. térkép: A főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben

### 3.2.6.9 A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó területek

A vizsgált területen a **célállomások és forgalomgeneráló létesítmények**, valamint a főbb **kibocsátó (lakó) területek** elhelyezkedésének együttes térképi ábrázolását a 12. térkép, valamint nagyítható méretarányban a 9. sz. melléklet szemlélteti.

Mivel az útcélok sűrűn helyezkednek el, általánosságban elmondható, hogy a területen belül érvényesíteni szükséges a bárhonnán bárhová eljutás elvét.



12. térkép: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben (nagyítható méretben lásd az 10. számú mellékletben)

### 3.2.7 A kerékpáros közlekedés szerepe

A közlekedési politika új megközelítési rendszere hangsúlyt fektet a fenntarthatóságra. Ezen irányelvek előterében helyezkedik el a két legtisztább közlekedési mód, a gyaloglás és a kerékpározás. Az általában használt közlekedési módok közül a kerékpározás igényli a legkevesebb energiát.<sup>43</sup>

#### A kerékpározás egyéni előnyei:

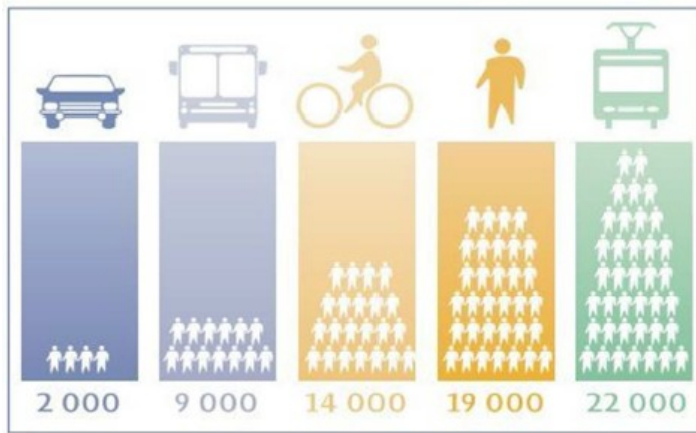
- **Gyors és kiszámítható** (rugalmasabb a közösségi közlekedésnél, ajtótól ajtóig való eljutás biztosít, torlódásokban kisebb az idővesztés, mint a gépjárművek esetében, városközpontokban a leggyorsabb közlekedési mód).
- **Költséghímélő:** mind a beruházásban, mind a fenntartásban, mind használat során kevés kiadással jár.
- **Egészséges tevékenység:** A rendszeres testmozgás előnyös hatást fejt ki az egészségügyi állapotra. A szabad mozgás a szabadság érzetét adja.

<sup>43</sup> Kerékpározás, a jövő útja kis- és nagyvárosok számára (Európai Közösségek, 2000), magyar kiadás GKM 2004

### A kerékpározás társadalmi előnyei:

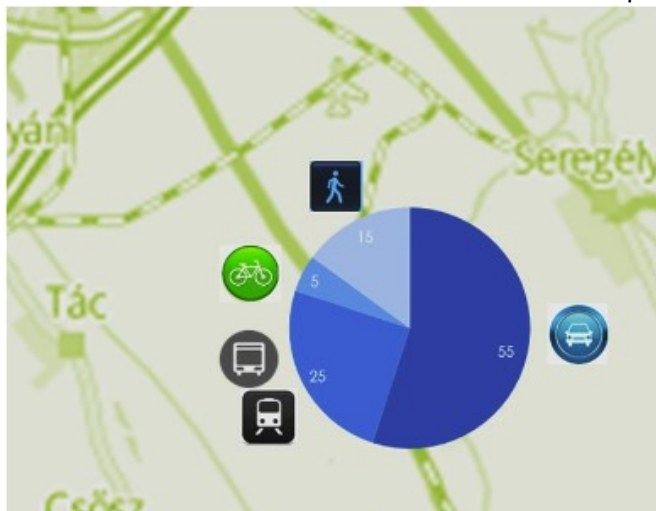
- **Környezeti hatások:** A közlekedéssel járó negatív externáliák (károsanyag-kibocsátás, zajszennyezés) a kerékpározás esetében rendkívül alacsonyak, a rövid távú utazások kerékpárra terelése a levegő- és zajszennyezés jelentős mérséklődését eredményezi.
- **Területhasználat:** Csekély a területhasználati igénye - mind haladásnál, mind parkolásnál - az infrastruktúra-igénye is kismértékű. A kisebb helyigény miatt csökkenthetőek a torlódások.
- **Mobilitás, esélyegyenlőség:** A kerékpár mindegyik társadalmi réteg számára hozzáférhető, az egyik legdemokratikusabb közlekedési mód.
- **Gazdasági, élettani hatások:** Javíthatja a város vitalitását és versenyképességét, növeli a társadalom jólétét.<sup>44</sup>

Városi környezetben található, 3,5 m széles területen 1 óra alatt áthaladó személyek száma különböző közlekedési módok esetén:



1. ábra: 3,5 m széles közlekedési folyosón áthaladó személyek száma 1 óra alatt<sup>45</sup>

Székesfehérváron a kerékpáros közlekedési részaránya az egyes közlekedési módok között 2013.évben 5%.<sup>46</sup> Székesfehérvár 2013. évi Modal Split adatait a 2. ábra mutatja.



2. ábra: Székesfehérvár „Modal Split” adatai

<sup>44</sup> Budapesti Közlekedési Központ: A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013.

<sup>45</sup> Forrás: Botma&Papendrecht:A kerékpár-forgalom működése, TU-Delft 1991. Kép forrása: <https://www.pinterest.com>

<sup>46</sup> Székesfehérvár Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánya, melynek során a forgalomfelvételeket a Pro Urbe Kft. készítette

Székesfehérvár domborzati viszonyai kedveznek a kerékpározásnak, illetve az éghajlat is lehetővé teszi az év nagy részében ennek a közlekedési módnak a használatát, a kerékpározás részaránya a közlekedési módok között mégis alacsony

Székesfehérváron az 1000 főre jutó személygépkocsik és gépjárművek száma országos viszonylatban kiemelkedően magas. 2015-ben az 1000 lakosra jutó 365 személygépkocsi, valamint az 1000 lakosra jutó 436 gépjármű országosan a legmagasabb nagyságú. A személygépkocsik számának alakulását mutatja a 3. ábra.

Székesfehérváron a gépjárművek magas számának hatása a mindennapokban is érzékelhető: forgalmi dugók, az utak túlterheltek, levegőtisztaság problémák, szmogriadók, a közterületből sok helyet foglalnak el a parkoló (és ott tárolt) autók, parkolási nehézségek, stb.

Az autóközpontú városból az élhetőbb város kialakítása érdekében fontos az alternatív közlekedési módok, a kerékpározás, a közösségi közlekedés erősítése.



3. ábra: Székesfehérváron regisztrált személygépkocsik számának alakulása<sup>47</sup>

Székesfehérvár Megyei Jogú Város 2010-ben elfogadott Közlekedésfejlesztési Konceptiója alapján is törekedni kell arra, hogy egyre népszerűbb, egyre realisabb közlekedési alternatíva legyen a kerékpáros közlekedés.

Törekedni kell arra, hogy a város úthálózatán, a városi fő- és gyűjtőutak mellett, - a gyér forgalmú lakóutcák kivételével – kerékpárforgalmi létesítmények kerüljenek kialakításra.<sup>48</sup>

A fejlesztési megfontolásokat nem szabad arra alapozni, hogy jelenleg hányan kerékpároznak az adott útszakaszon. Az emberek zöme szívesen kerékpározna, ha sok kerékpárforgalmi létesítmény lenne.

### Kerékpáros forgalmi adatok

Kerékpáros forgalmi adatokkal a város az Alsóvárosi kerékpárútra vonatkozóan rendelkezik (2010-2014. évekre vonatkozóan, negyedévenkénti mérés), ahol az átlagos

<sup>47</sup>Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal, Adóiroda adatszolgáltatása

<sup>48</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcioik\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcioik_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)



napi kerékpáros forgalom a 2014. évben meghaladta az 500 kerékpár/nap értéket úgy, hogy 2010 évben még 260 kerékpáros/nap volt a mért érték. A vizsgált kerékpárúton az évenkénti átlagos napi forgalom az alábbiak szerint alakult:

2010.	260 kerékpáros/nap
2011.	335 kerékpáros/nap
2012.	395 kerékpáros/nap
2013.	462 kerékpáros/nap
2014.	515 kerékpáros/nap

Az Alsóvárosi kerékpárút vonatkozásában a csúcsóra forgalmak délután a tavaszi, őszi időszakban 16.00 -17.00 óra között, az óraátállítás után, a nyári időszakban 17.00 -18.00 óra között adódtak.

A szezonális ingadozás is az Alsóvárosi kerékpárúton került felmérésre. Míg a tavaszi (márciusi) és őszi (októberi) időszakban a csúcsóra forgalom 30-40 kerékpár/óra volt, addig ez a nyári időszakban meghaladta a 60 kerékpár/órát (2014. évi adat).

Ennél jelentősebb szezonális ingadozás tapasztalható a Velencei-tó irányában, a Budai úton, ahol a nyári időszakban a kerékpáros forgalom többszöröse a tavaszi és őszi időszaknak (Magyar Közút Nzrt. tájékoztatása, a Budai út teljes körű forgalomszámlálása alapján).

### 3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

#### 3.3.1 A közutak forgalomnagysága

A közutak forgalomnagyságát befolyásolja a regisztrált személygépkocsik száma és a várostérség nagysága.

A Székesfehérváron regisztrált személygépkocsik/gépjárművek számát a 3.2.7 fejezet mutatta be, mely szerint 2015-ben országosan a legmagasabb nagyságú a városban regisztrált 1000 lakosra jutó személygépkocsi, valamint gépjárműszám, amit a 3. ábra is szemléltet.

Székesfehérvár várostérségének nagysága 3.2.1 fejezetben került bemutatásra, az OECD jelentés<sup>49</sup> alapján, mely szerint Székesfehérvár várostérségi népességszáma közel azonos Pécs várostérségével, melynél Budapesten kívül mindössze Miskolc és Debrecen agglomerációs népességszáma nagyobb.

A városi elsőrendű főútjai korábban mind a várost átszelő országos főutak voltak (lásd 10. sz. melléklet). A vizsgált városrészben nincs országos közút, csak önkormányzati kezelésben lévő utak. A városi első-és másodrendű főútjain igen jelentős az országos főutakhoz hasonló nagyságrendű a forgalom.

A város elsőrendű főútjain a nyugati elkerülő út (I-II. ütem) kiépítése és átadása (2005.) után is 10.000 E/nap felett maradt a forgalom. A csúcsóra forgalmakat és az abból képzett E/nap forgalmakat a 21. táblázat mutatja be az elsőrendűfőutakra vonatkozóan.<sup>50</sup>

Út neve	forgalmi sávok (kanyarodó nélkül)	csúcsóra EJ/óra	E/nap
<b>ELSŐRENĐŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
É-D útvonal			

<sup>49</sup> OECD Publishing 2012. <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/50242979.pdf>

<sup>50</sup> A forgalmi adatok forrása a Pro Urbe Kft. Székesfehérvár jelzőlámpa rendszer korszerűsítéséhez készített forgalomszámlálása, a 12.a-b melléklet szerint

PALOTAI ÚT (Keresztöltés - Schwabisch G. u.)	2 sáv	1095	10 950
PALOTAI ÚT (Schwabisch G. u. - Alba Plaza bekötőút)	4 sáv	1478	14 780
PALOTAI ÚT (Alba Plaza bekötőút - Halász u.)	4 sáv	1707	17 070
PIAC TÉR	2 x 3 sáv	1762	17 620
VÖRÖSMARTY TÉR	2 x 2 sáv	1835	18 350
SZÉCHENYI UTCA (Vörösmarty tér - Szárcsa utca)	2 x 2 sáv	1566	15 660
SZÁRCSA UTCA	2 x 2 sáv	1835	18 350
<b>K-DNY útvonal</b>			
BUDAI ÚT (Királysor/Seregélyesi út - Lövölde u.)	4 sáv	1562	15 620
LÖVÖLDE UTCA	2 sáv	1230	12 300
HORVÁT ISTVÁN UTCA (Lövölde u. - Prohászka O. u.)	2 sáv	1361	13 610
HORVÁT ISTVÁN UTCA (Prohászka O. u. - Széchenyi u.)	4 sáv	1991	19 910
HORVÁT ISTVÁN UTCA (Széchenyi u. - Balatoni út)	2 sáv	1367	13 670

21. táblázat: Székesfehérvár elsőrendű főútjainak mértékadó óraforgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.)

A másodrendű főutak egy részén az elsőrendű főutakhoz hasonló nagyságrendű a forgalom, ami meghaladja a 10.000 E/nap értéket, pl. Balatoni út, Berényi út, Dózsa György út, Mátyás király krt., Schwabisch Gmünd u., Szekfű Gyula utca, vonatkozásában.

Út neve	forgalmi sávok kanyarodó s.nélkül	csúcsóra E/óra	E/nap
<b>MÁSODRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
BALATONI ÚT (Vörösmarty tér - Horvát István utca)	2 sáv	1601	16 010
BÉKE TÉR	2 sáv	910	9 100
BERÉNYI ÚT	2 sáv	1450	14 050
DÓZSA GYÖRGY ÚT	4 sáv	1250	12 500
GÁZ UTCA	2 x 1 sáv	800	8 000
HAVRANEK JÓZSEF UTCA	2 sáv	578	5 780
MÁRTÍROK ÚTJA	2/4 sáv	910	9 100
MÁTYÁS KIRÁLY KRT (Szabadság. út - Dózsa Gy. út)	2 sáv	1320	13 200
MIKSZÁTH KÁLMÁN UTCA	2 sáv	450	4 500
MÓRI ÚT	2 sáv	980	9 800
PROHÁSZKA OTTOKÁR ÚT (Horvát István u. - Béke tér)	2 sáv	910	9 100
SCHWABISCH GMÜND UTCA	2 sáv	1100	11 000
SZEKFŰ GYULA UTCA	4 sáv	1810	18 100
SZÉNA TÉR	2 sáv	800	8 000
ZÁMOLY UTCA	2 sáv	400	4 000

22. táblázat: Székesfehérvár másodrendű főútjainak mértékadó óraforgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.)

A városi gyűjtőutak forgalomnagyságában már nagyobb ingadozás mutatkozik. Néhány gyűjtőút forgalma a közelít a 10.000 E/nap forgalomhoz, ilyen pl. a (kis) Budai út (Várkörút – Lövölde közti szakasza), Királysor, Mészöly Géza utca, Rákóczi út, Várkörút és Zichy ligeti út északi ága.

Út neve	forgalmi sávok kanyarodó s. nélkül	csúcsóra E/óra	E/nap
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
BREGYÓ KÖZ	2 sáv	480	4 800
BUDAI ÚT (Várkörút - Lövölde út)	2 sáv	960	9 600
CSÍKVÁRI ÚT (Széchenyi u. – Hosszúsétatér)	2 sáv	640	6 400
DEÁK FERENC UTCA	2 sáv	570	5 700
ERZSÉBET UTCA (Lövölde u. - Zrínyi u.)	2 sáv	310	3 100
FECSEPART (Havranek J. u - Zámoly u.)	2 sáv	340	3 400
HUNYADI JÁNOS UTCA	2 sáv	380	4 000
JÓZSEF ATTILA UTCA	2 sáv	450	4 500

KERESZTTÖLTÉS ÚT	2 sáv	150	1 500
KIRÁLY SOR	2 sáv	941	9 410
LIGETSOR	2 sáv	406	4 060
MADÁCH IMRE UTCA	2 sáv	370	3 700
MALOM UTCA	2 sáv	380	3 800
MÁTYÁS K. KRT. (Palotai kapu tér - Schwabisch G. u.)	2 sáv	540	5 400
MÉSZÖLY GÉZA UTCA	2 sáv	920	9 200
PROHÁSZKA OTTOKÁR U. (Budai út - Horvát I u)	2 sáv	400	4 000
RÁKÓCZI ÚT	2 sáv	980	9 800
SEREGÉLYESI ÚT (Királysor - Kadocsa u.)	2 sáv	410	4 100
SZABADSÁGHARCOS ÚT (Mátyás k.krt.- Mészöly G. u.)	2 sáv	450	4 500
SZEDER KÖZ	2 sáv	480	4 800
SZEDER UTCA (Bregyó köz - Szeder köz)	2 sáv	480	4 800
SZENT VENDEL UTCA	2 sáv	460	4 600
SZENT VENDEL KÖZ	2 sáv	420	4 200
TOMPA MIHÁLY UTCA	2 sáv	440	4 400
VÁRKÖRÚT	2 x 1 sáv	920	9 200
ZICHY LIGET ÚT (északi ág)	2 sáv	900	9 000
ZRÍNYI MIKLÓS UTCA	2 sáv	270	2 700

23. táblázat: Székesfehérvár gyűjtőútjainak forgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.)



13. térkép: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) nagyobb méretben lásd a 12.c. mellékletet

A fő és gyűjtőutakon a megengedett és átlagos sebessége 50 km/óra. A vizsgált városrészben Kivétel okoz ez alól a belváros mellett húzódó Várkörút, ahol 30 km/órás forgalomcsillapítás van érvényben.

A lakóövezetekben több területrész korlátozott sebességű „30-as övezet” valamint „lakó-pihenő” övezeti besorolású.

A vizsgált területen a „30-as övezet” valamint „lakó-pihenő” övezeti besorolású területeket, amelyek külön kerékpáros létesítmény nélkül is biztonságosan kerékpározhatók a 3.3.6 fejezet mutatja be.

A 7,5 tonnánál nehezebb gépjárművek a „Fehérvár Gyűrű” (Kadocsa u. – Szent Flórián Krt. – nyugati elkerülő út – M7 autópálya – 62. sz. főút) területén belül csak áruszállítás jelleggel közlekedhetnek. A vizsgált városrész területe (a belváros kivételével) ez alá a szabályozás alá esik. Mivel a területen ipari tevékenység elenyésző, így az áruszállítási igény a területen lévő néhány áruháza vonatkozik. A belváros területére a fentnél szigorúbb szabályozás van érvényben, ami a 3,5 t-nál nehezebb gépjárművek behajtását tiltja meg.

### 3.3.2 A közúti csomópontok kerékpározhatósága

A közúti csomópontok helyzetének felmérése azért különösen fontos, mert a közlekedési balesetek többsége a csomópontokban történik. A kerékpáros létesítmények csomópontban való átvitelének javasolt módja a kerékpárforgalmi létesítmény típusától, valamint a csomópont típusától is függ.

#### Jelzőlámpával irányított közúti csomópontok kerékpározhatósága

A jelzőlámpával irányított közúti csomópontokat és azok kerékpározhatóságát a 24 táblázat mutatja be.

Székesfehérvár vizsgált városrészében lévő jelzőlámpás csomópontok					
sor-szám	út neve (1)	út neve (2)	gyalog-átkelők száma	kerékpáros átvezetés	Megjegyzés
1.	Budai út	Királysor (Halesz)	3	1 ágon van, 2 ágon nincs	Seregélyesi úti ágon van
2.	Budai út	Zrínyi utca	1	nincs	Zrínyi u-i ágon lekopott
3.	Budai út	Interspar	1	nincs	Interspar ágon lekopott
4.	Budai út	Gáz utca - Lövölde utca	4	2 ágon van, 2 ágon nincs	Lövölde utcai ágon van
5.	Budai út	ÖMV kihajtó	1	van	rossz helyen van a kerékpárút
6.	Lövölde utca	Mc Donald's	1	van	rossz helyen, belül van a kerékpárút
7.	Budai út	József Attila utca	4	nincs	-
8.	Horvát István utca	Prohászka Ottokár utca	4	1 ágon van, 3 ágon nincs	Prohászka O. u. vasút felőli ágán van-
9.	Horvát István utca	Széchenyi utca	4	1 ágon van, 3 ágon nincs	Széchenyi u. külső ágán van
10.	Horvát István utca	Tóvárosi lakónegyed	2	nincs	-
11.	Széchenyi utca	Balatoni út	2	nincs	-
12.	Budai út	Vörösmarty tér	4	nincs	-
13.	Budai út	Várkörút	4	nincs	-
14.	Palotai út	Autóbusz pályaudvar	1	nincs	-
15.	Palotai út	Selyem utca	4	2 ágon van, 2 ágon nincs	Selyem u-i ágon rossz helyen van a kerékpárút
16.	Palotai út	Halász utca	3	1 ágon van, 3 ágon nincs	Halász u-i ágon rossz helyen van a kerékpárút

17.	Palotai út	Alba Plaza átkötő út	3	1 ágon van, 3 ágon nincs	rossz helyen, van a kerékpárút
18.	Palotai út	Schwabisch Gmünd u. (Shell k.)	3	1 ágon van, 3 ágon nincs	rossz helyen, van a kerékpárút
19.	Schwabisch Gm. u.	Mátyás Király krt. (Strand)	4	nincs	csomópont átépítése várható körforgalomra
20.	Palotai út	Mészöly Géza utca	4	2 ágon van, 2 ágon nincs	csomópont átépítése várható körforgalomra
21.	Várkörút	Szekfű Gyula. u.-Dózsa Gy. út (Bíróság)	3	nincs	csomópont átépítése várható
22.	Berényi út	Mikszáth K. u.- Széna téri út	4	nincs	csomópont átépítése várható körforgalomra

**24. táblázat: Székesfehérvár vizsgált városrészében a jelzőlámpás csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hivatal Közlekedési Iroda)**

Az 1. kép a Budai út – Seregélyesi út csomópontját mutatja, ahol a jelzőlámpa korszerűsítése során a kerékpáros átvezetés is megvalósult. A 2. kép a város legforgalmasabb, Széchenyi utca – Horvát István utca kereszteződése a kerékpáros átvezetéssel.



**1. kép: Budai út – Seregélyesi úti jelzőlámpás csomópontban 2015-ben a jelzőlámpa korszerűsítése során kialakított kerékpáros átvezetés**

A 2. kép a város legforgalmasabb, Széchenyi utca – Horvát István utca kereszteződését mutatja a kerékpáros átvezetéssel.



2. kép: Kerékpáros átvezetés jelzőlámpás csomópontban, Horvát István utcai kerékpárút Széchenyi utcai keresztezése

A meglévő Budai úti kerékpárútnál teljesen lekopott a kerékpáros átvezetés felfestése a Zrínyi utcai és Interspar Áruháznál lévő keresztezésekben (3. kép).



3. kép: Budai úti kerékpárúton a Zrínyi utcai jelzőlámpás keresztezésnél lekopott az utat keresztező kerékpárút burkolatjele

A vizsgált városrészben lévő 22 jelzőlámpás csomópontból 12-nél azért nincs a burkolaton kerékpáros átvezetés felfestve, mivel a csomópontok folytatásban még nincsenek kerékpárforgalmi létesítmények.

A városnak nincs olyan jelzőlámpás csomópontja, ahol biztosításra került volna a kerékpárosok felállása a gépjárművek előtt.

A meglévő kerékpáros átvezetések kialakítása (a Budai úti, Lövölde utcai és a Piac tér - Palotai úti kerékpárutaknál) nem felel meg a jelenlegi műszaki előírásoknak, mivel a

csomópont közepéhez képest előbb a gyalogos átkelő és csak utána került a kerékpáros átvezetés felfestésre. (4-5. kép) Ez főleg akkor jelenthet problémát (a beláthatóság miatt), amikor nem működik a jelzőlámpa. A táblázatban ezeket a helyeket úgy jeleztük, hogy rossz helyen van a kerékpársáv. A Budai úti kerékpárút 4. képen lévő átvezetése egy olyan ágon van, amit már nem irányít jelzőlámpa, itt különösen fontos lenne, hogy a kerékpáros átvezetés legyen a csomóponthoz közelebb.

A hiányzó kerékpáros átvezetések biztosítása a kerékpárforgalmi létesítmények kialakításával együtt, vagy azzal összhangban javasolt, annak érdekében, hogy azok egyből a végleges helyükre kerüljenek.



4. kép: A Budai úti kerékpárúton a Lövölde utcai keresztezésnél a csomópont közepéhez a gyalogos-átkelőhely van közelebb és távolabb a kerékpáros átvezetés



5. kép: A Lövölde utca Mc Donald's csomópontjában a gyalogosok helyén van a kerékpáros átvezetés

## Jelzőlámpával védett gyalogos átkelőhelyek

A 25. táblázat szerinti jelzőlámpával védett gyalogos-átkelőhelyek egyikénél sincs kerékpáros átvezetés. A kerékpáros átvezetések kialakítása (a gyalogos-átkelőhelyek mellett) az irányhelyes kerékpársávok fejlesztésekor lesz különösen fontos, annak érdekében, hogy a kerékpárosok valóban irányhelyesen használhassák azokat.

Székesfehérvár vizsgált városrészében a jelzőlámpás gyalogos-átkelőhelyek			
Száma	út neve	jelzőlámpás gyalogos-átkelőhely	kp. átvezetés
1.	Budai út	Hadiárva utca gyalogos átkelőhely	nincs
2.	Budai út	Kuruc sarok gyalogos átkelőhely	nincs
3.	Palotai út	Piac téri gyalogos átkelőhely	nincs
4.	Palotai út	Diszkont gyalogos átkelőhely	nincs
5.	Palotai út	Kenyér üzemi gyalogos átkelőhely	nincs
6.	Szekfű Gyula utca	II. Rákóczi F. Ált Isk. gyalogos átkelőhely	nincs

25. táblázat: Székesfehérvár vizsgált városrészében a jelzőlámpával védett gyalogos átkelőhelyeknél lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda)

Általánosan megállapítható, hogy a jelzőlámpával szabályozott kereszteződésekben a gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztása indokolt. A balra kanyarodó gépjárműforgalom számára lehetőleg külön fázis kialakítása szükséges a kerékpárút elsőbbségének hangsúlyozása mellett. A kerékpárútnak a vele párhuzamosan haladó gépjármű-közlekedési úttal megegyező elsőbbségi viszonyok kell, hogy járjanak.

## Körforgalmú csomópontok

A vizsgált városrész körforgalmú csomópontjait és az azokban biztosított kerékpáros átvezetéseket a 26. táblázat mutatja.

Székesfehérvár vizsgált városrészében lévő körforgalmú csomópontok				
sor-szám	út neve (1)	út neve (2)	kp. átvezetés	Megjegyzés
1.	Berényi út	Tompa Mihály u., Kisteleki u.	van, kp-os átvezetés	-
2.	Széchenyi utca	Csákvári út	nincs	kerékpáros létesítmény fejlesztésekor
3.	Rákóczi utca/Királysor	Gáz utca/Széna téri út	nincs	kerékpáros létesítmény fejlesztésekor
4.	Rákóczi utca	József Attila utca	van, körben kp. nyom	-
5.	Rákóczi utca	Várkörút	van, körben kp. nyom	-
6.	Horvát István utca	Deák Ferenc utca	nincs	Budapest - Balaton kerékpárút építések
7.	Királysor	Géza utca	nincs	kerékpáros létesítmény fejlesztésekor

26. táblázat: Székesfehérvár vizsgált városrészében a körforgalmi csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda)

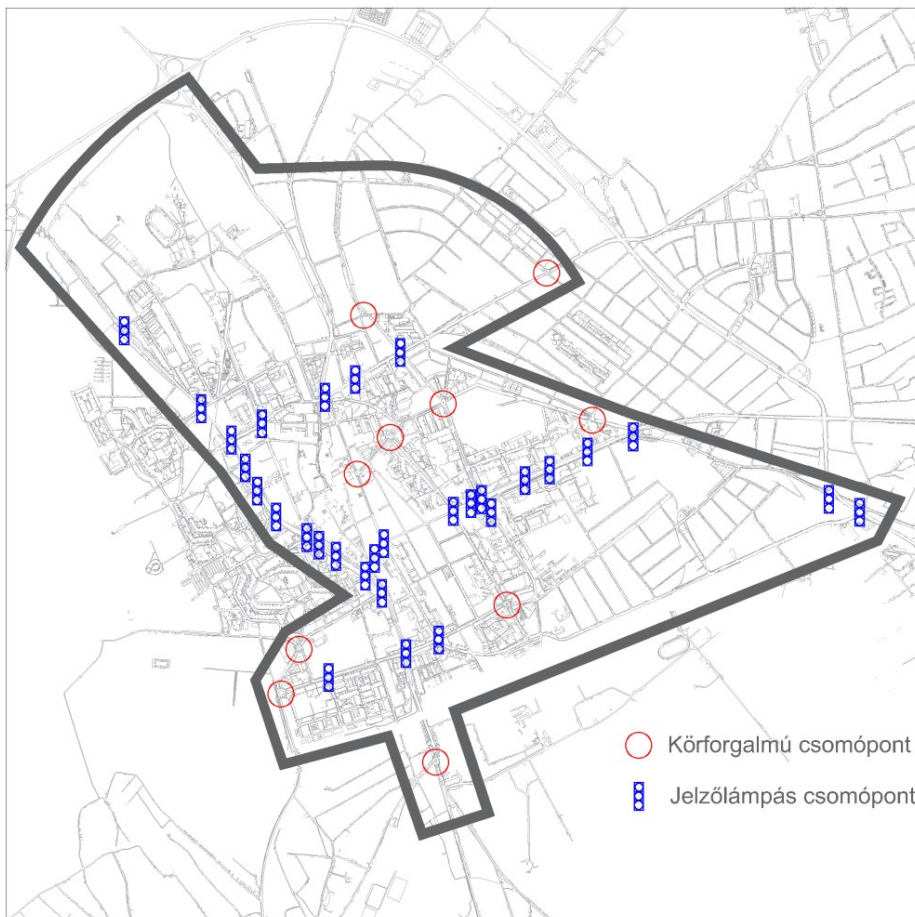
A Berényi út – Tompa Mihály út körforgalmánál a gyalogos átkelőhelyek mellett a kerékpáros átvezetések útburkolati jelei is felfestésre kerültek, (a kerékpárosok részére elsőbbségadás kötelező táblák kihelyezésével).



A Várkörút - Rákóczi utca, valamint a Rákóczi utca – József Attila utca csomópontjainál a körforgalom sávjának közepében kerültek a kerékpáros nyomok felfestésre (6. kép). Ezt a megoldást a Várkörút 30 km/órás sebességkorlátozása is támogatja.



6. kép: A kerékpáros nyomok a körforgalom sávjának közepében a Várkörút - Rákóczi utcai csomópontban



14. térkép: Jelzőlámpás és körforgalmú csomópontok a vizsgált városrészben

A Széchenyi utca – Csíkvári úti, a Királysor – Géza utcai valamint a Széna téri körforgalmakban a kerékpárosok átvezetését a kerékpárforgalmi létesítmények kialakításával együtt javasolt biztosítani.

### **Jelzőlámpával nem védett gyalogos átkelőhelyek, és útcsatlakozások**

A jelzőlámpával nem védett csomópontoknál is fontos, hogy a gyalogos átkelőhelyek mellett kerékpáros átvezetési is legyen, főleg, amennyiben irányhelyes kerékpáros létesítmények vannak az út mellett (7. kép).



7. kép: Berényi út gyalogos- kerékpáros átkelőhelye az Óvoda utcánál



8. kép: Mártírok útjai kerékpárút átvezetése a Gyár utcánál

A 8. kép a Mártírok útjai kétirányú kerékpárút átvezetését mutatja Gyár utcai csatlakozásnál. A kétirányú kerékpárutak átvezetése a becsatlakozó utcákon mindenhol

veszélyforrást jelent, mivel a kerékpárosok a nemcsak abból az irányból várhatóak, ahonnan a gépjárművek, így előfordulhat a késői észlelés.

### Gyalogos-kerékpáros keresztezések

A kerékpárosok számának növekedésével került előtérbe ez a probléma. Ennek egyik típusú kialakítását szemlélteti a 9. kép, a Palotai út és a Selyem utcai járda keresztezésénél.



9. kép: A Palotai úti kerékpárutat keresztező gyalogjárda

### A „hajtva tilos – tolvaj szabályos” figyelemfelhívó táblák

A Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága Székesfehérvár Belváros körzetében 22 helyszínen helyeztetett ki „Hajtva tilos! Tolvaj szabályos” figyelemfelhívó táblát a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél. Ebből 21 helyszín a vizsgált városrészbe esik. A táblák kihelyezése egyben azt is jelzi, hogy ott a járdán kerékpároznak, azért használják kerékpárral a gyalogos-átkelőhelyet. A kihelyezett táblák mindegyikénél megállapítható, hogy hiányoznak a kerékpárforgalmi-létesítmények. Ezeket a gyalogos-átkelőhelyeket a 27. táblázat mutatja be.

Gyalogos átkelőhelyek helyszíne	Gyalogos átkelőhelyek száma
Deák Ferenc utca – Budai út	4
Budai út – Gáz utca	3
Budai út – Zrínyi utca	1
Budai út – Királýsor	2
Budai út – Kisteleki utca	1

Gáz utca 10. szám előtt	1
József u. 10.szám előtt	1
Rákóczi u. – Gáz u. körforgalom	2
Várkörút – Budai út	4
Várkörút – Szekfű Gyula u.	3
Dózsa György út – Zichy liget (K&H Bank)	1
Szekfű GY. u. – Széna tér	4
Királysor – Géza u.	1
Királysor – Gőzmalom u.	2
Vörösmarty tér	2
Vörösmarty tér – Balatoni út	1
Széchenyi út – Horvát István u.	3
Palotai út – Petőfi park	1
Palotai út – Halász utca (Alba Plaza felé)	1
Mészöly Géza u. – Szabadságharcos u.	3
Mátyás király krt. – Zichy liget	1

27. táblázat: Gyalogos átkelőhelyek, melyeknél „Hajtva tilos! Tolva szabályos” tájékoztató táblák kerültek kihelyezésre.

### 3.3.3 Elválasztó létesítmények a vizsgált városrészben

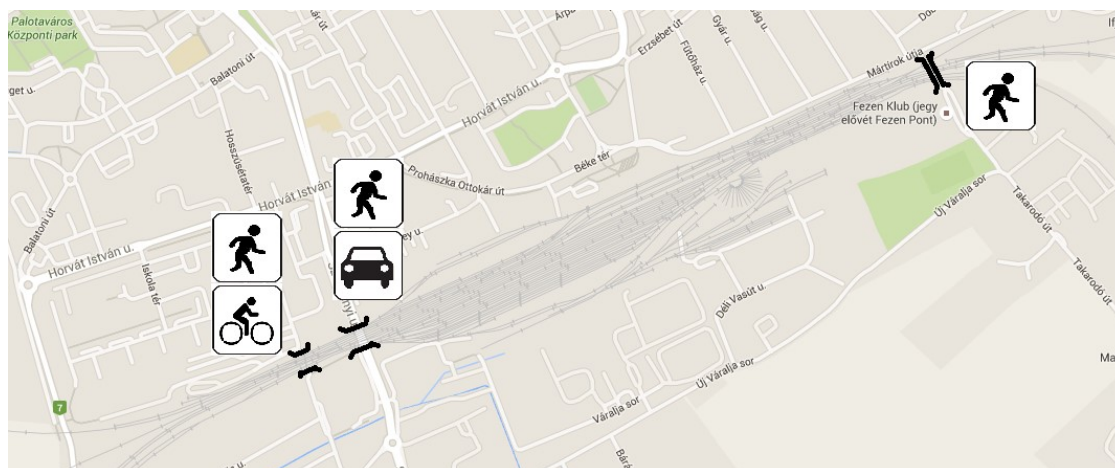
#### 3.3.3.1 Vasúti keresztezések:

Székesfehérváron van a Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja, a vasútállomásnál 31 vágánnyal. A város szempontjából igen jelentős elválasztó létesítményként van jelen a **transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) V. folyosóján lévő (Budapest – Székesfehérvár – Boba) vasútvonal**, a vizsgált városrész déli határán. A vasúti személyszállítás szempontjából rendkívül forgalmas vasútvonal elválasztja a városközpontot a déli városrészekről, Alsóvárostól, a Váraljától, Órhalmi szőlők lakóterülettől. A több mint 3 km hosszú vasúti szakaszon jelenleg mindössze 1 kerékpáros átjárási lehetőség van, a **Hosszúsétatéri gyalogos-kerékpáros aluljárónál** (10. kép, 15. térkép). A gépjárművek részére a Széchenyi utcai magasságkorlátozott aluljáró biztosítja az átjárást.



10. kép: Hosszúsétatéri gyalogos- kerékpáros aluljáró

A vasútállomástól keletre, a **Takarodó útnál** van egy gyalogos felüljáró (MÁV tulajdonban), ennek a 2012. körüli felújításakor (a felújítás nem volt engedélyköteles) nem került beépítésre az a tolosín, ami a kerékpárosok átközledését megkönnyíthette volna. A Takarodó útnál az 1960-as évek végéig volt egy szintbeni vasúti átjáró, ami a vasútállomás tolató mozgásai miatt került lezárásra.



15. térkép: A TEN-T V. folyosón lévő Bp. – Székesfehérvár – Boba vasútvonal jelenlegi átjárási lehetőségei a vizsgált városrészben

### 3.3.3.2 Vízfolyások keresztezései

A vizsgált városrészben lévő legnagyobb vízfolyás a Gaja-patak, a vizsgált terület északnyugati sarkánál. Nyitott csatornaszakaszok vannak a Felsővárosban (Rózsaligetben, Malom-csatorna és Varga-csatorna), valamint az Aszalvölgyi ároknak vannak nyitott szakaszai a Halesznál és az Erzsébet utcában.

A 28. táblázat mutatja be a vizsgált városrész hídjait, a gyalogos hidak nélkül.

	út neve	áthidalt vízfolyás	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet
1.	Palotai út	Gaja-patak	gyalogos-kerékpáros híd	26,6 m	4,5m
2.	Bregyó köz	Malom-csatorna	közúti híd (gyűjtőúton)	4,8 m	1,5m + 7,0m + 1,5m
3.	Fürdő sor	Malom-csatorna	közúti híd (lakóutcában)	2,6 m	0,3m + 4,8m + 0,3m
4.	Mészöly G. u.	Varga-csatorna	közúti híd (gyűjtőúton)	3,5 m	3,5m + 9,0m + 2,1m
5.	Palotai út	Varga-csatorna	közúti híd (városi főúton)	4,6 m	3,4m + 7,5m + 3,4m
6.	Seregélyesi út	Aszalvölgyi-árok	közúti híd (gyűjtőúton)	3,0 m	1,3m + 8,0m + 1,3m
7.	Hosszúsétatér	Aszalvölgyi-árok	közúti híd (lakóutcában)	4,0 m	1,2m + 7,1m + 1,2m

28. táblázat: A vizsgált városrész hídjai (gyalogos hidak nélkül)

A Palotai úti kerékpárúton 2014-ben önálló gyalogos-kerékpáros híd épült a Gaja-patak felett a Palotai útnál (11. kép), így a mellette lévő közúti hídról teljesen lekerült a gyalogos-kerékpáros forgalom (a táblázatban a Palotai út közúti hídja ezért nem szerepel).

A Palotai úti kerékpárút a Varga-csatorna hídján kisebb keresztmetszeti szűkítéssel került átvezetésre a kerékpárút.

A Mészöly Géza utcában, a Bregyó közben és a (kis) Seregélyesi úton jelenleg még nincs kerékpáros létesítmény.

A Hosszúsétatér és a Fürdő sor kerékpározásra alkalmas kisméretű utcák, így az ott lévő hidak biztosítják a kerékpáros közlekedést.

A vizsgált területen további 7 db gyalogos híd van, a Rózsáligetben négy (kettő a Malom – csatornán és kettő a Varga-csatornán), valamint az Erzsébet utcában három. Ezeknek a gyalogos hidaknak nincs hálózati szerepük a kerékpáros közlekedésben.



11. kép: Palotai úti gyalogos-kerékpáros Gaja-patak híd

A városrész vízfolyás hídjainak egy részét a Gaja-patakon, Malom- és Varga csatornán a 16. térkép mutatja.



16. térkép: A Gaja-patak, Malom-csatorna és Varga-csatorna hídjai a vizsgált városrészben

### 3.3.3.3 Nagyforgalmú utak keresztezései

Székesfehérvár a Dunántúl legnagyobb közúti csomópontja. A város területén az M7 autópálya, a 8. sz. 7. sz., 62. sz., 63. sz., 81. sz., 811. sz. főutak haladnak, amelyeket a „Fehérvár Gyűrű, köt össze, amit nyugatról az emelt sebességű nyugati elkerülő út déli oldalról az M7 autópálya alkot. Ezen utak keresztezése mindenhol nagy gondot okoz.

Az autópálya és az emelt sebességű közutak kerékpáros keresztezése csak külön szintben biztosítható. A vizsgált terület határán van a Palotai úti kerékpárút- nyugati elkerülő út külön szintű keresztezése (lásd a 12. kép).

A vizsgált városrész a „Fehérvár Gyűrűn” belül helyezkedik el, ahol nincsenek országos kezelésű utak.



12. kép: Palotai úti kerékpárút, nyugati elkerülő úti külön szintű keresztezése

### 3.3.4 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete

#### 3.3.4.1 Egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás biztosításának helyzete

A kerékpár előnye, hogy gyorsan és kerülőutak nélkül célhoz lehet vele érni. Ez azonban csak akkor érvényesül, ha a teljes úthálózat minden irányban átjárható.<sup>51</sup>

Egyirányú utcában kerékpárral abban az esetben lehet a jelölt iránnyal szemben közlekedni, ha ezt az utca mindkét oldalán az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán jelzik.



4. ábra: Egyirányú utcában a kétirányú kerékpáros forgalom jelzése

<sup>51</sup> Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében? [http://kerekarosklub.hu/sites/default/files/koltseghatekony\\_megoldasok.pdf](http://kerekarosklub.hu/sites/default/files/koltseghatekony_megoldasok.pdf)

A vizsgált városrészben jelenleg 48 egyirányú utca található. A 29. táblázat bemutatja a vizsgált városrészben lévő egyirányú utcák szélességét, valamint, hogy jelenleg biztosított, vagy nem az ellenirányú kerékpáros forgalom.

A 48 utcából jelenleg 8 utcában biztosított az ellenirányú kerékpározás. A Madách Imre utcának két ága van, ezért ott is biztosítottak vettük az ellenirányú kerékpározást. A 40 egyirányú utcában, ahol nem biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés, az ok, ami miatt ez nem lehetséges, általában az egy- vagy mindkét oldalon parkoló autók, melyek mellett már nincs elég hely az ellenirányú kijelölésére.

	Egyirányú utca	az út szélessége	Ellenirányú kerékpározás biztosított (B)/nem biztosított (N)	B/N
1.	Ányos Pál utca	7 m	Nem biztosított (park. és a helyközi buszközlekedés miatt)	N
2.	Árpád utca (Lövölde utca felőli vége)	5,3 m	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
3.	Árpád utca		Nem biztosított (parkolások miatt)	N
4.	Balaton úti szervizút	5,5 m	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
5.	Csitány G. Emil utca	6,5 m	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
6.	Dr. Koch László u.	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
7.	Erzsébet u. (Zrínyi u - Kórház között)	3,5 m	Nem biztosított, nem elég a szélesség	N
8.	Forgó u. (Kertalja u. - Mikszáth Kálmán u.)	2,6-4,5 m	Nem biztosított, a Királykúti körforgalmi ág beszűkül	N
9.	Fűtőház utca	3,8 m	Nem biztosított (keskeny, és benyúló park. miatt)	N
10.	Gyár utca	5,8 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
11.	Gyümölcs utca	7,5 - 9,8 m	Nem biztosított (kétoldali, v. merőleges park. miatt)	N
12.	Honvéd utca	8,5 m	Nem biztosított (kétoldali parkolások miatt)	N
13.	Horvát István belső út	4 m	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
14.	Horvát István belső u. merőleges utca	3,8	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
15.	Horvát István lakótelep u.	3,8 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
16.	Hunyadi utca (Kórház - Kinizsi u. szakasz)	3,8 m	Nem biztosított (keskeny, parkolások miatt)	N
17.	III. Béla király tér	4,5-5,8 m	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
18.	Irányi Dániel utca	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
19.	Károly János utca	5,1 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
20.	Kégl György utca	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
21.	Kertalja köz	3,6-4 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
22.	Lövölde utca (Erzsébet u - Béke tér)	6,5 m	Nem biztosított (kétoldali parkolások miatt)	N
23.	Madách utca	4,0 m	Két egymás melletti egyirányú utca (közepén parkkal)	B
24.	Mancz János utca (Ősz utcai szakasza)	6,0	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
25.	Mancz János u. (Mikes K. u. melletti szak. )	4,5 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
26.	Martinovics utca	5 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
27.	Móricz Zs. u. (Széna tér mögötti szakasza)	5,5 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
28.	Neumann J. u. (Madách I. - Kandó K. u. )	4,0 m	Nem biztosított	N
29.	Ősz utca	4,5 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
30.	Ősz utca (templom -SZMT színház között)	7,1 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
31.	Petőfi u. (Arany János u. – Kossuth u.)	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
32.	Pirosalma utca	5 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
33.	Semmelweis Ignác utca	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
34.	Semmelweis I. u. 1.- SZMT Színház k.	7 m	Nem biztosított	N
35.	Szeder utca (temető felőli vége)	3 m	Nem biztosított	N
36.	Szeder utca (Szeder közre forduló ága)	3 m	Nem biztosított (nem elég a szélesség)	N
37.	Széna tér (Iskola mögötti szakasz)	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
38.	Szent István tér (Petőfi utca -kis Budai út)	7,4 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
39.	Szent István tér (Megyház u. folyt.)	6 m	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
40.	Színház utca	6,0	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
41.	Távirada utca	6,0	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
42.	Varga-csatornapart uszoda felőli vége	3,0	Nem biztosított (nem elég a szélesség)	N
43.	Virág Benedek utca	5,8	Ellenirányú kerékpározásra kijelölt utca	B
44.	Vörösmarty téri belső út	5,5	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
45.	Ybl Miklós lakótelep utca	5,0	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
46.	Ybl Miklós utca	7-8,5	Nem biztosított (parkolások miatt)	N



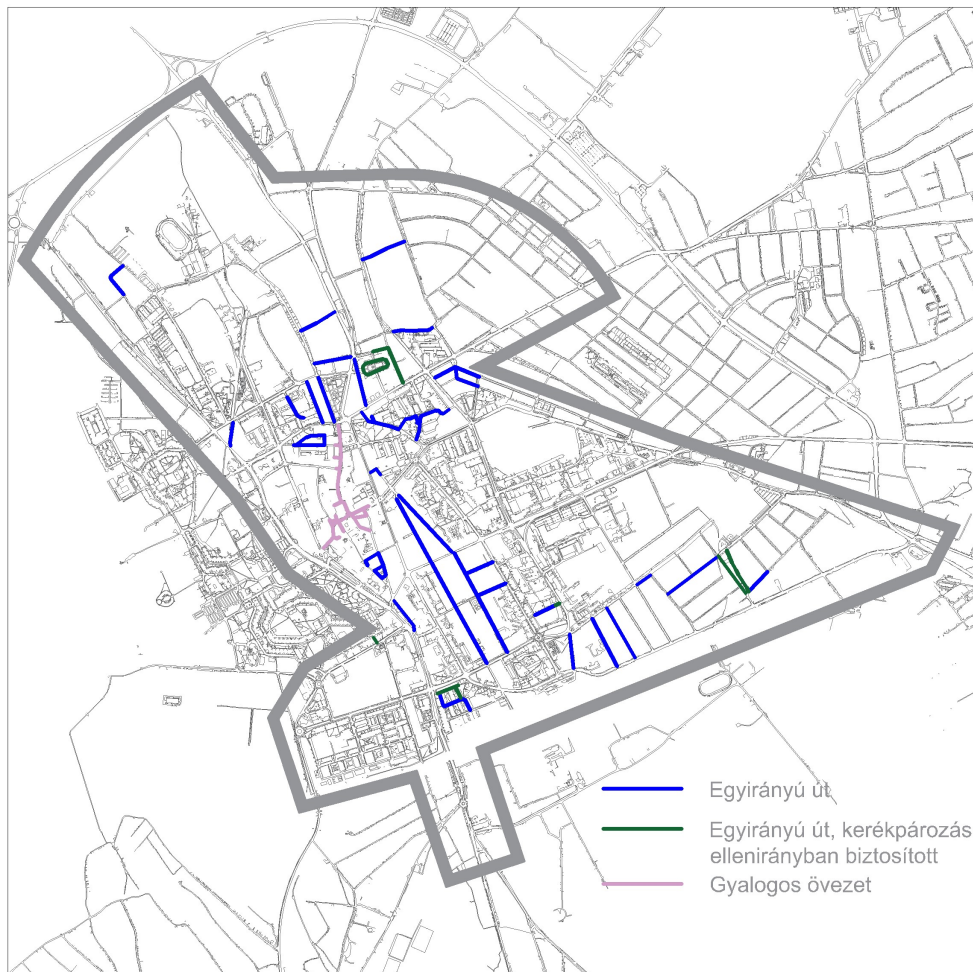
47.	Zichy liget nyugati út	7,5	Nem biztosított (parkolások miatt)	N
48.	Wathhay utca	5,7	Nem biztosított (parkolások miatt)	N

29. táblázat: Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben

A 8 ellenirányban kerékpározható egyirányú utcából a 13-15. képek mutatnak be hármat. Az egyirányú utcákat a 25. térkép szemlélteti.



13. kép: Ellenirányú kerékpározásra kijelölt Balatonúti szervízút



17. térkép: Egyirányú utcák és a gyalogos övezet a vizsgált városrészben



14. kép: Ellenirányú kerékpározásra kijelölt Horvát István belső utca



15. kép: Ellenirányú kerékpározásra kijelölt Árpád utca Lövölde utca felőli vége

#### ***3.3.4.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek helyzete***

A vizsgált városrészben jelenleg zsákutcákban a jelenlegi, táblával jelölt kerékpáros továbbhaladási lehetőségeket a 30. táblázat mutatja be. A vizsgált városrészben lévő 26 zsákutcából jelenleg táblával jelölve 2 helyen biztosított a kerékpáros továbbhaladás.

A két helyszín, ahol a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított:

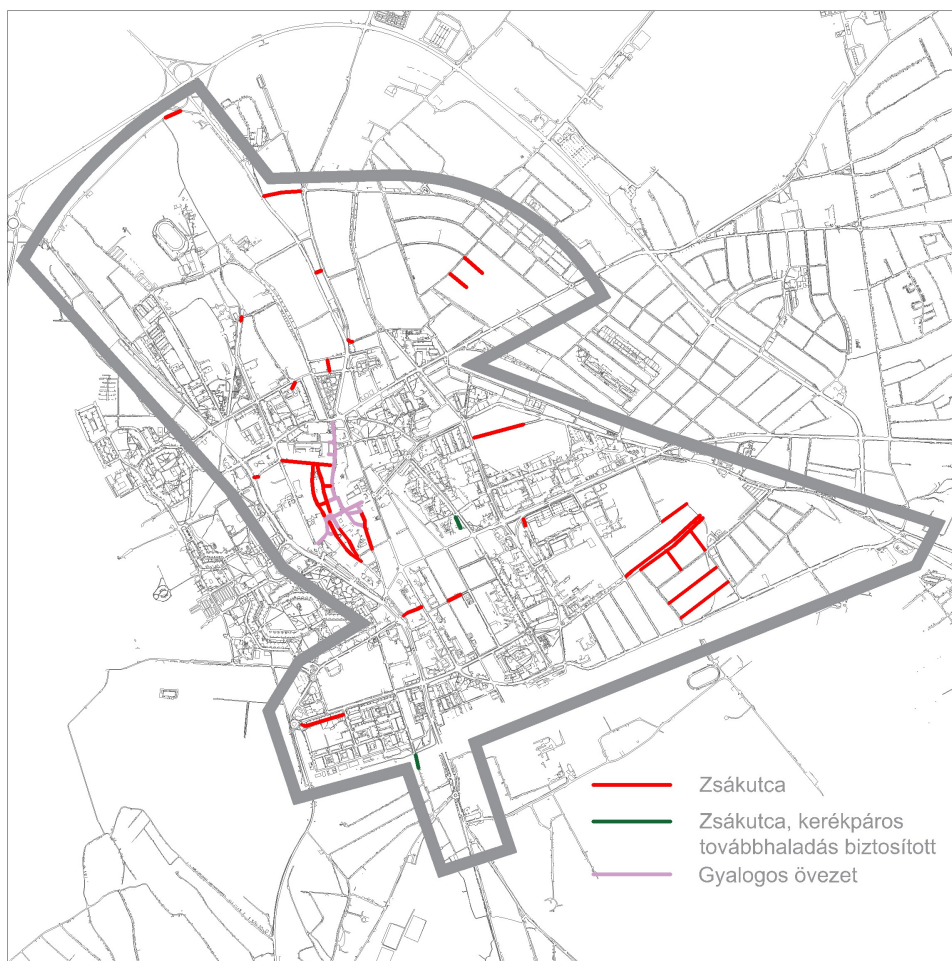
- A Hosszúsétatéren, a vasút külön szintű keresztezését biztosító gyalogos –kerékpáros aluljárójánál, mely útvonal része az Alsóvárosi kerékpárútnak (a gyalogos-kerékpáros aluljáró a 10. képen látható),
- A József Attila belső szervízútján (16. kép)

	Zsákutca	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított (B) / nem biztosított (N)	B/N
1.	Ady Endre u - Jókai u. - Oskola u.	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos öv.)	N
2.	Ady Endre u. (Palotai út felé vezető szakasza)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
3.	Arany János utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos öv.)	N
4.	Bem József utca (Hadiárva u. - Kórház)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (elb. iparvágány)	N
5.	Dobó utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (mindkét végéről, közepén elbontott iparvágány)	N
6.	Erzsébet utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (elbontott iparv.)	N
7.	Fecskepart (Havranek József - Móri út)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (szintkülönbség)	N
8.	Gábor Áron utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (temető)	N
9.	Hosszúsétatér	kerékpáros továbbhaladás biztosított (aluljáró)	B
10.	József A. u., belső szervízút Budai felőli vége	kerékpáros továbbhaladás biztosított	B
11.	Keresztöltés	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (magánterület)	N
12.	Kossuth utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos öv.)	N
13.	Lövölde belső utca, Interspar mellett É-D ir.	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (zöldterület)	N
14.	Madách Imre u. (Hunyadi u - Erzsébet u.)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
15.	Major utca, Fűtőerőmű területe	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (nem közterület)	N
16.	Megyeház utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos öv.)	N
17.	Móri út - Havranek József utca közötti köz	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
18.	Munkácsy M. utca iskola előtti szakasza	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
19.	Pörös utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (temető)	N
20.	Rozgonyi Piroska utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (zöldterület)	N
21.	Szabadságharcos út (Mészöly G. u-tól É-ra)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
22.	Szilágyi utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
23.	Toldi Miklós utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (elbontott iparv.)	N
24.	Tóvárosi lakónegyed É-D-i utcája	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (zöldterület)	N
25.	Vak Bottyán utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül	N
26.	Ybl. Miklós lakótelep belső utca (óvoda előtt)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (kiemelt szegély)	N

30. táblázat: Zsákutcák és a kerékpáros továbbhaladás jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben



16. kép: József Attila belső zsákutcáján a kerékpáros továbbhaladás jelzése



18. térkép: Zsácutcák és a gyalogos övezet a vizsgált városrészben

### 3.3.4.3 Gyalogos övezet a vizsgált városrészben

A gyalogos övezet nagyságát, az arra vonatkozó szabályokat Székesfehérvár Megyei Jogú Város parkolási rendjéről szóló Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése többször módosított 61/2012. (XI.30.) önkormányzati rendelete szabályozza.<sup>52</sup>

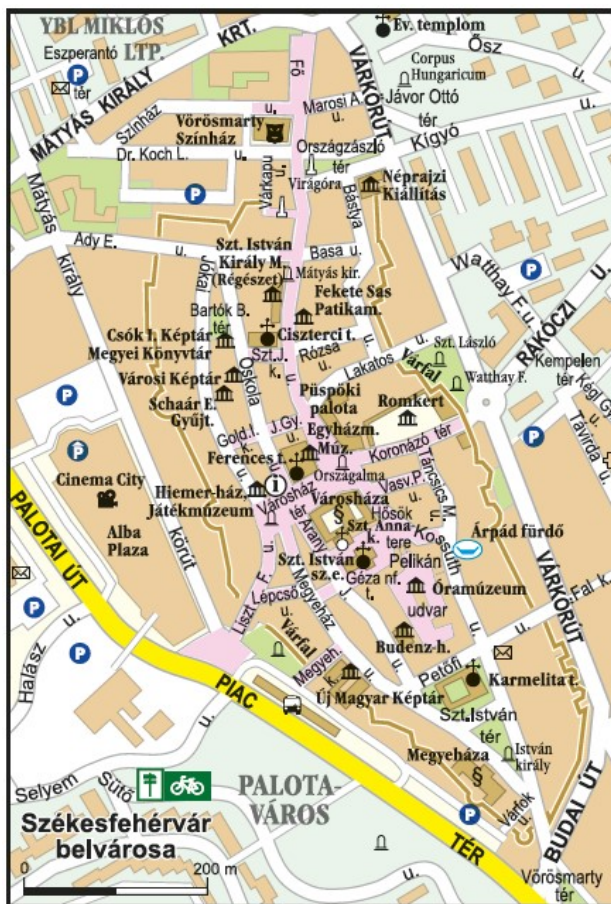
A gyalogos övezet utcái a történelmi belvárosban, a középkori várfalon belüli területen találhatók.

A gyalogos övezet utcái: (a 17-18. térképeken világos lila színnel jelölt utcák)

1. Fő utca
2. Fő u. 10. szám előtti terület
3. Hősök tere
4. Koronázó tér
5. Kossuth utca 3-13. sz. tömbbelső
6. Lépcső utca
7. Liszt Ferenc utca
8. Mátyás király körút 23-25. szám előtti terület
9. Városház tér
10. Vasvári Pál utca

<sup>52</sup> <https://ekozig.szekesfehervar.hu/filedl.php?docType=Dontes&doc=66643&param=bmFtZT1QOIxLw7Z6Z3nFsWzDqXNpIGlyb2RhXHB1YmxpY1xSZW5kZWxldGVrXDIwMTVcNTItMjAxNS4oWEkuMzAukS5wZGYmdHlwZT1hcHBsaWNhdGlvbi9wZGY=>

A gyalogos övezetben a kerékpározás nem engedélyezett, viszont a Fő utcával párhuzamos Várkörúton, Oskola utcában, és általában a Fő utcára merőleges utcákban is lehetséges. A Fő utcán kerékpártárolók kerültek kihelyezésre a becsatlakozó utcák közelében.



19. térkép: Gyalogos övezet Székesfehérvár belvárosában

### 3.3.5 A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonya a vizsgált városrészben

A Székesfehérváron regisztrált személygépkocsik/gépjárművek számát a 3.2.7 fejezet mutatja be, mely szerint 2015-ben országos viszonylatban Székesfehérváron, a legmagasabb szinten van az 1000 lakosra jutó regisztrált személygépkocsi, valamint gépjárműszám. Ebből adódóan a városban igen nagy gondot jelent a közterületen parkoló, és ott tárolt autók helyigénye. A gépjárművek parkolása nehezíti, sok helyen akadályozza a kerékpáros közlekedést.

Székesfehérváron időkorlátos, zónás fizetős parkolási rendszer működik. A parkolási rendet Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 52/2015. (XI.30.) önkormányzati rendelete szabályozza.<sup>53</sup> Általánosságban megállapítható, hogy

<sup>53</sup> <https://ekozig.szekesfehervar.hu/filedl.php?docType=Dontes&doc=66643&param=bmFtZT1Q0lxLw7Z6Z3nFsWzDqXNpIGlyb2RhXHBIYmtpY1xSZW5kZWxldGVrXDIwMTVcNTItMjAxNS4oWEkuMzAuK5SwZGYmdHlwZT1hcHBsaWNhdGlvbi9wZGY=>

folyamatosan, évről-évre növekszik a fizető parkolási övezet nagysága, amit jól mutat, hogy a 769/2015. számú rendeletben a Közgyűlés arról is döntött, hogy legkésőbb 2016. augusztus 1. napjáig milyen további területeket kíván bevonni a fizető parkolási rendszerbe.

### Kiemelt várakozási övezet

A kiemelt várakozási övezetbe behajtási engedély birtokában lehet behajtani (a 20. térképen piros színnel jelölt terület). A behajtási engedély a közterületen történő várakozásra nem jogosít, ezekben az utcákban csak az ott lakók kapnak parkolási jogosultságot. Bár ezekben az utcákban sok a parkoló autó, ez a kerékpáros közlekedést mégsem akadályozza, mivel rendkívül alacsony, - behajtási engedélyhez kötött - a gépjármű forgalom.

A kiemelt várakozási övezet utcái az alábbiak:

1. Ady Endre utca Mátyás király körút és Fő utca közötti szakasza
2. Arany János utca
3. Bartók Béla tér
4. Basa utca
5. Bástya utca
6. Fő utca 13. szám alatti ingatlan belső udvara
7. Jókai utca
8. Kossuth utca
9. Lakatos utca a Várfal parktól
10. Lakatos utca a Várfal park melletti szakasza
11. Marosi Arnold utca
12. Megyeház utca a Szent István térig
13. Országzászló tér
14. Oskola utca
15. Rózsa utca
16. Szent II. János Pál pápa tér
17. Táncsics utca
18. Várkapu utca

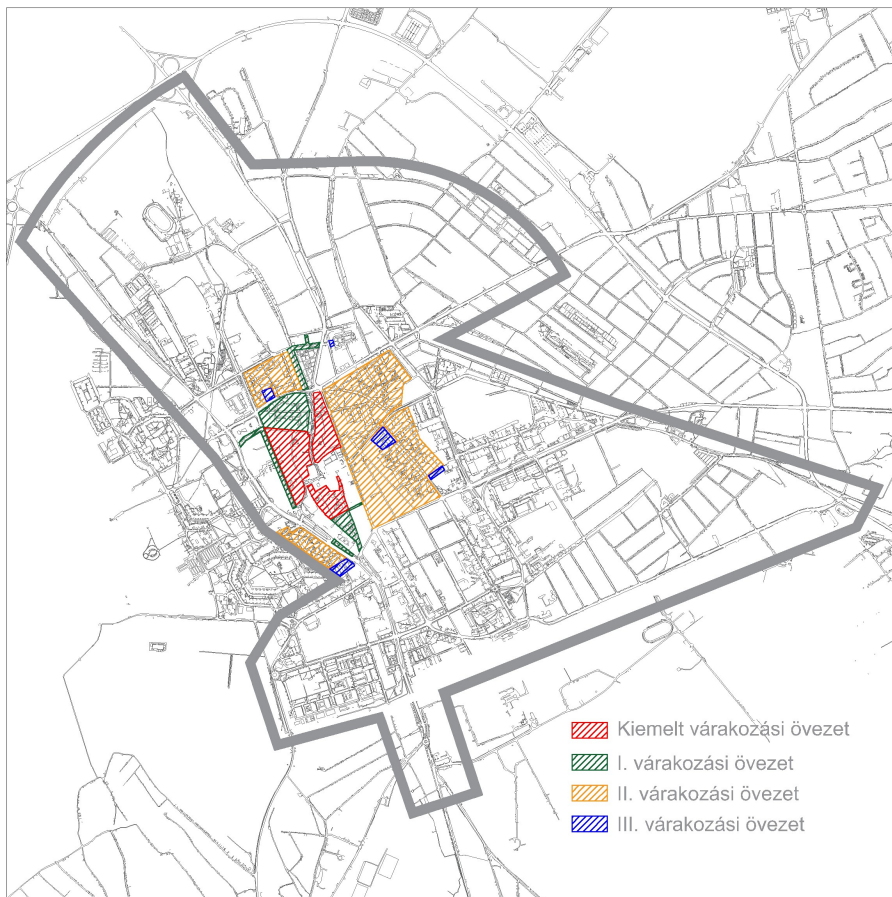
### I.-III. várakozási övezet parkolói

Az I-III. övezet parkolóinál már nem igaz a kiemelt várakozási övezetre vonatkozó megállapítás, hogy a parkolások a kerékpáros közlekedést nem akadályozzák. Ezekben az utcákban a szabályos parkolások ellenére is sok helyen akadályozott a kerékpározás. Az egyirányú utcákban már általában nincs hely az ellenirányú kerékpáros forgalom kijelölésére, a nagyobb forgalmú kétirányú utcákban a párhuzamos parkolásoknál általában az ajtónyitás biztonsági sávja nem biztosított.

I. várakozási övezet		II. várakozási övezet		III. várakozási övezet	
1.	Dr. Koch László u. és a 6-18. szám mögötti terület	1.	III. Béla király tér	1.	Eszperantó tér
2.	Mátyás király krt. az Ady E. utca zsákutca szakaszával	2.	Csanádi tér	2.	KÖFÉM lakótelep 2-26. lépcsőház
3.	Petőfi Sándor utca	3.	József A. u. és a hozzá csatlakozó parkolók	3.	Rákóczi u. 3-5. szám melletti parkoló (József A. u-val párh.)
4.	Piac tér	4.	Kégl Gy. u. és a hozzá csatlakozó parkolók	4.	Selyem utca 1. sz. melletti parkoló
5.	Szent István tér	5.	Károly János utca	5.	Tolnai u. 1. sz. alatti parkoló
6.	Színház utca	6.	Kígyó utca	6.	Tolnai u. 3-5. szám mögötti terület
7.	Zichy liget	7.	Mancz János utca		
		8.	Ósz utca		
		9.	Pilinszky tér		
		10.	Radnóti tér		
		11.	Rákóczi u. 25. és 27/A. sz. közötti parkoló		
		12.	Rákóczi u. (Várkörút - József A. u.)		

13.	Selyem utca (Tolnai u. - Palotai út)
14.	Semmelweis utca
15.	Sütő utca
16.	Szekfű Gy. u. Evangélikus t. mellett
17.	Távirda utca és a csatl. parkolók
18.	Tolnai utca
19.	Várkörút
20.	Várkörút 2. szám mögötti parkolók
21.	Wathay Ferenc utca
22.	Ybl Miklós lakótelep parkolói
23.	Ybl Miklós u. és a csatl. parkolók

31. táblázat: I-III. várakozási övezet parkolói



20. térkép: Székesfehérvár parkolási zónái

A gépjárművek számának növekedésével egyre nagyobb gondot jelent azok parkolása, tárolása, így a szélesebb útfelületeken általában mindenhol parkolók kerültek kijelölésre, sok helyen nehezíti, akadályozza a kerékpáros közlekedést.

Jól szemlélteti ezt az egyirányú utcákról készült 29. táblázat is, ami bemutatja, hogy a vizsgált városrészben lévő 47 egyirányú utcából 32 utcában az ellenirányú kerékpározás kijelölését jelenleg az ott szabályosan parkoló autók nem teszik lehetővé.

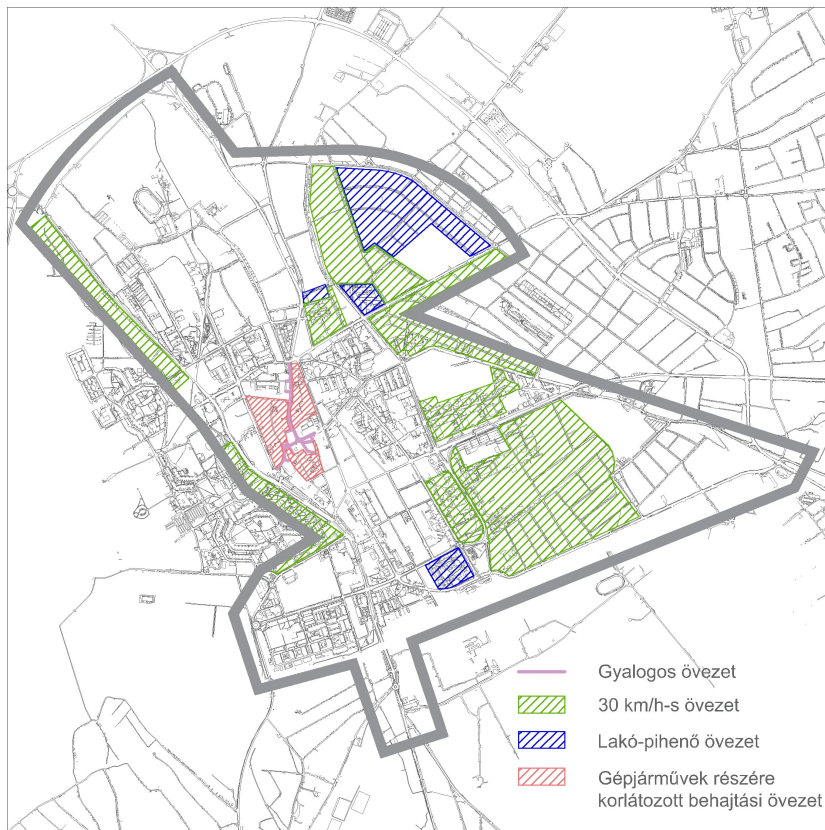
A vizsgált városrészben több olyan utca is van, amelynek a szélessége fejlesztés nélkül is elég lenne a kerékpársávok kijelölésére, amennyiben a széles burkolt útfelületeket nem foglalnák el a parkoló autók.

Ilyen utca pl. a vizsgált városrészben Mészöly Géza utca, a Malom utca, a Havranek utca, a József Attila u., Deák Ferenc utca, a Rákóczi utca (óvoda és templom előtti szakasza), a Királýsor, Gáz utca stb.

A szabálytalanul parkoló autók még inkább nehezítik, szélsőséges esetben akár ellehetetleníti a kerékpáros közlekedést, mivel szűkítik a rendelkezésre álló útszélességet. A gépjárművezetők sokszor szabálytalanul parkolnak pl. a kapubejárójukban akadályozva a kerékpáros forgalmat (pl. a Berényi út Kadocsa u. felőli szakaszán), vagy ráparkolnak a kerékpárútra/gyalog- és kerékpárútra, (pl. az Alsóvárosi kerékpárúton, Iszkaszentgyörgyi kerékpárúton).

### 3.3.6 Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek a vizsgált városrészben

A gépjárműforgalom sebességének csökkentésével nem csak a kerékpározás válik vonzóbbá, hanem az utca légköre is barátságosabb, élhetőbb lesz. Az alacsonyabb sebesség mellett csökken a zaj- és levegőszennyezés, valamint a balesetveszély, ami teret ad gyalogosoknak és kerékpárosoknak.<sup>54</sup>



21. térkép: A meglévő korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek a vizsgált városrészben

A meglévő korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek (30 km/óra sebességre korlátozott övezet, valamint lakó-pihenő övezet) bemutatását a 21. térkép szemlélteti.

<sup>54</sup> Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az Önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?



Az övezeteken kívül 30 km/órás sebességkorlátozás van a Várkörúton, a Mátyás király körút (Ady Endre u. – Palotai kapu tér közötti) szakaszán, valamint a kerékpározásra kijelölt Hosszúsétatér Csíkvári út felőli végén.



17. kép: Hosszúsétatér Csíkvári út felőli vége

### 3.3.7 Baleseti helyzet és annak elemzése a vizsgált területen

A elmúlt öt év kerékpáros baleseteit a Székesfehérvári Rendőrkapitányságtól kapott baleseti adatok alapján mutatjuk be.

#### 3.3.7.1 Baleseti adatok:

A 2011. évi baleseteket mutatja a 32. táblázat, mely szerint 2011-ben a vizsgált városrészben 14 baleset volt, ebből a kerékpáros 7 esetben volt annak okozója (a táblázatban pirossal jelölt sorok), és 7 esetben volt a baleset részese.

**2011.**

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Budai u. – Gyümölcs u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
2	Mártírok u. – Madách u.	Könnyű	Részes/kanyarodási szabályok
3	Mátyás kir. krt.- Szabadságharcos u.	Anyagi kár	Okozó/kanyarodás
4	Mikszáth K. u.- Zámolyi u.	Súlyos	Részes/előzés
5	Balatoni út (MOL benzinkút)	Anyagi kár	Okozó/követési távolság
6	Távírda u. 2.	Anyagi kár	Részes/hátramenet
7	Károly J. u. 2.	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
8	Berényi út – Vértanú u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
9	Mártírok u. LIDL kihajtó	Anyagi kár	Okozó/elsőbbség
10	Zichy liget – Dózsa Gy. u.	Anyagi kár	Okozó/követési távolság
11	Gáz utca gyalogátkelő	Súlyos	Okozó/elsőbbség (gy. átkelő)
12	Szeder köz – Szeder u.	Könnyű	Részes/oldaltávolság
13	Széna tér – Berényi u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
14	Széna tér	Anyagi kár	Okozó/elsőbbség (gy. átkelő)

32. táblázat: 2011. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben (a piros sorok baleseteit a kerékpárosok okozták).

A 2012. évi baleseteket mutatja a 33. táblázat, mely szerint 2012-ben volt az öt év viszonylatában a legalacsonyabb a kerékpáros balesetek száma a vizsgált városrészben.

Mindösszesen 12 baleset volt, és ebből ugyanannyi (6) esetben volt a kerékpáros okozója a balesetnek, mint ahány esetben részese.

## 2012.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Mészöly G. – Szabadságharcos u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
2	Forgó u. 4.	Könnyű	Okozó/elindulás (járdáról)
3	József A.u. (Skála parkoló)	Súlyos	Okozó/figyelmetlen, gondatlan vezetés
4	Berényi u.	Anyagi kár	Okozó/gyorshajtás
5	Mátyás király krt. 10.	Könnyű	Részes/oldaltávozás
6	Dr. Koch L. u.	Súlyos	Részes/ajtónyitás
7	Gáz u.	Súlyos	Részes/előzés
8	Királysor – Gözmalom u.	Könnyű	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)
9	Szekfü Gy. – Széna tér	Könnyű	Okozó/elsőbbség (tilos jelzés+gy.átkelő)
10	Kaszap I. –Horvát I.	Könnyű	Részes/elsőbbség
11	Budai u. 86.	Súlyos	Részes/úthiba
12	Budai u. – Várkörút	Könnyű	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)

33. táblázat: 2012. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben

2013. évben drasztikusan megemelkedett, megkétszereződött a kerékpáros balesetek száma, a kerékpárosok által okozott balesetek száma pedig megháromszorozódott az előző évhez képest vizsgált városrészben. (34. táblázat) Összesen 25 baleset volt, ebből a kerékpáros 18 esetben volt okozója a balesetnek, 7 esetben részese.

## 2013.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Palotai u. 145.	Könnyű	Okozó/elsőbbség
2	Hunyadi u. –Kinizsi u.	Súlyos	Részes/ kanyarodás
3	Hosszúsétatér 64.	Súlyos	Okozó-részes/ követési távolság
4	Lövölde u. –Huszár u.	Anyagi kár	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
5	Wathay u. – Várkörút	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
6	Anyos P. u. 4.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
7	Balatoni u. –Praktiker kihajtó	Súlyos	Részes/ elsőbbség
8	Szekfü Gy. u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
9	Balatoni u.	Könnyű	Okozó/elindulás (járdáról)
10	Kégl Gy. u.	Könnyű	Részes/ ajtónyitás
11	Budai u.	Anyagi	Okozó/ követési távolság
12	Kertalja köz	Anyagi kár	Okozó/ kikerülés
13	Palotai u. 145.	Könnyű	Okozó/elsőbbség
14	Palotai u. – Szeder u.	Könnyű	Részes/ kanyarodás
15	Berényi u. – Kisteleki u.	Súlyos	Részes/kanyarodás
16	Mikszáth K. u.- Zámolyi u.	Súlyos	Részes/előzés
17	Mártírok u. vasúti sín	Súlyos	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
18	Mikszáth K. u. –Zámolyi u.	Súlyos	Részes/ elsőbbség
19	Zámolyi u. –Zámoly köz	Anyagi kár	Okozó/ elindulás (járda)
20	Prohászka u. 2.	Anyagi kár	Okozó /elindulás (járda)
21	Deák F. u. - Horvát I. u.	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
22	Várkörút – Fal köz	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
23	Balatoni u. 6.	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
24	Toronyosor 1.	Súlyos	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
25	Semmelweis u. 4.	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés

34. táblázat: 2013. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben

A magas baleseti szám 2014-2015-ben is megmaradt. 2014-ben összesen 27 baleset volt, öt év viszonylatában ez a legmagasabb szám (35. táblázat). Az előző évhez képest viszont csökkent azon balesetek száma, ahol az okozó a kerékpáros volt. Míg 2013. évben 18 esetben, addig 2014-ben csak 12 esetben volt a kerékpáros a baleset okozója és ez arányaiban a baleseteknek kevesebb, mint felét jelenti. A kerékpáros a baleseteknek növekvő mértékben, 15 esetben volt részese.

## 2014.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/ baleseti ok
--	---------------	--------------	----------------------------------

1	Erzsébet u. – Kinizsi u.	Súlyos	Részes/ elsőbbség
2	Deák F. u. 35.	Súlyos	Részes/ követési távolság
3	Móri u. – Szt. Vendel u.	Súlyos	Részes/ elsőbbség
4	Horvát I. u. – Kasza I. u.	Könnyű	Részes/ elsőbbség
5	Béke tér (vasútállomás előtt)	Anyagi kár	Részes/ kanyarodás
6	Móri u. 110.	Anyagi kár	Okozó/ elindulás (járda)
7	Horvát I. u. -Hosszúsétatér	Súlyos	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
8	Seregélyesi u. 3.	Anyagi kár	Okozó/ követési távolság
9	Palotai u. 125.	Könnyű	Okozó/elsőbbség
10	Gáz u. 3.	Könnyű	Részes/ ajtónyitás
11	Berényi u. 30.	Anyagi	Okozó/ sávváltás
12	Deák F. u.2.	Könnyű	Részes/ előzés
13	Móri u. 50.	Könnyű	Részes/ hátramenet
14	Berényi u. –Cserkés u.	Súlyos	Részes/ elsőbbség
15	Budai u. 78.	Súlyos	Okozó/ elindulás (járda)
16	Deák F. u. 38.	Anyagi kár	Okozó/ gyorsajtás
17	Budai u. – Károly J. u.	Könnyű	Részes/ kanyarodás
18	Tompa M. u. 82.	Anyagi kár	Részes/ előzés
19	Horvát I. u. – Deák F. u.	Könnyű	Részes/ elsőbbség
20	Hunyadi u. 1.	Könnyű	Részes/ elsőbbség
21	Palotai u. – Mészöly G. u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
22	Seregélyesi u. 3.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
23	Erzsébet u. 4.	Könnyű	Részes/ ajtónyitás
24	Mártírok u. (LIDL)	Súlyos	Okozó/ elsőbbség
25	József A. u. 8.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
26	Szekfű Gy. u. – Virág B. u.	Anyagi kár	Részes/ kanyarodás
27	Horvát I. u. – Gyümölcs u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség( gy. átkelő)

35. táblázat: 2014. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben

2015-ben a balesetek száma az előző két évhez hasonlóan nagyon magas volt, 26 kerékpáros baleset regisztráltak a városrészben 36. táblázat. Drasztikusan megemelkedett azon balesetek száma (20 eset), ahol a kerékpáros volt a baleset okozója. Az öt év vonatkozásában 2015-ben volt a legnagyobb a kerékpárosok által okozott balesetek száma, abszolút értékben és a balesetek számához viszonyítva is. A kerékpáros 6 esetben volt részese a baleseteknek.

## 2015.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/ baleseti ok
1	Deák F. u. – Horvát I. u.	Könnyű	Részes/ elsőbbség
2	Lövölde u. 1.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy.átkelő)
3	Sár utca 2.	Anyagi kár	Okozó/ kikerülés
4	Horvát I. – Kaszap I. u.	Anyagi kár	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
5	Lövölde u. 1.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
6	József A. u. 8.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
7	Prohászka u. - Kaszap I. u.	Anyagi kár	Részes/ kanyarodás
8	Forgó u. 16.	Anyagi kár	Okozó/ elsőbbség
9	Budai u. – Gáz u.	Anyagi	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
10	Horvát I. u. – Kaszap I. u.	Súlyos	Okozó / elindulás (járda)
11	Budai u. – Gyümölcs u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
12	Gáz u.	Anyagi kár	Okozó/ oldaltávolság
13	Rákóczi u. 3.	Súlyos	Részes/ ajtónyitás
14	Budai u. –Királysor	Anyagi kár	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
15	Havranek u. 22.	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
16	Mártírok u. –Madách u.	Könnyű	Részes/ kanyarodás
17	Mikszáth K. u. 18.	Könnyű	Részes/ követési távolság
18	Lövölde u. 21.	Anyagi kár	Okozó/ követési távolság
19	Fürdősr 3.	Könnyű	Okozó-részes/ követési távolság
20	Palotai u. 145.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
21	Piac tér 12-14.	Anyagi kár	Okozó/ elindulás (járda)
22	Rákóczi u. 33/C.	Könnyű	Okozó/ elindulás (járda)
23	Jancsár u. körforgalom	Súlyos	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő)
24	Mártírok u. – Madách u.	Könnyű	Részes/ kanyarodás
25	Seregélyesi u. (Halesz parkoló)	Könnyű	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés
26	Királysor 3.	Anyagi kár	Okozó/ figyelmetlen, gondatlan vezetés

36. táblázat: 2015. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben

Az öt év alatt a vizsgált városrészben összesen 104 kerékpáros baleset volt. Az éves átlag évi 20,8 baleset. Míg 2011-2012-ben évente 14/ illetve 12 baleset volt, addig 2013-2015. években ez a szám 25/27/26-ra emelkedett.

A 104 balesetből 63 esetben a kerékpáros volt a baleset okozója, 41 esetben a baleset részese volt. Átlagban 60%-ban a kerékpárosok okozták a baleseteket, 40 %-ban részesei voltak. Ez az arány évenként erősen változott, 2011-2012-ben 50-50%, 2013-ban 72-28%, 2014-ban 44-56%, 2015-ben 77-23% volt az okozott és a részes balesetek aránya.

### 3.3.7.2 A baleseti okok elemzése

A baleseti okok elemzését mutatja a 37-38. táblázat.

A 37. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros volt a baleset okozója. Az öt év alatt a legtöbb balesetet, szám szerint 20-at a gyalogos átkelőknél az elsőbbség meg nem adása okozta (a kerékpárosok a gyalogos-átkelőnél nem szálltak le a kerékpárról, és nem adták meg az elsőbbséget). A baleseti okoknál a következő legnagyobb számú a figyelmetlen gondatlan kerékpározás 11 balesetet okozott. 9 baleset volt az öt év alatt a vizsgált városrészben az elsőbbségek meg nem adásából (a gyalogos átkelőhelyeken kívül). Az öt év alatt 7 balesetet okozott a követési távolság be nem tartása.

Kerékpáros a baleset okozója						
Baleseti ok	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
elindulás (járdáról)	0	1	3	2	3	9
elsőbbség	1	0	4	2	2	9
elsőbbség (gy. átkelő)	2	3	3	5	7	20
figyelmetlen, gondatlan vez.	1	1	5	0	4	11
kanyarodás	1	0	0	0	0	1
kikerülés/sávváltás	0	0	1	1	1	3
követési távolság	2	0	2	1	2	7
gyorshajtás	0	1	0	1	0	2
oldaltávolság	0	0	0	0	1	1
<b>Összesen:</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>63</b>

37. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset okozója

A 38. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros részese volt a baleseteknek. A legtöbb baleseti ok az elsőbbség meg nem adása (a gépjárművek részéről) szám szerint 14, valamint a kanyarodási szabályok be nem tartása, 10 esettel az öt év alatt. Mivel mindkét baleseti forma a csomópontokban fordul elő, azért megállapítható, hogy a csomópontokban fordult elő a balesetek zöme. Megjegyzendő, hogy növekedő tendenciát mutat a parkoló autók ajtónyitása miatti balesetek száma.

Gépjármű okozta a kerékpáros balesetet						
Baleseti ok	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
ajtónyitás	0	1	1	2	1	5
előzés	1	1	1	2	0	5
elsőbbség	3	2	2	6	1	14
hátramenet	1	0	0	1	0	2
kanyarodási szabályok	1	0	3	3	3	10
oldaltávolság	1	1	0	0	0	2
úthiba	0	1	0	0	0	1
követési távolság	0	0	0	1	1	2
<b>Összesen:</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>41</b>

38. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset részese

### 3.3.7.3 A balesetek súlyossága

A balesetknél a sérülés fokát mutatja be a 39-40. táblázat. A vizsgált városrészben a 63 kerékpáros által okozott balesetből 24 volt anyagi káros, 29 könnyű és 10 súlyos személyi sérüléssel járt, ami 38%-46%-16%-os megoszlást jelent. Az arányok az anyagi káros-könnyű és súlyos személyi sérülések között az egyes években az alábbiak szerint változtak:

- 2011. évben 72%-14%-14%,
- 2012. évben 17%-67%-16%,
- 2013. évben 28%-56%-16%,
- 2014. évben 33%-42%-25%,
- 2015. évben 45%-45%-10%.

Arányaiban kedvezőnek tűnik, hogy 2015 évben csak 10% volt a súlyos balesetek aránya a kerékpárosok által okozott balesetknél, ugyanakkor a balesetek számának növekedése miatt ez mégsem okozott jelentős csökkenést a súlyos balesetekben.

Sérülés foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója						
Sérülés foka	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
Anyagi kár	5	1	5	4	9	24
Könnyű	1	4	10	5	9	29
Súlyos	1	1	3	3	2	10
<b>Összesen</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>63</b>

39. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója

A vizsgált városrészben a 41 balesetből, amit gépjárművek okoztak (a kerékpáros részese volt), 5 járt anyagi kárral, 22 könnyű és 14 súlyos személyi sérüléssel, ami 12%-50%-34%-os megoszlást jelent (40. táblázat). Ezt összehasonlítva a kerékpárosok által okozott balesetek megoszlásával (38%-46%-16%) látható, hogy a könnyű sérülések aránya mindegyik csoportban 50 % körüli, az anyagi káros és a súlyos személyi sérülések viszont fordított arányban vannak. A gépjárművek által okozott balesetknél a balesetek 1/3-a súlyos személyi sérüléssel jár, a kerékpárosok által okozott balesetknél ez az anyagi káros balesetek nagyságát közelíti.

A gépjárművek által okozott balesetknél az arányok az anyagi káros-könnyű és súlyos személyi sérülések között az egyes években az alábbiak szerint változtak:

- 2011. évben 14%-72%-14%,
- 2012. évben 0%-50%-50%,
- 2013. évben 0%-29%-71%,
- 2014. évben 20%-53%-27%,
- 2015. évben 16%-67%-17%.

Sérülés foka, amikor a gépjármű okozta a kerékpáros a balesetet						
Sérülés foka	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
Anyagi kár	1	0	0	3	1	5
Könnyű	5	3	2	8	4	22
Súlyos	1	3	5	4	1	14
<b>Összesen</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>41</b>

40. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset részese

### 3.3.7.4 A baleseti helyszínek bemutatása

A balesetek helyszíneit betűrend szerint rendeztük, annak érdekében, hogy az azonos helyszíneken bekövetkezett balesetek egymás alatt látszódnak.

A 41. táblázat azokat a baleseti helyszíneket rendezi, ahol a kerékpáros volt a balesetek okozója. Három, vagy annál több baleset a Balatoni úton, Budai úton, a Horvát István utcában, a József Attila utcai parkolóban, a Lövölde utcában, a Mártírok útján, a Palotai úton és a Seregélyesi úton történt. Azonban ezeken az utakon sem egy helyszínen, hanem különböző csomópontokban. A táblázat alapján kifejezett baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható, de öt év alatt két baleset volt a Horvát István –Kaszap István utcai csomópontban, három a József Attila utcai parkolóban, kettő a Lövölde u. 1-nél, kettő a Mártírok útja Lidl Áruház kihajtónál, három a Palotai út 145 előtt, és kettő a Seregélyesi út 3. előtt, melyek okozója kerékpáros volt.

	Balesetek helyszínei, amikor a kerékpáros volt a balesetek okozója	sérülés foka	baleseti ok
2013	Ányos P. u. 4.	Könnyű	elsőbbtség
2013	Balatoni u.	Könnyű	elindulás (járdáról)
2013	Balatoni u. 6.	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2011	Balatoni út (MOL benzinkút)	Anyagi kár	követési távolság
2012	Berényi u.	Anyagi kár	gyorshajtás
2014	Berényi u. 30.	Anyagi	sávváltás
2013	Budai u.	Anyagi	követési távolság
2015	Budai u. – Gáz u.	Anyagi	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	Budai u. – Gyümölcs u.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2012	Budai u. – Várkörút	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2014	Budai u. 78.	Súlyos	elindulás (járda)
2015	Budai u. –Királysor	Anyagi kár	elsőbbtség (gy. átkelő)
2013	Deák F. u. - Horvát I. u.	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2014	Deák F. u. 38.	Anyagi kár	gyorshajtás
2015	Forgó u. 16.	Anyagi kár	elsőbbtség
2012	Forgó u. 4.	Könnyű	elindulás (járdáról)
2015	Fürdősor 3.	Könnyű	követési távolság
2015	Gáz u.	Anyagi kár	oldaltávolság
2011	Gáz utca gyalogátkelő	Súlyos	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	Havranek u. 22.	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2015	Horvát I. – Kaszap I. u.	Anyagi kár	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2015	Horvát I. u. – Kaszap I. u.	Súlyos	elindulás (járda)
2014	Horvát I. u. –Gyümölcs u.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2014	Horvát I. u. -Hosszúsétatér	Súlyos	elsőbbtség (gy. átkelő)
2013	Hosszúsétatér 64.	Súlyos	követési távolság
2015	Jancsár u. körforgalom	Súlyos	elsőbbtség (gy. átkelő)
2014	József A. u. 8.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	József A. u. 8.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2012	József A.u. (Skála parkoló)	Súlyos	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2011	Károly J. u. 2.	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2013	Kertalja köz	Anyagi kár	kikerülés
2012	Királysor – Gözmalom u.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	Királysor 3.	Anyagi kár	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2015	Lövölde u. 1.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	Lövölde u. 1.	Könnyű	elsőbbtség (gy. átkelő)
2015	Lövölde u. 21.	Anyagi kár	követési távolság
2013	Lövölde u. -Huszár u.	Anyagi kár	elsőbbtség (gy. átkelő)
2014	Mártírok u. (LIDL)	Súlyos	elsőbbtség
2011	Mártírok u. LIDL kihajtó	Anyagi kár	elsőbbtség
2013	Mártírok u. vasúti sín	Súlyos	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2011	Mátyás kir. krt.,- Szabadságharcos u.	Anyagi kár	kanyarodás
2014	Móri u. 110.	Anyagi kár	elindulás (járda)

2014	Palotai u. – Mészöly G. u.	Könnyű	elsőbbség (gy. átkelő)
2014	Palotai u. 125.	Könnyű	elsőbbség
2013	Palotai u. 145.	Könnyű	elsőbbség
2013	Palotai u. 145.	Könnyű	elsőbbség
2015	Palotai u. 145.	Könnyű	elsőbbség
2015	Piac tér 12-14.	Anyagi kár	elindulás (járda)
2013	Prohászka u. 2.	Anyagi kár	elindulás (járda)
2015	Rákóczi u. 33/C.	Könnyű	elindulás (járda)
2015	Sár utca 2.	Anyagi kár	kikerülés
2013	Semmelweis u. 4.	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2015	Seregélyesi u. (Halesz parkoló)	Könnyű	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2014	Seregélyesi u. 3.	Könnyű	elsőbbség (gy. átkelő)
2014	Seregélyesi u. 3.	Anyagi kár	követési távolság
2012	Szekfü Gy. – Széna tér	Könnyű	elsőbbség (tilos jelzés+gy. átkelő)
2013	Szekfü Gy. u.	Könnyű	elsőbbség (gy. átkelő)
2011	Széna tér	Anyagi kár	elsőbbség (gy. átkelő)
2013	Toronyosor 1.	Súlyos	figyelmetlen, gondatlan vezetés
2013	Várkörút – Fal köz	Könnyű	elsőbbség (gy. átkelő)
2013	Wathay u. – Várkörút	Könnyű	elsőbbség
2013	Zámolyi u. – Zámoly köz	Anyagi kár	elindulás (járda)
2011	Zichy liget – Dózsa Gy. u.	Anyagi kár	követési távolság

41. táblázat: Balesetek helyszínei betűrendben, amikor a kerékpáros volt a balesetek okozója

### Baleseti gócek, balesetveszélyes csomópontok

A 42. táblázat azokat a baleseti helyszíneket rendezi, ahol gépjármű okozta a kerékpáros balesetet. A táblázat alapján kifejezett baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható. Az alábbiakban azt a három helyszínt ismertetjük, ahol öt év alatt összesen három vagy négy baleset volt.

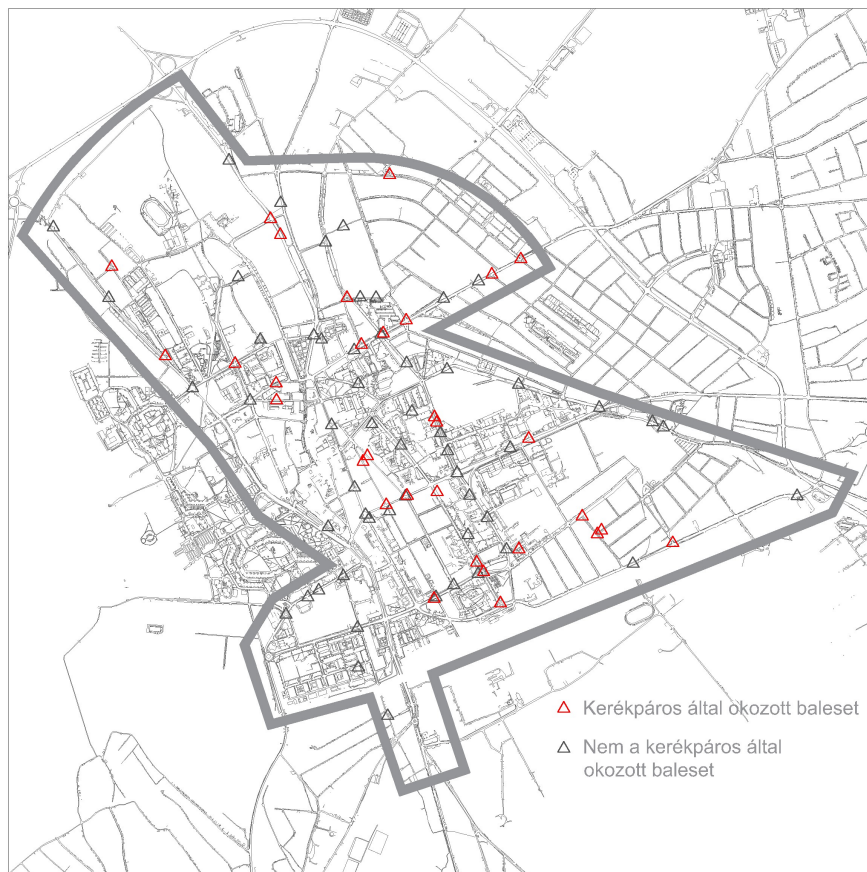
- Négy baleset volt a Horvát István - Kaszap István csomópontban, (ami a 41. és 42. táblázatban is kétszer szerepel). Itt közös gyalog-és kerékpárút vezet a korábbi járdán kijelölve úgy, hogy a Kaszap István utca felől érkező gépjárművek részére nem biztosított a rálátási háromszög, főleg a gyorsan haladó kerékpárosok esetén.
- Három baleset volt a Mikszáth Kálmán - Zámolyi út csomópontban. Mindhárom gépjárművek által okozott kerékpáros baleset volt. A körforgalmú csomópontban és környékén jelenleg még nem épült ki kerékpáros létesítmény.
- Három baleset volt a Palotai út 145. szám előtt, ami a Magyar Közút géptelepének kapubejárója. A géptelepről kijövő balesetet okozó munkagépek számára, (főleg, ha azok elején további szerelvények vannak), nem biztosított a rálátási háromszög, mivel a kerékpárosok közvetlen a kapubejárónál, közös gyalog-és kerékpárúton haladnak.

	Balesetek helyszínei, amikor a kerékpáros a balesetek részese		
2013	Balatoni u. –Praktiker kihajtó	Súlyos	elsőbbség
2014	Béke tér (vasútállomás előtt)	Anyagi kár	kanyarodás
2013	Berényi u. – Kisteleki u.	Súlyos	kanyarodás
2014	Berényi u. –Cserkész u.	Súlyos	elsőbbség
2011	Berényi út – Vértanú u.	Könnyű	elsőbbség
2011	Budai u. – Gyümölcs u.	Könnyű	elsőbbség
2014	Budai u. – Károly J. u.	Könnyű	kanyarodás
2012	Budai u. 86.	Súlyos	úthiba
2014	Deák F. u. 35.	Súlyos	követési távolság
2014	Deák F. u.2.	Könnyű	előzés
2012	Dr. Koch L. u.	Súlyos	ajtonyítás
2014	Erzsébet u. – Kinizsi u.	Súlyos	elsőbbség
2014	Erzsébet u. 4.	Könnyű	ajtonyítás
2012	Gáz u.	Súlyos	előzés
2014	Gáz u. 3.	Könnyű	ajtonyítás
2014	Horvát I. u. – Deák F. u.	Könnyű	elsőbbség

2014	Horvát I. u. –Kaszap I. u.	Könnyű	elsőbbség
2014	Hunyadi u. 1.	Könnyű	elsőbbség
2013	Hunyadi u. –Kinizsi u.	Súlyos	kanyarodás
2012	Kaszap I. –Horvát I.	Könnyű	elsőbbség
2013	Kégl Gy. u.	Könnyű	ajtónyitás
2011	Mártírok u. – Madách u.	Könnyű	kanyarodási szabályok
2012	Mátyás király krt. 10.	Könnyű	oldaltávolság
2012	Mészöly G. – Szabadságharcos u.	Könnyű	elsőbbség
2013	Mikszáth K. u. –Zámolyi u.	Súlyos	elsőbbség
2011	Mikszáth K. u.- Zámolyi u.	Súlyos	előzés
2013	Mikszáth K. u.- Zámolyi u.	Súlyos	előzés
2014	Móri u. – Szt. Vendel u.	Súlyos	elsőbbség
2014	Móri u. 50.	Könnyű	hátramenet
2013	Palotai u. – Szeder u.	Könnyű	kanyarodás
2011	Szeder köz – Szeder u.	Könnyű	oldaltávolság
2014	Szekfű Gy. u. – Virág B. u.	Anyagi kár	kanyarodás
2011	Széna tér – Berényi u.	Könnyű	elsőbbség
2011	Távírda u. 2.	Anyagi kár	hátramenet
2014	Tompa M. u. 82.	Anyagi kár	előzés

42. táblázat: Balesetek helyszínei betűrendben, amikor a gépjármű okozta a kerékpáros balesetet

A kerékpáros balesetek helyszíneit az alábbi 29. térkép mutatja be, piros színnel jelölve a kerékpáros által, feketével a gépjárművek által okozott kerékpáros baleseteket.



22. térkép: A kerékpáros balesetek helyszínei 2011-2015. években

Általánosságban elmondható, hogy hazánkban a kerékpárosok által okozott személyesrülési közúti balesetek száma magas. A Központi Statisztikai Hivatal baleseti statisztikai adatai alapján az elmúlt öt évben a kerékpáros közlekedés biztonsága az általános trendtől eltérően, kedvezőtlenabbné alakult.<sup>55</sup>

<sup>55</sup> <http://www.kti.hu/index.php/news/358/537/A-kerekparos-kozlekedes-biztonsaga>



Amennyiben összehasonlítjuk a balesetek számát a 3.2.7 fejezetben bemutatott, az Alsóvárosi kerékpárúton mért átlagos napi forgalom fejlődésével, látható, hogy a balesetek számának növekedése (a közös 2011-2014. évek adatai alapján) együtt járt a kerékpárforgalom növekedésével. A kis minta és eltérő helyszínek miatt a táblázat nem alkalmas a pontos következtetések levonására, de a tendenciát jól mutatja. Arra is rámutat, hogy mennyire szükséges a közlekedésbiztonság javítása mind a figyelemfelkeltő, oktató-nevelő tevékenységgel, mind biztonságos kerékpárforgalmi elemekkel.

év	átlagos napi forgalom	ÁNF %-os emelkedés	balesetek száma	balesetszám %-os emelkedés
2011.	335	100%	14	100%
2012.	395	118%	12	86%
2013.	462	138%	25	178%
2014.	515	154%	27	192%

43. táblázat: Az átlagos napi forgalom fejlődésének összehasonlítása a balesetek számának növekedésével

### 3.3.8 Kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás a vizsgált területen

#### 3.3.8.1 B+R kerékpár tárolók, a kerékpárforgalmi hálózat és a közösségi közlekedés kapcsolata:

Székesfehérváron két helyen van B+R kerékpár tároló. A Piac téri autóbusz-pályaudvaron és a vasútállomásnál.

A **Piac téren** 2007-ben kerültek kihelyezésre a kerékpártárolók (18. kép), de ezek száma elmarad a szükségéstől, ezért jellemzően az ott lévő fasor összes favédő rácsát padok hátulját egyben kerékpártámaszként is használják.



18. kép: Piac téri autóbusz-pályaudvar kerékpár tárolói és a favédő rácsok használata

A vasútállomáson szintén több az igény a korábban kihelyezett – elavult – kerékpártámaszoknál. A Kelenföld – Székesfehérvár vasútvonal felújításával jelentősen megnőtt az itt tárolt kerékpárok száma.



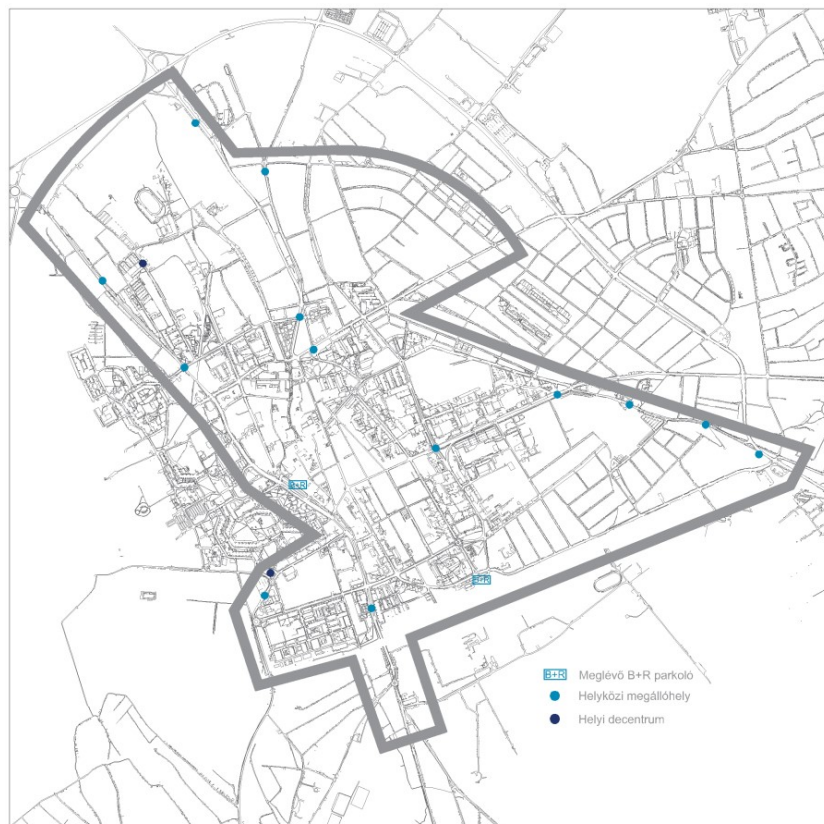
19. kép: A vasútállomás 2015-ben, a város által kihelyezett kerékpártárolói

A város az elmúlt évben (2015.) saját fenntartási keretéből korlátelemekeket helyezett ki a vasútállomás előtti térre, kerékpár parkolási célból (19. kép).

### 3.3.8.2 A helyi autóbusz decentrumok és a helyközi autóbusz-közlekedés megállóhelyinél a kerékpártárolás

Jelenleg nincsenek a városban helyi autóbusz decentrumokban kerékpártárolók kihelyezve.

A 23. térképen bemutatásra kerülnek a helyi autóbusz decentrumok és a helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek környezetében a kerékpártárolás igényként merülhet fel.



23. térkép: A helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek környezetében a kerékpárparkolás igényként merülhet fel

### 3.3.8.3 A célállomások kerékpárparkolói- és kerékpártárolói:

A városban jellemzően a 20-21. képen látható, kedvezőtlen kialakítású kerékpárparkolók kerültek kihelyezésre, amit egy vállalkozó térítésmentesen helyezett ki, reklámozásért cserébe. Ezek helyeit a 24. térkép mutatja be.

A legelterjedtebb megoldású keréktámasszal (19-20. kép), mely a kerékpár első kerekét fogja be, számos probléma van. A kerékpár elhelyezése és kivétele körülményes, a zárat át kell fűzni a támaszon és a keréken, amihez le kell hajolni, de ezt a gyakran a többi kerékpár nehezíti. A támasz csak a kerékpár első kerekét rögzíti, mely nem ad megfelelő stabilitást, a kerékpár eldőlhethet. A kerékpár elvileg elhelyezhető lenne a hátsó kerekével is, azonban a legtöbb kerékpáron láncváltó található, amely jó esetben akadályozza az elhelyezést, rosszabb esetben megsérül. A gumi vastagsága ráadásul az egyes kerékpárfajtáknál eltérő, így a túl vastag abroncsúak nem férnek bele a támaszba, a vékony kerekűeket viszont nem fogja megfelelően.<sup>56</sup>

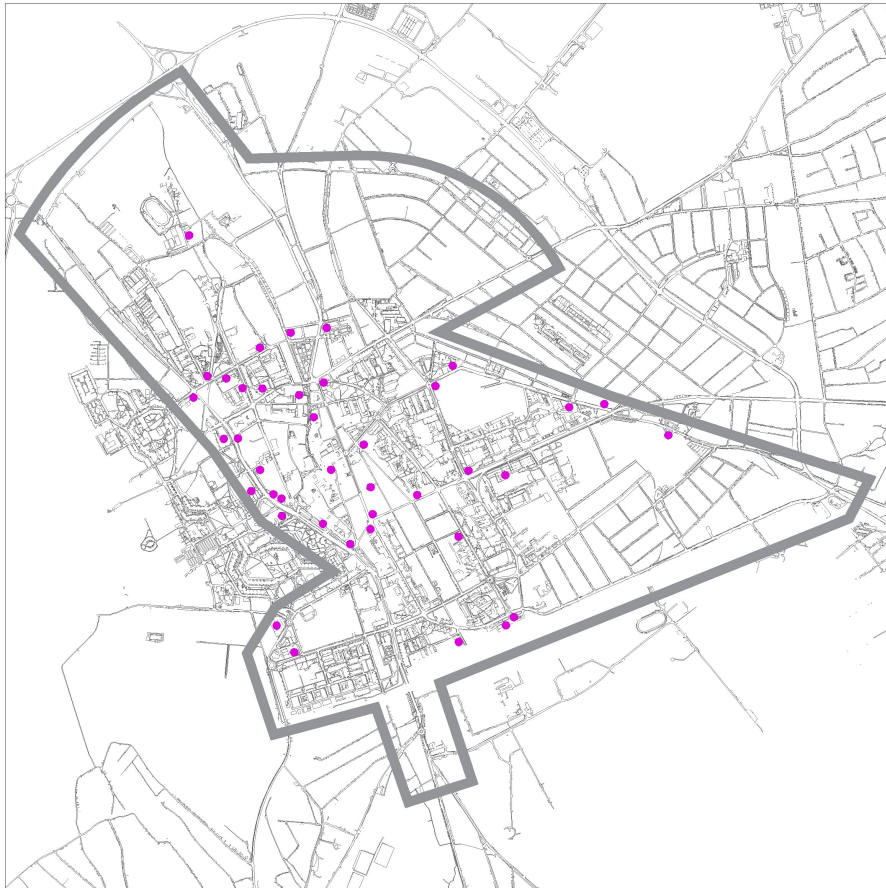


20. kép: Reklámozás fejében kihelyezett (kedvezőtlen, ÜME-nak nem megfelelő kialakítású) kerékpár-parkolók a Várkörút – Szekfű Gyula utca csomópontban



21. kép: Palotai úti kerékpárút mellett, a SPAR Áruház előtt lévő kedvezőtlen kialakítású kerékpár parkolók

<sup>56</sup> Magyar Kerékpárosklub, Kerékpárparkolók és-tárolók kialakítása és elhelyezése, műszaki ajánlás [http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok\\_ajanlas.pdf](http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok_ajanlas.pdf)



24. térkép: Meglévő kerékpárparkolók a vizsgált városrészben

Az intézmények közül az alap-és középfokú oktatási intézményeknél az iskola területén belül érdemes zárt, felügyelt, lehetőleg fedett kerékpártárolót létesíteni. A középfokú intézmények egy részében nem, vagy csak részben biztosított az intézmény területén belüli kerékpártárolás lehetősége (pl. III. Béla király téri intézmények, Tóparti Gimnázium, melyeknek nincs bekerített udvarrésze). Ezeknél az intézményeknél a közterületi kerékpártárolásra is igény van.

A városban több helyen vannak fedett kerékpárparkolási-tárolási lehetőségek (Alsóvárosi kerékpárút mellett, Sóstói Stadionnál, Európa Ipari Parkban), de ezek a vizsgált városrészen kívül helyezkednek el. Példaként bemutatjuk a vizsgált városrész határán, a Sóstói Stadionnál lévő fedett kerékpár parkolót (22 kép).



22. kép: Fedett kerékpárparkoló a Sóstói Stadionnál

### 3.3.9 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszerét a 25. térkép mutatja be. A térképen számmal jelölt útvonalak útirányjelző táblával jelölve vannak. A Budai –Lövölde úti és a Palotai út - Piac tér melletti a K-1, a Hosszúsétatér - Szárcsa u. – Sárkeresztúri úti (Alsóvárosi) kerékpárút K-3, a Homoksori a K-31 számú. Ezek az útirányjelző táblák zöld színű alapon a kerékpáros piktogramot és mindössze a kerékpárút számát tartalmazzák, amit 23-26. képek mutatnak.



23. kép: A Lövölde utcai K-1 kerékpárút



24. kép: A Palotai úti K-1kerékpárút



25. kép: Az Alsóvárosi K-3 kerékpárút



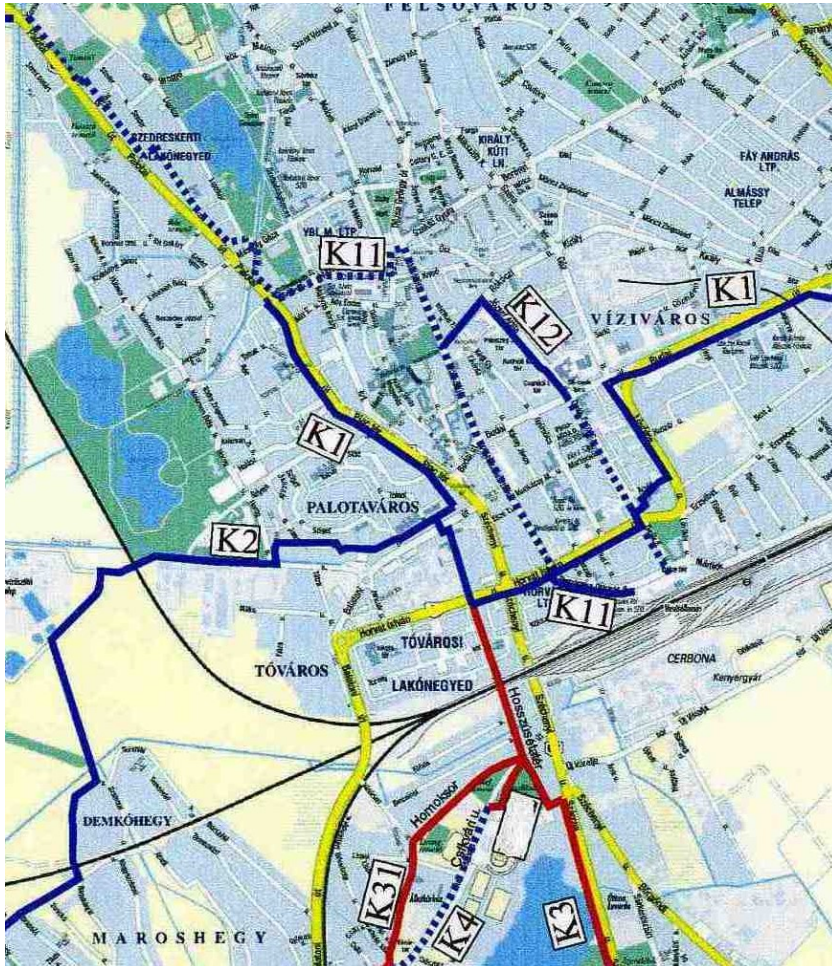
26. kép: A Homoksori K-31 kerékpárút

A meglévő kerékpáros útvonalak mellett olyan útirányjelző táblák, amelyek főbb célpontokat (desztinációkat) és azok távolságokat is feltüntetik, még nem kerültek kihelyezésre.

Az Alsóvárosi, valamint a Palotai úti kerékpárúton olyan térképes tájékoztató táblák vannak kihelyezve, melyek a teljes kerékpárút hálózatot bemutatják (lásd 27-28 kép).

Ennek a hátránya, hogy egy újabb kerékpáros hálózati elem megvalósulásakor a táblák javítására lesz szükség.

A meglévő számozási rendszer az É-D és K-Ny-i tengelyen alapul. Mivel a vizsgált városrészben számos „A” és „B” kerékpáros főhálózati elem van, illetve ilyenek létesítése javasolt (lásd a 3.2.5 fejezetet), a jelenlegi számozási rendszer elavult.



25. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere



27. kép: Térképes tájékoztató tábla a Palotai úti kerékpárúton



28. kép: Térképes tájékoztató tábla az Alsóvárosi kerékpárúton

### 3.4 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények bemutatása és értékelése a vizsgált városrészben

#### 3.4.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben

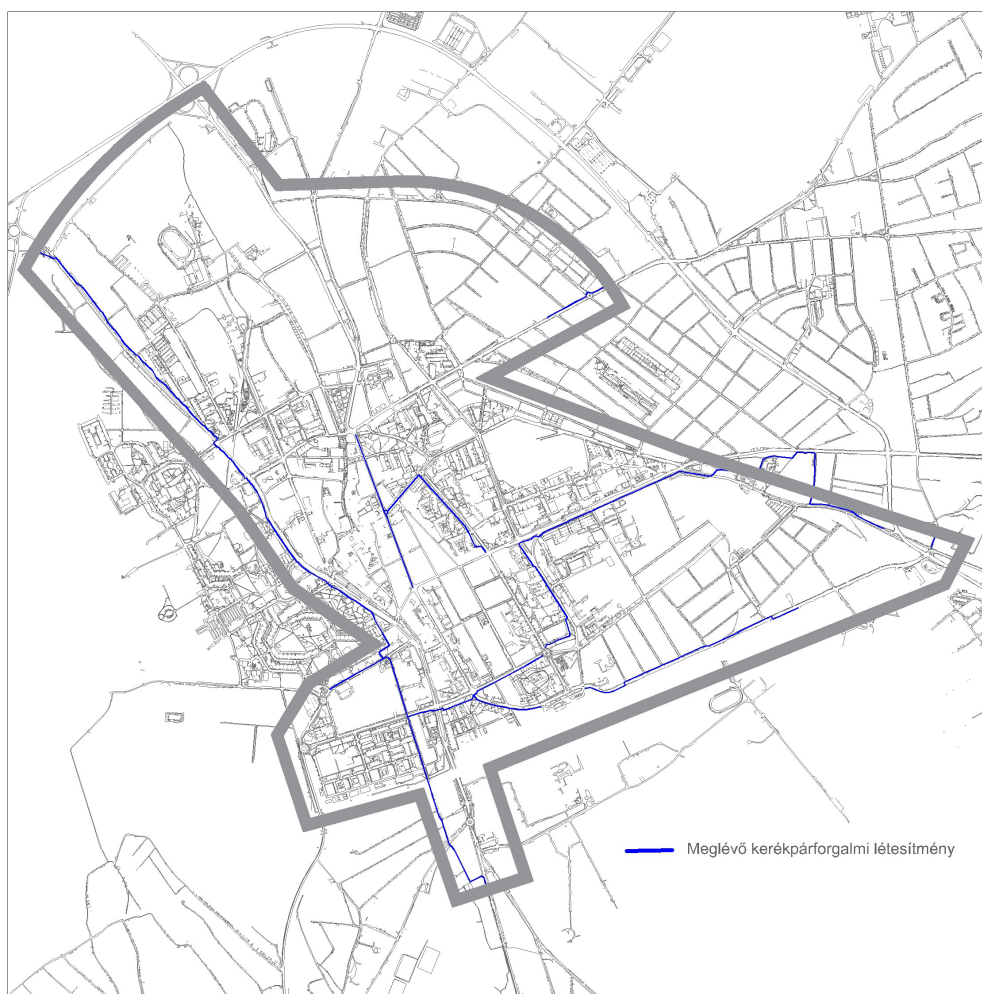
A Székesfehérvár meglévő, jelölt és kiépített kerékpárút-hálózatát a teljes városra vonatkozóan a 13. sz. melléklet mutatja be. Székesfehérvár kül- és belterületén jelenleg 35,3 km jelölt kerékpárút-hálózat van. Ebből 29,0 km a kiépített kerékpárút, amiből az irányhelyes kerékpársávok 0,9 km, az önálló kerékpárutak 16,3 km, az osztott gyalog- és kerékpárutak 4,7 km, valamint az osztatlan gyalog-és kerékpárutak 7,1 km hosszát tesznek ki. 5,7 km az kerékpározásra kijelölt, kisforgalmú utca, valamint 0,6 km a kerékpáros nyommal kijelölt kerékpár-hálózati elem. A meglévő kerékpárforgalmi hálózat első kiépített elemei a keleti, déli- és északi útvonalak voltak.

A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményeit a 44. táblázat és a 26. térkép mutatja be. A vizsgált városrész 11,5 km hosszú kerékpárforgalmi létesítményeiből az irányhelyes kerékpársávok 0,9 km, az önálló kerékpárutak 2,3 km, az osztott gyalog- és kerékpárutaké 3,1 km, valamint az osztatlan gyalog-és kerékpárutak 1,9 km hosszát tesznek ki. 2,7 km a kerékpározásra kijelölt kisforgalmú utca, valamint 0,6 km a kerékpáros nyommal kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény.

kerékpárforgalmi létesítmények	kerékpárforg. lét. hossza (km) (a+b+c+d+e)	Kis-forg. utca, jelölve (a)	Kp nyom (b)	Kerékpársáv (c)	Önálló kerékpárút (d)	Osztott gyalog- és kp. út (e)	Osztatlan gy.- és kp.út (f)	kiépített kp. forg. lét. hossza (km) (c+d+e+f)
<b>Északi útvonal</b>								
1. Palotai úti kerékpárút Gaja hídtól a Shwabisch G. u-ig, részben önálló kp.út	1,6				0,9	0,2	0,5	1,6
2. Palotai út mellett Shwabisch G. u-tól a Petőfi park, Belső Balatoni utcáig	1,3					1,3		1,3
3. Belső Balatoni úton kijelöléssel	0,1	0,1						0,0
4. Hosszúsétatéren Balatoni úttól a Horvát István utcáig	0,3	0,3						0,0
<b>Déli útvonal, Alsóvárosi kerékpárút</b>								
5. Hosszúsétatéren a Horvát I. u-tól a Csíkvári útig és a Temető utcán a Szárca u-ig kijelöléssel	1,0	1,0						0,0
<b>Keleti útvonal (7. sz. főút elkerülésére, Kisfalud, Velencei-tó, Dinnyés, Gárdony felé)</b>								
6. Horvát István utca mellett (a Hosszúsétatértől a Deák Ferenc utcáig)	0,9					0,9		0,9
7. Lövölde utca mellett a Deák Ferenc utcától a Budai útig (a házak mögötti belső utca felhasználásával)	0,8	0,8						0,0
8. Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon	1				1,0			1,0
<b>Többi meglévő elem</b>								
9. Prohászka úton Horvát István u. és a Vasútállomás között	0,5					0,5		0,5
10. Rákóczi úton kétoldali kerékpáros nyom a Várkörút - József A. u. között	0,3		0,3					0,0
11. Várkörúti kerékpársávok és kp. Nyom	0,8		0,3	0,5				0,5

12.	József Attila utca szervízútja a Rákóczi úttól a Budai útig kerékpározásra kijelölt út	0,5	0,5							0,0
13.	Balatoni úton a Hosszúsetatértől a Bakony utcáig irányh. kerékpársávok,	0,4			0,4					0,4
14.	Berényi út I. ütem (Vértanú u.-Tomba M. u.)	0,2						0,2		0,2
15.	Mártírok útja a Béke tértől - Madách u. utáni bejáró	1,2				0,2	0,2	0,8		1,2
16.	Seregélyesi úti szakaszok, a Halesz liget mellett, Kikindai u – 62. főút között	0,5				0,2		0,4		0,5
<b>Vizsgált városrészben a meglévő kerékpárforg. létesítmények össz.:</b>		<b>11,5</b>	<b>2,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>2,3</b>	<b>3,1</b>	<b>1,9</b>		<b>8,2</b>

44. táblázat: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei (2016. márciusi állapot)



26. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítményei

### 3.4.2 A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése vizsgált városrészben

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése és korszerűségi (jogszabályi és műszaki elavultság) vizsgálata utcánként kerül bemutatásra, illetve összefoglalóan a 45. táblázat ismerteti.



### 1. Palotai út –Piac téri kerékpáros létesítmény

Az 1.1-1.4 szakaszok, a Schwabisch Gmünd utcától a Gaja-csatorna hídig a 2012-ben épültek ki, a Közép-Dunántúli Operatív Program támogatásával, a Székesfehérvár – Iszkaszentgyörgyi kerékpárút részeként, a KDOP-4.2.2-09-2009-0007 kódszámú projekt keretében. A kiépült létesítmény a közúti forgalomtól elválasztott önálló (kétirányú) kerékpárút, illetve helyenként elválasztott, illetve közös gyalog-és kerékpárút.

A Palotai út elsőrendű városi főút, ezen szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága (lásd a 3.3.1 fejezet):

- az 1.1-1.4 szakaszokon 10.950 E/nap,
- az 1.5-1.7 szakaszokon 14.780 E/nap

A közúton engedélyezett sebesség: 50 km/óra.

Az ÁNF és a közúton engedélyezett sebesség alapján az Útügyi Műszaki Előírás<sup>57</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

A 10.000-20.000 közötti ÁNF tartományban megfelelő megoldás a kerékpárút, és a közös gyalog-és kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata szakaszonként kerül bemutatásra, mivel a gyalogos forgalmi értékek szakaszonként változnak.

#### 1.1 A Palotai úti kerékpáros létesítmény a Gaja- csatorna híd/Keresztöltés úttól a

**Szeder közig** osztatlan gyalog-és kerékpárút (lásd 29-30.kép). A szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 90 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 40 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány.

Az Útügyi Műszaki Előírás a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a létesítmény a 3. tartományba, az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút tartományba esik.



29. kép: A Palotai úti gyalogos-kerékpáros átvezetés (a Gaja híd előtt) Palotai úti osztatlan gyalog-és kerékpárút a Szeder köz – Keresztöltés között (1.1 szakasz)

#### 1.1 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút kialakítás megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

<sup>57</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

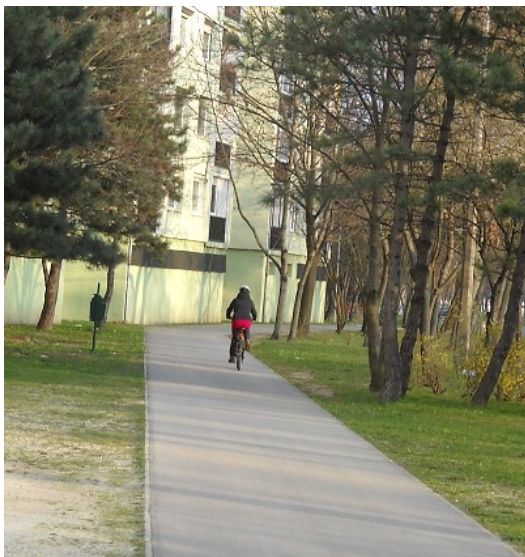
**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Jó állapotú. A Palotai út középszigettel kialakított keresztezésénél a kerékpáros átvezetés burkolati jele még nem került felfestésre. (lásd 29. kép)

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású (nem a 2013. évben elfogadott, az NKS Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terve (OKKHT)<sup>58</sup> javaslata szerinti kialakítású).



30. kép: A Palotai úti osztatlan gyalog-és kerékpárút a Szeder köz – Keresztöltés között (1.1 szakasz)

**1.2 A Palotai úti kerékpárút a Szeder köztől a Mészöly Géza/Kelemen Béla utcáig önálló kerékpárút, így a gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata nem releváns. (lásd a 31. kép)**



31. kép: Palotai úti önálló kerékpárút a Mészöly Géza u. - Szeder köz között 1.2 szakasz)

<sup>58</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o

### 1.3 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Az önálló kerékpárút megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** Jó állapotú

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású.

### 1.3 A Palotai úti kerékpárút Mészöly Géza/Kelemen Béla utcától a Varga-csatorna hídig osztatlan gyalog-és kerékpárút.

A szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 90 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 300 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány

Az Útügyi Műszaki Előírás<sup>59</sup> a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a 2. tartományba, az elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba esik a kerékpárút, így ezen a szakaszon az elválasztott gyalog-és kerékpárút kiépítése lett volna indokolt. (lásd 32. kép) Ezen a szakaszon a kerékpárút a gyalogosoktól helyhiány miatt nem került elválasztásra. A szakaszon ugyanakkor buszmegálló is van, így nemcsak a gyalogosokkal, de a buszról leszállókkal és várakozókkal is közös felületen vannak jelenleg a kerékpárosok. Ezen a szakaszon lévő Varga-csatorna híd járdája 3,4 m széles, ami kisebb szűkülettel jelenleg alkalmas a gyalogos-és kerékpáros forgalom átvezetésére.



32. kép: Palotai úti közös gyalog-és kerékpárút a Varga-csatona híd – Mészöly Géza u. között (1.3 szakasz)

### 1.4 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak! (A szakaszon a szabályozási terv módosítása, valamint egy önkormányzati tulajdonban lévő épület bontása is szükséges ahhoz, hogy hosszú

<sup>59</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

távon a gyalogos és a kerékpáros forgalom a műszaki előírás szerinti szélességekkel szétválasztható legyen.)

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** Jó állapotú

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű.

- 1.4 Palotai úti kerékpárút a Schwabisch Gmünd utcától a Varga-csatorna hídjáig „K” szegéllyel elválasztott, osztott gyalog-és kerékpárútként épült ki. A szakaszon a kerékpáros és gyalogos forgalom azonos az 1.3 szakasz értékeivel, így a létesítmény a 2. tartományba, az elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba esik. A műszaki előírás szerint az alkalmazott „K” szegéllyel elválasztott, osztott gyalog-és kerékpárút kialakítás megfelelő. Kedvezőtlen ugyanakkor, hogy az útpályához közelebb nem a kerékpáros, hanem a gyalogos létesítmény helyezkedik el. (33. kép)**

**1.5 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztott gyalog-és kerékpárút megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** Jó állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű. A kerékpárforgalmi létesítmény a közvilágítási oszlopok miatt nem a gyalogjárda és az útpálya között van, hanem a járda úttól távolabbik oldalán.



33. kép: Palotai úti elválasztott gyalog-és kerékpárút a Schwabisch Gmünd utca - Varga-csatona híd között (1.4 szakasz)

**2. szakasz: A Palotai kerékpárút a Schwäbisch Gmünd utcától a Piac tér (Petőfi Park Sütő utca melletti) szakaszon**

A kerékpárút a Palotai út – Piac téri szakaszon többnyire a korábbi gyalogos sétányból, a gyalogosok rovására került felfestéssel leválasztásra, az 1990-es évek elején.

A Palotai út - Piac tér elsőrendű városi főút, ezen a szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága (lásd a 3.3.1 fejezet):

- a 2.1 szakaszon 14.780-17.070 E/nap,
- a 2.2 szakaszokon 17.620 E/nap

A közúton engedélyezett sebesség: 50 km/óra.

Az ÁNF és a közúton engedélyezett sebesség alapján az Útügyi Műszaki Előírás 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

A 10.000-20.000 közötti ÁNF tartományban megfelelő megoldás a kerékpárút, és a közös gyalog-és kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata szakaszonként kerül bemutatásra, mivel a gyalogos forgalmi értékek szakaszonként változnak.

## **2.1 A Palotai úti kerékpárút, a Schwäbisch Gmünd utcától a Piac térig tartó szakasza közös gyalog-és kerékpárút (34. kép).**

A szakaszon jelentős gyalogos forgalom van:

- kerékpárút forgalma: 105 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 420 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány.

Az Útügyi Műszaki Előírás a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút” tartománya, illetve az „5. Elválasztott kialakítású kerékpárút és külön gyalogjárda vagy gyalogút” tartománya határára esik a kerékpárforgalmi létesítmény. A közös járda- és kerékpárúton jelenleg felfestéssel jelölve van a közlekedési felületek használata, (a gyalogosok kárára,) ugyanakkor ez nem minősül elválasztottnak, mivel az elválasztásnál lehetőleg fizikai elválasztásra kell törekedni, ami kiemelt szegély, „K” szegély, vagy korlát lehet. Az optikai elválasztás eltérő színű, vagy eltérő anyagú burkolattal alakítható ki. A meglévő szélességi méretek miatt a gyalogos-kerékpáros forgalom elválasztását szélesítéssel együtt szükséges megoldani.

### **2.1 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak! A területen az Alba Plaza II. megépítésével tovább növekedhet a gyalogos forgalom. Fejlesztés esetén figyelembe kell venni a gyalogos forgalom várható további növekedését

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** Elavult, felújításra szoruló.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű.



34. kép: Palotai úti közös gyalog-és kerékpárút a Schwabisch G. u - Piac tér között (2.1 szakasz)

**2.2 A Palotai úti kerékpárút Piac tér melletti szakasza**, a buszmegállók és buszvárók mögötti önálló vezetésű kerékpárút, ezért a gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata nem releváns. A kétirányú kerékpárút szélessége mindössze 1,6 m. (35. kép)



35. kép: Palotai úti önálló kerékpárút a Piac térnél (2.2 szakasz)

**2.2 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az önálló kerékpárút kialakítás megfelelő, de a szélessége **miatt nem felel meg** a műszaki előírásoknak, minimum 2,0 m-re való szélesítése indokolt.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** megfelelő

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű.

**2.3.1 A kerékpárút Piac téri, Petőfi park – Sütő utca melletti szakasza** közös gyalog- és kerékpárút. A kerékpárút itt is a korábbi gyalogos sétányból került felfestéssel leválasztásra, az 1990-es évek elején. (36. kép)

- kerékpárút forgalma: 95 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
  - gyalogos forgalom: 250 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány.
- Ez alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpárút



36. kép: Petőfi park – Sütő utca melletti közös gyalog-és kerékpárút (2.3.1 szakasz)

#### 2.3.1 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút nem felel meg a műszaki előírásoknak!

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** Elavult, de még tűrhető állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű.

#### 2.3.2 A kerékpárút a Sütő utcától a Balatoni úti szervizútig közös gyalog-és kerékpárút.

Az itteni 180 fő/csúcsóra/két irány alatt gyalogos forgalom alapján a létesítmény „3. Elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút tartományba” esik. (37.kép)



37. kép: Sütő utcától a Balatoni úti szervizútig tartó közös gyalog-és kerékpárút (2.3.2 szakasz)

#### 2.3.2 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** az közös gyalog-és kerékpárút kialakítás megfelelő, a szélessége

viszont nem felel meg a műszaki előírásoknak (2,0 m helyett minimum 2,75 m lenne szükséges).

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** elavult, de még tűrhető állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A hálózatban nem helyettesítheti a Vörösmarty téri kerékpárforgalmi létesítményt

3. **Balatoni úti szervízút kerékpáros létesítménye.** A kisműveltségű út kijelölése a közúti és kerékpáros forgalom számára megfelelő, mivel az ÚME<sup>60</sup> 6.1 ábrája szerint az „1. vegyes forgalom tartományba” esik (38. kép). Ugyanakkor a Hosszúsétátér felé a négy derékszögű ívvel vezetett kerékpáros nyomvonal a Tolnai utcai Óvoda után a kisműveltségű és egyirányú utcától függetlenül egy rövidebb útvonalon is kijelölhető lenne, a házak között, a meglévő gyalogos járda melletti nyomvonalon (lásd 27. térkép).

3 **szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kialakítása megfelel a műszaki előírásoknak

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** tűrhető állapotú

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A hálózatban nem helyettesítheti a Vörösmarty téri kerékpárforgalmi létesítményt. A kedvezőbb útvonal érdekében a nyomvonal módosítása javasolt.



38. kép: Balatoni úti szervízút kerékpáros létesítménye (3. szakasz)



27. térkép: A Balatoni úti szervízút helyett javasolt új nyomvonal

<sup>60</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11



**4. Hosszúsétatéren Balatoni úttól a Horvát István utcáig**

A kisértalmú utca kijelölése a közúti és kerékpáros forgalom számára megfelelő, mivel a kis gépjármű forgalom alapján (<2.000 E/nap) az ÚME<sup>61</sup> 6.1 ábrája szerint az „1. vegyes forgalom tartományba” esik.

**4 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kialakítás megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** A kijelölés módja elavult. Az útburkolat felújítása, és ennek során a kerékpáros nyomok felfestése javasolt az útburkolatra.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A kisértalmú út alkalmas a kerékpározásra, irányhelyesség szempontjából megfelelő.



39. kép: A Hosszúsétatér kijelölése kerékpáros forgalomra, a Balatoni úttól a Horvát I. utcáig (4. sz.)

**5. A Hosszúsétatéren a Horvát I. utcától a Csíkvári útig és a Temető utcán a Szárcsa utcáig kijelöléssel**

A kisértalmú utcák kijelölése a közúti és kerékpáros forgalom számára megfelelő, mivel a kis gépjármű forgalom alapján (<2.000 E/nap) az ÚME 6.1 ábrája szerint az „1. vegyes forgalom tartományba” esik. A 40. kép a Hosszúsétatéri szakaszt, a 41. kép a Temető utcai szakaszt mutatja.

**5 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kialakítás megfelel a műszaki előírásoknak, viszont az útburkolat és a burkolati jelek elavultak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** A kijelölés módja elavult. Az útburkolat felújítása, és ennek során a kerékpáros nyomok felfestése javasolt az útburkolatra.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A kisértalmú út alkalmas a kerékpározásra, irányhelyesség szempontjából megfelelő.

<sup>61</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11



40. kép: A Hosszúsétatér kisforgalmú útján kijelölt kerékpárút a Horvát I. utcától a Csíkvári útig (5. szakasz)



41. kép: A Temető utca kisforgalmú útján kijelölt kerékpárút (5. szakasz)

## 6. A Horvát István utca mellett (a Hosszúsétatértől a Deák Ferenc utcáig tartó) kerékpáros létesítménye

A kerékpáros létesítményt az 1990-es években jelölték ki, a meglévő járdából leválasztva alakították ki a közös gyalog-és kerékpárutat, a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig (lásd 42. kép), valamint a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig (lásd 45. kép). A Széchenyi utcától a Prohászka Ottokár utcáig a Horvát István utcával párhuzamos belső utca került kijelölésre (lásd 43. kép).

A Horvát István utca elsőrendű városi főút, ezen a szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága (lásd a 3.3.1 fejezet):

6.1. Horvát István u. (Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig): 13.670 E/nap

6.2. Horvát István u. (Széchenyi út –Prohászka Ottokár u-ig): 19.910 E/nap

6.3. Horvát István u. (Prohászka Ottokár u. - Deák Ferenc u-ig):13.610 E/nap

A közúton engedélyezett sebesség: 50 km/óra.

Az ÁNF és a közúton engedélyezett sebesség alapján az Útügyi Műszaki Előírás<sup>62</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

<sup>62</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

A 10.000-20.000 közötti ÁNF tartományban alkalmazható a közös gyalog-és kerékpárút, valamint a párhuzamos, kisforgalmú utcán való átvezetés így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata az egyes szakaszoknál kerül bemutatásra.

**6.1. A Horvát István utca (Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig tartó) kerékpáros létesítménye** közös gyalog-és kerékpárút. A kerékpárút a korábbi gyalogos sétányból került felfestéssel leválasztásra. (42. kép)

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 80 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 280 fő gyalogos forgalom/csőcsóra/két irány.

Az Útügyi Műszaki Előírás a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpáros létesítmény.



42. kép: Horvát István utca melletti kerékpárút, a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig (6.1 szakasz)

**6.1 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak!

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** tűrhető.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű. (Nem felel meg a NKS OKKHT<sup>63</sup> javaslatának). A szakasz a tervezett „A” hálózati szerepű Budapest-Balaton kerékpárút egyik alternatív útvonala.

**6.2 A Horvát István utca (Széchenyi utcától a Prohászka Ottokár utcáig tartó) kerékpáros létesítménye** a Horvát István utcával párhuzamosan futó belső lakóutcán (43. kép), majd a közös gyalog- és kerékpárúton halad.(44.kép). A

<sup>63</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kereparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kereparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o

keskeny lakóutcában ugyanazon az útfelületen gyalogos forgalom és parkolások is vannak, ami problémák forrása.

Az ÚME<sup>64</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó ábra szerinti „1 Vegyes forgalom tartományába” tartozik (ÁNF <2.000 E/nap/két irány).

A vegyes forgalmú út szélessége mindössze 3,8 m. A hivatkozott ÚME 7.11 ábrája v <30 km/h, parkolás nélkül, személygépkocsi-forgalom esetén a minimum szélesség 3,75 m.



43. kép: A kerékpározásra kijelölt, Horvát István utcával párhuzamos belső lakóutca, a Széchenyi u. – Prohászka u. között (6.2 szakasz)

## 6.2 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság alapján:** tűrhető

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Hálózatban nem helyettesítheti a Horvát István utca kerékpárforgalmi létesítményét, a Budapest –Balaton kerékpárút részeként nem lesz megfelelő.



44. kép: Közös gyalog- és kerékpárút, a Prohászka Ottokár utcánál (6.2 szakasz)

<sup>64</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

**6.3. A Horvát István utca (Prohászka Ottokár u. - Deák Ferenc u-ig tartó) kerékpáros létesítménye** közös gyalog-és kerékpárút. A kerékpárút a korábbi gyalogjárdából került felfestéssel leválasztásra. (45.kép)

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 85 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 280 fő gyalogos forgalom/csőcsóra/két irány.

Az Útügyi Műszaki Előírás a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpáros létesítmény.

A szakasz az „A” hálózati szerepű Budapest-Balaton kerékpárút része lesz.



45. kép: Horvát István utca melletti kerékpárút, a Prohászka Ottokár utca - Deák Ferenc utca között (6.3 szakasz)

**6.3 szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak!

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** A burkolat állapota a korszerűsítésig tűrhető.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű.

**7. A Lövölde utca mellett a Deák Ferenc utcától a Budai útig tartó kerékpárforgalmi létesítménye** a házak mögötti belső utca felhasználásával (46.kép), valamint a Lövölde utca járdájának felhasználásával halad. A kerékpárút a korábbi gyalogjárdából került felfestéssel leválasztásra. (47.- 48.kép)

Az út városi első rendű főút, forgalma 12.300 E/nap, a megengedett sebesség 50 km/h. Az ÚME<sup>65</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik

<sup>65</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11



46. kép: A lakótelep belső utcájára vezető közös kerékpárút szakasz

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 80 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 310 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány.

Az Útügyi Műszaki Előírás a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpáros létesítmény.



47. kép: A Lövölde utca melletti közös gyalog-és kerékpárút (7. szakasz)



48. kép: A Lövölde utcai közös gyalog-és kerékpárút Budai út előtti szakasza

**7. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak!

**Műszaki elavultság (burkolat állapota):** A burkolat egy szakasza 2016-ban kerül felújításra.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű (NKS OKKHT<sup>66</sup>). A Budapest—Balaton kerékpárút számára nem megfelelő.

**8. Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, a déli oldalon, önálló kétirányú kerékpárút (49. kép)**

A város első önálló kerékpárútja. Szélessége 1,7 m, keskenyebb, mint a kétirányú kerékpárút műszaki előírás szerinti minimális szélesség (min 2,0 m).<sup>67</sup>

A Budai út városi első rendű főút, forgalma 15.620 E/nap, a megengedett sebesség 50 km/h. Az ÚME 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

A kerékpárút útsatlakozásokban és kapubejárókban való átvezetéseinél lekoptak, hiányoznak „az utat keresztező kerékpárút” burkolatjelei. Kivétel ez alól a szakasz kezdő és végcsomópontja, a Budai útnál és a Seregélyesi utak, ahol fel vannak festve az utat keresztező kerékpárút burkolatjelek, hiányoznak viszont a Zrínyi utcánál és a Hadiárva utcánál, valamint az Interspar, a főiskolai campus, Gróf Széchenyi István Műszaki Szakközépiskola kapubejáróinál.

A kerékpárút része lesz az „A” hálózati szerepű Budapest-Balaton kerékpárútnak.



49. kép: Budai úti kerékpárút

**8. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Szélesítéssel felel meg a műszaki előírásnak.

<sup>66</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o

<sup>67</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Állapota elavult. A burkolatjelek pótlása („utat keresztező kerékpárút”) a Budapest – Balaton kerékpárút fejlesztéséig is javasolt.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű (NKS OKKHT<sup>68</sup>). A Budapest–Balaton kerékpárút számára jelenlegi formájában nem megfelelő.

9. **Prohászka Ottokár utca Horvát István u. és a Vasútállomás közötti** kerékpárforgalmi létesítménye a Lövölde utca járdájának felhasználásával halad. A kerékpárút a korábbi gyalogjárdából került felfestéssel leválasztásra. (50.kép).

A városi másodrendű főút forgalma 9.100 E/nap, a megengedett sebesség 50 km/h. Az ÚME 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 85 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 290 fő gyalogos forgalom/cúcsóra/két irány.

Az ÚME a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpáros létesítmény.



50. kép: A Prohászka Ottokár utcai közös gyalog-és kerékpárút a Horvát István u. és a Vasútállomás között (9. szakasz)

9. **szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak! Az útszakaszon az Intermodális Csomópont kiépítésével mind a gyalogos, mind a kerékpáros forgalom növekedése várható.

**Műszaki elavultság (Útburkolat, forgalomtechnika):** A fejlesztésig tűrhető állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű (NKS OKKHT<sup>69</sup>).

10. **Rákóczi úton a Várkörút - József A. u. között** kétoldali kerékpáros nyom. A kerékpáros nyomok 2015-ben kerültek felfestésre, a forgalmi sáv és az útszéli párhuzamos parkolók közötti területen (51.kép). Az észrevételek szerint a kerékpáros nyom nem ad kellő biztonságot a parkoló autók ajtónyitásától.

<sup>68</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o

<sup>69</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o



A Rákóczi utca városi gyűjtőút, forgalma 9.800 E/nap, a megengedett sebesség 50 km/h. Az ÚME<sup>70</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

**10. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az útpályán a kerékpáros nyomok kialakítása megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (Útburkolat állapota, fogalomtechnika):** Megfelelő állapotú. Ugyanakkor forgalomtechnikailag biztonságosabb lenne a kerékpáros nyomokat (keskenyebb parkoló és forgalmi sávok között) kerékpársávokra átalakítani, hogy a párhuzamos parkolók mellett (az ajtónyitás miatti) a biztonsági sáv jobban érzékelhető legyen.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Korszerű, irányhelyes kialakítású.



51. kép: A Rákóczi utcában felfestett kerékpáros nyomok (10. szakasz)

**11. Várkörúti kerékpársávok és kerékpáros nyomok:**

2015. évben épültek ki a kétoldali irányhelyes kerékpársávok. A kialakítás, az útfelület újraosztása az NKS Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terve javaslatainak megfelelően történt<sup>71</sup> (52. kép). A Budai úti és a Mátyás király krt. /Szekfű Gyula utcai jelzőlámpás csomópontok felálló sávjainál kerékpáros nyomok kerültek felfestésre.

A Várkörút városi gyűjtőút, forgalma 9.200 E/nap, a megengedett sebesség 30 km/h. Az ÚME 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

<sup>70</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>71</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekaros\\_Konceptio\\_es\\_Halozati\\_Terve\\_33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekaros_Konceptio_es_Halozati_Terve_33.pdf), 42.o



52. kép: A Várkörúton kiépített irányhelyes kerékpáros sávok

**11. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az útpályán az irányhelyes kerékpársávok, és a csomópontoknál a kerékpáros nyomok kialakítása megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** Új létesítmény, korszerű forgalomtechnikai kialakítással.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Korszerű, irányhelyes kialakítású.

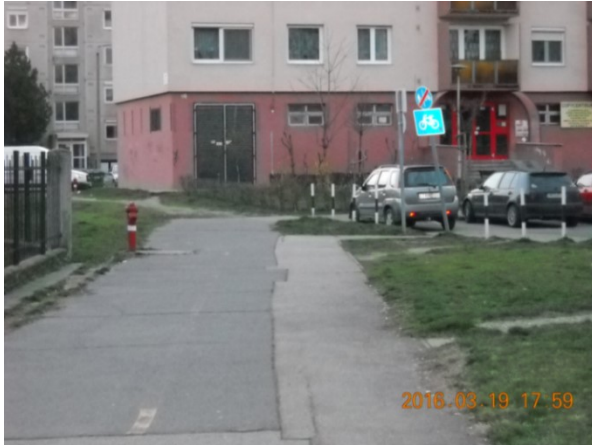
**12. József Attila utca szervízútja** a Rákóczi utcától a Budai útig kerékpározásra kijelölt út. A szervízút az 1990-es évek végén került kerékpározásra kijelölésre. (53. kép).

A szervízút Budai utcai vége zsákutca, ahol biztosítva van a kerékpárosok továbbhaladása. A továbbhaladás a Budai út felé problémás, részben korábbi járdán, közös gyalog-és kerékpárúton történik. (54. kép).

A József Attila utca városi gyűjtőút, forgalma 4.500 E/nap, a megengedett sebesség 50 km/h. A József Attila utca szervízútjának forgalma 2000 E/nap alatti, ami az ÚME a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint a „1. vegyes forgalom” tartományba esik.



53. kép: József Attila utca kerékpározásra kijelölt szervízútja (12. szakasz)



54. kép: A József Attila utcai szervízút és a Budai út közötti közös gyalog-és kerékpárút

**12. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A meglévő kisforgalmú út kerékpáros létesítménye megfelel a műszaki előírásoknak, viszont hálózati szempontból nem helyettesítheti a József Attila utcai kerékpárforgalmi létesítményt. A Budai úti csatlakozás közös gyalog-és kerékpárútja **nem felel meg.**

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** Tűrhető állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A Budai úti csatlakozás nem irányhelyes, hálózati szempontból nem megfelelő kialakítású.

- 13. Balatoni úton a Hosszúsétatértől a Bakony utcáig felfestett irányhelyes kerékpársávok.** A Balatoni úti nyitott kerékpársávok 2015. évben önkormányzati forrásból kerültek felfestésre, mivel az út szélessége ezt lehetővé tette (55. kép). A Balatoni út városi másodrendű főút, a forgalma 16.010 E/nap, a megengedett forgalom 50 km/h. Az ÚME<sup>72</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.



55. kép: Balatoni úti nyitott kerékpársávok

<sup>72</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

**13. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** Az irányhelyes nyitott kerékpársávok megfelelnek a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolattal azonos felület, megfelelő állapotú. Forgalomtechnikailag lehetséges és javasolt a nyitott kerékpársávokat kerékpársávra, az oldószeres burkolati jeleket a következő felújításkor az oldószeres fehér színűről tartós, sárga színű jelekre cserélni. (Ez a módosítás a nyitott kerékpársávokról tájékoztatást adó jelzőtáblák cseréjét is igényli.)

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Irányhelyes, korszerű kialakítású. Hálózati szempontból fontos a kerékpársávokat folytatni (mindkét irányba).

**14. A Berényi út I. üteme, a Vértanú utcától a Tompa M. utcáig tartó közös gyalog és kerékpárút (56. kép). A Berényi út I. üteme a Vértanú utcától a Kadocsa utcáig épült ki 2010. évben, a Közép-Dunántúli Regionális Operatív Program támogatásával, de a vizsgált városrészbe ennek csak a Vértanú utca - Tompa Mihály utcai szakasza tartozik.**

A Berényi út városi másodrendű főút, forgalma 14.050 E/nap. A megengedett sebesség 50 km/óra. Az ÚME 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik.

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 50 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 120 fő gyalogos forgalom/cúcsóra/két irány.

Az ÚME a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „3. elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a kerékpáros létesítmény.



56. kép: Berényi út I. ütemében megvalósult közös gyalog-és kerékpárút, a becsatlakozó utcáknál való kialakítása

**14. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kialakított közös gyalog-és kerékpárút megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** A burkolata térkő, állapota megfelelő.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Irányhelyes kialakítású, ugyanakkor kedvezőtlen, hogy nincs elválasztva a gyalogos- és kerékpáros forgalom, valamint hálózati szempontból is kedvezőtlen, hogy a folytatásában a belváros felé hiányzik, az elkerülő út felé pedig egyoldali a folytatásában lévő kerékpáros létesítmény.

**15. Mártírok útja I. üteme a vasútállomástól/Béke tértől Madách u. utáni kapubejáróig.** A Mártírok útja felújításának I. üteme 2014. évben, a Közép-Dunántúli Regionális Operatív Program támogatásával valósult meg.

A Mártírok útja városi másodrendű főút, forgalma 9.100 E/nap. A megengedett sebesség 50 km/óra. Az ÚME<sup>73</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a 2. átmeneti tartományba esik. A Madách utca utáni szakasz gépjármű forgalma jelentősen növekedhet, amennyiben megépül a vasút feletti közúti felüljáró.

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 55 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 100 fő gyalogos forgalom/cúcsóra/két irány.

Az ÚME a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „3. elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a létesítmény.

A megvalósult kerékpáros létesítmény a Béke tértől a Mártírok útja 50. sz. házig elválasztás nélküli közös gyalog és kerékpárút (57. kép), a Mártírok útja 50. sz. háztól a Madách utcáig önálló és osztott gyalog-és kerékpárút (58-59. kép), a Madách utca után önálló kétirányú kerékpárút.

A közös gyalog és kerékpárút szakaszon az ingatlantulajdonosok nehezményezték, hogy a kapubejárókból nehezen látják be a kerékpárosokat, ezért utólagosan is kerültek felfestésre piktogramok az elválasztás nélküli közös gyalog-és kerékpárút szakaszra, hogy a kerékpárosok az útpályához közelebbi kapubejárókból még belátható sávon haladjanak. A kerékpáros láthatóság problémája a Mártírok útjára csatlakozó utcákból is jelentkezett.

**15. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kialakított közös, valamint elválasztott gyalog-és kerékpárút megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** A burkolata új (2014. évi építés), megfelelő.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, a 2013. évben elfogadott, az NKS OKKHT<sup>74</sup> javaslataitól eltérő megoldású.

<sup>73</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>74</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerepáros\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerepáros_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o



57. kép: Mártírok útja közös gyalog- és kerékpárút szakasza a Fűtőház utcánál



58. kép: Mártírok útja önálló kétirányú kerékpárút szakasza



59. kép: Mártírok útja osztott gyalog-és kerékpárút szakasza

### 16.1 Seregélyesi út Halesz melletti szakasz

A Seregélyesi úton a Halesz melletti kerékpárút szakasz a gyalogjárdából került leválasztásra.

A szakaszon a gyalogos és kerékpáros forgalom:

- kerékpárút forgalma: 80 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 220 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány.

Az ÚME a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásáról szóló 6.2 ábrája alapján a „2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományba” esik a létesítmény. Ezen túl a létesítmény szélessége sem felel meg az ÚME által az ilyen létesítményekre előírt 3,5 m szélességnek.

A kerékpárút Halesz ligetbe való átvezetése a Seregélyesi utat a nyílt szakaszán (és nem a csomópontban) keresztezi. A Budai út – Seregélyesi úti jelzőlámpás csomópont felújítása önkormányzati forrásból 2015. évben úgy készült, hogy kialakításra került a kerékpárosok átkelése a csomópontban, de a folytatásban még nem készült kerékpárforgalmi létesítmény. (A Budai út melletti folytatás a Budapest – Balaton kerékpárút része lesz.)



60. kép: Seregélyesi úti közös gyalog és kerékpárút a Halesz mellett (6.1 szakasz)

#### 16.1 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A közös gyalog-és kerékpárút **nem felel meg** a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** tűrhető állapotú

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, a 2013. évben elfogadott, az NKS OKKHT<sup>75</sup> javaslataitól eltérő megoldású. Forgalombiztonság szempontjából kedvezőtlen, hogy a kerékpárút Halesz ligetbe való átvezetése a Seregélyesi utat nem a csomópontban, hanem a nyílt pályán keresztezi.

#### 16.2 Seregélyesi út (Kikindai u. – 62. sz. főút)

A szakaszon a Kikindai út – Szabadkai u. közötti szakaszon elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút van. A szórványos gyalogos forgalom alapján az ÚME szerint megfelelő a közös gyalog-és kerékpárút. A létesítmény szélessége is eléri a szórványos gyalogos-forgalom mellett minimálisan szükséges 2,75m szélességet. A Szabadkai u. – 62. sz. főút szakaszon a gyalogjárdától külön vezetett kétirányú kerékpárút van.

#### 16.2 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Megfelel a műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika):** megfelelő állapotú

<sup>75</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf), 42.o

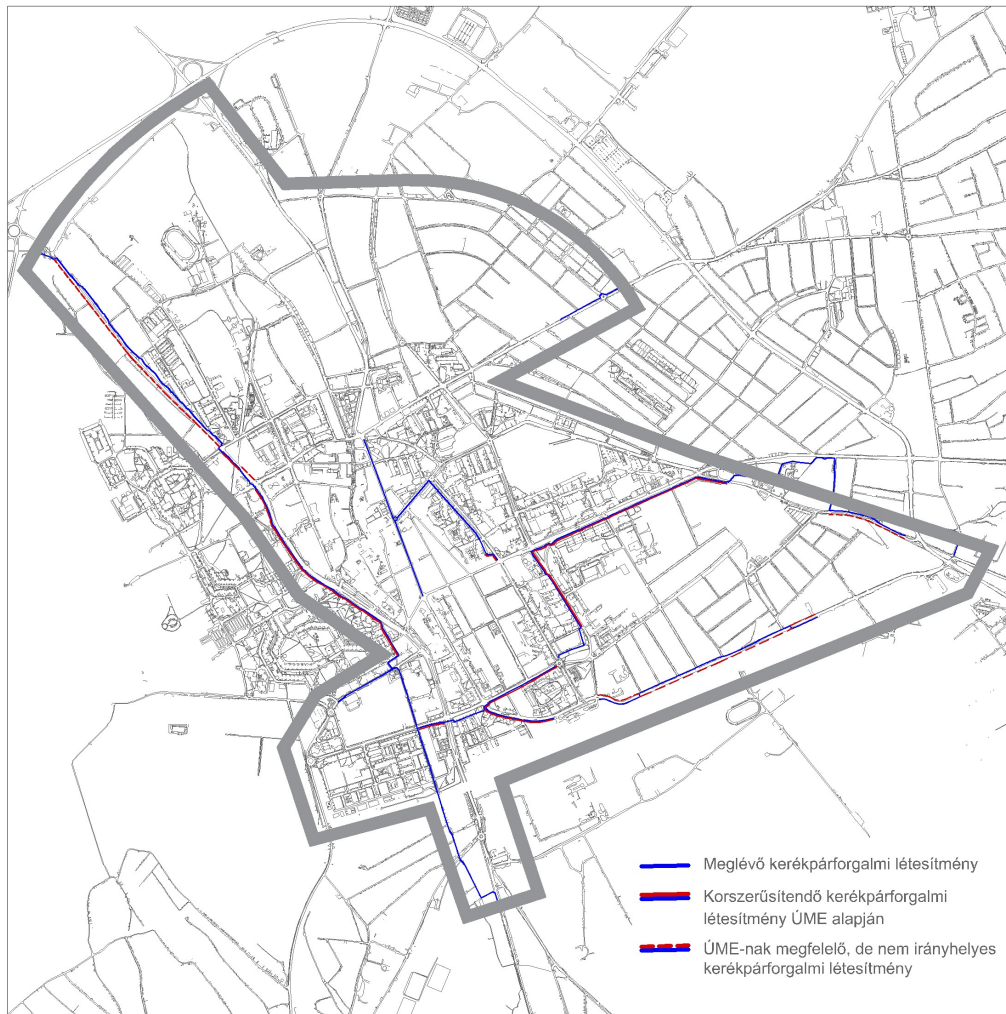
**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, a 2013. évben elfogadott, az NKS OKKHT<sup>76</sup> javaslataitól eltérő megoldású.

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	Értékelés (ÚME)	Műszaki elavultság
<b>Északi útvonal</b>					
1.1	Palotai úti kerékpárút Gaja hídtól a Szeder u-ig, közös gyalog- és kerékpárút	0,5	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
1.2	Palotai úti kerékpárút a Szeder u-tól a Mészöly G. u-ig önálló kerékpárút	0,9	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
1.3	Palotai úti kerékpárút Mészöly G. u.-tól a Varga-csatorna hídig, közös gyalog-és kerékpárút	0,1	B	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
1.4	Palotai úti kerékpárút, a Varga-csat. hídtól a Schwabisch G. u-ig, elválasztott gyalog- és kp.út	0,1	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
2.1	Palotai úti kerékpárút, a Schwabisch G. u-tól a Piac tér/Selyem u-ig, közös gyalog-és kp.út	0,8	B	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
2.2	Piac tér mellett önálló kerékpárút	0,2	B	nem megfelelő (szélesítés)	Egyoldali, nem irányhelyes
2.3	Piac tér, Petőfi park mellett, a belső Balatoni utcáig, közös gyalog-és kerékpárút	0,3	B	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
3.	Balatoni úti szervízúton kijelöléssel	0,1	B	megfelelő	Kerülő úton
4.	Hosszúsétatéren Balatoni úttól a Horvát István utcáig	0,3	B	megfelelő	Burkolat felújítás, kerékpáros nyom jel
<b>Déli útvonal</b>					
5.	Hosszúsétatéren a Horvát István utcától a Csikvári útig és a Temető utcán a Szárca u-ig kijelöléssel	1,0	A	megfelelő	Burkolat felújítás, kerékpáros nyom jel.
<b>Keleti útvonal</b>					
6.1	Horvát István utca mellett (a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig)	0,2	A	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
6.2	Horvát István utca melletti belső szervízúton (a Széchenyi utcától a Prohászka O. utcáig)	0,3		megfelelő	Hálózati szempontból a Horvát I. u-ban is szüks.
6.3	Horvát István utca mellett (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig)	0,4	A	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
7.1	Lövölde utca mellett a Deák F. utcától az Árpád u. –Lövölde u. csp.-ig, (a házak mögötti belső utcán)	0,2		megfelelő	Hálózati szempontból a Lövölde utcán is szüks.
7.2	Lövölde utca mellett az Árpád utcától a Budai útig közös gyalog-és kerékpárút	0,6	A	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
8.	Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon	1	A	nem megfelelő (szélesítés)	Egyoldali, nem irányhelyes
<b>Többi elem</b>					
9.	Prohászka úton Horvát István u. és a Vasútállomás között	0,5	B	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
10.	Rákóczi úton kétoldali kerékpáros nyom a Várkörút - József A. u. között	0,3	B	megfelelő	Irányhelyes, de forg.-techn. mód. javasolt
11.	Várkörúti kerékpársávok és kp. nyom	0,8	A	megfelelő	Irányhelyes, korszerű
12.1	József Attila utca szervízútja a Rákóczi úttól kerékpározásra alkalmas út	0,4	C	megfelelő	Hálózati szempontból a József A.u-ban is szüks.
12.2	József A. u., Budai útnál közös gyalog- és kp.út	0,1	C	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányh.
13.	Balatoni úton irányhelyes kerékpársávok, a Hosszúsétatértől a Bakony utcáig	0,4	B	megfelelő	Irányhelyes, korszerű
14.	Berényi út I. ütem (Vértanú u. - Tompa M. u.)	0,2	B	megfelelő	Irányhelyes, de elválasztás nélküli a gyalog- és kp. forgalom
15.	Mártírok útja a vasútállomástól a Madách u. utáni kapubejáróig	1,2	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
16.1	Seregélyesi út (Halesz mellett)	0,2	B	nem megfelelő	Egyoldali, nem irányh.
16.2	Seregélyesi út (Kikindai u – 62 főút)	0,4	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányh.

45. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése a vizsgált városrészben

<sup>76</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kereparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Te\\_rv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kereparos_Koncepcio_es_Halozati_Te_rv.33.pdf), 42.o





28. térkép: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és értékelésük

### 3.5 Értékelés és problématerkép

A kerékpározást akadályozó tényezőket az alábbiak szerint foglaljuk össze:

- a 3.5.1 fejezetben bemutatjuk a városi első-és másodrendű főutak és gyűjtőutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket, (3.5.1.1-3.5.1.3 fejezetek), a 3.5.2 fejezetben a közúthálózattól független nyomvonalon vezethető kerékpárforgalmi létesítmények kerülnek bemutatásra,
- a 3.5.2 fejezetben összesítjük a problémákat, az elválasztó létesítményeket, a kerékpárosokat érintő korlátozásokat, a baleseti helyszíneket, az utak mellett meglévő, de felújítandó, átépítendő kerékpárforgalmi létesítményeket, valamint a városi első-és másodrendű főutak és gyűjtőutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket

#### 3.5.1 A fő-és gyűjtőúthálózat hiányzó és korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítményei a vizsgált városrészben

A cél az, hogy a vizsgált városrészben valamennyi útja kényelmesen és biztonságosan kerékpározható legyen. A közúthálózat nagyobbik részét kitevő lakóutcák elemeinek

túlnyomó része jelenleg is biztonságosan alkalmas a kerékpáros közlekedésre. A hiányzó kerékpárforgalmi létesítményekhez ezért először a vizsgált városrész fő- és gyűjtőúthálózatát vizsgáljuk.

### 3.5.1.1 Elsőrendű városi főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált városrészben az elsőrendű városi főutakat, és az azokon hiányzó (folytonossági hiányt jelentő) kerékpárforgalmi létesítményeket a 46. táblázat mutatja be.

	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>ELSŐRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
<b>É-D útvonal</b>				
1.1-1.2	PALOTAI ÚT (Keresztöltés – Mészöly Géza u.)	10.950	B	van
1.3	PALOTAI ÚT (Mészöly G. u – Varga-csatorna)	10.950	B	van
1.4	PALOTAI ÚT (Varga-csatorna - Schwabisch G. u.)	10.950	B	van
2.1	PALOTAI ÚT (Schwabisch G. u. – Selyem u.)	17.070	B	van
2.2-2.3	PIAC TÉR	17.620	B	van
Ú1	VÖRÖSMARTY TÉR	18.350	B	hiányzik
Ú2	SZÉCHENYI UTCA (Vörösmarty tér - Szárca utca)	15.660	B	hiányzik
<b>K-DNY útvonal</b>				
8.	BUDAI ÚT (Királysor/Seregélyesi út - Lövölde u.)	15.620	A	van
7.	LÖVÖLDE UTCA	12.300	A	van
6.3	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Lövölde u. - Prohászka O. u.)	13.610	A	van
Ú3	HORVÁT ISTVÁN Ú. (Prohászka O. u. - Széchenyi u.)	19.910	A	hiányzik
6.1	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Széchenyi u. -Hosszúsétatér)	19.910	A/B	van
Ú4	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Hosszúsétatér - Balatoni út)	13.670	A/B	hiányzik

46. táblázat: Elsőrendű főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények

A városi elsőrendű főutakon, négy szakaszon hiányzik kerékpárforgalmi létesítmény, a Vörösmarty téren, (Ú1) a Széchenyi utca Vörösmarty tér - Szárca utca szakaszán (Ú2), a Horvát István utca Prohászka Ottokár utca - Széchenyi utca szakaszán (Ú3), valamint Horvát István utca Hosszúsétatér - Balatoni szakaszán (Ú4). A többi szakaszon jelenleg is van kerékpárforgalmi létesítmény, melyek értékelését a 3.4 fejezet mutatta be. A meglévő létesítményeknél a táblázat első oszlopában szereplő szám megegyezik, a 3.4 fejezetben szereplő szakasz-számmal.

A kerékpárforgalmi létesítmények hálózati szerepének jelölése a 3.2.5 fejezetnek megfelelő.

### 3.5.1.2 Másodrendű városi főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált városrészben az másodrendű városi főutakat, és az azokon hiányzó (folytonossági hiányt jelentő) kerékpárforgalmi létesítményeket 47. táblázat mutatja be.

	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	kp.forg. létesítmény
<b>MÁSODRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
Ú5	BALATONI ÚT (Vörösmarty tér – Hosszúsétatér)	16.010	B	hiányzik
13.	BALATONI ÚT (Hosszúsétatér - Bakony utca)	16.010	B	van
Ú6	BALATONI ÚT (Bakony utca - Horvát István utca)	16.010	B	hiányzik
Ú7	BÉKE TÉR	9.100	A/B	hiányzik

Ú8	BERÉNYI ÚT (Széna tér – Vértanú u.)	14.050	B	hiányzik
14.	BERÉNYI ÚT (Vértanú u. - Tompa M. u.)	14.050	B	van
Ú9	DÓZSA GYÖRGY ÚT	12.500	A	hiányzik
Ú10	GÁZ UTCA	8.000	B	hiányzik
Ú11	HAVRANEK JÓZSEF UTCA	5.780	A	hiányzik
15.	MÁRTÍROK ÚTJA (Béke tér – Madách utca)	9.100	B	van
Ú12	MÁRTÍROK ÚTJA	9.100	B	hiányzik
Ú13	MÁTYÁS KIRÁLY KRT (Szabadságh. út - Dózsa Gy. út)	13.200	B	hiányzik
Ú14	MIKSZÁTH KÁLMÁN UTCA	4.500	B	hiányzik
Ú15	MÓRI ÚT	9.800	A/B	hiányzik
9.	PROHÁSZKA O. UTCA (Horvát István u. - Béke tér)	9.100	B	van
Ú16	SCHWABISCH GMÜND UTCA	11.000	B	hiányzik
Ú17	SZEKFŰ GYULA UTCA	18.100	B	hiányzik
Ú18	SZÉNA TÉR	8.000	B	hiányzik
Ú19	ZÁMOLY UTCA	4.000	B	hiányzik

47. táblázat: Másodrendű főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények

A városi másodrendű főutakon, négy szakaszon van kiépített kerékpárforgalmi létesítmény, és összesen 15 városi másodrendű főúton/főút szakaszon hiányzik, a táblázat szerinti Ú5-Ú19 sorokban.

### 3.5.1.3 Városi gyűjtőutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

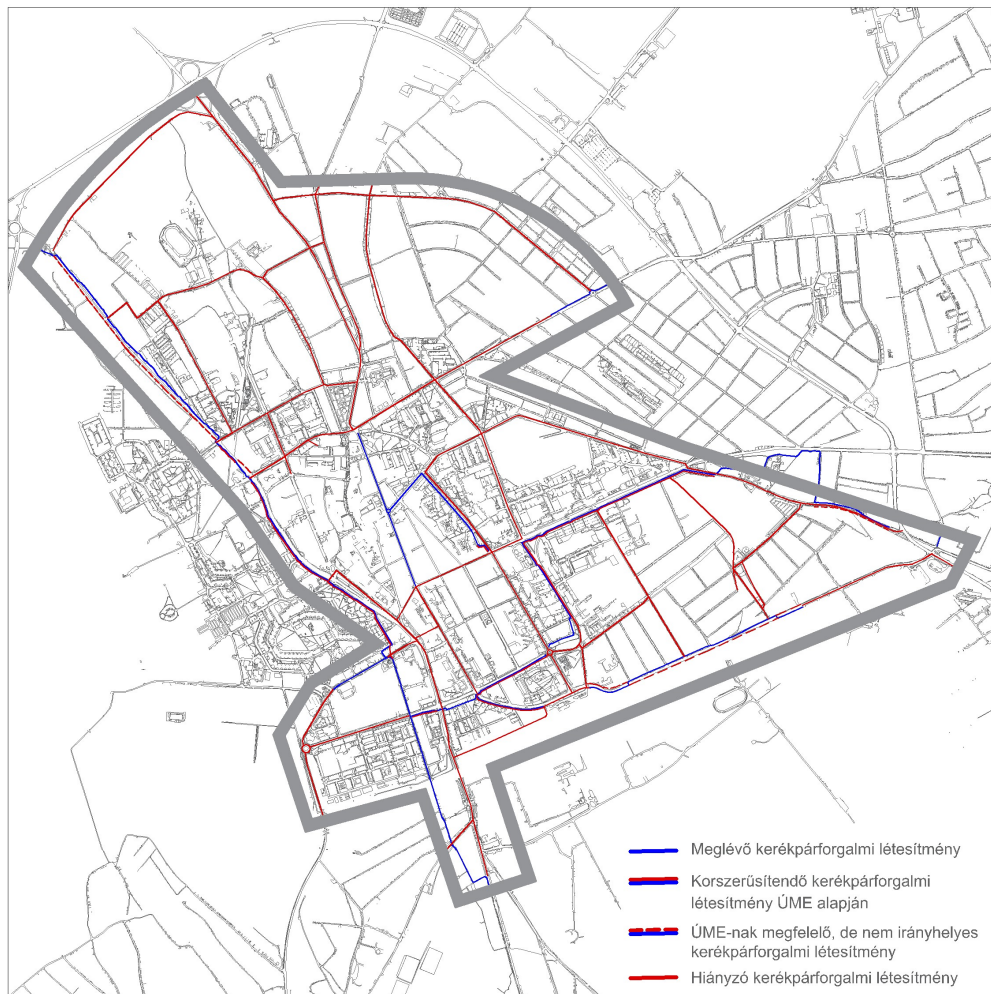
A vizsgált városrészben a gyűjtőutakat, és az azokon hiányzó (folytonossági hiányt jelentő) kerékpárforgalmi létesítményeket 48. táblázat mutatja be.

	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
Ú20	BREGYÓ KÖZ	4 800	C	hiányzik
Ú21	BUDAI ÚT (Várkörút - Lövölde út)	9 600	B	hiányzik
Ú22	CSÍKVÁRI ÚT (Széchenyi u. – Hosszúsétatér)	6 400	A-B	hiányzik
Ú23	DEÁK FERENC UTCA	5 700	C	hiányzik
Ú24	ERZSÉBET UTCA (Lövdölde u. - Zrínyi u.)	3 100	C	hiányzik
Ú25	FECSEKPART (Havranek J. u - Zámoly u.)	3 400	C	hiányzik
Ú26	HUNYADI JÁNOS UTCA	3 800	C	hiányzik
Ú27	JÓZSEF ATTILA UTCA	4 500	C	hiányzik
Ú28	KERESZTÖLTÉS ÚT	1 500	C	hiányzik
Ú29	KIRÁLY SOR	9 410	B	hiányzik
Ú30	LIGETSOR	4 060	C	hiányzik
Ú31	MADÁCH IMRE UTCA	3 700	C	hiányzik
Ú32	MALOM UTCA	3 800	C	hiányzik
Ú33	MÁTYÁS K. KRT. (Palotai k. tér - Schwabisch G. u.)	5 400	A	hiányzik
Ú34	MÉSZÖLY GÉZA UTCA	9 200	C	hiányzik
Ú35	PROHÁSZKA O. U. (Budai út - Horvát I u)	4 000	A	hiányzik
10	RÁKÓCZI ÚT (Várkörút - József A. u)	9 800	B	van
Ú36	RÁKÓCZI ÚT (József A. u.- Széna tér)	9.800	A	hiányzik
Ú37	SEREGÉLYESI ÚT (Királysor - Kadocsa u.)	4 100	B	hiányzik
Ú38	SZABADSÁGHARCOS ÚT (Mátyás k. krt. - Mészöly G. u.)	4 500	C	hiányzik
Ú39	SZEDER KÖZ és SZEDER U. (Bregyó köz - Szeder köz)	4 800	C	hiányzik
Ú40	SZENT VENDEL UTCA és KÖZ	4 600	C	hiányzik
Ú41	TOMPA MIHÁLY UTCA	4 400	C	hiányzik
11	VÁRKÖRÚT	9 200	A	van
Ú42	ZICHY LIGET ÚT (északi ág)	9 000	C	hiányzik
Ú43	ZRÍNYI MIKLÓS UTCA	2 700	C	hiányzik

48. táblázat: Gyűjtőutak hiányzó illetve átépítendő kerékpáros létesítményei

A városi gyűjtőutakon két utcában van kerékpárforgalmi létesítmény, a Várkörúton, valamint a Rákóczi utcában. A József Attila utcát úgy vettük, hogy nincs kerékpáros létesítménye (itt az utcával párhuzamos parkolóban van kijelölt útvonal). Összesen 24 városi gyűjtőúton/gyűjtőút szakaszon hiányzik kerékpárforgalmi létesítmény. (a táblázat szerinti Ú20-Ú43 sorokban).

A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket a meglévő kerékpárforgalmi létesítményekkel és azok értékelésével (3.4.3 fejezet) együtt a 29. térkép szemlélteti.



29. térkép: A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése

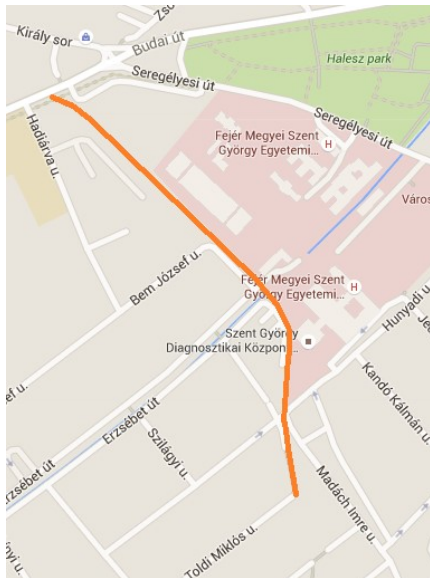
### 3.5.2 A közúthálózattól független nyomvonalon és tervezett új közúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

#### **A volt fűtőerőműi iparvágány helyén, a Budai úttól a Toldi Miklós utcáig**

A kerékpározás előnybe hozásához célszerű olyan kerékpárút lehetőségek feltárása, ami a közúttól függetlenül halad, és a közúthoz képest rövidebb útvonalat jelent.

Ilyen kerékpárút lehet a megszűnt fűtőerőműi iparvágány helyén egy kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása, ami a Vízvárosi lakótelep –Kórház Rendelőintézet, valamint az

vasútállomáson tervezett Intermodális Csomópont – Mártírok útja - Kórház viszonylatban jelentene kedvezőbb útvonalat. Egy ilyen kerékpárforgalmi létesítmény a fentiekén túl a Toldi és Bem utcákból (melyek most zsákutcák) is továbbhaladási lehetőséget jelentene (30. térkép)



**30. térkép: A közúthálózattól független nyomvonalon javasolt kerékpárforgalmi létesítmény a megszűnt fűtőerőműi iparvágány helyén**

#### **A Színház utcáról átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé**

A Mátyás király körúton a Szabadságharcos út és a Várkörút között van egy gyalogos átkelőhely, amit a kerékpárosok is rendszeresen használnak. A Színház utcától az átkelőhelyhez vezető járda mellett javasolt a kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítása, és a Mátyás király körúton kerékpáros átvezetés kijelölése. (31. térkép).



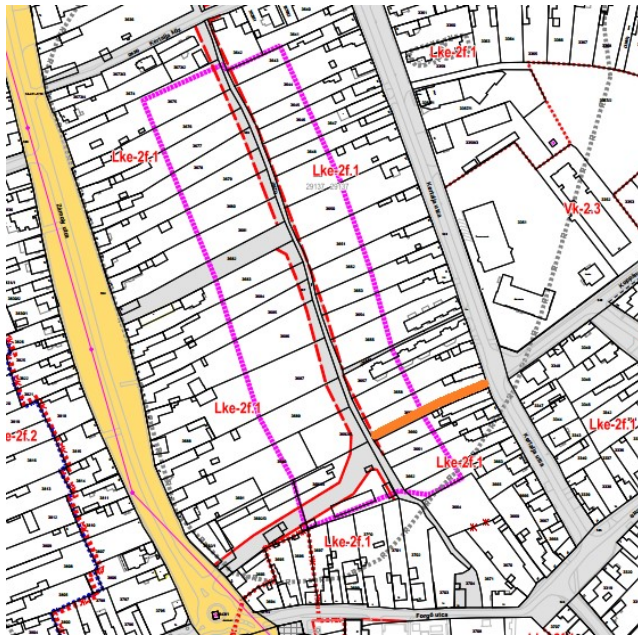
**31. térkép: Színház utcáról javasolt átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé**

#### **A Béke tér – Széchenyi utca között tervezett új átkötő úton**

A vasútállomástól (a tervezett Intermodális Csomóponttól) induló városi fő-és gyűjtőutakon fontos a kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése. Az Intermodális Csomópont beruházásában, a Béke tér – Széchenyi utca között tervezett új (gyűjtőúti besorolású) út mellett is javasolt lesz (a korábbi iparvágányok helyén, ahol jelenleg nincs út). Ez a kerékpárforgalmi létesítmény a vasútállomástól Tác/Gorsium, illetve Szabadbattyán felé is biztosítaná az eljutást (lásd a 29. térképen).

### A Zámoly utca és a Kertalja utca közötti átkötés

A kerékpárforgalmi hálózati terv társadalmisítása során merült fel igényként a Zámoly utca és Kertalja utca között (a Felsővárosi Általános Iskola felé vezető) gyalogos-kerékpáros átkötés, a tervezett A-0-0 csapadékcsatorna főgyűjtő vonala felett. A csapadékcsatorna főgyűjtő a Királykúti körforgalom Zámoly utcai ágáról indul, a szabályozási tervben jelölt új utcanyitás vonalán, majd a Kertalja utca 8. számú önkormányzati ingatlanon halad át, aminek tájházként való hasznosítása tervezett. A 32. térkép a szabályozási terv részletén mutatja be a lehetséges átkötés kialakítását.



32. térkép: Zámoly utca – Kertalja utca gyalogos-kerékpáros összekötése (részlet a szabályozási tervből, a tervezett utcanyitás után került jelölésre az átkötés a Kertalja utca felé)

### 3.5.3 A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása

A helyzetértékelést a vizsgált városrészre az alábbiakban foglaljuk össze, ami a problématerkép alapja:

- **A közúti csomópontok értékelése** (a 3.3.2 fejezet alapján):

A vizsgált városrész közúti csomópontjainak jelentős része nagy forgalmú és nem kerékpárosbarát kialakítású. A legnagyobb forgalmú (elsőrendű főutak) csomópontjai nagyobbrészt jelzőlámpával irányítottak. Jelenleg csak azokban a jelzőlámpás csomópontokban és ott is csak azokban az ágakban van külön szabályozva a kerékpárosok közlekedése, amelyekhez kerékpárforgalmi létesítmény vezet. Mivel a kerékpárforgalmi hálózat hiányos, ez a hiány a csomópontok átvezetéseinél is megmutatkozik. A vizsgált városrészben lévő 22 jelzőlámpás csomópontból 12-nél nincs a burkolaton kerékpáros átvezetés felfestve, amelyik csomópontban van átvezetés, ott is csak 1-2 ágon. A hiányzó kapcsolatok a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésével együtt biztosíthatóak.

A meglévő kerékpáros átvezetések kialakítása (pl. a Budai úti, Lövölde utcai és a Piac tér - Palotai úti kerékpárutaknál) nem felel meg a jelenlegi műszaki előírásoknak, mivel a csomópont közepéhez képest a gyalogos átkelőhely van közelebb, és nem a kerékpáros átvezetés (ami főleg akkor kedvezőtlen, ha nem működik a jelzőlámpa). A kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésével együtt a csomóponti átvezetéseket is korszerűsíteni szükséges.

A városnak nincs olyan jelzőlámpás csomópontja, ahol biztosításra került volna a kerékpárosok felállása a gépjárművek előtt. Ennek az is az oka, hogy ez a megoldás irányhelyes kerékpársávok kialakítása során alkalmazható, a városban nincs olyan jelzőlámpás csomópont, amihez kerékpársáv vezetne. A fejlesztéseknél szükséges a kialakítás mérlegelése.

A városban egyre több a körforgalmú csomópont. Ezek kialakítása a kerékpárosok átvezetése szempontjából két féle módon történt. Ahol volt elegendő hely, ott az útpályán kívül, a gyalogos átkelőhelyek mellett valósult meg a kerékpáros átvezetés (elsőbbségadás tábla kihelyezésével). Ahol erre nem volt elég hely (pl. Várkörút – Rákóczi utca csomópontja), ott kerékpáros nyom került felfestésre a körpálya közepén. Az előbbi megoldás javasolt a nagyobb forgalmú körforgalmú csomópontokban, ahol van hely, és ahol nagyobb kerékpáros forgalom is várható. Az utóbbi megoldás (a körpályán lévő kerékpáros nyom) a forgalom csillapítására is kedvezően hat.

A jelzőlámpával nem védett csomópontoknál is fontos, hogy a gyalogos átkelőhelyek mellett kerékpáros átvezetési is legyen, főleg, amennyiben irányhelyes kerékpáros létesítmények vannak az út mellett.

A vizsgált városrészben 21 csomópontban vannak kihelyezve „hajtva tilos – tolva szabályos” figyelemfelhívó táblák a gyalogos-átkelőhelyeknél, melyek egyben azt is jelzik, hogy ezek mindegyikénél hiányoznak a kerékpárforgalmi létesítmények. A javasolt kerékpárforgalmi fejlesztések megvalósításával válnak okafogyottá a táblák.

- **Elválasztó létesítmények értékelése** (a 3.3.3 fejezet alapján):
  - **A vasúti keresztezések értékelése** (a 3.3.3.1 fejezet alapján): A vizsgált városrész déli határán húzódó rendkívül forgalmas és széles területet elfoglaló vasúti létesítmények (TEN-T V. vasúti folyosó) elválasztják a városközpontot a város déli részeitől. A több mint 3 km hosszú vasúti szakaszon jelenleg mindössze 1 helyen, a Hosszúsétatérnél van kerékpáros átjárási lehetőség. A hálózati kapcsolatok, valamint a kerülőút nélküli kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében több helyen is indokolt a vasútvonalak kerékpáros keresztezésének kiépítése, új hidak létesítésével.
  - **A vízfolyások keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.3.2 fejezet alapján):

A vizsgált városrészben egy gyalogos-kerékpáros híd van a Palotai úti Gaja- patak feletti híd, ami 2014-ben épült, megfelelő állapotú, és jól szolgálja a kerékpáros forgalmat.

A hat közúti hídból egy van városi főúton (Palotai úti Varga-csatorna hídjá) ezen a kerékpáros forgalom jelenleg is át van vezetve.

Három vízfolyás híd van gyűjtőúton, a Bregyó közti Malom-csatorna, a Mészöly

Géza utcai Varga-csatorna és a Seregélyesi úti Aszalvölgyi- árok hídja. A három gyűjtőút egyikén sincs még kerékpárforgalmi létesítmény, de (a 3.5.1 fejezet alapján) mindegyiken szükséges lesz új kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítása. Vizsgálandó ezek átvitelének lehetősége a meglévő hidakon, lehetőleg hídszélesítés és új híd építése nélkül.

Két vízfolyás híd van kerékpározásra alkalmas lakóutcában (Fürdő sori Malom-csatorna-híd, Hosszúsétatéri Aszalvölgyi-árok híd), mely hidak jelen formájukban is alkalmasak kerékpározásra.

A vizsgált városrészben a jelenlegi közúthálózattól független kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonalai (3.5.2 fejezet) nem kereszteznek vízfolyást, így nincs igény hídépítésre.

- **A nagyforgalmú utak keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.2 és 3.3.3.3 fejezet alapján):  
A vizsgált városrész a „Fehérvár Gyűrűn” belül helyezkedik el, ahol nincsenek országos kezelésű utak. A vizsgált városrészben nincs szükség a közutak különszintű keresztezésére, a keresztezés szintben is biztosítható, bár a közutak és csomópontjainak jelentős része nagy forgalmú. Jellemzően a közúti csomópontok nem kerékpárosbarát kialakításúak, amit a közúti csomópontoknál értékelünk. A legnagyobb forgalmú (városi első- és másodrendű) főutakon hat (a közúti csomóponttól független) jelzőlámpás irányítású gyalogos-átkelőhely van (25. táblázat). Ezek közül egyiknél sincs biztosítva a kerékpárosok átvitele, amit az irányhelyes fejlesztések során feltétlenül biztosítani szükséges, annak érdekében, hogy a kerékpárosok azokat valóban irányhelyesen használhassák.
- **A kerékpárosokat érintő korlátozások értékelése** (a 3.3.4 fejezet alapján)
  - **Az egyirányú utcák értékelése, amelyekben nem biztosított az ellenirányú közlekedés** (a 3.3.4.1 fejezet alapján): Összesen 48. egyirányú utca van a vizsgált városrészben, amelyből 8 kerékpározható ellenirányban. A többi 40 utca vizsgálandó az ellenirány biztosíthatósága szempontjából.
  - **A zsákutcák értékelése, amelyekben nem biztosított kerékpárosok továbbhaladása** (a 3.3.4.2 fejezet alapján): Összesen 26 zsákutca van a vizsgált városrészben, melyekből 2 helyen biztosított a kerékpáros továbbhaladás. A többi 24 utca vizsgálandó a kerékpáros továbbhaladás biztosíthatósága szempontjából.
  - **A gyalogos övezet értékelése** (a 3.3.4.3 fejezet alapján): A gyalogos övezetben nem engedélyezett a kerékpározás. A gyalogos övezet mentén ezért különösen fontos a K-NY-i, valamint az É-D irányú kerékpárforgalmi létesítmények vizsgálata és biztosítása.
- **A baleseti helyzet értékelése:** A baleseteket és azok elemzését a 3.3.7.4 fejezet tartalmazza, kiemelve azt a három helyszínt, ahol öt év alatt 4 illetve 3 -3 baleset volt. A három helyszínből kettő meglévő kerékpárforgalmi létesítménynél van, ahol a kialakítás nem irányhelyes, egy pedig olyan helyen van, ahol nincs még kerékpárforgalmi létesítmény.



A balesetek emelkedésének tendenciája ugyan összefügg a kerékpárforgalom növekedésével, de mindent meg kell tenni a balesetek csökkentése érdekében. Egyrészt a javasolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának kiválasztásánál előnybe kell helyezni az irányhelyes létesítményeket. Másrészt a közlekedésbiztonságot a fejlesztések mellett intézkedésekkel is növelni szükséges. A közlekedési magatartásra irányuló figyelemfelkeltő és oktató-nevelő tevékenységgel jó eredményeket lehet elérni a közlekedésbiztonság növelése terén.

- **A meglévő, de átépítendő vagy felújítandó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.4.2 fejezet alapján): A vizsgált városrész kerékpárforgalmi hálózati létesítményeit 26 szakaszra bontottuk és három szempontból is értékeltük, az ÚME szerint, a műszaki elavultság (útburkolat állapota, forgalomtechnika), valamint műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség) szempontjából. (Összefoglalóan lásd a 45. táblázatot.) A 26 kerékpárforgalmi létesítmény szakaszból az ÚME szerint értékelve 15 megfelelő, 11 nem megfelelő. A műszaki elavultság, irányhelyesség szempontjából a 26-ból 16 szakaszon a létesítmények nem korszerűek, nem irányhelyesek. Az útburkolat állapota alapján 2 helyen szükséges beavatkozás. A 45. táblázat és a 28. térkép alapján megállapítható, hogy a 26 szakaszból mindössze 3 (2015-ben létesült) szakasz megfelelő az ÚME, az irányhelyesség és az útburkolat állapota szempontjából.

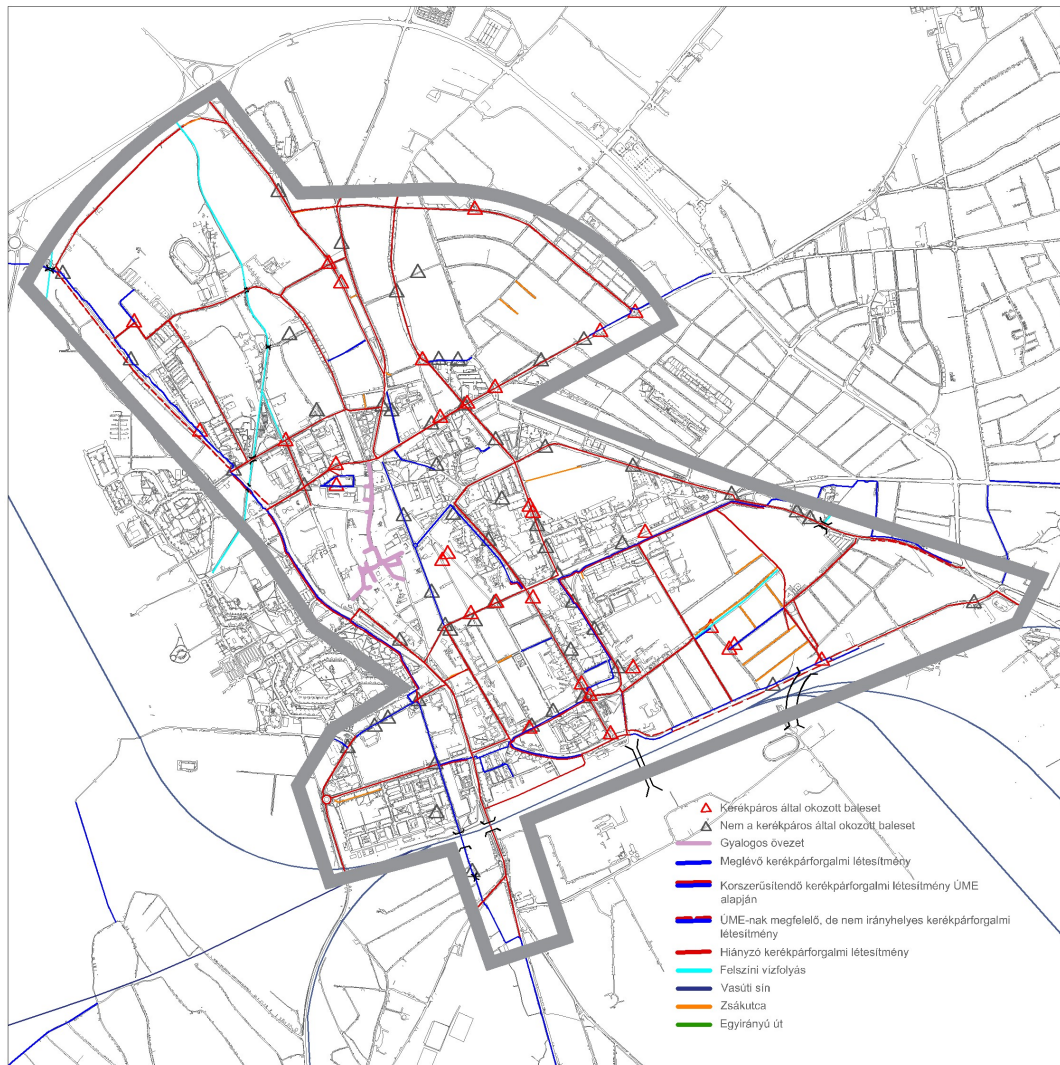
A meglévő létesítmények jelentős része (16 szakaszon) egyoldali kétirányú (nem irányhelyes) kialakítású, többnyire a járdán kijelölt gyalog-és kétirányú kerékpárutak, amelyek egyrészt baleseti kockázatot hordoznak (lásd a 3.3.7 baleseti helyzet elemzését és értékelését), másrészt gyalogos-kerékpáros konfliktusok forrásai, harmadrészt folytonossági hiányt okoznak az oldalváltások, valamint nem biztosítanak kapcsolatot a csatlakozó mellékutcákhoz.

Összességében megállapítható, hogy a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények nem képeznek összefüggő hálózatot. Az új kerékpárforgalmi létesítmények kiépítésével együtt ezért a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésére is szükség van.

- **A városi elsőrendű főúthálózaton hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.5.1.1 fejezet alapján). A vizsgált városrészben a városi elsőrendű főutakat 15 szakaszra bontottuk, ebből 4 szakaszon nincsenek kerékpárforgalmi létesítmények, melyek létesítése szükséges és javasolt, az összefüggő kerékpárforgalmi hálózat szempontjából.
- **A városi másodrendű főúthálózat hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.5.1.2 fejezet alapján). A vizsgált városrészben lévő 19 másodrendű főútból jelenleg mindössze 4 útnál van kerékpárforgalmi létesítmény, 15 úton (útszakaszon) javasolt új létesítmény az összefüggő kerékpárforgalmi hálózat érdekében.

- **A városi gyűjtőúthálózat hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése** (a 3.5.1.3 fejezet alapján). A vizsgált városrészben lévő 26 gyűjtőútból jelenleg mindössze 2 útnál van kerékpárforgalmi létesítmény, 15 úton (útszakaszon) javasolt új létesítmény az összefüggő kerékpárforgalmi hálózat érdekében.
- **A jelenlegi közúthálózattól független nyomvonalon feltárt kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.5.2 fejezet alapján). A vizsgált városrészben négy kerékpáros létesítmény nyomvonal került feltárássra, melyek a közúttól függetlenül haladnak, illetve új tervezett közúton. A közúttól független nyomvonalak a közúthoz képest rövidebb útvonalat biztosítanak, amelyek megvalósításával a kerékpáros közlekedés a gépjármű közlekedéssel szemben előnybe hozható.
- **A kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás értékelése** (a 3.3.8 fejezet alapján). A kerékpártárolás mind a Piac téren, mind a helyközi autóbusz-megállóknál fejlesztésre szorul, a módváltás segítése érdekében. A módváltást a parkolót kereső gépjárművezetők vonatkozásában is érdemes vizsgálni, hogy közlekedők (a városközponttól távolabb lévő), kevésbé kihasznált parkolókból kerékpárral érhessek el célállomásukat. Ennek biztosítása a közbringa rendszer kialakításával javasolt. A célállomások közterületen lévő kerékpárparkolói többségükben kedvezőtlen (az ÚME-nak nem megfelelő) kialakításúak, melyek többnyire csak reklámhordozók. Több helyen a számuk sem elégséges. A közintézmények közterületi kerékpárparkolás igényét a fejlesztésekkel együtt javasolt biztosítani. A város egységes arculata érdekében egységes kialakítású, a városra jellemző, az ÚME-nak megfelelő kerékpártámaszok alkalmazása javasolt.
- **Kerékpáros útirányjelző táblarendszer értékelése** (a 3.3.9 fejezet alapján). A meglévő kerékpáros útvonalak mellett lévő útirányjelző táblák és azok számozási rendszere elavult. A városban olyan útirányjelző táblák, amelyek főbb célpontokat (desztinációkat) és azok távolságát is feltüntetik, még nem kerültek kihelyezésre. Az „A” és „B” hálózati szerepű kerékpáros útvonalak fejlesztésével együtt azok útirányjelző táblarendszerét is szükséges megvalósítani.

A fentiek alapján összeállított problématerképet a 33. térkép mutatja be. A problématerkép nagyítható formában a 18. sz. melléklet.



33. térkép:A vizsgált városrész problématérképe

## 3.6 Közbringa

Székesfehérváron jelenleg még nincs közbringa rendszer. A közbringa rendszer létesítésének előfeltétele egy összefüggő és biztonságos kerékpár-hálózati fejlesztés, a tervezett állomások között.

## 3.7 Szervezeti-működési háttér

### 3.7.1 A fejlesztésért felelős szervezet

Székesfehérváron a közterületi fejlesztésekért felelős, döntéshozó szervezet: Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata.

A közúthálózati fejlesztéseket, köztük a kerékpárhálózat fejlesztések előkészítését, tervezését, terveztetését Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodája végzi.

A pályázati támogatással megvalósuló beruházásoknál a pályázatokra való benyújtás és a pályázatokkal kapcsolatos ügyintézés a Projektmenedzsment Iroda feladata, a műszaki megvalósítás lebonyolításában a Közlekedési Iroda is részt vesz.

A kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztését is lehetővé tevő szerkezeti és szabályozási terveket a Polgármesteri Hivatal Főépítési Irodája kezeli.

Amennyiben a beruházás kisajátítást igényel, abban a Polgármesteri Hivatal Vagyongazdálkodási Irodája jár el.

A szemléletformáló tevékenység megvalósításában, a nyilvánosság biztosításában a Polgármesteri Hivatal Kommunikációs Irodája, a rendezvények szervezésében (pl. Autómentes hét) a Közművelődési és Rendezvényszervező Iroda is részt vállal a Közlekedési Iroda mellett. Székesfehérvár kiemelt rendezvényeit 2015. évtől a Fehérvári Programszervező Kft. szervezi (2016 évtől a mobilitási hét eseményeit is).

### 3.7.2 Az üzemeltetésért felelős szervezet:

Székesfehérváron a közúthálózat üzemeltetését, ezen belül a kerékpárhálózat üzemeltetését is Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. látja el.

Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. személyi állománya, a létszámmegoszlás területenként:

Terület	Létszámadat fő
Üzemeltetési csoport	23
Parkfenntartás	93
Közmunka irányítás	9
Parkolási rendszer	12
Rendezvényszervezés	3
Sóstói Stadion	8
Bregyó-köz	26
Temetőfenntartás, kegyeleti szolg.	28
Piacüzemeltetés	14
Uzoda és Koronás Park	28
Karbantartás, kivitelezés	133
Központi irányítás	42
Közterületi takarítók	62
Logisztika, informatika	9
Közmunka program	változó

Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. személyi állománya, a létszámmegoszlás végzettség/beosztás szerint:

Végzettség	Létszám fő
Segédmunkás	78
Szakmunkás	210
Érettségi	155
Felsőfokú	32
Felső vezetés	4
Összesen	479 fő

Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. fenntartási eszközállománya:

- Damilos fűkasza (Stihl): 7 db FS450, 33 db FS460, 2 db FS460C, 1 db FS410CE, 4 db FS550, 1 db FS560
- 1 db Honda tolós fűnyíró
- Sövényvágó (Stihl): 5 db HS45, 6 db HS81
- Magassági sövényvágó (Stihl): 4 db HL95
- Magassági ágvas (Stihl): 6 db HT131

- Motoros láncfűrész (Stihl): 1 db MS170, 1 db MS201 TC-M, 6 db MS261, 1 db MS461, 1 db MS661 C-M
- Lombfűvágó (Stihl): 6 db BR550, 2 db BR430
- Lombszívó-fűjógép (Stihl): 8 db SH86D, 1 db BD86C

Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. fenntartási gépállománya:

- 7 db Iseki
- 4 db John Deere
- 2 db Kubota
- 4 db Toro
- 1 db Toro homlokrakodó
- 1 db Komatsu
- 2 db elektromos autó
- 4 db 3,5 tonna feletti teherautó
- 12 db 3,5 tonna alatti személyautó
- 1 db 9m kosaras autó
- 1 db 18m kosaras autó
- 1 db konténeres,sószóró autó
- 2 db kisbusz
- 1 db ágaprító
- 2 db utánfutó
- 1 db úthenger

### **3.7.3 A kerékpáros fejlesztésekre és fenntartásra-üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása:**

A kerékpáros fejlesztésekre fedezet Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata 3/2016. (II.12.) számú Önkormányzati rendelet 13. számú mellékletében, a fejlesztési kiadások között, a Saára Gyula programban a „Gyalogos és kerékpáros biztonsági program” soron áll rendelkezésre.

2016. évben az út-hídfenntartásra rendelkezésre álló keret Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. üzleti tervében 168.985 eFt, mely magában foglalja Székesfehérvár közigazgatási területén belül az utak, kerékpárforgalmi létesítmények és a járdák üzemeltetési –fenntartási munkáit is, az azokon lévő műtárgyakkal együtt. A város a közigazgatási területén kívül is tart fenn kerékpárforgalmi létesítményt (pl. Kisfalud – Dinnyés kerékpárút vonatkozásában, ahol a kerékpárút Pákozdi területén halad, de Székesfehérvár város érdekeit szolgálja).

### **3.7.4 Aktív helyi és országos civil szervezetek a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában, tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése**

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának több helyi és országos civil szervezettel is van kapcsolata. Ezek közül kettő kerül bemutatásra, melyek a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában aktív helyi és országos civil szervezetek.

#### **Gaja Környezetvédő Egyesület**

Az egyesület 1989-ben alakult meg, és 1991-ben került bírósági bejegyzésre.<sup>77</sup> Néhány lelkes pedagógus és egy környezetvédelmi problémákra érzékeny szakemberekből próbált

<sup>77</sup> <http://www.gajaegyesulet.hu/egyesulet/>

így szervezett formában tevékenykedni az ökológikus szemléletmód elterjesztése érdekében.

Tagjai között széles körben elismert szakemberek vannak különböző területekről (mikrobiológus, tanár, biológus, vízgazdálkodási üzemmérnök, közgazdász, környezetmérnök, agrármérnök, bányamérnök, vegyész, természetfotós, erdész, stb.)

Az Autómentes Nap keretében rendszeresen tartanak rendezvényeket, konferenciákat, melyeken több száz tanuló és pedagógus vesz részt.

### **Magyar Kerékpárosklub**

A Magyar Kerékpárosklub (MK) 2002-ben alakult civil szervezet, mely mára már több mint kétezer taggal rendelkezik az országban,<sup>78</sup> Magyarország legjelentősebb kerékpáros szervezete. Küldetésüknek tekintik, „... hogy a kerékpár, mint közlekedési eszköz, elnyerje méltó helyét a mindennapi közlekedésben, illetve a kerékpár váljon a legnépszerűbb sport és szabadidős eszközzé. Szeretnénk, hogy mindenki számára elérhető és valós alternatívát jelenthessen a kerékpározás (közlekedési forma, túrázás, sportolás), valamint a kerékpározás váljék Magyarországon a környezettudatosság legfőbb szimbólumává!”

A Magyar Kerékpárosklub kiadványait - mint pl. „Mit tehet az önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében”, mely a költséghatékony, könnyedén alkalmazható megoldásokat foglalja össze – Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodája is ismeri és alkalmazza.

Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvár és Térsége Területi Szervezete 2015. február 15-én alakult meg.<sup>79</sup> A csoport céljai: „... a város és a környező települések kerékpárosainak segítése, érdekük képviselése, egy kerékpáros-barát térség létrehozatala...”.

A Magyar Kerékpárosklub helyi szervezete szervezi többek között a „Critical Mass”-t és a bringás reggelit, ez utóbbit a „Bringázz a munkába!” kampányuk keretében.

A Magyar Kerékpárosklubbal több szakmai napot, egyeztetést is tartott a Közlekedési Iroda. Az együttműködés keretében az országos szervezettel a kerékpárhálózatot érintő terveket még az engedélyezési eljárás indítása előtt véleményeztetjük.

A Magyar Kerékpárosklub az „Összetekerünk” projekt<sup>80</sup> keretében új túraútvonalak feltárására vállalkozott. A javasolt túraútvonalak Székesfehérvárt is érintik, a Székesfehérvárról induló „Móri árok” túra vonatkozásában.

## **3.8 A fejlesztési terület kijelölése**

A kerékpárosbarát fejlesztéseket Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata több pályázati forrás segítségével kívánja megvalósítani. A vizsgált városrészen belül ezért több fejlesztési terület is kijelölésre kerül, úgy hogy azok ütemezetten a teljes vizsgált területet lefedjék. Ennek részletes kidolgozása és bemutatása a 6. fejezetben ütemezés és többfázisú intézkedési tervben történik meg.

---

<sup>78</sup> Magyar Kerékpárosklub <http://kereparosklub.hu/rolunk>

<sup>79</sup> Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvár és Térsége Területi Szervezete <http://www.bringazzfehervar.hu/#uds-search-results>

<sup>80</sup> Magyar Kerékpárosklub <http://kereparosklub.hu/category/cimkek/szekesfehervar>

## 4. A fejlesztési lehetőségek felmérése

### 4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

Az országos, regionális és helyi fejlesztési dokumentumokban, stratégiákban, koncepciókban lefektetett, a vizsgálati területre vonatkozó megállapítások az alábbiakban kerülnek bemutatásra.

#### 4.1.1 Az Országos Területrendezési Terv vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai

A többször módosított 2003. évi XXVI. törvény<sup>81</sup> 1/6. mellékletében szereplő, Székesfehérvárt érintő két országos kerékpárút mindegyike áthalad a vizsgált városrészen.

- a jogszabály szerinti 7. számú Délnyugat-magyarországi kerékpárút, a Budapest – Balaton kerékpárút,
- a 71. számú Vértesi kerékpárút, Székesfehérvári indulással, Gánt felé.

A két „A” hálózati szerepű kerékpárutat az Ország Szerkezeti Tervéből (OTrT)<sup>82</sup> a 34-35. térkép mutatja be.

**A Budapest – Balaton kerékpárút** a vizsgált városrészt K-NY- i irányban szeli át. Nyomvonala a Budai út – Lövölde u. –Horvát István utcán halad. Az Intermodális Csomóponttal való kapcsolata három ágon is lehetséges, a Lövölde utcán, a Deák Ferenc utcán, valamint a Prohászka Ottokár utcán. A Horvát István u. – Hosszúsétatér kereszteződésétől két kerékpáros nyomvonal kiépítése is lehetséges a Balatoni út felé. Az egyik a Hosszúsétatér – Csíkvári út – Batthyány u. – Balatoni út vonalán, a Videoton Stadion érintésével, a másik a Horvát István utca- Balatoni út mentén halad. Az előbbi nyomvonal ugyan a Hosszúsétatéren külön gyalogos-kerékpáros aluljáróval keresztezi a Komáromi/Veszprém, Szombathely, Bobai/illetve Nagykanizsai vasútvonalat, a Batthyány utcánál viszont szintbeli keresztezése van a Nagykanizsai vasútvonallal. Az utóbbi nyomvonal előnye, hogy a Balatoni útnál külön szintben keresztezhető mind a Komáromi, mid a Veszprém, Szombathely, Bobai vasútvonal, a Nagykanizsai vasútvonallal pedig nincs keresztezése. Részletesebben lásd még a 4.1.6 fejezetet.

**A Vértesi kerékpárút** a vasútállomáson tervezett Intermodális Csomóponttól indul északi irányban. A kerékpárút nyomvonala két nyomvonalon is kialakítható. A történelmi városközpont mellett elhaladó Prohászka Ottokár u. - Várkörút – Dózsa György u. – Havranek József u.- 8123j. Zámoly-Gánti útvonalon, valamint a városközponttól távolabb vezető, Vízivárost is érintő Lövölde u. – Gáz u. – Széna tér – Mikszáth Kálmán u. – Zámolyi út – Kiskút útja –majd átkötéssel a 8123j. Zámoly-Gánti út felé. A két nyomvonalból az előbbi, a városközpont mellett elhaladó a javasolt.

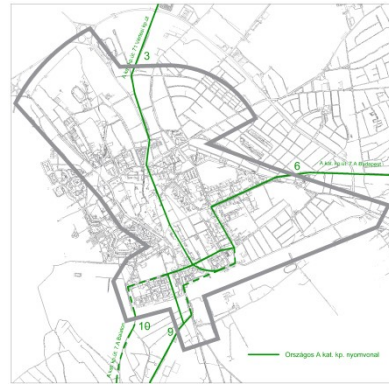
<sup>81</sup> [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A0300026.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0300026.TV)

<sup>82</sup> [http://www.terport.hu/webfm\\_send/4209](http://www.terport.hu/webfm_send/4209)



..... Országos kerékpárút-törzshálózat eleme

34. térkép: Országos Területrendezési Terv a vizsgált városrésze vonatkozásán



35. térkép: Az „A” hálózati szerepű kerékpárforgalmi elemek a vizsgált városrészben

Székesfehérvárt jelenleg nem érinti a Nemzetközi Euro Velo (Európai Kerékpárút) hálózat. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a kora középkorban (1018-1200-ig) Székesfehérváron haladt át a Jeruzsálemi zarándokút, ami a várost ebben az időszakban az ország fővárosává tette. A jeruzsálemi zarándokút a kora középkorban nemzetközileg jelentősebb volt a Santiago de Compostelai zarándokútnál (mely ma is zarándokút, és része az európai kerékpárút hálózatnak). A javasolt Székesfehérváron átvezető kerékpáros (zarándok) útvonal Győrnél az EV6-ból ágazhatna ki, és Szekszárdnál térhetne vissza az EV6 útvonalba, a 81. sz. és a 63. sz. főút/Sárvíz csatorna töltése vonalán haladhatna. Ezt a kerékpáros útvonalat akár nemzetközi, de legalább országos kerékpárút-törzshálózati elemmé javasoljuk felvenni, a következő OTrT módosításkor (36. térkép).



————— Javasolt országos/nemzetközi kerékpárút

36. térkép: Székesfehérváron való átvezetéssel javasolt országos/nemzetközi kerékpárút



## 4.1.2 Nemzeti Közlekedési Stratégia

A Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terve (OKKHT)<sup>83</sup> az előző fejezetben ismertetett, az OTRT-ben rögzített országos kerékpárutakat tárgyalja.

Székesfehérváron is igazak az NKS megállapításai, mely szerint „a kerékpárforgalmi létesítmények fejlődési lehetőségeit behatárolta az a korábban kialakult szemlélet, mely szerint a kerékpárosok a gépjárművel közlekedőktől „forgalombiztonsági okok” és a gépjárműforgalom zavarásának elkerülése miatt elszeparált módon kell, hogy közlekedjenek. A települések kerékpáros fejlesztéseinek ez meghatározó irányává vált, és a döntéshozók igyekeztek a meglévő közúti hálózatra ráültetni egy attól független, csak a csomópontokban kapcsolódó kerékpárforgalmi úthálózatot. Ez a gyakorlat egyrészt az egyoldali, kétirányú kerékpárutak járdán történő kijelölését eredményezte, másrészt eluralkodott a gépjárművel közlekedők között az a helytelen és az 1968-ban Bécsben aláírt és Magyarországon 1980-ban kihirdetett Közúti Közlekedési Egyezménynek ellentmondó szemlélet, hogy a kerékpárosoknak semmilyen körülmények között sincs helyük a közutakon. Az így kialakított kerékpáros infrastruktúra elemek csak kis mértékben járulnak hozzá a kerékpárosok számának növekedéséhez, mivel a mindenholon mindenhol elv nem teljesül, a kompromisszumos megoldások miatt helyenként körülményes a vonalvezetés, ami az eljutási időt nagymértékben növeli. A komoly költségek árán kiépített egyoldali kétirányú, elkülönített kerékpárutak a baleseti kockázatot sok esetben növelték. Fellépett és meghatározóvá vált továbbá egy új konfliktus elem, a kerékpárral és a gyalogosan közlekedők között, mely komoly baleseti kockázatot jelent, és kártékonyan hat a település közösségi életére is.”<sup>84</sup>

„Amennyiben egy településen belül javítani kívánunk a kerékpárral közlekedők lehetőségein, minden bizonnyal a meglévő, már beépített keresztmetszetek átépítésével, a közlekedési tér funkcionális újrafelosztásával lehet mindezt végrehajtani”<sup>85</sup>

NKS-ben rögzített kerékpáros főhálózati útvonal infrastruktúra elemeinek hierarchiája és a többi közlekedővel való kapcsolatát az 5. ábra mutatja. A vizsgált városrészben jellemzően a felső négy ábra szerint javasolt a közlekedési tér funkcionális újrafelosztása.

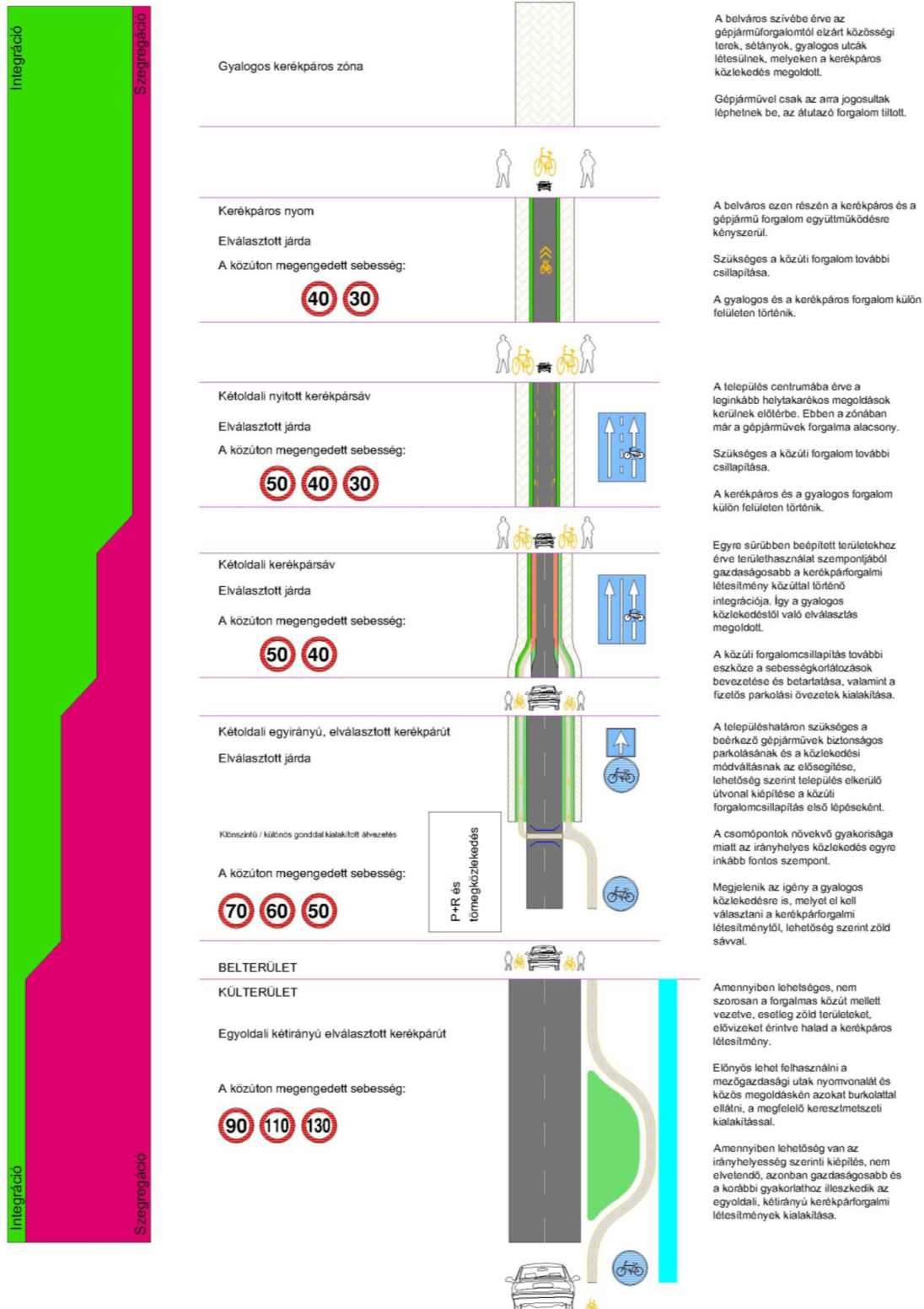
Az NKS további (pl. kerékpártárolás és kerékpárforgalmi úthálózat számozási rendszerével kapcsolatos) javaslatait a rájuk vonatkozó fejezetekben vesszük figyelembe.

---

<sup>83</sup>[http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf)

<sup>84</sup>[http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf) 38-39.o

<sup>85</sup>[http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv.33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv.33.pdf) 41.o



5. ábra: Kerékpáros főhálózati útvonal infrastruktúra elemeinek hierarchiája és a többi közlekedővel való kapcsolata (forrás NKS Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terve 42.o)

#### 4.1.3 A Fejér Megye Területfejlesztési Programnak a vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai

Fejér Megye Területfejlesztési Program kerékpárút fejlesztéseit a 3.1.2 fejezet 2. térképe mutatja be. A 49. táblázat mutatja Székesfehérvár városkörzetében lévő települések kerékpáros elérhetőségeit és fejlesztési lehetőségeit a Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján.

A vizsgált városrészből kiinduló 1-12. számú kerékpáros főúti nyomvonalak biztosítják a kapcsolatot a szomszédos településekkel. A 49. táblázat útirány számai (1-12.) azonosak a 3.2.5 (a vizsgált városrész kerékpáros hálózati kapcsolatai) fejezetben a 4. táblázat és 10. térkép számozásával.

Út-irány	A várostérség 20 km-en belüli települései	kp. elérés biztosított igen/nem	meglévő kerékpárút/kisforgalmú kerékpározható út	hiányzó kerékpárút
1.	Iszkaszentgyörgy	igen	Iszkaszentgyörgyi kerékpárút	
1.	Csór	igen	Iszkaszentgy.-i kp.út és a 8-as úttal párhuzamos kisp. Iszkai út	
1.	Kincsesbánya	igen	Iszkasz-i kp. út és a 8202 j. út	
1-2.	Moha	kerülővel	Iszkasz.-i kerékpárút és a 8203 j. kispforgalmú út	81. sz. főút mellett és a 8203 j. úton
2.	Sárkesztes/Magyaralmás	nem		81. sz. főút mellett
2.	Fehérvárcsurgó	nem		81. sz. főút mellett és a 8204 j. úton
3.	Zámoly	nem		8123 j. út mellett, Vértési kerékpárút
4.	Pátka/Lovasberény	nem		811. sz. főút mellett
5.	Pákozdi/Sukoró	igen	8116 j. út melletti kerékpárút	
6.	Dinnyés, Gárdony (Agárd)	igen, idős. kerülővel	Kisfalud-Dinnyési kp. út és a Velencei-tó körüli kp. út	
6.	Seregélyes	kerülővel	Kisp.-Dinnyési kp.út és 6213 j. út	62. sz. főút mellett
8.	Tác/ Gorsium	nem		Amerikai fasortól a Gorsiumig
8.	Aba	nem		Gorsiumi kerékpárútról továbbvezetve
8.	Csász	nem		Gorsiumi kerékpárútról továbbvezetve
9-10.	Szabadbattyán/Kőszárhegy	nem		Budapest - Balaton kerékpárút
9-10.	Úrhida	nem		7201 j. út melletti kerékpárút
11.	Sárpentele	nem		Székely utcától a 7-es főút aluljáróján át
11-12.	Sárszentmihály/Sárkeszi/Nádasdladány	nem		Sárpentele/v. Úrhidai csp. és a 7202 j. kispforgalmú út

Jelmagyarázat	Országos kerékpárút hálózat
	TOP forrásból megvalósításra javasolt
	Térségi jelentőségű kerékpárút (FMTrT)
	Önkormányzatok által javasolt új kp út

49. táblázat: Székesfehérvár városkörzetében lévő települések kerékpáros elérhetőségei és fejlesztései a Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján

#### 4.1.4 Székesfehérvár szerkezeti és szabályozási tervei alapján vizsgált városrész fejlesztési lehetőségei

##### A fejlesztési lehetőségek, városkapuk, alközpontok és a város zöldfelületi hálózata:

A város településszerkezeti tervében (lásd 3.1.3. fejezet) szereplő jelentős csomópontok, azaz a városkapuk, a települési alközpontok és a jelentős zöldfelületek figyelembe vételével a kerékpáros hálózat fejlesztése a következőkre terjedhet ki:

## **Városkapuk**

A közúthálózat legfontosabb elemeinek a várostestet elérő pontjait a településszerkezeti terv városkapuként jelöli. Ezek a településszerkezeti és városképi szempontból kiemelt jelentőségű csomópontok a városnév jelző táblán kívül városarculati, hangulati és városmarketing üzenetek hordozására alkalmasak és az országos- és regionális kerékpárutak tekintetében is különös figyelmet érdemelnek. A Városkapuk területén a kerékpárosok részére megállásra alkalmas helyet, város információs- valamint kiszolgáló lehetőséget is biztosítani szükséges.

## **Alközpontok**

A város –fejlődésének történetéből következően- önálló karakterű városrészekből áll, melyek ellátását, igazgatását a településközponti vegyes és központi vegyes használatú területek teszik lehetővé. Az alközpontokat a településszerkezeti terv tartalmazza és jelöli. Ezeken a területeken, mint csomóponti elemeken szükséges biztosítani a kerékpáros hálózat alapvető kiszolgálását. Egyes városkörnyékről bevezető útvonalak mentén fekvő alközpontok alkalmasak lehetnek a belvárosba és az ipari parkokba érkező gépjárművek közlekedésköz-váltó helyének kialakítására is, de érdemes a kerékpáros ingázók igényeivel is számolni.

Az alközpontokban kell megoldani kerékpáros hálózatnak a tömegközlekedési hálózattal történő metszéseit úgy, mint: közlekedési hálózati tájékoztatási pont, közlekedésköz-váltó hely (gyalogos - bérbicikli, kerékpár – tömegközlekedés, gépkocsi - tömegközlekedés, gépkocsi – kerékpár, gépkocsi – bérbicikli)

Az alközpontok a szolgáltatások koncentrálódásának helyei is, ezért alkalmasak a kerékpár hálózat kényelmi funkcióinak kialakítására, pl.: javítóállomás, vízvételi hely, pihenőhely.

## **Zöldfelületek hálózata:**

Cél a város legjelentősebb rekreációs területeit, zöldfelületeit, közparkjait összekötő gyalogos forgalmú útvonalak összefüggő, egységes arculatú hálózattá alakítása és kerékpáros közlekedésre is alkalmassá tétele. Meg kell vizsgálni a meglévő és jövőbeni csomópontok - a sugaras úthálózattól független módon történő- összekötésének lehetőségét, az összekötő útvonalak egységes, esztétikus kialakításának ütemezhető, költséghatékony, de célszerű módját a városi zöldfelületi rendszer komplex fejlesztése révén. A beavatkozásokkal a városi zöldháló vonalas kapcsolati rendszere erősíthető, a zöldfelületi rendszer ökológiai folyosóként is működő elemeinek köre gyarapítható, a településrészek ökológiai potenciálja növelhető.

E hálózat fejlesztésnek eszköze a meglévő erdőterületek közjóléti használati lehetőségeinek fejlesztése, a tervezett erdőterületek és fásítások megvalósítása, valamint a vonalas létesítményeket kísérő fásított zöldsávok kialakítása, a meglévők rekonstrukciója.

Székesfehérvár vizsgált városrészének helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei a 3.1.4 fejezet hivatkozásain érhetők el.

#### 4.1.5 A Közlekedésfejlesztési Koncepció vonatkozó megállapításai

A kerékpáros közlekedés fejlesztésével a koncepció III. részének 5. fejezete foglalkozik, mely már 2009-ben is az irányhelyes kerékpársávok/utak megvalósítását javasolta.<sup>86</sup>

- a) Törekedni kell arra, hogy a város úthálózatán, a gyér forgalmú lakóutcák kivételével minden út mentén kerékpárforgalmi létesítmény épüljön: Kétirányú kerékpárút létesítésére a városban nehéz helyet találni meglévő útjaink mellett. Ha azonban kettéválasztjuk, és kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezésében gondolkodunk, úgy szinte mindegyik utunk alkalmas lehet erre. A keskeny egyirányú kerékpárút, vagy sáv valamelyik oldala lehetőleg csatkozson út, vagy járdaburkolathoz, hogy biztosítható legyen rajta az előzés is.
- b) Kerékpárforgalmi létesítmény a csomópontokban (elvi létesítési szabályok): A kerékpárforgalmi létesítményt a csomópontokon biztonságosan kell átvezetni, s törekedni kell arra, hogy a kerékpáros elsőbbséget élvezzen a keresztező áramlat előtt. Az átvezetéseknel nem helyes megoldás, hogy a kerékpárforgalmi létesítmény megszűnik, majd utána újra indul. A kerékpárút átvezetése során ügyelni kell a feltűnő elkülönítésre. A kerékpárforgalmi létesítmény átvezetése során hasznos, ha a kerékpáros a járművezető látóterébe kerül, ezért a burkolattól távolabb vezetett kerékpárút a csomópont előtt közelebb hozandó, s minden takarás megszüntetendő.
- c) Kerékpárforgalmi létesítmény a jelzőlámpás csomópontokban: Csak olyan szabad jelzés adható a kerékpárosnak, amit ez idő alatt nem keresztesz más gépjármű áramlat. Kerékpársávossal megközelítés esetén javasolt biztosítani a kerékpárosok biztonságos felállítását a gépjárművek előtt. Amennyiben nem az úttesten van kijelölve a szabad jelzésre való várakozás helye, ott kerékpár-támasz, szegély, támaszkodó korlát telepítése is javasolt, hogy ne kelljen a nyeregből kiszállniuk a kerékpárosoknak. Kisméretű, kerékpáros jelzőlámpa alkalmazása javasolt.
- d) Kiegészítő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése: Javasolt létrehozni a városi kerékpárkölcsonzó (közbringa) hálózatot, a közbringa állomásokkal. Minden közintézményhez, ill. kereskedelmi, szolgáltató központhoz tartozzon, alkalmas, nagy kapacitású és biztonságos kerékpártároló hely.

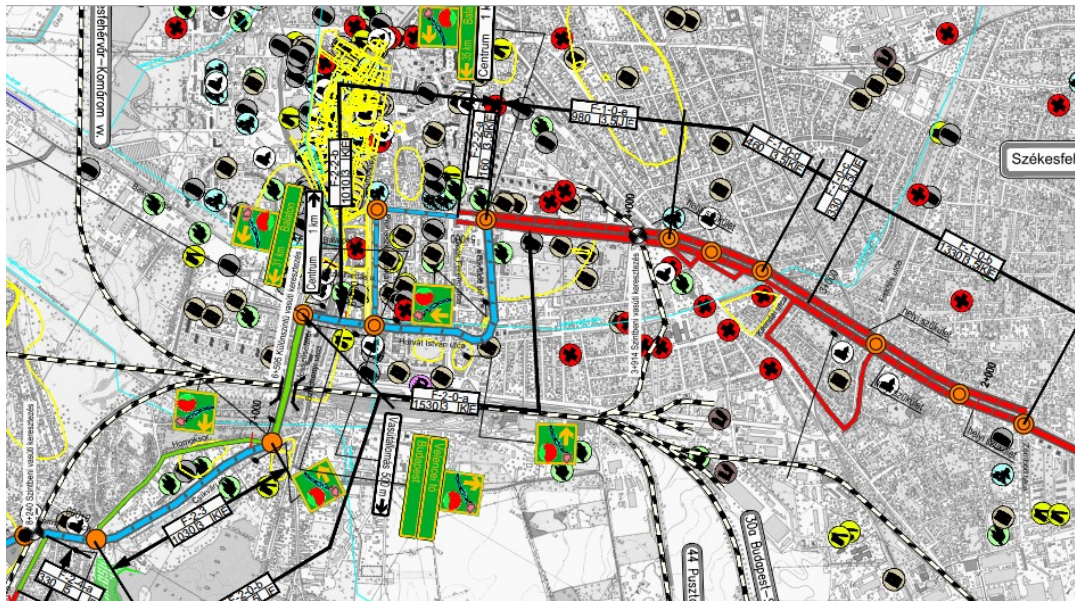
#### 4.1.6 A Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve a vizsgált városrészre vonatkozóan

A kerékpárút 2020-ig tervezett megvalósítását három ütembe sorolták be. Az I. ütem 2017-2018. évi megvalósítással (az 1364/2011. (XI.8) Kormányhatározatot szem előtt tartva) a Budapest – Etyek közötti kerékpáros kapcsolat. Székesfehérvár belterületi szakaszának kiépítése 2019. évi megvalósítással a II. ütemben várható.










Székesfehérvár és a Velencei-tó északi partja (Pákozdi, Sukoró) közötti biztonságos kerékpáros összekötés már jelenleg is biztosított, de a déli oldal felé (Dinnyés, Agárd, Gárdony) az M7 autópálya Császár víz hídja alatti átvezetés időnként lezárásra kerül, a Velencei-tó vízpótlása idején. A megoldást az M7 autópálya alatt egy új önálló kerékpáros

<sup>86</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio\\_konceptiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio_konceptiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)

híd kiépítése jelentené. Az országos kerékpárút kiépítése Székesfehérvár és Szabadbattyán – Kőszárhegy - Polgárdi között fogja megteremteni a biztonságos kerékpáros közlekedést. A 37. térkép a Székesfehérváron áthaladó kerékpárút javasolt nyomvonalát mutatja.



#### Jelmagyarázat

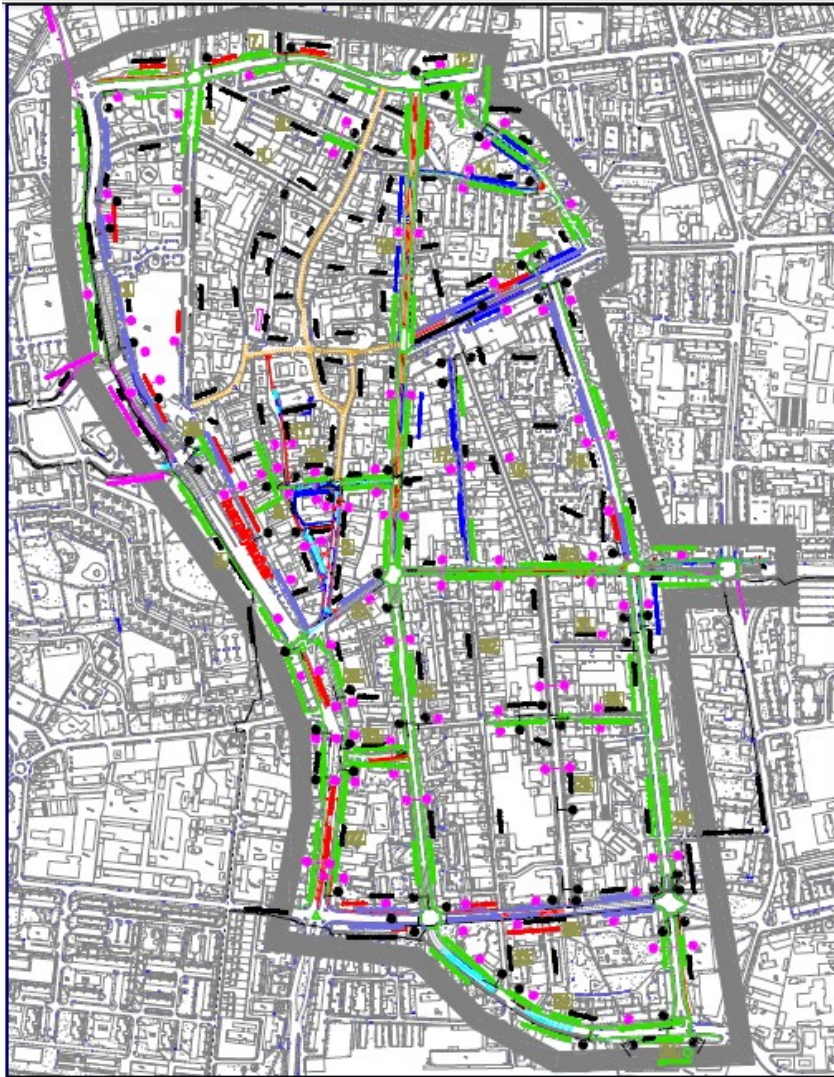
	Meglévő kerékpárút, főhálózati elem		Tervezett kerékpárút, főhálózati elem
	Meglévő kerékpársáv/nyom, főh. elem		Tervezett kerékpársáv/nyom, főh. elem
	Meglévő kijelölt kerékpárosbarát út, főhálózati elem		Tervezett kijelölt kerékpárosbarát út, főhálózati elem
	Meglévő kapcsolódó kerékpárút		Projektben kívüli kapcsolódó fejlesztés
	Jelentősebb közúti átvezetés csak felfestés - jelzőlámpa - középzsíget		

**37. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron áthaladó nyomvonala** (forrás: Főmterv– Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv, 3.5 He)

#### 4.1.7 Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi - hálózatfejlesztési projektterve (Fehérvár – Kerékvár)

A kerékpárforgalmi-hálózatfejlesztési projektterv Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából 2011. évben készült a KDOP-4.2.2-11. felhívás alapján. Az anyag által vizsgált terület a jelenleginél kisebb, Székesfehérvár Belvárosa és szűkebb környezetére vonatkozik. A tervezők: Közlekedésfejlesztés Kft. (Polányi Péter vezető tervező) és a Tandem Kft. (Pej Kálmán ügyvezető), a tervek száma: 784/2011. A projekttervben javasolt fejlesztések a Várkörút kivételével még nem valósultak meg.

Jelen hálózati terv az idő közbeni változásokkal, felülvizsgálattal veszi figyelembe a projektterv megállapításait, amelynek tervezett állapotát a 38. térkép mutatja.



38. térkép: Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi – hálózatfejlesztési projektterve 2011, tervezett állapot

#### 4.1.8 Székesfehérvár Budai úti kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve a vizsgált városrészre vonatkozóan

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából 2011. évben a Közlekedésfejlesztés Kft. készítette. A tanulmányterv a Budapest – Balaton kerékpárút tervezéséhez is segítséget ad. A kis Budai útra (Lövölde utca – Várkörúti szakasz) vonatkozó tanulmányterv a jelen hálózati tervben is felhasználásra kerül.

## 4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

### 4.2.1 A településstruktúrából, domborzati (és klimatikus) viszonyokból fakadó lehetőségek, kötöttségek, nehézségek bemutatása.

A 3.2.3 fejezet mutatja be a településszerkezetet, a 3.2.6 fejezet a forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területeket. Az településszerkezet, a forgalomvonzó és kibocsátó lakóterületek vizsgálata szerint:

- az A1 városközpontban van a legtöbb célállomás és forgalomgeneráló létesítmény, melyek mellett sűrű beépítettséggel, valamint nagy lakónépességű lakótelepek (4 és 9 emeletes) is vannak,
- az A2 keleti városrészben sűrű beépíttségű, nagy lakónépességű lakóterületek (Víziváros, 4 és 9 emeletes lakótelepi épületek), valamint jelentős célállomások és forgalomgeneráló létesítmények vannak. A városrész déli részén már kertvárosias beépítés található (Búrtelep).
- az A3 északi városrészben (Felsőváros) a kertvárosi beépítés a jellemző, nagy telekméretekkel. A városrészben szintén jelentős célállomások és forgalomgeneráló létesítmények vannak. A városrész északi részén magasabb lakósűrűséget jelent a Fecskeparti lakótelep.
- az A4 nyugati városrészről az érintett déli rész szintén sűrű beépíttségű, nagy lakónépességű lakóterületek (Tóvárosi lakótelep, 4 és 9 emeletes lakótelepi épületek).

A vizsgált városrészben (főleg az A1, A2, A4 városrészekben) igen sűrű beépíttség, nagyon magas a burkoltsági arány alacsony a növényborítottság. Az urbanizált területek beépített felületei jobban felmelegsznek, amihez párosul a magas arányú egyéni gépjárműhasználat, a forgalmi dugók, melyek hő- és károsanyag-szennyezésükkel tovább rontják a város klímáját és levegőminőségét.

A klimatikus viszonyok javíthatók az egyéni gépjárműforgalom csökkentésével, aminek egyik módja a kerékpáros és közösségi közlekedés előnybe részesítése az egyéni gépjármű közlekedéssel szemben.

A kerékpáros közlekedés szempontjából kedvező:

- a sűrű beépíttség, a kibocsátó lakótelepek és a célállomások közötti kis távolságok,
- a vizsgált városrész síkvidéki jellegű, ami kifejezetten kedvez a kerékpározásnak. (Az A2, valamint az A4 városnegyed nyugati részén a középkorban még mocsarak voltak, ugyanakkor nagy gondot kell fordítani a megfelelő vízelvezetésre.)

Klímavédelmi okból, valamint a komfortérzet növelése érdekében is fontos az árnyékoltság, mely fásítással jól növelhető. Ahol lehetséges, a kerékpárforgalmi létesítmények mellett törekedni a fatelepítésre.

A burkolatok megválasztása is fontos. Tapasztalatok szerint a térkő felületek felmelegedése jóval kisebb, mint az aszfalt burkolatoké. Célszerű a korszerűsítéseknél a kerékpáros és gyalogos forgalom elválasztása úgy, hogy a gyalogjárda térkő burkolattal kerüljön kialakításra. Azokon a helyeken, ahol a kerékpársávok kialakítása az útpályán, a jelenlegi parkolók helyén célszerű, ott a parkolók esetleges más helyen való pótlását is térkő burkolattal javasolt kialakítani.

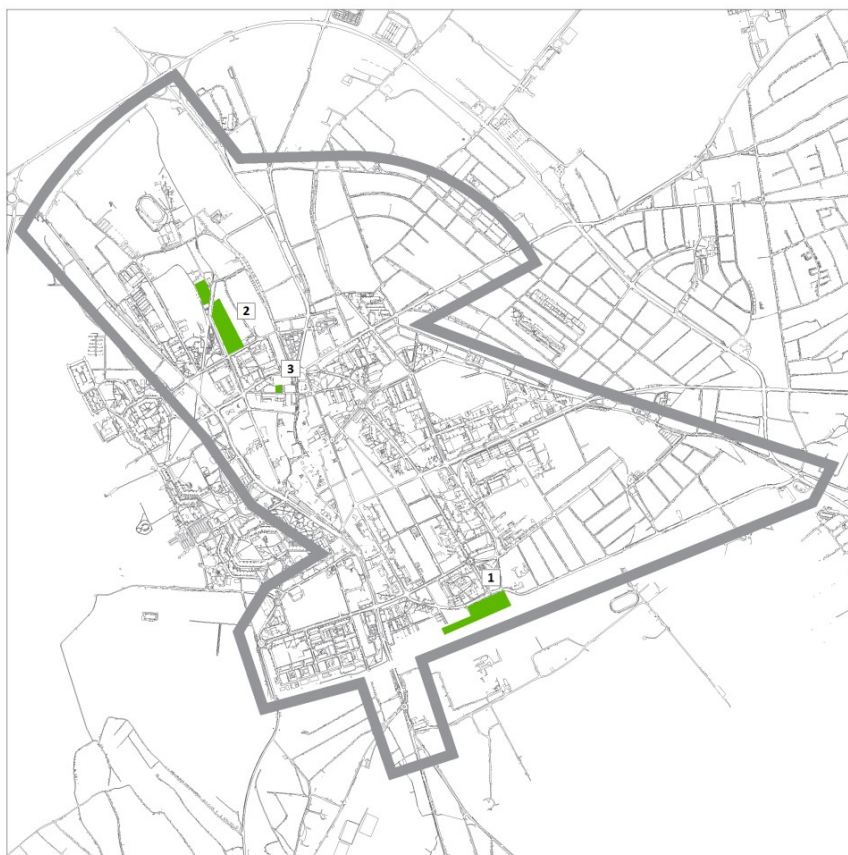


## 4.2.2 A célállomások és forgalomgeneráló létesítmények, főbb kibocsátó (lakó) területek elhelyezkedésének várható változása

### 4.2.2.1 A célállomásokban és forgalomgeneráló létesítmények elhelyezkedésében várható változások

A célállomásokban és forgalomgeneráló létesítményekben több nagyobb változás is várható, a 2020-ig tartó időszakban (lásd 39. térkép):

1. 2013-ban elkészült a Megvalósíthatósági Tanulmánya vasútállomásnál tervezett Intermodális Csomópontnak, ami közvetlen átszállást biztosítana az egyes közlekedési módok között. A Közlekedési Központ kiépítése IKOP források felhasználásával 2020-ig tervezett, beruházója a NIF Zrt.



39. térkép: A várható új célállomások térképi ábrázolása

2. Modern Városok program keretében Középiskolai Campus létrehozása tervezett a Rózsaliget - Vidámparki-tó - Szabadságharcos út – Mészöly Géza utca által határolt területen. A projekt megvalósítása szintén 2020-ig ütemezett.
3. A gyalogos övezet határán, a Vörösmarty Színház mögött a Koch László és Színház utca közötti területen kívánja a város az első parkolóját megvalósítani, TOP források felhasználásával.

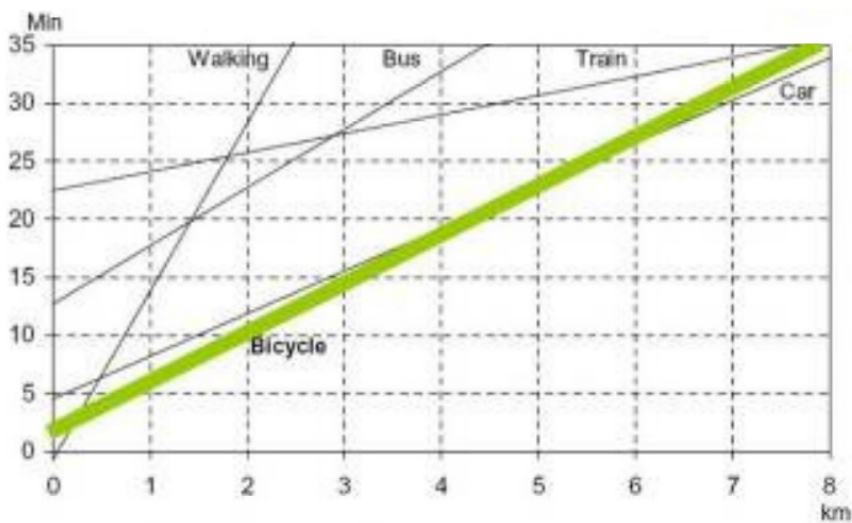
#### 4.2.2.2 A főbb kibocsátó lakóterületek elhelyezkedésében várható változások

A kibocsátó lakóterületekben nem várható változás a nagy lakósűrűségű A1, A2, és A4 –el jelölt városrészekben. Változás egyedül az A3-al jelölt Felsővárosi városrészben várható, ott is csak hosszabb távon. A Modern város program keretében 2020-ig tervezett úthálózati fejlesztések (a Mátyás király krt. – Szekfű Gyula utca átmenő forgalmának északabbra terelése érdekében) lehetőséget adhat a városrészben új utcanyitásokra, ami növelhetné a belvároshoz közel fekvő kertvárosi városrész lakósűrűségét. Ebben a városrészben jelenleg is magas a kerékpárral közlekedők részaránya.

#### 4.2.3 A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei.

Székesfehérvár településszerkezete, a domborzati viszonyok, a vizsgált városrész nagy lakósűrűsége, a célállomások és forgalomgeneráló létesítmények sűrű elhelyezkedése mind kedvez a kerékpáros közlekedésnek.

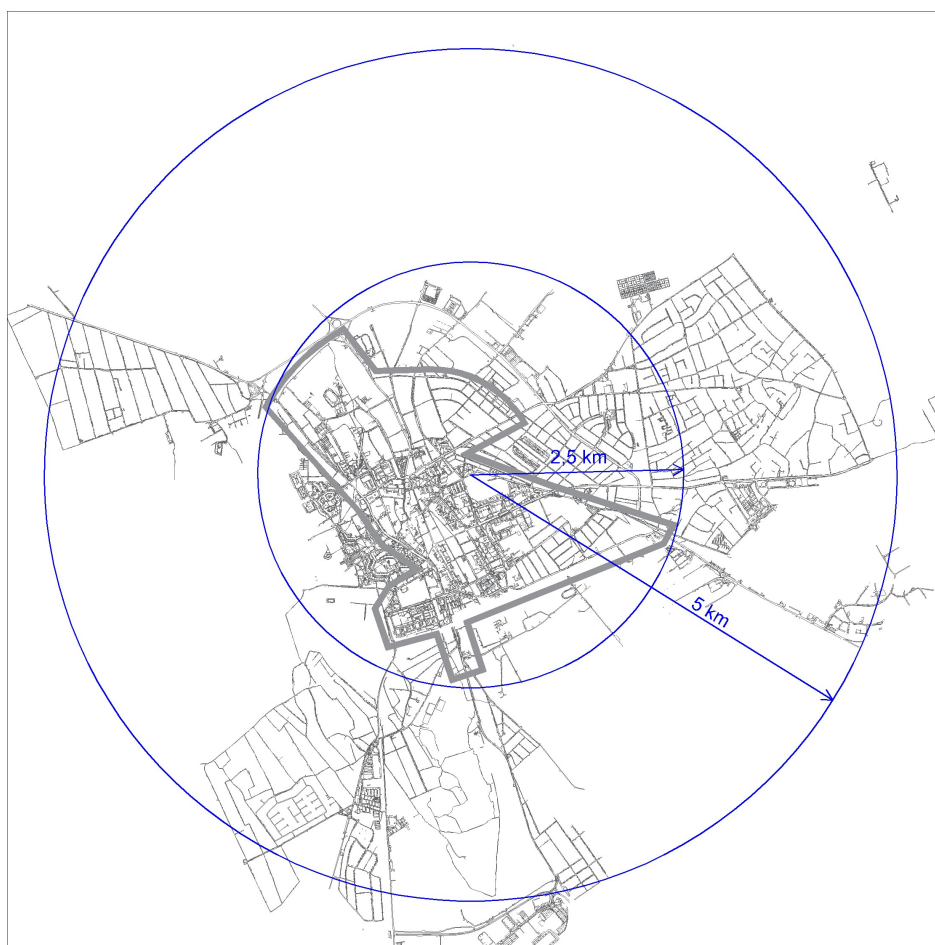
A kerékpározás városi környezetben általában öt kilométeres távolságig gyorsabb bármely más közlekedési módnál, ha az utazási időt háztól házig mérjük. A 6. ábra egy összehasonlító táblázatot mutat a kerékpár és a többi közlekedési eszköz között a gyorsaság tekintetében.



6. ábra: Különböző közlekedési módok utazási ideje a megtett távolság függvényében (Urbanczyk 2010)

Túlzsúfolt, forgalmi dugókkal terhelt városokban, - mint amilyenné az utóbbi két évtizedben Székesfehérvár is vált - a kerékpározás a közlekedés leggyorsabb módja.

A 40. térkép Székesfehérvár vizsgált városrésze körül mutatja azt az 2,5 km-es kört, amin belül közlekedve a kerékpár a leggyorsabb közlekedési eszköz. A városközpontból indulva szinte a város minden része elérhető 5 km-en belül, amit az 5 km-es kör mutat.



40. térkép: A vizsgált városrész körüli 5 km átmérőjű kör, amin belül közlekedve a kerékpár a leggyorsabb közlekedési eszköz, valamint a városközponttól 5 km-en belüli területek

A 2. ábra (a 3.2.7 fejezetben) bemutatja Székesfehérvár „Modal Split” adatait, mely szerint a kerékpározás részaránya 5 %, az egyéni gépjármű közlekedés 55 %-ával szemben.

Székesfehérvár kiemelt célja a **kerékpáros közlekedés részarányának növelése**, mely területen ma még számtalan kiaknázatlan lehetőség van. Ehhez a város közlekedési hálózatának kerékpárosbarát fejlesztésére, szemléletformáló, népszerűsítő és oktató-nevelő kampányok beindítására lesz szükség.

A távlati cél, hogy a városban korra és gyakorlottságra való tekintet nélkül bárki bárholonnan-bárhová eljuthasson kerékpárral kényelmesen, biztonságosan, kerülőutak nélkül. Ez a cél kiterjeszhető a környező településekből a kerékpárral ingázókra is.

Székesfehérvár kerékpáros közlekedés részaránya növelésére, a kerékpárosbarát hálózat kialakítására vonatkozó SWOT analízisét mutatja az 50. táblázat.

Erősségek:	Gyengeségek:
Jelentős potenciál van a kerékpáros közlekedés részarányának növelésére	Hiányos a kerékpárforgalmi főhálózat
Nagy a népsűrűség	A közlekedési hálózat kialakítása nem kerékpárosbarát
Jelentős a kertvárosias beépítésű, korlátozott sebességű	Jelenleg alacsony a kerékpáros közlekedés

övezet	részaránya
A városban belüli utazások döntő többsége 5 km-en belüli	Kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos tévhitik vannak
A "Fehérvár Gyűrűn" belül önkormányzati tulajdonú és fenntartású utak vannak	Rosszak a közlekedési szokások
Több fenntarthatósággal foglalkozó civil szervezet is van a városban (Gaja Egyesület, Mkk Szfvár-i Szervezete)	Országos szinten a legmagasabb az 1000 főre jutó gépkocsik száma
Kerékpározáshoz kapcsolódó rendezvények (Critical Mass, Autómentes hét)	
<b>Lehetőségek:</b>	<b>Veszélyek:</b>
Főhálózati kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése uniós (TOP) források igénybevételével	A kerékpáros közlekedést támogató döntéshozói szemlélet még csak kialakulóban van
Kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése a "Modern város" program keretében	Szabályozási terv módosítási igények hátráltatják a projekteket
A várost átszelő Budapest-Balaton főhálózati kerékpárút megvalósítása (IKOP forrásból)	Projekttek előkészítettsége alacsony fokú
Költséghatékony eszközökkel a meglévő közlekedési hálózat kerékpárosbaráttá alakítása	
A kerékpározás általános népszerűsítése, a közlekedés-biztonság javítása figyelemfelkeltő, oktató-nevelő tevékenységgel, a tájékoztatás mértékének növelése	
Jelentős lehetőségek vannak a kerékpáros turizmusban (MKK Összetekerünk projekt)	
Társzervezetekkel való együttműködés lehetősége	

50. táblázat: SWOT analízis, Székesfehérvár kerékpáros közlekedés részaránya növelésére, a kerékpárosbarát hálózat kialakítására vonatkozóan

Székesfehérvár várostérségi szerepéből adódóan igen sok diák van a városban. A biztonságos kerékpárforgalmi-hálózat kiépítésével, megfelelő kerékpártárolók létesítésével kiemelten javasolt megcélozni

- az általános iskolák felső tagozatos diákjait,
- a középiskolai korosztályt,
- az egyetemi főiskolai hallgatókat,
- a munkavállalókat, akiknek munkahelye lakóhelyüktől 5 km-es távolságon belül van, hogy az utazásaikhoz kerékpárt használjanak.

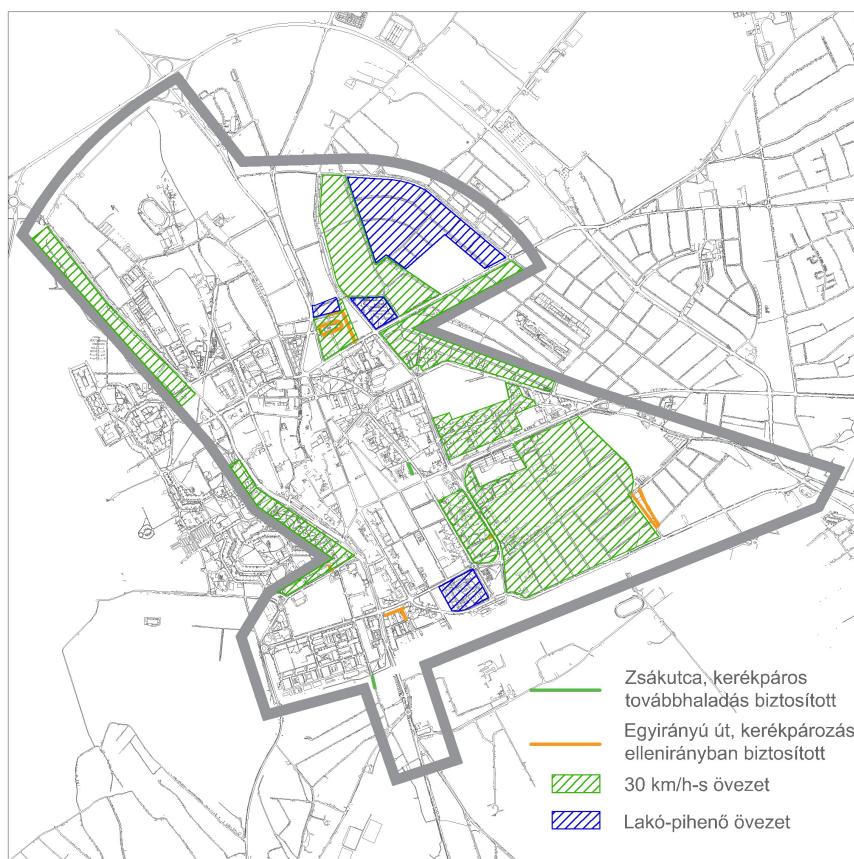
## 4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

### 4.3.1 A változtatásra nem szoruló területek kijelölése

A forgalom és az infrastruktúra jellemzői alapján változtatásra nem szoruló területek a vizsgált városrészben:

- a korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek, a 30-as övezetek és a lakópihenő övezetek (a 3.3.6 pont alapján),
- az egyirányú utcák, amelyben biztosított az ellenirányú kerékpározás, illetve a zsákutcák, amelyben biztosított a kerékpárosok továbbhaladása (3.3.4 pont alapján),
- a városrész összes további lakóutcája, amelyik nincs felsorolva a fő- és gyűjtőutak között, nem tartozik a korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területekbe, valamint nem egyirányú- vagy zsákutca.

A fentiek alapján a változtatásra nem szoruló területeket a 41. térkép ábrázolja.



41. térkép: A változtatásra nem szoruló területek kijelölése

#### 4.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei és kötöttségei

A 3.4.2 pontban értékelésre kerültek a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények. Az 51. táblázat azokat a kerékpárút szakaszokat tünteti fel, ahol az értékelés alapján (az ÚME szerint) nem megfelelő a meglévő kerékpárforgalmi létesítmény.

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Értékelés
1.1	Palotai úti kerékpárút Gaja hídtól a Szeder u-ig, közös gyalog- és kerékpárút	0,5	B	10.950	Egyoldali, nem irányhelyes
1.2	Palotai úti kerékpárút a Szeder u-tól a Mészöly G. u-ig önálló kerékpárút	0,9	B	10.950	Egyoldali, nem irányhelyes
1.3	Palotai úti kerékpárút Mészöly G. u.-tól a Varga-csatorna hídig, közös gyalog-és kerékpárút	0,1	B	10.950	nem megfelelő (ÚME) ,nem irányhelyes
1.4	Palotai úti kerékpárút, a Varga-csat. hídtól a Schwabisch G. u-ig, elválasztott gyalog-és kp. út	0,1	B	10.950	Egyoldali, nem irányhelyes
2.1	Palotai úti kerékpárút, a Schwabisch G. u-tól a Piac tér/Selyem u-ig, közös gyalog-és kp. út	0,8	B	14.780-17.070	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes
2.2	Piac tér mellett önálló kerékpárút	0,2	B	17.620	nem megfelelő (szélesítés, ÚME), nem irányhelyes
2.3	Piac tér, Petőfi park mellett, a belső Balatoni utcáig, közös gyalog-és kerékpárút	0,3	B	17.620	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes
6.1	Horvát István utca mellett (a Hosszúsétatértől a Deák Ferenc utcáig)	0,2	A	13.670	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes
6.3	Horvát István utca mellett (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig)	0,4	A	1.3610	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes
7.	Lövölde utca mellett a Deák Ferenc utcától a Budai útig	0,8	A	12.300	nem megfelelő (ÚME), ill. nem irányhelyes

8.	Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon	1	A	15.620	nem megfelelő (szélesítés, ÚME), nem irányhelyes
9.	Prohászka úton Horvát István u. és a Vasútállomás között	0,5	B	9.100	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes
12.2	József A. u., Budai útnál közös gyalog- és kp. út	0,1	C	4.500	Egyoldali, nem irányhelyes
15.	Mártírok útja 50-től Madách u. utáni kapubejáróig	1,2	B	9.100	Egyoldali, nem irányhelyes
16.	Seregélyesi út (Halesz mellett, és a Kikindai út - 62 főút között)	0,1	B	4.100	nem megfelelő (ÚME), nem irányhelyes

51. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítményekből a nem megfelelő szakaszok

A 3.4.2 pontban, a 45. táblázatban az ÚME alapján megfelelő minősítést kapott a 6.2 szakaszú, **Horvát István utca melletti belső szervizút** (a Széchenyi utcától a Prohászka O. utcáig), mint kerékpározásra alkalmas kisforgalmú út. Ugyanakkor megjegyzésre került, hogy a hálózati szempontból ez a szakasz nem alkalmas a Horvát István utcai útszakaszon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény helyettesítésére. A hiányzó szakaszra vonatkozó javaslatot lásd az új létesítmények alatt (Ú3 számon).

A 45. táblázatban az ÚME alapján szintén megfelelő minősítést kapott a 7.1 szakaszú, a **Lövölde utca mellett** a Deák Ferenc utcától az Árpád utca – Lövölde utcai csomópontig (a házak mögötti belső kisforgalmú utcán) kerékpározásra kijelölt útszakasz. Hálózati szempontból azonban ez sem alkalmas a Lövölde utca mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kiváltására. A hiányzó szakaszra vonatkozó javaslat a 7. pontban egyben kerül vizsgálatra az ÚME szerint sem megfelelő Lövölde utcai szakasszal (a Deák Ferenc utcától egészen a Budai útig).

Hasonló módon a 45. táblázatban az ÚME alapján szintén megfelelő minősítést kapott a 12.1 szakaszon a **József Attila utca** szervizútja (a Rákóczi úttól) mint kerékpározásra alkalmas út kisforgalmú utca. Ugyanakkor hálózati szempontból azonban ez sem alkalmas a József Attila utca mentén hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kiváltására. A javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény az új létesítmények között (Ú27 jelöléssel) kerül bemutatásra, ami tartalmazza a József Attila u – Budai út csomópontjánál a 12.2 szakaszú, nem megfelelő minősítésű közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítését is.

A **Mártírok útján** a Madách utca után a Seregélyesi útig hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény, amire vonatkozó javaslat az új létesítmények között (az Ú12 jelöléssel) kerül ismertetésre, a meglévő egyoldali, nem irányhelyes (15. szakasz) tárgyalásával együtt.

A **Seregélyesi úton** a 16.1 szakasz a Halesz mellett az ÚME alapján nem megfelelő, a Kikindai út és 62. sz. főút közötti szakaszon nem irányhelyes, a kettő közötti szakaszon pedig hiányzik a kerékpárforgalmi létesítményt. A Seregélyesi úti három szakaszra vonatkozó javaslat egyben, az új létesítmények között az (Ú37 jelöléssel) kerül bemutatásra.

Az alábbiakban, az 51. táblázatban szereplő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítési lehetőségeit vesszük sorba, a fentiek szerinti kivételekkel.

#### 4.3.2.1 Elválasztás a közúti forgalomtól

Az 51. táblázatban szereplő nem megfelelőnek értékelt kerékpárforgalmi létesítmények mindegyikénél a közúton engedélyezett sebesség 50 km/óra. A táblázatban szereplő átlagos napi forgalmak alapján az ÚME 2-1.203<sup>87</sup> a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint mindegyik korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény a „2 Átmeneti vegyes forgalom tartományába” tartozik. Az átmeneti tartományban többfajta kerékpárforgalmi létesítmény választható, a közúti forgalom nagyságától függően. Az 51. táblázatban 9. sorában szereplő Prohászka út (Horvát István u. és a Vasútállomás között) kerékpárforgalmi létesítménynél a közút forgalomnagysága 4.000-10.000 közötti ÁNF, a táblázatban szereplő többi létesítménynél a közút forgalomnagysága 10.000 – 20.000 közötti ÁNF.

A 10.000 – 20.000 közötti ÁNF tartományban alkalmazható megoldások:<sup>88</sup>

- részleges vagy teljes útpadka burkolat,
- széles forgalmi sáv,
- autóbussz forgalmi sáv használata kerékpározásra,
- kerékpársáv,
- kerékpárút, vagy gyalog-és kerékpárút,
- párhuzamos kisforgalmú közút, szervizút, lakóutca,
- egyéb forgalom-mentes út, pl. árvédelmi töltés.

Az 1.3; 2.1; 2.2; 2.3; 6.1; 6.3; 7. és 8. szakasszal jelzett meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kötöttségeket az 52. táblázat mutatja.

		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:						
		részle- ges v. teljes útpadka burk.	széles forgal- mi sáv	autó- busz forg. sáv haszn. kerékpá- rozásra	kerék- pársáv	kp. út, v. gyalog- és kp. út	párh. kisforg. közút, szerviz- út, lakóutca	egyéb forgalom- mentes út
1.1	Palotai úti kerékpárút Gaja hídtól a Szeder u-ig, közös gyalog- és kerékpárút	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
1.2	Palotai úti kerékpárút a Szeder u-tól a Mészöly G. u-ig önálló kerékpárút	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
1.3	Palotai úti kerékpárút Mészöly G. u.-tól a Varga-csatorna hídig, közös gyalog-és kerékpárút	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
1.4	Palotai úti kerékpárút, a Varga-csat. hídtól a Schwabisch G. u-ig, elválasztott gyalog-és kp. út	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
2.1	Palotai úti kerékpárút, a Schwabisch G. u-tól a Piac tér/Selyem u-ig, közös gyalog-és kp. út	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
2.2	Piac tér mellett önálló kerékpárút	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
2.3	Piac tér, Petőfi park mellett, a belső Balatoni utcáig, közös gyalog-és kerékpárút	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem

<sup>87</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>88</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozs.hu>, 57-58 o.

6.1	Horvát István utca mellett (a Hosszúsétától a Széchenyi utcáig)	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
6.3	Horvát István utca mellett (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig)	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
7.	Lövölde utca mellett a Deák Ferenc utcától a Budai útig (a házak mögötti belső utca felhasználásával)	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
8.	Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

52. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti

Az 52. táblázatban szereplő, meglévő, korszerűsítésre javasolt kerékpárforgalmi létesítményekre egységesen megállapítható, hogy nem alkalmazható

- a részleges vagy teljes útpadka burkolat, mivel az érintett közutak kiemelt szegéllyel rendelkeznek,
- a széles forgalmi sáv, mivel az érintett közutakon nincs ilyen,
- az autóbusz forgalmi sáv, mivel az érintett közutakon nincs ilyen. Kivételt képez ez alól a Piac tér, ahol észak (Palotai út) felé van buszsáv, itt viszont az autóbuszok darabszáma a mértékadó órában eléri a 300 db-ot, ezért nem alkalmazható,
- az utakkal párhuzamosan kisforgalmú közút, szervízút, lakóutca, mivel az érintett közútszakaszok térségében nincs ilyen út, valamint
- egyéb forgalommentes út, mivel az érintett közútszakaszok térségében nincs ilyen.

Egységesen megállapítható, hogy az 52. táblázatban szereplő, meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél az alkalmazható megoldás a

- kerékpársáv,
- kerékpárút, vagy gyalog-és kerékpárút.

Az 51. táblázat 9. számmal jelzett Prohászka utca, (Horvát István u. és a Vasútállomás közötti szakasz) kerékpárforgalmi létesítménynél a közút forgalomnagysága 4.000-10.000 közötti ÁNF.

A 4.000 - 10.000 közötti ÁNF tartományban alkalmazható megoldások:<sup>89</sup>

- részleges vagy teljes útpadka burkolat,
- széles forgalmi sáv,
- kerékpáros nyom,
- autóbusz forgalmi sáv használata kerékpározásra,
- nyitott kerékpársáv,
- kerékpársáv,
- kerékpárút, vagy gyalog-és kerékpárút,
- párhuzamos kisforgalmú közút, szervízút, lakóutca,
- egyéb forgalom-mentes út, pl. árvédelmi töltés.

<sup>89</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 57-58 o.



A meglévő (a táblázatban 9. számú), Prohászka út, Horvát István u. és a Vasútállomás között szakaszára vonatkozóan alkalmazható kerékpárforgalmi létesítményeket az 53. táblázat foglalja össze.

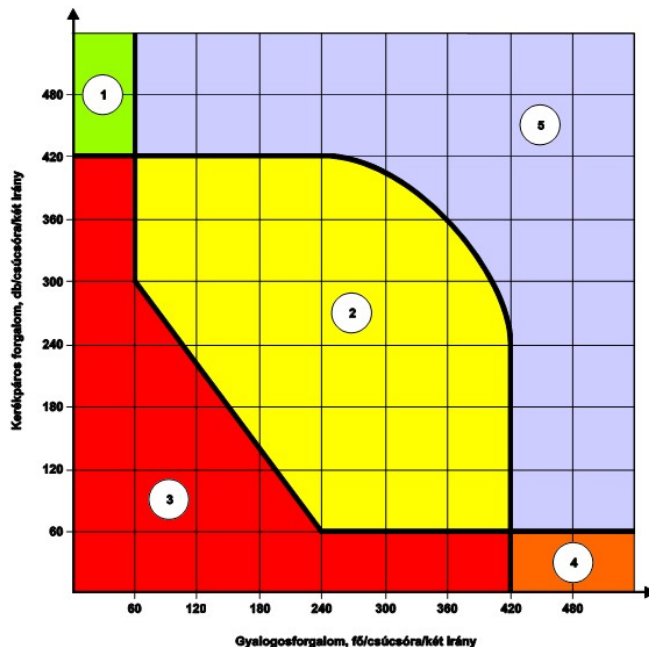
		4.000 -10.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:								
		részle- ges v. teljes útpadka burk.	széles forgal- mi sáv	kerék- páros nyom	autó- busz forg. sáv haszn. kerékpá- rozásra	nyitott kerékpár- sáv	kerékpár- sáv	kerékpár út, v. gyalog- és kerékpár út	párh. kiszforg. közút, szerviz- út, lakóútca	egyéb forga- lom- mentes út
9.	Prohászka úton a Horvát István u. és a Vasútállomás között	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem

53. táblázat: A meglévő 9. kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti

#### 4.3.2.2 Elválasztás a gyalogosforgalomtól

A gyalog-és kerékpárút megoldásának alkalmazása esetén vizsgálandó a kerékpáros és gyalogos forgalomszétválasztása. Meg kell határozni a kerékpáros- és a gyalogosforgalom várható nagyságát, majd ezek alapján kell kiválasztani a megfelelő kerékpárforgalmi létesítményt.

A kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásának vizsgálatát az ÚME (ÚT 2-1.203)<sup>90</sup> 6.2 ábrája alapján) szükséges elvégezni, amit a 7. ábra is bemutat.



7. ábra: A kerékpáros és a gyalogos forgalom szétválasztása ÚME ÚT 2-1.203 6.2 ábrája

A 7. ábra alapján:

<sup>90</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

1. tartomány: Önálló vonalvezetésű egyirányú vagy kétirányú kerékpárút tartománya,
2. tartomány: Elválasztott gyalog- és kerékpárút tartománya,
3. tartomány: Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút tartománya,
4. tartomány: Gyalogút tartománya,
5. tartomány: Elválasztott kialakítású kerékpárút és külön gyalogjárda, vagy gyalogút tartománya

A 7. ábra alapján a közös gyalog és kerékpárutaknál a szétválasztás szükségességét az 54. táblázat mutatja be. A táblázat nem tartalmazza az 1.1, 1.2 és 1.4 szakaszokat (mivel azok az ÚME alapján megfelelőek).

		gyalogos forgalom fő/csúcsóra/két irány	kerékpáros forgalom db/csúcsóra/két irány	tartomány
1.3	Palotai úti kerékpárút Mészöly G. u.-tól a Varga-csatorna hídig, közös gyalog-és kerékpárút	300	90	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya
2.1	Palotai úti kerékpárút, a Schwabisch G. u.-tól a Piac tér/Selyem u-ig, közös gyalog-és kerékpárút	420	105	"2. elválasztott gyalog- és kerékpárút" tartománya és az "5. Elválasztott kialakítású kerékpárút és külön gyalogjárda vagy gyalogút" tartománya határán
2.2	Piac tér mellett önálló kerékpárút	nem releváns		
2.3	Piac tér, Petőfi park mellett, a belső Balatoni utcáig, közös gyalog-és kerékpárút	250	95	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya
6.1	Horvát István utca mellett (a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig)	280	80	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya
6.3	Horvát István utca mellett (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig)	280	85	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya
7.	Lövölde utca mellett a Deák Ferenc utcától a Budai útig (a házak mögötti belső utca felhasználásával)	310	80	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya
8.	Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon önálló	nem releváns		
9.	Prohászka úton a Horvát István u. és a Vasútállomás között	290	85	2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartománya

54. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél a gyalog- és kerékpárút alkalmazása esetén azok szétválasztásának lehetősége

A 2. elválasztott gyalog-és kerékpárút tartományában elválasztott gyalog-és kerékpárút, valamint önálló gyalogút és önálló kerékpárút egyaránt létesíthető.

Az elválasztott kerékpárút esetében a fizikai elválasztásra kell törekedni. A fizikai elválasztás kiemelt szegély, „K” szegély (vagy korlát is) lehet. Az optikai „elválasztás” felfestéssel és eltérő színű és/vagy eltérő anyagú burkolattal alakítható ki.

Amennyiben a fizikai elválasztás helyhiány miatt nem, vagy csak aránytalanul nagy többletköltséggel lehetséges, akkor optikailag elválasztott gyalog- és kerékpárút alakítható ki. Ebben az esetben részletesen indokolni kell azt, hogy az elválasztás miért nem valósítható meg.<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 61 o.

### 4.3.3 Az új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

#### 4.3.3.1 A városi elsőrendű főutakon tervezett új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

Az alábbiakban (a 3.5.1.1 fejezetben kimutatott) a városi elsőrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit vesszük sorba.

Az 55. táblázatban szereplő városi elsőrendű főutak/főútszakaszok mindegyikénél a közúton engedélyezett sebesség 50 km/óra. A táblázatban szereplő átlagos napi forgalmak alapján az ÚME 2-1.203,<sup>92</sup> a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint, mindegyik korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény a „2 Átmeneti vegyes forgalom tartományába” tartozik. A kialakítás szempontjából az átmeneti tartományban többfajta kerékpárforgalmi létesítmény választható, a közúti forgalom nagyságától függően. Az 55. táblázatban szereplő városi elsőrendű főutak mindegyikénél a közút forgalomnagysága 10.000 – 20.000 közötti ÁNF.

A 10.000 – 20.000 közötti ÁNF tartományban alkalmazható megoldások a 4.3.2 pontban (a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségeinél) már felsorolásra kerültek. A városi elsőrendű főutakon az Ú1-Ú4-el jelzett új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kötöttségeket az 55. táblázat mutatja be.

VÁROSI ELSŐRENDŰ FŐUTAKON tervezett kerékpárforgalmi létesítmények		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:							
Út neve	E/nap	részleges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	autó-busz forg. sáv haszn. kerékpá-rozásra	kerék-pársáv	kp.út, v. gyalog-és kp.út	párh. kisforg. közút, szervízút, lakóútca	egyéb forgalommentes út	
Ú1	VÖRÖSMARTY TÉR	18.350	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú2	SZÉCHENYI UTCA (Vörösmarty tér - Szárcsa u.)	15.660	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú3	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Prohászka O. u. - Széchenyi u.)	19.910	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú4	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Hosszúsétátér - Balatoni út)	13.670	nem	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

55. táblázat: Városi elsőrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti

Az átmeneti zónában szereplő kerékpárforgalmi létesítmények közül a sebességi viszonyok, a helyi adottságok, a baleseti adatok kiértékelése, a forgalmi nagyságok és arányok, valamint a helyi körülmények, kerékpározási szokások és igények együttes elemzése alapján kell választani. Az adott szakaszon az összes szempont mérlegelése alapján kell kiválasztani a legbiztonságosabb, a leggazdaságosabb és a legcélszerűbb kerékpárforgalmi létesítményt.<sup>93</sup>

<sup>92</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>93</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 58. o.

Ha lakott területen belül az ÁNF 10.000 E/nap/két irány felett van, akkor kerékpársáv, kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút létesítése célszerű, ahogy az 55. táblázatban is látható. A közúti forgalom növekedésével egyre inkább ajánlott a kerékpársáv, vagy a közúti forgalomtól elválasztott, önálló kerékpárút létesítése (kétirányú, vagy kétoldali egyirányú).

Gyakori, 300 m-nél sűrűbb útkereszteződések és útcsatlakozások esetén különösen javasolt a kerékpáros forgalom kétoldali, menetirány szerinti vezetése. A menetirány szerinti forgalmi rendben működő kerékpárforgalmi létesítmények (egyirányú kerékpárút, kerékpársáv) azért célszerűek, mert a helyi adottságoknak megfelelően könnyen csatlakoztatható egymáshoz és a logikus forgalmi rend szerint működnek.<sup>94</sup>

Amennyiben bizonyos kötöttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást a 4.3.2.2 fejezetben ismertetett 7. ábra (ÚME ÚT 2-1.203<sup>95</sup> 6.2 ábrája) szerint kell elvégezni.

#### 4.3.3.2 A városi másodrendű főutaknál tervezett új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

Az alábbiakban (a 3.5.1.2 fejezetben kimutatott) a városi másodrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények kiépítési lehetőségeit vesszük sorba.

Az 56-57. táblázatban szereplő városi elsőrendű főutak/főút szakaszok mindegyikénél a közúton engedélyezett sebesség 50 km/óra. A táblázatban szereplő átlagos napi forgalmak alapján az ÚME 2-1.203,<sup>96</sup> a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint, mindegyik korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény a „2 Átmeneti vegyes forgalom tartományába” tartozik. A kialakítás szempontjából az átmeneti tartományban többfajta kerékpárforgalmi létesítmény választható, a közúti forgalom nagyságától függően.

Az 56. táblázatban szereplő 7 városi másodrendű főút/főútszakaszra vonatkozóan (ahol a közút forgalomnagysága 10.000 – 20.000 közötti ÁNF) bemutatásra kerülnek az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldások, a lehetőségek és a kötöttségek.

VÁROSI MÁSODRENDŰ FŐUTAKON tervezett kerékpárforgalmi létesítmények /1		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:							
Út neve	E/nap	részle- ges v. teljes útpadka burk.	széles forgal- mi sáv	autó- busz forg. sáv haszn. kerékpá- -rozásra	kerék- pársáv	kp.út, v. gyalog- és kp.út	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forgalo m- mentes út	
Ú17	SZEKFŰ GYULA UTCA	18.100	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú5	BALATONI ÚT	16.010	nem	nem	nem	alkalmaz-	alkalmaz-	nem	nem

<sup>94</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 58-59. o.

<sup>95</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>96</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

	(Vörösmarty tér–Hosszúsétater. )					ható	ható		
Ú6	BALATONI ÚT (Bakony u. - Horvát I. u.)	16.010	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú8	BERÉNYI ÚT (Széna tér – Vértanú u.)	14.050	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú13	MÁTYÁS K. KRT (Szabadság. út - Dózsa Gy. út)	13.200	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú9	DÓZSA GYÖRGY ÚT	12.500	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú16	SCHWABISCH GMÜND UTCA	11.000	nem	nem	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem

56. táblázat: Városi másodrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti

Az 56. táblázatban felsorolt (a 10.000-20.000 közötti ÁNF forgalommal rendelkező) városi másodrendű főutakon az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése célszerű. (A kialakításra vonatkozó javaslatok megegyeznek a 4.3.3.1 pontban rögzítettekkel.)

Az 57. táblázatban szereplő 8 városi másodrendű főút/főútszakasz mindegyikénél a közút forgalomnagysága 4.000 - 10.000 közötti ÁNF. A táblázat bemutatja az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kötöttségeket.

VÁROSI MÁSODR. FŐUTAKON tervezett kerékpárforgalmi létesítmények / 2		4.000 -10.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:									
Út neve	E/nap	részle- ges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	kerékpá- ros nyom	autó- busz forg. sáv haszn. kerékpá- rozásra	nyitott kerékpár- sáv	kerékpár- sáv	kerékpár út, v. gyalog-és kerékpár út	párh. kiszorg. közút, szervizút, lakóútca	egyéb forga- lom- mentes út	
Ú15	MÓRI ÚT	9.800	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú7	BÉKE TÉR	9.100	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú12	MÁRTÍROK ÚTJA	9.100	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú10	GÁZ UTCA	8.000	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú18	SZÉNA TÉR	8.000	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú11	HAVRANEK JÓZSEF UTCA	5.780	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú14	MIKSZÁTH KÁLMÁN UTCA	4.500	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem
Ú19	ZÁMOLY UTCA	4.000	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem

57. táblázat: Városi másodrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti

Az 57. táblázatban felsorolt (4.000 - 10.000 közötti ÁNF forgalommal rendelkező) 8 városi másodrendű főúton az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése között lehet választani. A fentiekén túl a Zámoly utcánál szóba jöhet az útpadka burkolása, mivel itt nincs kiemelt szegély az út mentén, valamint a Gáz utcánál a széles forgalmi sáv, ami azzal alakítható ki, hogy a szélső sávon parkoló autóknek minimális szélességet biztosítunk.

Amennyiben bizonyos kötöttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást a 4.3.2.2 fejezetben ismertetett 7. ábra (ÚME ÚT 2-1.203<sup>97</sup> 6.2 ábrája) szerint szükséges elvégezni.

#### 4.3.3.3 A városi gyűjtőutakon tervezett új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

Az alábbiakban (a 3.5.1.3 fejezetben azonosított) a városi gyűjtőutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények kiépítési lehetőségeit vesszük sorba.

Az 58-59. táblázatban szereplő városi gyűjtőutak/gyűjtőút-szakaszok mindegyikénél a közúton engedélyezett sebesség 50 km/óra. A táblázatban szereplő átlagos napi forgalmak alapján az ÚME 2-1.203, a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint, mindegyik korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény a „2 Átmeneti vegyes forgalom tartományába” tartozik. A kialakítás szempontjából az átmeneti tartományban többfajta kerékpárforgalmi létesítmény választható, a közúti forgalom nagyságától függően.

Az 58. táblázatban szereplő városi másodrendű főutak/főútszakaszok mindegyikénél a közút forgalomnagysága 4.000 - 10.000 közötti ÁNF.

A tartományba eső 17 városi gyűjtőúton/gyűjtőút-szakaszon az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kötöttségeket az 58. táblázat mutatja.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON tervezett kerékpárforgalmi létesítmények /1		4.000 -10.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:									
Út neve	E/nap	részleges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	kerékpáros nyom	autó-busz forg. sáv haszn. kerékpár-roszásra	nyitott kerékpár-sáv	kerékpár-sáv	kerékpár-út, v. gyalog-és kerékpár-út	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóútca	egyéb forgalommentes út	
Ú36	RÁKÓCZI ÚT (József A. u.- Széna tér)	9.800	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú21	BUDAI ÚT (Várkörút - Lövéde út)	9 600	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú29	KIRÁLY SOR	9 410	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú34	MÉSZÖLY GÉZA UTCA	9 200	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú42	ZICHY LIGET ÚT (északi ág)	9 000	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú22	CSÍKVÁRI ÚT (Széchenyi u. – Hosszúsétatér)	6 400	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú23	DEÁK FERENC UTCA	5 700	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú20	BREGYÓ KÖZ	4 800	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú33	MÁTYÁS KIRÁLY KRT. (Palotai k. tér - Schwabisch G. u.)	5 400	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

<sup>97</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-UT 03.04.11

Ú39	SZEDER KÖZ és SZEDER U. (Bregyó k.- Szeder k.)	4 800	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú40	SZENT VENDEL UTCA és KÖZ	4 600	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú27	JÓZSEF ATTILA UTCA	4 500	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú38	SZABADSÁGH. ÚT (Mátyás király krt.- Mészöly G. u.)	4 500	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú41	TOMPA MIHÁLY UTCA	4 400	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú37	SEREGÉLYESI ÚT (Királysor - Kadocsa u.)	4 100	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú30	LIGETSOR	4 060	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú35	PROHÁSZKA O. U. (Budai út - Horvát I u)	4 000	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

58. táblázat: Városi gyűjtőutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti

Az 58. táblázatban felsorolt (4.000 - 10.000 közötti ÁNF forgalommal rendelkező) 17 városi gyűjtőúton az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése között lehet választani. A fentiekén túl

- a Király soron szóba jöhet a széles forgalmi sáv, ami azzal alakítható ki, hogy a belső kanyarodó sávot minimális 2,75 m szélességgel alakítjuk ki,
- a Mészöly Géza utcában szintén szóba jöhet a széles forgalmi sáv, azt követően, hogy a parkoló autóknak máshol biztosítunk helyet,
- a Csíkvári úton, a Bregyó közben, a Szeder közben, a Szeder utca érintett szakaszán, a Tompa Mihály utcában és a (kis) Seregélyesi út érintett szakaszán szóba jöhet az útpadka burkolása, mivel ezeknél az utaknál nincs kiemelt szegély az út mentén.

Az 59. táblázatban szereplő városi gyűjtőutak/gyűjtőút-szakaszok mindegyikénél a közút forgalom nagysága 2.000 - 4.000 közötti ÁNF, kivéve a Keresztöltés utat, aminek jelenlegi forgalma 1.500 E/nap van. Azért szerepel mégis a táblázatban, mivel a tervezett Móri útra való kikötése esetén a forgalma a jövőben megnőhet, ezért a forgalmát a táblázatban F-el jelöltük. A táblázat bemutatja a 8 városi gyűjtőúton/gyűjtőút-szakaszon az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kötöttségeket.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények /2			2.000 - 4.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:								
Út neve	E/nap	részleges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	kerékpáros nyom	autóbusz forg. sáv haszn. kerékpározásra	nyitott kerékpársáv	kerékpársáv	kerékpárút, v. gyalog-és kerékpárút	párh. kisforg. közút, szervízút, lakóútca	egyéb forgalommentes út	
Ú32	MALOM UTCA	3 800	nem	igen	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú26	HUNYADI JÁNOS UTCA	3 800	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

Ú31	MADÁCH IMRE UTCA	3 700	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú25	FECSKEPART (Havranek J. u - Zámoly u.)	3 400	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú24	ERZSÉBET UTCA (Lövölde u. - Zrínyi u.)	3 100	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú43	ZRÍNYI MIKLÓS UTCA (Mártírok útja – Erzsébet u.)	2 700	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú43	ZRÍNYI MIKLÓS UTCA (Erzsébet u. – Budai út)	2 700	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
Ú28	KERESZTTÖLTÉS ÚT	F	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

59. táblázat: Városi gyűjtőutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 2.000 - 4.000 ÁNF közötti

Az 59. táblázatban felsorolt (2.000 - 4.000 közötti ÁNF forgalommal rendelkező) 8 városi gyűjtőúton az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése között lehet választani. A fentiekben túl Madách Imre utcánál, a Fecskepart (Havranek J. u - Zámoly u. közötti szakaszán) és a Keresztöltés úton szóba jöhet a részleges vagy teljes útpadka burkolása, mivel ezeknél az utaknál nincs kiemelt szegély az út mentén.

Amennyiben bizonyos kötöttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást a 4.3.2.2 fejezetben ismertetett 7. ábra (ÚME ÚT 2-1.203 6.2 ábrája) szerint szükséges elvégezni.

#### 4.3.3.4 A közúthálózattól független nyomvonalon vezethető kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

A vizsgált városrészben a közúthálózattól független nyomvonalon alakítható ki a 3.5.2 fejezetben bemutatott

- megszűnt **fűtőerőműi iparvágány helyén** javasolt kerékpárforgalmi létesítmény, (lásd a 30. térkép),
- a **Színház utcáról javasolt kerékpáros átkötés** az Ybl Miklós lakótelep felé (31. térkép), valamint
- a **Zámoly utca – Kertalja utcai összekötés** Kertalja utcai fele

A megszűnt iparvágány helyén a gyalogosok közlekedését is célszerű biztosítani, a Színház utcánál javasolt átkötés a gyalogjárda mellett javasolt, ezért a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásának vizsgálata szükséges a 4.3.2.2 fejezetben ismertetett 7. ábra (ÚME ÚT 2-1.203 6.2 ábrája) alapján.

A 3.5.2 fejezetben szereplő **Béke tér - Széchenyi utca között** tervezett új átkötő út forgalma jelenleg csak becsülhető. Az új kiépítésű úton várhatóan jelentős lesz az autóbussz forgalom. A kerékpáros létesítmény típusára irányhelyes kerékpársávok, illetve kerékpárút, v. gyalog és kerékpárút kialakítása jöhet szóba.



A **Zámoly utca – Kertalja utcai összekötés** a Zámoly utcától (a szabályozási tervben szereplő) tervezett lakóutcában, kerékpárosbarát úton haladhat, majd innen a Kertalja utcába való kikötést a Felsővárosi Általános Iskola felé közös gyalog-és kerékpárúttal lehetne biztosítani az A-0-0 csapadékcsatorna főgyűjtő I/5. szakasz feletti nyomvonalon, az önkormányzat tulajdonában lévő ingatlanon.

#### 4.3.3.5 A keresztmetszeti kialakítás szempontjai, burkolatok kiválasztása

Az épített kialakítású kerékpárforgalmi létesítményeknél a **keresztmetszeti elrendezés** során az alábbi szempontok mérlegelése javasolt:<sup>98</sup>

- legkedvezőbb elrendezés a gépjármű forgalomnak megfelelő keresztmetszeti elrendezés a kerékpárforgalmi létesítményeknél is. Ilyen létesítmények az egyirányú kerékpárút, nyitott kerékpársáv.
- Ha irány szerinti elrendezés nem lehetséges, akkor törekedni kell a kerékpáros és gyalogos forgalom felületének fizikai elkülönítésére, elválasztására.
- A gyalogos és kerékpáros forgalom közös felület használata balesetveszélyes, mivel a gyalogosok egyharmad részének életfizikai jellemzői korlátozottak (idős emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgáskorlátozottak).

A **kerékpárforgalmi létesítmények pályaszerkezetét** az ÚT-2-1.520 számú Útügyi Műszaki Előírás<sup>99</sup> szerint kell figyelembe venni.

A kerékpárforgalmi létesítmény burkolatával szembeni legfontosabb követelmények:

- sima, egyenletes útfelület,
- az útfelület és az alépítmény víztelenítését biztosítani kell,
- a pályaszerkezet a fagyterheléssel szemben ellenálló legyen.

A sima útfelület igénye miatt a kerékpárosok számára legkedvezőbb az aszfaltburkolat. Különleges esetekben szóba jöhet a döccenőmentes kialakítású térkő burkolat is.

Az ÚT 2-1.203 számú Útügyi Műszaki Előírás<sup>100</sup> 9. fejezete adja meg a pályaszerkezetek megválasztásának feltételét. Az egyes létesítményeknél ajánlott felső burkolati réteg fajtáját a 60. táblázat mutatja.

	Lakott területen	
Kerékpársáv	Aszfalt	
Kerékpárút	Aszfalt	
Elválasztott gyalog-és kerékpárút	Kerékpáros útfelület aszfalt	Gyalogos útfelület aszfalt/térkő
Elválasztott gyalog-és kerékpárút	Aszfalt	

60. táblázat: Az egyes kerékpárforgalmi létesítményeknél ajánlott felső burkolati réteg<sup>101</sup>

<sup>98</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 62. o.

<sup>99</sup> Kerékpárutak, gyalogutak és járdák pályaszerkezte, ÚT-2-1.520 Útügyi Műszaki Előírás, e-UT 06.03.11

<sup>100</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-UT 03.04.11

<sup>101</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 62. o.

A gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása eltérő burkolattal is megtörténhet, pl. aszfalt kerékpáros - és térkő gyalogos útfelület kiépítésével.

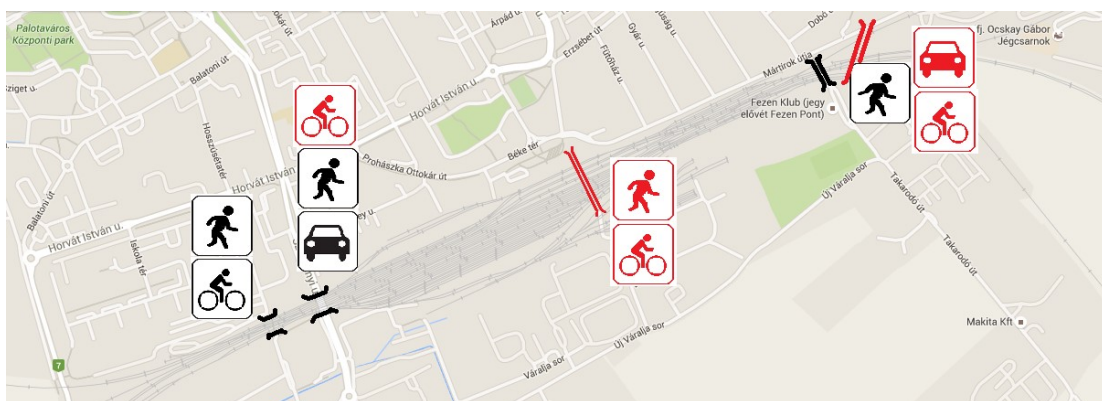
#### 4.3.4 Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei

##### 4.3.4.1 A vasúti keresztezések fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3. pontban bemutatásra került, hogy a város szempontjából igen jelentős elválasztó létesítményként van jelen a transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) V. folyosóján lévő (Bp. – Székesfehérvár – Boba) vasútvonal, a vizsgált városrész déli határán. A vasúti személyszállítás szempontjából rendkívül forgalmas vasútvonal elválasztja a városközpontot a déli városrészekről. A több mint 3 km hosszú vasúti szakaszon jelenleg mindössze 1 kerékpáros átjárási lehetőség van, a Hosszúsétatéri gyalogos-kerékpáros aluljárónál.

A Vasútállomásnál tervezett Intermodális Csomópont fejlesztése, valamint a vasútállomás jelenleg folyamatban lévő felújítása a déli városrészt elzáró vasútvonalat várhatóan több helyen is átjárhatóvá teszi.

- A jelenleg folyamatban lévő vasútállomás felújításának része egy új gyalogos-kerékpáros felüljáró építése a vasútállomásnál (az Intermodális Csomópont megvalósíthatósági tanulmányával összhangban). Az új felüljáró II. ütemének kiépítése a két városrész összekötését is biztosítani fogja. Az új felüljáró fedett lesz, hossza (a vasútállomás 31 db vágánya felett) több mint 300 m.
- A vasútállomás felújításának része a Széchenyi utcai közúti aluljáró felújítása. A pillérek erősítésével és védelmével a régi közúti aluljáró a korábbi 2x2 sáv helyett csak 2x1 forgalmi sáv átvezetésére lesz képes. A 2x1 forgalmi sáv mellett lehetőség nyílik irányhelyes kerékpársávok kialakítására.
- Az Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése érdekében közúti felüljáró építése tervezett a Takarodó útnál a vasút felett, az Intermodális Csomópont beruházásában. A felüljárón kerékpárforgalmi létesítmény is átvezetésre kerül.



42. térkép: A TEN-T V. folyosón lévő Bp. – Székesfehérvár – Boba vasútvonal tervezett átjárási lehetőségei

Az fejlesztések után a kelet nyugati irányú vasútvonalon a vizsgált városrészben a jelenlegi egy kerékpáros átjárás (Hosszúsétatéri aluljáró) mellett további három, így összesen négy különbszintű keresztezés kerül biztosításra: a Hosszúsétatéri meglévő aluljárónál, a meglévő Széchenyi úti aluljáró felújításánál, a vasútállomás új gyalogos-kerékpáros felüljáróján, valamint a Takarodó úti új közúti felüljárón.

#### 4.3.4.2 Vízfolyások keresztezésének fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3 fejezetben bemutatásra kerültek a vizsgált városrészben lévő hidak.

A városrészben lévő 7 híd közül (gyalogos hidak nélkül) három hídon van kerékpáros átvezetés, kettő a Palotai úti kerékpárúton, egy a Hosszúsétatéri kisforgalmú utcán.

A Mészöly Géza utcában, a Bregyó közben és a (kis) Seregélyesi úton jelenleg még nincs kerékpáros létesítmény.

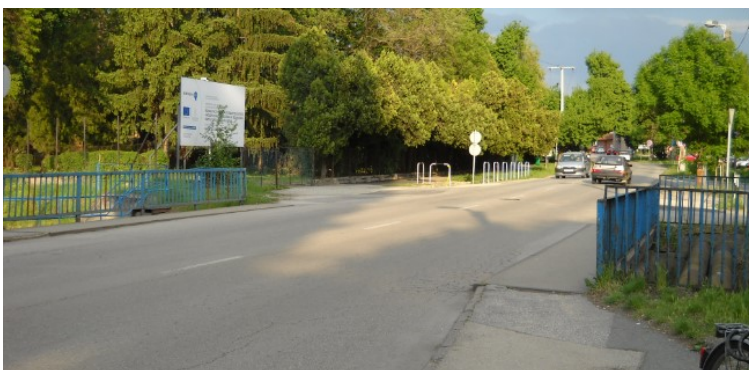
A **Mészöly Géza utcai Varga-csatorna** hídjának 9,0 m széles az útpályája. Irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény létesítése esetén az a hídon (hídszélesítés nélkül is) átvezethető lesz.

A **Bregyó közti Malom-csatorna híd** útpályája 7,0 m széles, és egyik oldalon gyalogos átvezetés is van, ezért hídszélesítéssel, vagy kisebb szűkülettel lehet majd átvezetni a kerékpárforgalmi létesítményt.



61. kép: Bregyó közti Malom-csatorna híd

A (kis) **Seregélyesi úti Aszalvölgyi-árok híd** útpályája 8,0 m széles, és mindkét oldalon van gyalogos átvezetés. Szélesítéssel, vagy kisebb szűkülettel lehet majd átvezetni a kerékpárforgalmi létesítményt.



62. kép: (kis) Seregélyesi úti Aszalvölgyi-árok híd

A **Füzdő sori Malom-csatorna híd** megfelelő, mivel lakóutcában van, ahol nincs szükség külön kerékpáros létesítményre.

A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetések lehetőségét a 61. táblázat foglalja össze.

	út neve	áthidalat vízfolyás	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet	kerékpáros átvezetése
1.	Palotai út	Gaja-patak	gyalogos-kerékpáros híd	26,6 m	4,5m	van
2.	Bregyó köz	Malom-csatorna	közúti híd (gyűjtőúton)	4,8 m	1,5m + 7,0m + 1,5m	szűkülettel alkalmas
3.	Fürdő sor	Malom-csatorna	közúti híd (lakóutcában)	2,6 m	0,3m + 4,8m + 0,3m	alkalmas
4.	Mészöly G. u.	Varga-csatorna	közúti híd (gyűjtőúton)	3,5 m	3,5m + 9,0m + 2,1m	alkalmas
5.	Palotai út	Varga-csatorna	közúti híd (városi főúton)	4,6 m	3,4m + 7,5m + 3,4m	van (szűkülettel)
6.	Seregélyesi út	Aszalvölgyi-árok	közúti híd (gyűjtőúton)	3,0 m	1,3m + 8,0m + 1,3m	szűkülettel alkalmas
7.	Hosszúsétatér	Aszalvölgyi-árok	közúti híd (lakóutcában)	4,0 m	1,2m + 7,1m + 1,2m	van

61. táblázat: A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetés vizsgálata

### 4.3.5 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei

#### 4.3.5.1 Egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás biztosításának vizsgálata

A kerékpár előnye, hogy gyorsan és kerülőutak nélkül célhoz lehet vele érni. Az „egyirányúsítások” kerülőutakat okoznak, ezáltal több ideig tart az út, így a kerékpározás veszít vonzerejéből.<sup>102</sup>

Az egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára azért jó, mert

- Jelentősen támogatja a kerékpáros közlekedés elterjedését, mivel nem kényszeríti kerülőre a kerékpárost.

- Kis beavatkozással, alacsony költséggel megvalósítható.
- A kerékpáros és az autózvezető egymással szemben halad, kölcsönösen láthatják egymást.

Az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom a szabad útpálya szélessége és a forgalomnagyság függvényében engedélyezhető.

A 62. táblázat mutatja be a vizsgált városrészben lévő 48 db egyirányú utcát, azok szélességét, valamint, hogy az útügyi műszaki előírás<sup>103</sup> figyelembe vételével javasolt-e az ellenirányú kerékpáros forgalom megengedése.

	Egyirányú utca	Út szélessége	Jelenleg B/N	Jelenlegi állapot/Javaslat	Jele
1.	Ányos Pál utca	7 m	N	A 'Modern város ' program keretében a terület fejlesztése várható, de nincs hálózati szerepe.	F
2.	Árpád u. Lövéde u. felőli vége	5,3 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B
3.	Árpád utca	5,3 m	N	A parkolások miatt nem elég a szélesség, ellenirányú kerékpározás a mellette kijelölt utcában	EK
4.	Balatoni úti szervízút	5,5 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B
5.	Csitáry G. Emil utca	6,5 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B
6.	Erzsébet u. (Zrínyi u - Kinizsi u. között)	3,5 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, a csatorna másik oldala kétirányban kerékpározható	N
7.	Dr. Koch László u.	6 m	N	Jelenleg az utca mindkét oldalán parkolnak. Fejlesztés (parkolóház építés) után az ellenirány kijelölhető lesz.	F
8.	Forgó utca (Kertalja u. - Mikszáth Kálmán utca)	2,6-4,5 m	N	A Királykúti csomópontnál a körforgalmi ág beszűkítésre került. A Királykúti épület előtti ág kiépítése után kijelölhető az ellenirány	F
9.	Fűtőház utca	3,8 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, a Gyár u. ellenirányban kerékpározható.	EK
10.	Gyár utca	5,8 m	N	A haladási oldalon végig parkolnak az autók, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez. A Fűtőház és Ifjúság u. ellenirányban kerékpározható.	EK

<sup>102</sup> [http://kerekarosklub.hu/sites/default/files/koltseghatekony\\_megoldasok.pdf](http://kerekarosklub.hu/sites/default/files/koltseghatekony_megoldasok.pdf)

<sup>103</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás

11.	Gyümölcs utca	7,5 - 9,8 m	N	Parkolók vannak kijelölve, ami mellett nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, a Károly János utcában az ellenirány biztosított	EK
12.	Honvéd utca	8,5 m	N	Mindkét oldalon parkolók vannak kijelölve, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, ellenirányban a Zichy ligeti út kerékpározható	EK
13.	Horvát István belső út	4 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B
14.	Horvát István belső u. merőleges utca	2,8 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B
15.	Horvát István lakótelepi utca.	3,8 m	N	Egyoldali parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	N
16.	Hunyadi utca (Kórház - Kinizsi u. szakasz)	3,8 m	N	Fejlesztéssel kijelölhető	F
17.	III. Béla király tér	4,5-5,8 m	B	Egyoldali parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, körben kerékpározható	B
18.	Irányi Dániel utca	6 m	N	A parkolók kijelölése miatt nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, fejlesztéssel, a parkolók megszüntetésével jelölhető	F
19.	Károly János utca	5,1 m	N	Egyoldali parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, párhuzamosan fut a Gyümölcs utca	EK
20.	Kégl György utca	6 m	N	Egyoldali parkolás miatt nem elég a szélesség. Fejlesztéskor a járdák szélesítésre kerülnek. Ellenirányban kerékpározható a Távirda utca.	EK
21.	Kertalja köz	3,6-4 m	N	A parkolást megtiltása javasolt az utcában, utána kijelölhető az ellenirány	K
22.	Lövölde utca (Erzsébet u - Béke tér)	6,5 m	N	Az út és a parkoló fejlesztése javasolt úgy, hogy utána az ellenirány is biztosítható legyen, az IRKKK-al és a Budapest – Balaton kerékpárúttal összhangban. Az Erzsébet utcánál a kétirányú Lövölde utca keresztezése is szükséges	F
23.	Madách utca	4,0 m	B	Két egyirányú utca, ezért ellenirányban is kerékpározható.	B
24.	Mancz János utca (Ősz utcai szakasza)	6,0 m	N	Egyoldali parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	EK
25.	Mancz János utca (Mikes Kelemen u. melletti szakasz)	4,5 m	N	Parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	N
26.	Martinovics utca	5 m	N	2016. évi fejlesztés után kijelölésre kerül.	F
27.	Móricz Zsigmond utca (Széna tér mögötti szakasza)	5,5 m	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Széna tér kerékpározható	EK
28.	Neumann János utca (Madách Imre - Kandó Kálmán)	4,0 m	N	Kijelölhető az ellenirány	K
29.	Ősz utca	4,5 m	N	Parkolás szabályozással, fejlesztéssel az ellenirány kijelölhető	F
30.	Ősz utca (templom -SZMT székház között)	7,1 m	N	Parkolások vannak, ezért nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	N
31.	Petőfi utca (Arany J. u. – Kossuth u.)	6 m	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Fejlesztés javasolt, a belváros K-Ny-i irányú keresztezését biztosítja	F
32.	Pirosalma utca	5 m	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Martinovics Ignác u. kerékpározható.	EK
33.	Semmelweis Ignác utca	6 m	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Mancz János utca kerékpározható	EK
34.	Semmelweis I. u. 1. - SZMT Székház k.	7,0 m	N	Kijelölhető az ellenirány	K
35.	Szeder utca (temető felőli vége)	3 m	N	Fejlesztéssel kijelölhető	F
36.	Szeder utca (Szeder közre forduló ága)	3 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	N
37.	Széna tér (Iskola mögötti szakasz)	6 m	N	A parkolások miatt nem jelölhető ki. Ellenirányban a Berényi út lesz kerékpározható.	EK
38.	Szent István tér (Petőfi u - Budai út között)	7,4 m	N	Ahol mindkét oldalon parkolnak (postánál), ott nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, párhuzamos a Megyeház u. - Szent István téri út	EK
39.	Szent István tér	6 m	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség, körben kerékpározható.	EK
40.	Színház utca	6,0 m	N	Jelenleg a parkolások miatt nem elég a szélesség. Fejlesztés (parkolóház építés) után az ellenirány kijelölhető lesz.	F
41.	Távirda utca	6,0 m	N	Egyoldali parkolás miatt nem elég a szélesség. Fejlesztéskor a járdák szélesítésre kerülnek. Ellenirányban kerékpározható a Kégl György utca.	EK
42.	Varga-csatornapart uszoda felőli vége	3,0 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez	N
43.	Virág Benedek utca	5,8 m	B	Szembe kerékpározásra kijelölt utca	B

44.	Vörösmarty téri belső út	5,5	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Prohászka O. u. kerékpározható.	EK
45.	Ybl Miklós lakótelepi utca	5,0	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban az Ybl Miklós u. kerékpározható.	EK
46.	Ybl Miklós utca	7-8,5	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Zichy ligeti út kerékpározható.	EK
47.	Zichy liget nyugati út	7,5	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban az Ybl Miklós u. kerékpározható.	EK
48.	Wathay utca	5,7	N	Parkolások miatt nem elég a szélesség. Ellenirányban a Várkörút kerékpározható.	EK

62. táblázat: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata a városrészben

Jelenleg a vizsgált városrészben 8 utcában biztosított az ellenirányú kerékpáros forgalom:

1. az Árpád utca Lövölde felőli végén,
2. a Balatoni útra merőleges szervízúton (jelenleg a K1 kerékpárúton),
3. a Csitány G. Emil utcában
4. a Horvát I. utcával párhuzamos belső lakóutcában, (jelenleg a K1 kerékpárúton),
5. a Horvát István belső utcára merőleges, lakótelepi utcában
6. a III. Béla király téren,
7. a Madách Imre utca két különálló ágán, valamint
8. a Virág Benedek utcában.

A vizsgálat alapján két utcában (fejlesztés nélkül is) kijelölhető az ellenirányú kerékpáros forgalom (jele a táblázatban: K), ezek

- a Kertalja közben, a közterületi parkolás tiltásával, valamint
- a Neumann János utcában (Madách Imre - Kandó Kálmán u. közötti szakaszán).

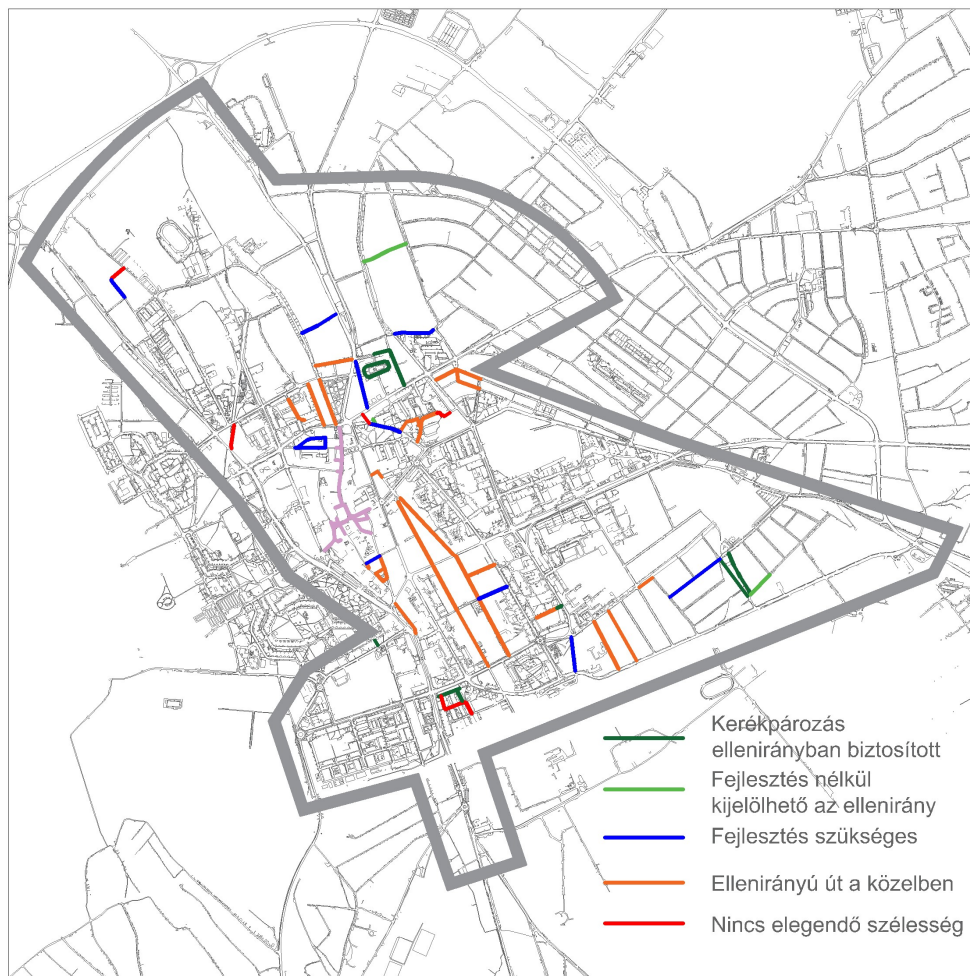
Fejlesztés után jelölhető ki az ellenirányú kerékpáros forgalom 11, a táblázatban F-el jelölt utcában.

1. Az Ányos Pál utcában, a 'Modern város ' program keretében a terület fejlesztése várható,
2. a Dr. Koch László utcában, jelenleg az utca mindkét oldalán parkolnak. Fejlesztés (parkolóház építés) után az ellenirány is kijelölhető lesz,
3. a Forgó utca (Kertalja u. - Mikszáth Kálmán u. szakaszán,) a Királykúti csomóponti ág kivételével, ami beszűkül, az utca alkalmas az ellenirány kijelölésére. A Királykúti épület előtti ág kiépítése után lesz kijelölhető az ellenirány,
4. a Hunyadi utca a Kórház - Kinizsi u. szakaszán fejlesztéssel lesz kijelölhető (3,8 m a szélesség),
5. az Irányi Dániel utca, ahol a kijelölt parkolók miatt nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, fejlesztéssel, a parkolók áthelyezésével lesz kijelölhető
6. a Lövölde utca (Erzsébet u - Béke tér szakaszán), ahol a vasútállomásnál tervezett Intermodális Csomóponttal (IRKKK-al) összhangban javasolt út és a parkoló fejlesztése úgy, hogy utána az ellenirány is biztosítható legyen. Az Erzsébet utcánál a kétirányú Lövölde utcára való csatlakozás (Budapest-Balaton kerékpárút) vizsgálata is szükséges.
7. a Martinovics utcában 2016-ban, a víziközművek cseréje utáni úthelyreállítás során az ellenirány kijelölésre fog kerülni.
8. az Ősz utcában a parkolás szabályozásával, fejlesztéssel lesz az ellenirány kijelölhető,
9. a Petőfi utcában (az Arany J. u. – Kossuth utca között) az ellenirányú kerékpározás biztosítása azért fontos, mert ezzel a Megyeház köz – Megyeház utca – Petőfi utca

vonalon biztosítható a belváros K-Ny-i irányú keresztezése. Az ellenirány a parkolás szabályozásával, fejlesztéssel jelölhető ki.

10. a Szeder utcában (a temető felőli vége), fejlesztést követően lesz kijelölhető (jelenleg 3,0 m a szélessége),
11. a Színház utcában jelenleg a parkolások miatt nem elég a szélesség. Fejlesztés (parkolóház építés) után az ellenirány kijelölhető lesz.

A vizsgálat alapján a gépjárművek közterületi parkolásai valamint a nem elég szélesség miatt 7 utcában a közeljövőben sem biztosítható az ellenirányú kerékpáros forgalom. (N-el jelölt a táblázatban). Tizenkilenc (a táblázatban EK-val jelölt) utcában, a közelben megtalálható az utca ellenirányú párja, (pl. Kégl Gy. és Távirda utcák), ugyanakkor általában a parkolások miatt nincs elég szélesség az ellenirány kijelölésére.



43. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége

#### 4.3.5.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálata

A zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálatát mutatja be a 63. táblázat és 44. térkép.

A városrészben 26 zsákutca van, ebből 2 utcában van jelenleg olyan tábla, amin a kerékpáros továbbhaladási lehetőség jelezve van, a Hosszúsétatéren és a József Attila utcai belső szervízút Budai felőli végén.

	Zsákutca	B/N	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás vizsgálata, javaslat	Jele
1.	Ady Endre u - Jókai u. - Oskola u.	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos övezet)	N
2.	Ady Endre u. (Palotai út felé vezető szakasza)	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (Palotai úti fejlesztéssel)	F
3.	Arany János utca	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos övezet)	N
4.	Bem József utca (Hadiárva u. - Kórház)	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára, földúton biztosított, fejlesztés is javasolt	CS
5.	Dobó utca	N	Az iparvasút, ami miatt az utca mindkét végéről zsákutca volt, elbontásra került, a burkolat kiépítése szükséges, utána megszűnik a zsákutca. Fejlesztés is jav.	F
6.	Erzsébet utca	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára,	CS
7.	Fecskepart (Havranek József - Móri út)	N	A Móri úti csatlakozásnál a szintkülönbség miatt zsákutca, fejlesztés várható, amivel megszűnik a zsákutca.	F
8.	Gábor Áron utca	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (temető)	N
9.	Hosszúsétatér	B	A kerékpáros továbbhaladás biztosított (vasúti aluljárónál).	B
10.	József Attila utca, belső szervízút Budai felőli vége	B	A kerékpáros továbbhaladás biztosított (Budai út felé).	B
11.	Keresztöltés	N	Az utca kinyitása javasolt a Móri út felé, a magánterület kisajátításával, fejlesztés javasolt.	F
12.	Kossuth utca	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos övezet)	N
13.	Lövölde belső utca, Interspar mellett É-D ir.	N	A Budai út felé való csatlakozás biztosítása, utána a zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	F
14.	Madách Imre u. (Hunyadi u - Erzsébet u.)	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	CS
15.	Major utca, Fűtőerőmű területe	N	Királysori Fűtőerőmű miatt nincs átjárás a Gáz utcára, fejlesztés várható	F
16.	Megyerház utca	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (gyalogos övezet)	N
17.	Móri út - Havranek József utca közötti köz	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	CS
18.	Munkácsy M. utca iskola előtti szakasza	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	CS
19.	Pörös utca	N	Zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (temető).	N
20.	Rozgonyi Piroska utca	N	Az utca végén lévő parkolónál felfestés, szegély lefuttatás, utána a zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	F
21.	Szabadságharcos út (Mészöly G. u-tól É-ra)	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	CS
22.	Szilágyi utca	N	Javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	CS
23.	Toldi Miklós utca	N	Az utca végén elbontott iparvágány helyén kerékpárút építése javasolt, utána a zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	F
24.	Tóvárosi lakónegyed É-D-i utcája	N	A zsákutca északi ágán a kerékpáros csatlakozás biztosítása, utána a zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	F
25.	Vak Bottyán köz	N	Fejlesztés után javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	F
26.	Ybl. Miklós lakótelepi belső utca (óvoda előtt)	N	Javasolt az utca végén a kerékpáros áthaladás biztosítása a Mészöly Géza utca felé.	F

63. táblázat: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából (F: fejlesztés után a kerékpáros továbbhaladási lehetőség a zsákutcából, Cs: „zsákutca” tábla cseréje javasolt "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára.)



A vizsgálat alapján 7 utcánál fejlesztés nélkül is lehetséges és javasolt a „zsákutca” tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára (jele a táblázatban Cs). Ezek az utcák

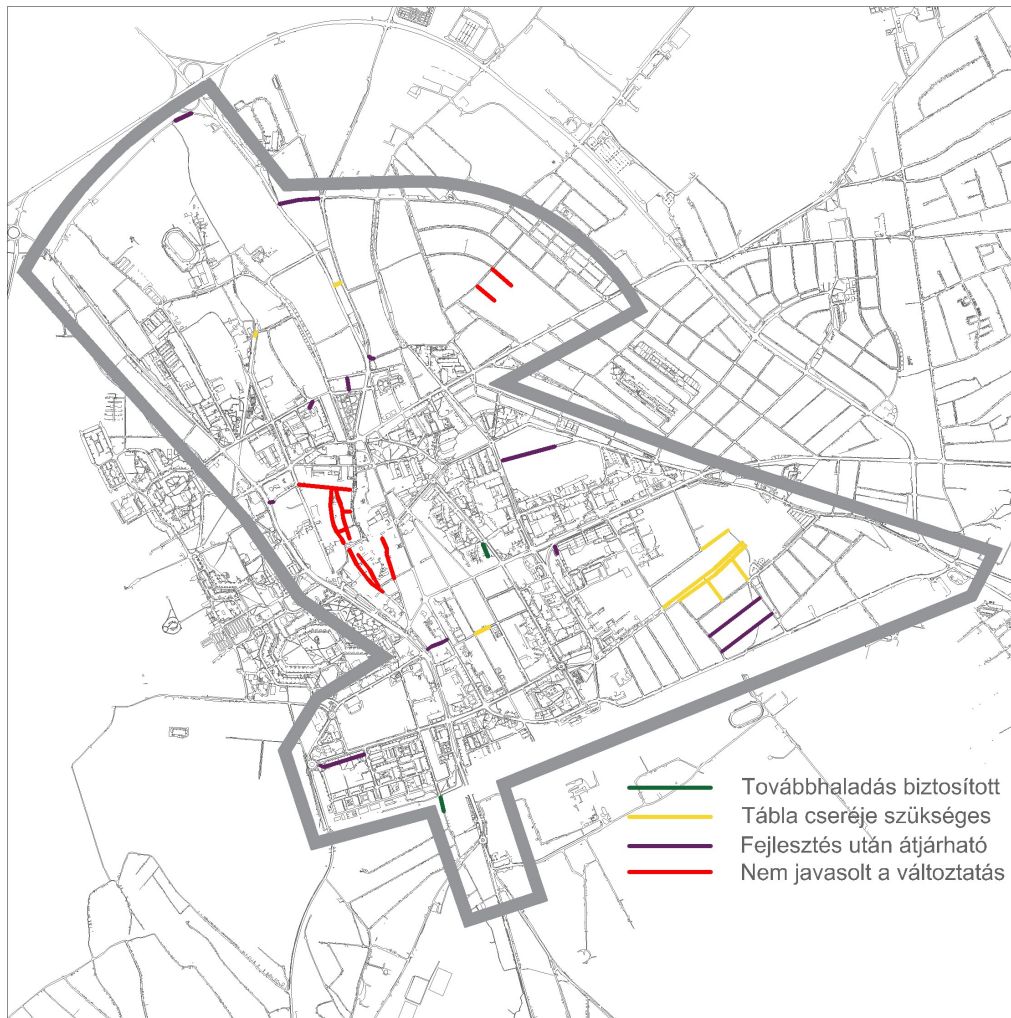
1. a Bem József utca (Hadiárva u. - Kórház),
2. az Erzsébet utca,
3. a Madách Imre utca (Hunyadi u - Erzsébet u. között),
4. a Móri út - Havranek József utca közötti köz,
5. a Munkácsy M. utca iskola előtti szakasza (fejlesztés várható),
6. a Szabadságharcos út (Mészöly G. u-tól É-ra) és
7. a Szilágyi utca.

A táblacserék üzemeltetési keretből megoldhatók.

A városrész 26 zsákutcájából 11 utcánál javasolt fejlesztés a zsákutca végén (a táblázatban F-el jelölt), amit követően a megoldható a „zsákutca” tábla cseréje „zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség” KRESZ táblára. Ezek a következők:

1. Az Ady Endre u. (Palotai út felé vezető szakaszán) a zsákutca végén a szegély lefuttatása és a csatlakoztatás biztosítása a Palotai úti kerékpárútra,
2. a Dobó utcában az iparvasút, ami miatt az utca mindkét végéről zsákutca volt, elbontásra került. A burkolat kiépítése szükséges, utána megszűnik a zsákutca. Ugyanakkor az egykori iparvasút helyén kerékpárforgalmi létesítmény is javasolt.
3. a Fecskepart Havranek József - Móri út szakasza a Móri úti csatlakozásnál a szintkülönbség miatt zsákutca. Fejlesztés tervezett a szintkülönbség megszüntetésével, amivel megszűnik a zsákutca,
4. a Keresztöltésnél az út kinyitása tervezett a Móri út felé, a magánterület kisajátításával, fejlesztéssel, a Móri útnál körforgalommal (a 7. sz. főúti csomópont ágainak bevonásával)
5. a Lövélyde belső utcáját, Interspar mellett É-D irányban a Budai út felé, a tervezett Budapest-Balaton kerékpárútra javasolt a kinyitni,
6. a Major utcából jelenleg azért nincs átjárás a Gáz utcára, mert a Királysori fűtőerőmű területe lezárja. A Királysori fűtőerőmű megszűnésével fejlesztés várható a területen.
7. a Rozgonyi Piroska utca végének kinyitása javasolt a Havranek József utca felé, a kerékpárosok részére, az utca végén lévő parkolónál felfestéssel, szegély lefuttatással,
8. a Toldi Miklós utca végén az elbontott iparvágány helyén kerékpárforgalmi létesítmény építése javasolt,
9. a Tóvárosi lakónegyed É-D-i utcájában a zsákutca északi ágán a kerékpáros csatlakozás biztosítása javasolt a Horvát István utcára (miután ott kiépült a kerékpárforgalmi létesítmény),
10. a Vak Bottyán közben a parkolások szabályozása és a szintkülönbség lefuttatásának szabványos átalakítása után javasolt a kerékpáros továbbhaladási lehetőség jelzése,
11. az Ybl. Miklós lakótelep belső utcájában (az óvoda előtt) javasolt az utca végén a kerékpáros áthaladás biztosítása a Mészöly Géza utca felé.

A vizsgálat alapján hat utcában nem látjuk lehetőségét a „zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel” tábla kitételének. Ebből négy utca a gyalogos övezetben folytatódik, ahol a kerékpárt gyalogosan áttolva ismét van mód a kerékpározásra. Két utca (Gábor Áron és Pörös utca) végén a Csutora temető található.



44. térkép: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából

#### 4.3.5.3 Gyalogos övezetre vonatkozó fejlesztési lehetőségek

Javasolt a gyalogos övezetbe való csatlakozásoknál kerékpárparkolók létesítése.

A gyalogos övezet működésének felülvizsgálatakor javasolt átgondolni, hogy időszakosan, pl. reggeli időszakban 9 óráig megengedhető-e a kerékpáros közlekedés.

##### **A belvárosban az É-D irányú kerékpáros közlekedés javításának lehetősége:**

A gyalogos övezet mellett É-D irányban több kerékpárforgalmi létesítmény is van (Palotai út, Várkörút), valamint több kerékpározásra alkalmas kisértőút is (Oskola u., Jókai u., Megyeház utca, Szabadságharcos utca 30km/órás sebességkorlátozott szakasza).

A belváros É-D irányú kerékpáros közlekedésének javítása céljából átgondolandó:

- a Dr. Koch László utca – Ady Endre utca közötti gyalogos átkötések megvalósítása, a szabályozási terv szerint úgy, hogy a Fekete Sas épülete melletti átkötésnél lehetőleg a kerékpáros közlekedés is biztosításra kerüljön. Ezzel a Színház utca - Mátyás király körút között javasolt kerékpáros átkötő úttól az Oskola vagy Jókai utcán át egészen a Városház térig lehetne kerékpározni,

- A Jókai utca – Megyeház utca vonalában a kerékpáros forgalom lehetővé tétele, a Városház tér – Kossuth utca torkolatában a gyalogos forgalom keresztezésével úgy, hogy a gyalogosoknak legyen elsőbbsége. Ezzel két belvárosi zsákutcában lehetne biztosítani a kerékpáros továbbhaladást,
- a Piac téri autóbusz-pályaudvar áthelyezése után, a Piac téren javasolt kerékpárút (2.2) kiépítésekor annak összekötését a Palotai kapu téren át a Mátyás király körúttal úgy, hogy a Kossuth utca torkolatánál a gyalogosoknak legyen elsőbbsége.

#### **A belvárosban a K-NY irányú kerékpáros közlekedés biztosítása:**

Jelenleg a belváros északi és déli határán (a Mátyás király körúton és a kis Budai úton is) hiányoznak a kerékpárforgalmi létesítmények. Mindkét úton javasolt ezek kiépítése. A kis Budai úton ennek megvalósítása a Piac téri autóbusz-pályaudvar áthelyezése után lesz lehetséges, addig is a Vak Bottyán közben javasolt a kerékpáros forgalom biztosítása.

Javasolt a belváros K-NY irányú keresztezése a két út között is, a Megyeház köz – Megyeház utca – Petőfi utca vonalon. Ez az útvonal a Várkörúttól a Megyeház köz felé jelenleg is kerékpározható. Ellentétes irányban a Petőfi utca (Arany J. u. – Kossuth utca közötti szakaszán) az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpárforgalom a parkolás szabályozásával, fejlesztéssel lesz kijelölhető.

A kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója (KTLÚ)<sup>104</sup> alapján a gyalogosövezetben kétféle stratégiát követhetünk, ha azon át kívánjuk vezetni a kerékpárosokat:

- Ha kiemelten kívánjuk átvezetni a kerékpárosokat, akkor célszerű számukra (a KTLÚ 9.4 ábra szerinti) folyosót kialakítani.
- Ha nem kívánjuk kiemelten átvezetni, akkor olyan elrendezésűek legyenek az utcabútorok és a növényzet, hogy a kerékpárosok át tudjanak haladni a területen, de csak kis sebességgel.

#### **4.3.6 A parkolási rend átalakításának lehetőségei**

A közutak területén jellemzően azért nincs elég hely a kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésére, kialakítására, mert a parkoló autók a közutak területét elfoglalják. Jó példa erre a Mészöly Géza utca, ami (a Zichy ligethez csatlakozó szakaszt kivéve) 9,0 m széles. Amennyiben nem lenne az egyik oldalon végig párhuzamos parkolás, úgy az utcában építési beavatkozás nélkül is kijelölhetők lennének az irányhelyes kerékpár sávok. Hasonlóan módon elég szélesség lenne a kerékpárforgalmi létesítmények számára a Malom utcában, a Rákóczi utcában, Gáz utcában, a József Attila utcában a Deák Ferenc utcában, a Havranek József utcában stb., ha a közút területét nem foglalnák el a parkoló autók.

Megoldási lehetőséget jelent, ha a parkolás számára a közút területén kívül kerülnének a parkolók kijelölésre. A sűrűbb beépítésű helyeken, a belváros és környezetében a

<sup>104</sup> e-UT 03.04.12 Tervezési útmutató 25. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója (KTLÚ) (A KTSZ kiegészítése) 130.o

parkolóházak, mélygarázsok építése jelenthet megoldást. Székesfehérvár belvárosa körül több parkolóház kialakítására is van elképzelés, melyből előkészítés alatt van a Vörösmarty Színház mögött, a Dr. Koch László u – Színház u. közötti területen a parkolóház megvalósítása. A parkolóház kiépítésével együtt megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmények egy része a parkolás alól felszabaduló közterületen létesülhet. Magánberuházásban parkolóházra vannak tervek a Panoráma Office mögötti területen (ami a Távirda és Kégl György utcai parkolásokat csökkentheti) valamint a mélygarázs fog létesülni a Palotai út mellett, az Alba Plaza II. beruházásában. A költségigényes parkolóházak illetve mélygarázsok létesítése egyelőre a frekvenciáltabb, sűrű beépítésű helyeken jöhet szóba, így az nem jelenthet mindenhol megoldást.

Költségkímélőbb, rövidebb távon megvalósítható megoldás a parkolási rend átalakítása, a parkoló autók kisebb területre szorítása.

A vizsgált városrészben több helyen, a korábbi 2x2 sávós illetve 4 sávós utcákban a szélső sávok parkoló sávként kerültek kijelölésre (Gáz utca, Királlyor, Rákóczi utca egy szakasza). Ezek a helyeken a parkoló autók számára a teljes (általában 3,5 m széles) szélső sáv biztosított. Amennyiben a párhuzamosan parkoló autók részére a minimális szélesség kerülne kijelölésre, a mellette (az ajtónyitás miatt) szükséges biztonsági sávval együtt ez 3,0 m igénybevételét jelentene a 3,5 m helyett. A 0,5 m segítségével a parkolósáv melletti forgalmi sáv vagy széles forgalmi sáv alakítható, vagy kisebb mértékű szélesítéssel irányhelyes kerékpársáv is kialakítható.

A 2 sávós, kétoldali párhuzamos parkolással rendelkező úton megoldás lehet az is, hogy csak az egyik oldalon biztosítjuk a parkolást, az így felszabaduló helyen biztosítjuk az útpálya újraosztásával az irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmények helyét.

A parkolási rend átalakítását a közlekedési módváltással összekapcsolva is javasolt tovább vizsgálni. A nagyobb parkolókból az úticélok elérését módváltással javasolt biztosítani, közösségi közlekedéssel (helyi autóbusz), kerékpárral, valamint közbringa rendszerrel. A parkolók használatát ösztönző díjszabással javasolt támogatni. A módváltási lehetőségek további vizsgálata a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) keretében javasolt.

#### **4.3.7 Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek létrehozásának lehetőségei**

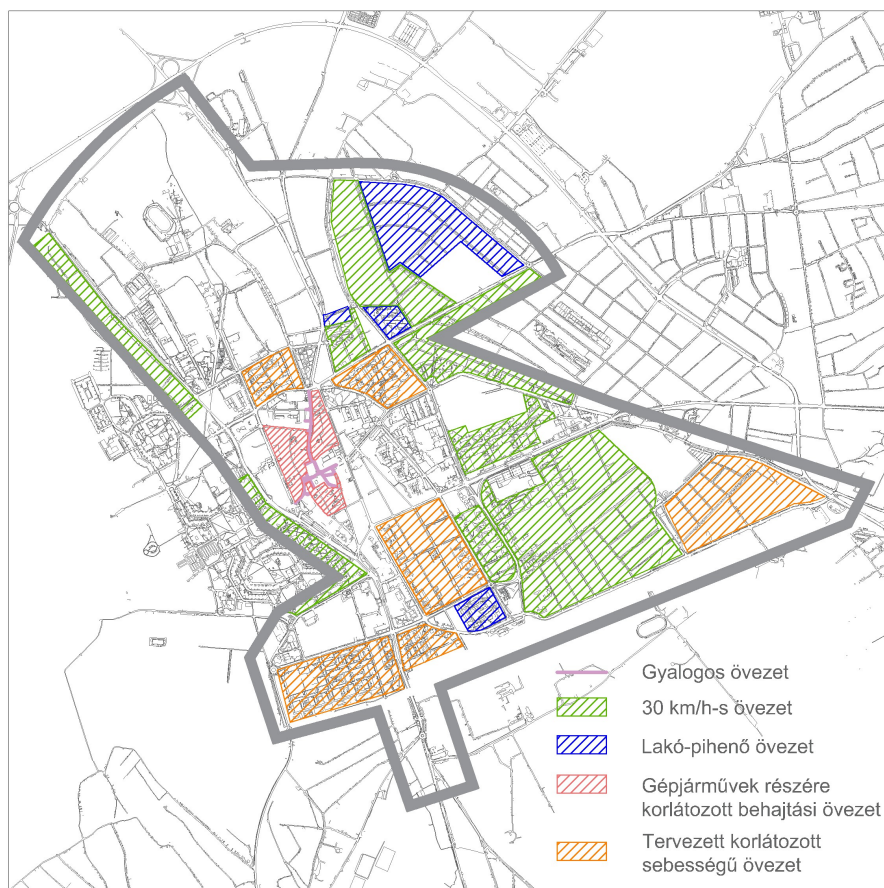
A meglévő korlátozott sebességű, illetve csillapított forgalmú területek (30 km/órás sebességű övezet, lakó-pihenő övezet) bemutatása a 3.3.6 fejezetben látható.

A 2010 évben elfogadott Közlekedésfejlesztési Konceptió III. Javaslatok és tervek című kötetében,<sup>105</sup> (a 7. Forgalomcsillapítás részben) szerepelteti azokat a területeket, ahol lehetséges a forgalomcsillapítás.

A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek kiterjesztésének lehetőségét jelenleg meglévő, valamint a Közlekedésfejlesztési Konceptióban szereplő területek alapján, a 45. térképen mutatjuk be.

---

<sup>105</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio\\_k\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio_k_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)



45. térkép: A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek kiterjesztésének lehetősége

#### 4.3.8 Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése

##### **A parkoló autók és kerékpárforgalom közötti konfliktushelyek:**

A közutak területét elfoglaló parkoló autók a kerékpárosok számára akkor jelentenek konfliktushelyet, ha mellette nincs biztosítva kerékpárforgalmi létesítmény. A kerékpárosok a parkoló és a haladó autók közötti kerékpározás helyett, az ajtónyitás miatti balesetek elkerülése érdekében, inkább szabálytalanul, a járdán közlekednek. A város kimagaslóan magas gépjárműszáma megterheli a közterületeket, elvéve a teret a kerékpárosoktól és a gyalogosoktól.

A 4.3.6 fejezetben is szerepel, hogy amennyiben a közút területét nem foglalják el a parkoló autók, akkor több utcában is elegendő szélesség állna rendelkezésre a kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésére (pl. a Malom utcában, a Rákóczi utcában, a Gáz utcában, a József Attila utcában a Deák Ferenc utcában, a Havranek József utcában stb.). A parkoló autók és a kerékpárosok közötti konfliktushelyek megszüntetését a műszaki előírásnak megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításával lehet biztosítani, szükség esetén a parkolókat más helyen történő biztosításával.

##### **Az áruszállítás és a kerékpárforgalom közötti konfliktushelyek:**

Az áruszállításnak és árufeltöltésnek jelenleg egy helyen van visszajelzett konfliktushelye, a Mátyás király körút Alba Plaza melletti területén, ahol a nagyobb méretű áruszállító járművek a merőleges árufeltöltő helyből kilógva, nagyjából a forgalmi sávot is elfoglalják. A Mátyás király körútnak ezen a szakaszán 30 km/órás sebességkorlátozás van

életben, az áruszállító járművek kikerülése ezért lehetséges. Javasolt a nagyobb méretű áruszállító járművek rakodásának felülvizsgálata.

A Belváros, a gyalogos övezet körül általában a zsákutcák végén kerültek kijelölésre a rakodási helyek. Mivel elég hely van a rakodó járművek kikerülésére, így ezeknél jelenleg nincsenek konfliktushelyek.

#### **4.3.9 A baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei**

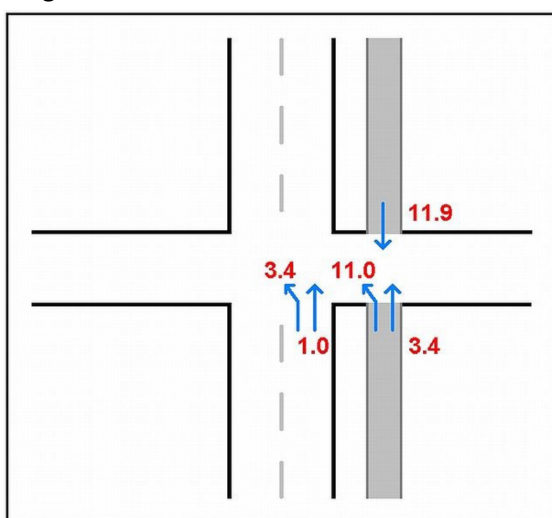
A baleseti helyzetet és annak elemzését a vizsgált városrészben a 3.3.7 fejezet tartalmazza. A 3.3.7.4 fejezetben a baleseti helyszínek bemutatásánál három helyszínt azonosítottunk, ahol az elmúlt öt évben (2011-2015. években) három, vagy négy baleset volt.

- Négy baleset volt a Horvát István - Kaszap István csomópontban, ahol közös gyalog- és kétirányú kerékpárút vezet a korábbi járda elválasztásával kijelölt módon. A Kaszap István utca felől érkező gépjárművek a gyorsan haladó kerékpárosokat későn észlelik, ami balesetveszélyt jelent.  
A 3.4.3 fejezet értékelése szerint a Horvát István utca egyoldali közös gyalog- és kerékpárútjának kialakítása (6.3 szakasz) nem felel meg a műszaki előírásoknak. A fejlesztési lehetőségeket (az ÚME alapján) a 4.3.2.1 fejezetben az 52. táblázat mutatja be. Ez a kerékpárút része lesz a Budapest –Balaton kerékpárútnak, fejlesztése 2020-ig várható, „A” hálózati szerepnek megfelelő kiépítéssel. A korszerűsítés során a forgalombiztonság növelése érdekében csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése javasolható. A kerékpáros a csomópontban így csak abból az irányból lesz várható, mint a gépjárművek.
- Három baleset volt a Mikszáth Kálmán-Zámolyi út csomópontban. Mindhárom gépjárművek által okozott kerékpáros baleset volt. A körforgalmú csomópontban és környékén jelenleg még nincs kerékpáros létesítmény. A Mikszáth Kálmán és a Zámoly utcai kerékpáros létesítmény is a 3.5.1.2 pontban a városi másodrendű főutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények között szerepel. Az Ú14 és Ú19-el jelölt kerékpárforgalmi létesítmények kialakításának lehetőségeit a 4.3.3.2 fejezet tartalmazza. A tervezésnél során az egyéb biztonsági elemeket is szükséges átgondolni (közvilágítás korszerűsítése, figyelmeztető táblák, stb.).
- Három baleset volt a Palotai út 145. szám előtt, ami a Magyar Közút NZrt. Székesfehérvári Üzemmnökségének és Géptelepének kapubejárójánál. A géptelepről kijövő munkagépek számára, (főleg, ha azok elején további szerelvények vannak), nem volt biztosított a rálátási háromszög, mivel a kerékpárosok közvetlen a kapubejárónál, közös gyalog- és kerékpárúton haladnak. A Magyar Közút jelzése alapján ezért megfordítása került az elsőbbségadás rendje, valamint további biztonsági elemek kerültek kihelyezésre a kapubejárónál.  
A Palotai úti kerékpárút (a 3.4.3 fejezet 1.1 értékelése szerint) megfelel a műszaki előírásoknak, ugyanakkor nem irányhelyes kialakítású. A fejlesztési lehetőségeket (az ÚME alapján) a 4.3.2.1 fejezetben az 52. táblázat mutatja be. A korszerűsítés

során a forgalombiztonság növelése érdekében csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése javasolható. A kerékpáros a kapubejáróban így csak abból az irányból lesz várható, mint a gépjárművek.

A 8. ábra a kerékpárosok veszélyeztetettségét mutatja a csomópontban. Az ábra számadataiból látható, hogy az út szélén irányhelyesen vezető kerékpáros létesítményeknél kisebb a kerékpárosok veszélyeztetettsége, mint az egyoldali kétirányú kerékpárutaknál és a közös gyalog-és kerékpárutaknál.

A kerékpárforgalmi létesítmények típusának kiválasztásánál a keresztezések forgalombiztonsága érdekében törekedni kell arra, hogy a kiválasztott létesítmény irányhelyesen vezessen, a 4.1.2 fejezetben bemutatott Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terve (OKKHT) <sup>106</sup> irányelveinek megfelelően.



8. ábra: Kerékpárosok veszélyeztetettsége csomópontban<sup>107</sup>

Javasolt továbbá, hogy a város (a Magyar Közút NZrt-hez hasonlóan) rendelje meg a baleseti adatokat, annak érdekében, hogy a Közlekedési Iroda közvetlenül jusson annak birtokába és tehessen intézkedéseket.

#### 4.3.10 A kerékpárparkolás, a kerékpártárolás, a multimodalitás és a kerékpáros pihenőhelyek fejlesztési lehetőségei

##### 4.3.10.1 Az elhelyezendő kerékpárok számának meghatározási módja

A 253/1997. számú (XII.20) kormányrendelet (OTÉK)<sup>108</sup> 42§. (5) szakasz szerint biztosítani kell a kerékpártárolók elhelyezését minden olyan építményhez, ahol rendszeres kerékpáros forgalomra számítani kell. Az elhelyezendő kerékpárok számát az OTÉK 7. sz. melléklete szerint szükséges kiszámítani.

<sup>106</sup> [http://www.3k.gov.hu/remos\\_downloads/NKS\\_Orszagos\\_Kerekparos\\_Koncepcio\\_es\\_Halozati\\_Terv\\_33.pdf](http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Orszagos_Kerekparos_Koncepcio_es_Halozati_Terv_33.pdf)

<sup>107</sup> Shane Foran, Svéd, Dán, USA, Finn adatok alapján

<sup>108</sup> [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=99700253.KOR](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=99700253.KOR)

1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülőegység után 1 db
2a.	Kereskedelmi egység 0-1000 m <sup>2</sup> -ig	Az árusító tér minden megkezdett 150 m <sup>2</sup> alapterülete után 2 db
2b.	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 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 utasszám 5%-ával azonos darabszám
14.b	Közösségi helyközi közlekedési megállóhely	Megállóhelyenként minimum 5 db

**64. táblázat: Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása (OTÉK 7. számú melléklet)**

Az OTÉK 42§ (13) szakasz szerint a települési önkormányzatnak - különösen a városközpontok és egyéb történeti városnegyedek tehermentesítése érdekében - biztosítani kell a közterületeken vagy ahhoz csatlakozó területen kerékpárok elhelyezési lehetőségét a helyi sajátosságoknak megfelelően, egyedi méretezés szerint.

A vizsgált városrész célállomásai a 3.2.6 fejezetben kerültek bemutatásra. A kerékpárforgalmi létesítmények beruházásai során legalább az önkormányzati fenntartású célállomásoknál a közterületen biztosítani szükséges a megfelelő kerékpártámaszokat. A 64. számú táblázatban kiemeltük az önkormányzati tulajdonban, kezelésben lévő intézmények típusait, ami alapján az önkormányzati beruházások során az elhelyezendő kerékpártámaszok száma meghatározható.

#### 4.3.10.2 A kerékpárparkolások (rövid idejű parkolások) lehetőségei

Rövid távú kerékpártárolás javasolt<sup>109</sup>

- a felsőoktatási intézményeknél, ahol a hallgatók napközben folyamatosan, rendszertelenül érkeznek, gyakran órák közben is helyszínt kell változtatniuk, ezért számukra fontos a kerékpárok gyors elhelyezése, amit célszerű közterületen megvalósítani,
- egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egységeknél (színház, bábszínház, filmszínház stb.),
- egyéb művelődési egységeknél (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.),
- sportolás, strand célját szolgáló egységeknél,
- igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egységeknél, ügyfélparkolóknál.

<sup>109</sup> Magyar Kerékpárosklub, Kerékpárparkolók és-tárolók kialakítása és elhelyezése, műszaki ajánlás [http://kerekpárosklub.hu/sites/default/files/kerekpártarolok\\_ajanlas.pdf](http://kerekpárosklub.hu/sites/default/files/kerekpártarolok_ajanlas.pdf)



Mivel jellemzően rövid idejű parkolásról van szó, a csapadék elleni védelem nem annyira lényeges. A kerékpárparkolót a bejárathoz közel, jól látható, logikus módon kell elhelyezni, hogy a kerékpárral érkezők egyből rátaláljanak, és a lehető legkevesebb utat kelljen megtenniük gyalog a parkoló és az úti cél között. Fontos, hogy a kerékpárparkoló ne legyen elrejtve: legyen a járókelők illetve a portás látókörében. Amennyiben van térfigyelő rendszer, azt a parkolóra ki kell terjeszteni.

A 65. táblázat a vizsgált városrészben az önkormányzati tulajdonú/fenntartású, rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomásokot mutatja be. Ezek vizsgálata szükséges az egyes fejlesztendő kerékpárforgalmi létesítmények mellett, a meglévő és a 4.3.10.1 pont szerint az építmények rendeltetészerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása alapján.

A 9. számú melléklet a vizsgált városrész összes (nem csak az önkormányzati tulajdonú/fenntartású) célállomását bemutatja.

Múzeum, képtár	címe
Csók István Képtár	Bartók Béla tér (Belváros 5.)
Deák Képtár	Oskola u. (Belváros 7.)
Fekete Sas Patikamúzeum	Fő utca (Belváros 3.)
Hiemer ház, Hetedhét Játékmúzeum	Oskola u. (Belváros, Városház tér sarok)
István Király Múzeum,	Országzászló tér (Belváros 2.)
István Király Múzeum, Rendház	Fő u. (Belváros 4.)
Nemzeti Emlékhely, Szent István szarkofág	Romkert (Belváros 2.)
Pelikán Galéria	Kossuth L. u. 15. (Belváros, Pelikán udvar)
Régi Vármegyeháza, Új Magyar Képtár	Megyeház u. (Belváros 18.)
Zenélő órajáték a Kossuth udvarban és Óragyűjtemény	Kossuth udvar (Belváros)

Színház	címe
Vörösmarty Színház	Fő u. 8.

Könyvtár, közösségi ház	címe
Vörösmarty Mihály Könyvtár	Bartók Béla tér 1.
Vörösmarty Mihály Könyvtár Budai úti Tagkönyvtára	Budai út 46.
Vörösmarty Mihály Könyvtár III. Béla király téri Tagkönyvtára	III. Béla király tér 1.
Vörösmarty Mihály Könyvtár Mészöly Géza úti Tagkönyvtára	Mészöly Géza utca 1.
Vörösmarty Mihály Könyvtár Széna téri Tagkönyvtára	Széna tér
Felsővárosi Közösségi Ház	Havranek u. 27.
Szabadművelődés Háza	Fürdő sor 3.
Székesfehérvár Megyei Jogú Város Levéltára	Zichy liget 10.

Temető	címe
Csutora temető	Berényi út
Hosszútemető	Palotai út
Szedres (Megváltó) temető	Palotai út
Szovjet Katonai temető	Deák Ferenc utca

Park, liget	címe
Halesz Park	Budai út - Király sor sarok
Koronás Park	Mészöly Géza u.
Róza liget és Csitáry-kút	Mészöly Géza u.
Zichy liget	Zichy liget

Sportközpont	címe
Bregyó közti Regionális Atlétikai Központ	Bregyó köz 1.
Csitáry G. Emil Uszoda és Strand	Mészöly Géza u. 4.
Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok	Raktár utca 1.
Vodafone (Alba Regia) Sportcentrum	Gáz utca 19.

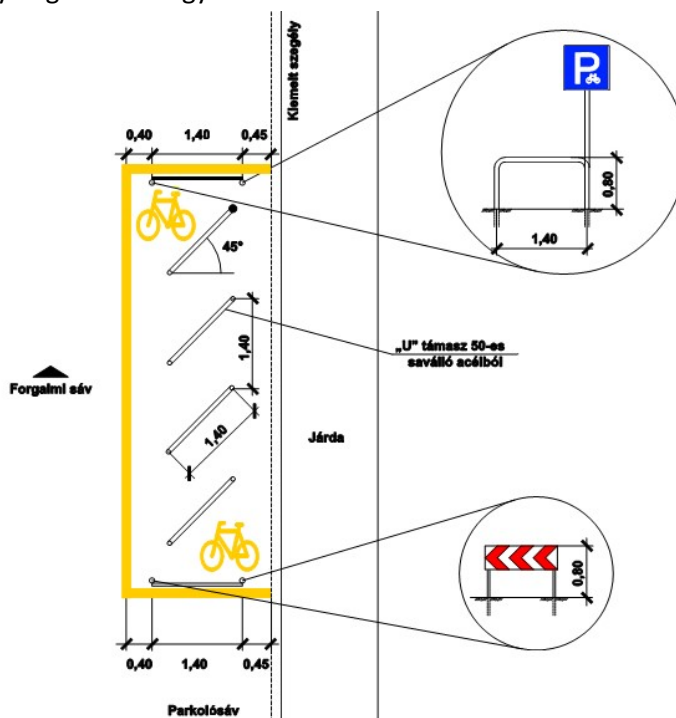
Orvosi rendelő	címe
Gyermekorvosi rendelő	Mészöly G. u. 5.
Gyermekorvosi rendelő	Berényi u. 30/B.

Gyermekorvosi rendelő	Sarló u. 25/a.
Gyermekorvosi rendelő	Széchenyi u. 10.
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Seregélyesi út 17.
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Mészöly G. u. 5.
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Szekfű Gyula u. 9.
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Sarló u. 25/A
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Esze Tamás u. 2.
Felnőtt háziiorvosi rendelő	Prohászka O. u. 17.

Hivatal, ügyfélfogadó hely	címe
Hiemer-ház	Oskola u.
Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal	Városház tér 1-2.
Székesfehérvár Városgondnoksága Kft.	Szent Vendel u. 16/a.
Székesfehérvár Városgondnoksága Kft.	Berényi út 15.

65. táblázat: Rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások a vizsgált városrészben (önkormányzati tulajdonú/fenntartású intézmények)

A közterületen a kerékpárparkolót lehetőség szerint úgy kell elhelyezni, hogy az ne a gyalogosoktól vegyen el területet.



9. ábra: „U” alakú kerékpártámaszok elhelyezése parkolósávban (ÚT-2.1-203, 11.2ábra)<sup>110</sup>

Jó megoldás egy autó parkolóhely felhasználása az épület előtt erre a célra, így ugyanis a kerékpárparkoló közvetlen kapcsolatban van a kerékpárosok által használt útfelülettel, a bejárat közeli elhelyezés biztonságos és kényelmes, a kerékpárosok nem kerülnek konfliktusba a gyalogosokkal. Egy gépjármű méretű parkolóhelyen például 8-10 kerékpár számára alakítható ki parkolási lehetőség, így az ilyen megoldás pozitív üzenetet hordoz („egy autó helyett tíz kerékpár”).<sup>111</sup>

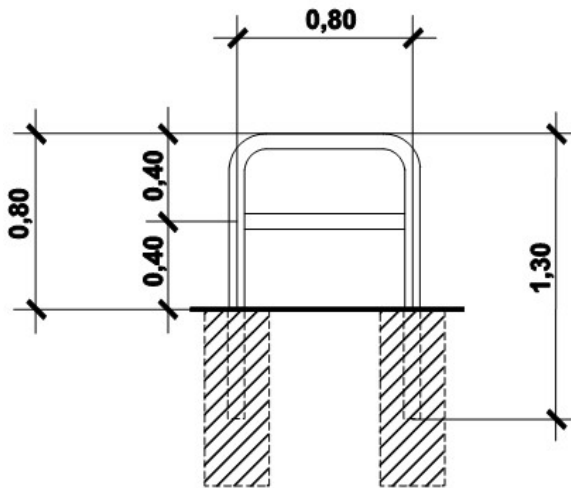
### A kerékpártámaszok kialakítása:

<sup>110</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás

<sup>111</sup> Magyar Kerékpárosklub, Kerékpárparkolók és-tárolók kialakítása és elhelyezése, műszaki ajánlás [http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok\\_ajanlas.pdf](http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok_ajanlas.pdf)

Rövid távú kerékpártárolást lehetővé tevő létesítmények fajtái: kerékpár támaszok, kerékpár parkolók. Ez utóbbi a közterületen elhelyezett, több állással kialakított kerékpár támaszok, amelyek jelzőtáblával jelöltek.

A leginkább bevált, és ezért a kerékpáros szervezetek által is javasolt kerékpártámasz az ún. támasztókeret (fordított U-cső, korlátelem), amely egyfelől egyszerűen telepíthető, olcsó megoldás, ugyanakkor a célnak tökéletesen megfelel, a kerékpár gyorsan és kényelmesen elhelyezhető és biztonságosan rögzíthető akár a váznál, akár a kerekeknél. Nem okoz gondolt sem a kerékpárra szerelt kosár, sem a gyermekülés.



10. ábra „U” alakú kerékpártámasz jellegrajza; egymástól 80 cm-re helyezendők el (ÚT-2.1-203, 11.1 ábra)<sup>112</sup>

A támaszokat egymással párhuzamosan, de egymáshoz kissé eltolva célszerű elhelyezni, így ugyanis könnyebben hozzá lehet férni a kerékpárokhoz. Ha nem áll rendelkezésre elegendő szélességű terület, megoldás lehet egy, a fal mentén megfelelően elhelyezett csőkorlát elhelyezése.

Ha nem az önkormányzat saját beruházásában történik a tárolók elhelyezése, fokozottan ügyelni kell arra, hogy városképbe illeszkedő, esztétikus és használható megoldások terjedjenek el.

**Javasolt, hogy Székesfehérvárnak egyedi, egységes arculatú kerékpártámaszai legyenek,** ami városképi szempontból is kedvező lenne.

#### 4.3.10.3 A kerékpártárolások (hosszú idejű tárolások) lehetőségei

A hosszabb idejű kerékpártárolás biztosítása szükséges az oktatási intézményekben, valamint a vasútállomásnál, (melynek fejlesztése ebben a ciklusban várható Intermodális Csomóponttá), a Piac téren, a helyi autóbusz decentrumokban és helyközi autóbusz közlekedés megállóinál. A kerékpárok elhelyezésére nyitott vagy fedett kerékpártárolók létesítése is lehetséges.

<sup>112</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás

Az **alap- és középfokú oktatási intézmények esetében** jellemzően reggel, egy időben történik a kerékpárok elhelyezése, és a kora délutáni órákban veszik ki a bicikliket. Itt érdemes egy zárt, személyzet által felügyelt tárolót létesíteni, célszerűen az iskola területén belül.

A 66. táblázat bemutatja a vizsgált városrész általános és középiskoláit, ahol a hosszú idejű kerékpártárolásra van igény.

A székesfehérvári gimnáziumok egy részében nem, vagy csak részben biztosított az intézmény területén belüli kerékpártárolás lehetősége (pl. III. Béla király téri intézmények, Tóparti Gimnázium, melyeknek nincs bekerített udvarrésze). Ezeknél az intézményeknél a közterületi kerékpártárolásra is igény van.

Az iskolák mellett is lehet igény rövid idejű kerékpárparkolásra, pl. szülői értekezletre érkező szülők, a tornatermet délután igénybe vevők részéről, ezért a kerékpártámaszok elhelyezésénél ezt az igényt is javasolt figyelembe venni.

Általános iskola, gimnázium	címe
Ezredéves Készségfejlesztő Óvoda Általános Iskola és Speciális Szakiskola	Havranek József utca 4.
Felsővárosi Általános Iskola, Oberstädtische Grundschule	Koppány u. 2.
Hermann László Zeneművészeti Szakközépiskola és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Városház tér 3.
II. Rákóczi Ferenc Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	Szekfű Gyula u. 4.
Kodály Zoltán Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Béke tér 4.
Munkácsy Mihály Általános Iskola	Munkácsy Mihály u. 10.
Németh László Általános Iskola	Salétrom u. 4.-6.
Széna Téri Általános Iskola	Széna tér 10.
Teleki Blanka Gimnázium és Általános Iskola Tagintézménye	Sziget u. 1.
Tóvárosi Általános Iskola	Iskola tér 1.
Vasvári Pál Általános Iskola	György Oszkár tér 3.
Vízivárosi Általános Iskola	Budai u. 90.
Vörösmarty Mihály Általános Iskola	Ligetsor
Kodolányi János Középiskola és Kollégium	Szabadságharcos út 57.
Szent István Mezőgazdasági és Élelmiszeripari Szakképző Iskola	Ady E. u. 17.
SzfSzC Bugát Pál Középiskolája	Gyümölcs út 15.
SzfSzC Deák Ferenc Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakképző Iskolája	Károly János u. 32.
SzfSzC Hunyadi Mátyás Középiskolája	Várkörút 35.
SzfSzC I. István Középiskolája	Várkörút 31.
SzfSzC Jáky József Középiskolája	Deák Ferenc u. 11.
SzfSzC Széchenyi István Műszaki Szakközépiskolája	Budai út 45.
Teleki Blanka Gimnázium és Általános Iskola	Budai út 7.
Tóparti Gimnázium és Művészeti Szakközépiskola	Fürdősor 5.
Vasvári Pál Gimnázium	Prohászka Ottokár u. 71.

Kollégium	címe
József Attila Középiskolai Kollégium	Széchenyi István u. 13.
Kodolányi János Főiskola, Radnóti Miklós Kollégium	Sórház tér 1.
Nemes Nagy Ágnes Kollégium	Gyümölcs u. 13.

**66. táblázat: Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő céllálmások (általános- és középiskolák, kollégiumok), ahol a tárolás az intézmény területén belül javasolt.**

#### 4.3.10.4 Az intermodalitás fejlesztésének lehetőségei

Az intermodalitás keretében a közösségi közlekedés minden megállójára úgy tekintünk, mint lehetséges átszállási pontokra a közösségi közlekedés és a kerékpározás közlekedési hálózatai között<sup>113</sup>. Ezekon az átszállási pontokon a kerékpárok hosszú idejű tárolását javasolt megvalósítani.

A kutatások szerint az egyes állomások vonzáskörzete 2 km<sup>2</sup>-ről 32 km<sup>2</sup>-re nő, (vagyis a vonzáskörzet sugara 800 m-ről több, mint 3 km-re nő) ha oda biztonságos kerékpártárolókat építenek. Ezzel a közösségi közlekedés kihasználtsága nő, ami üzemeltetési és környezetvédelmi szempontból is kedvező.<sup>114</sup>

A kerékpártárolók elhelyezésének főbb szempontjai:

- a felszállás helyéhez a lehető legközelebb, legfeljebb 50 m távolságban legyen (az ingázóknál reggelente minden perc számít),
- jól látható helyen legyen,
- a hosszú idejű kerékpártárolások lehetőleg térfigyelő rendszerrel párosuljanak,
- lehetőleg fedett legyen,
- ne akadályozza a gyalogosforgalmat,
- védve legyen a ráparkolástól,
- bővíthető legyen.<sup>115</sup>

Az elhelyezendő kerékpárok száma (férőhely):<sup>116</sup>

- közösségi helyközi közlekedési végállomás: a tervezett vagy mért napi utasszám 5 %-val azonos számú férőhely,
- közösségi helyközi közlekedési megállóhely: megállóhelyenként legalább 5 férőhely.

A legkisebb forgalmú helyeken 2-3 kerékpártámasz (4-6 férőhely) is elegendő lehet, a bővítés lehetőségével, az utólagos igények kielégítésével.

A **kerékpárszállítás** Székesfehérváron még nem működő szolgáltatás, bár a mozgáskorlátozottak, a babakocsik szállíthatósága a városi közösségi közlekedési eszközökön (a helyi autóbuszokon) alapvető használói igény, és ennek biztosítása az alacsonypadlós buszokkal már a kerékpárok szállítását is lehetővé teszi.

Berlinben a kerékpárosok 10 %-a, Londonban közel 30%-a használja a közösségi közlekedést kerékpárjával.

Igény lehet rá a kiránduló területek felé menő járműveken, rossz időjárás esetén, vagy pl. olyan utazásnál, amikor az utas a járatig valamint a leszállás után is kerékpárral utazik tovább.

<sup>113</sup> Kerékpárosbarát tervezés és promóció:

[http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files\\_hu/downloads/Mobile2020\\_Handbook\\_HUN\\_small4\\_web.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4_web.pdf)

<sup>114</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 119.o.

<sup>115</sup> Ua.

<sup>116</sup> 253/1997. (Xii.20) Korm. rendelet 7. sz. melléklete

A német városok gyakorlata szerint a kerékpáros akkor szállhat fel a járműre, ha ezzel az utasokat nem akadályozza. A kerekesszékesek és a babakocsival utazók a kerékpárosokkal szemben előnyt élveznek. Csúcsforgalomban a kerékpárszállítás korlátozható.

A járművön a kerékpár szállítása általában díjköteles (de pl. Londonban ingyenes).

A járműveken a kerékpárnak legjobb a széles ajtóhoz kapcsolódó nagy szabad területet használni. Rövid távú utazásnál nincs szükség külön rögzítésre.

Az állomások és a járművek akadálymentesítésekor szempont, hogy azokat a kerekesszékesek mellett a babakocsival és kerékpárral közlekedők is használhassák.<sup>117</sup>

A SUMP készítésekor javasolt annak vizsgálata, hogy van-e igény a helyi autóbusz-közlekedésben a kerékpárok szállítására.

A vasúti szolgáltatásban ez már jelenleg is működő szolgáltatás. A jelenleg felújítás alatt lévő vasútállomáson az aluljáróba való le/és feljövételt a lépcsők mellett tolósínek, valamint lift is segíteni fogja (2016. év végére). Ezek a megoldások más célcsoportok, mint pl. a mozgáskorlátozottak, a babakocsival közlekedők, a gyermekek és idősek, valamint a bőröndökkel utazók közlekedését is megkönnyítik.

A vasúttársaság jelzi, hogy mely szerelvényeken közlekedtet speciális, kerékpárszállításra kifejlesztett kocsikat.

#### 4.3.10.5 Kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei, kialakítása

A szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszíneit - az „A” és „B” hálózati funkciójú kerékpárforgalmi létesítmények mellett - a vizsgált városrészben a 46. térkép mutatja.

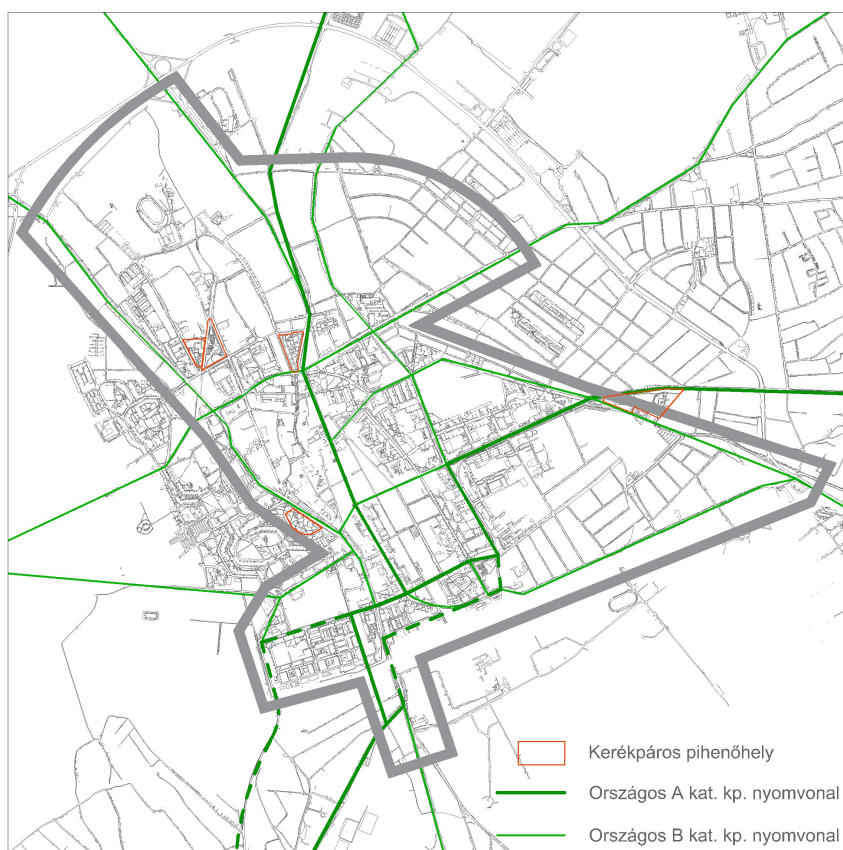
	Kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei	Szabadidős célú kerékpáros útvonal mellett
1.	Halesz Park	Budapest–Balaton „A” hálózati funkciójú kerékpárút mellett,
2.	Koronás Park, Rózsaliget, Csitáry-kút,	Bakonyi kerékpárút „B” hálózati funkciójú kerékpárút mellett
3.	Petőfi Park	Bakonyi kerékpárút „B” hálózati funkciójú kerékpárút / valamint a Budapest–Balaton „A” hálózati funkciójú kerékpárút belvárosba vezető bekötése mellett
4.	Zichy liget	Vértesi kerékpárút „B” hálózati funkciójú kerékpárút mellett

67. táblázat: Szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei a vizsgált városrészben

A kerékpáros pihenőhelyek kötelező szolgáltatásai: esővédő, illetve árnyékoló létesítmény térképpel, asztalok, padok, kerékpár-parkolóhely, szeméttárolók, a közelben lévő WC és ivóvíz vételező hely jelzése.

A kerékpáros pihenőhelyeken feltüntetni ajánlott információk: tájékoztatás a környékbeli kulturális, táji, műemléki értékekről, azok kerékpáros megközelítése, tájékoztatás a közösségi közlekedési kapcsolódási lehetőségekről, gyógyszertár, orvosi rendelő, kerékpárszerviz elérhetőségekről.

<sup>117</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 121.o.



46. térkép: A kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei az „A” és „B” hálózati funkciójú szabadidős kerékpárgalmi létesítmények mellett

Kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei	A lehetséges kerékpáros pihenőhely meglévő és szükséges szolgáltatásai							
	esővédő	árnyékoló térképpel	asztal, pad	kerékpár-tárolóhely	szemét-tároló	közelben WC	ivóvíz vételezés	információk
1. Halesz Park	szükséges	szükséges	szükséges	szükséges	van	van	van	szükséges
2. Koronás Park, Rózsaliget, Csitáry-kút,	van	térkép szükséges	van	szükséges	van	van	van	szükséges
3. Petőfi Park , Piac tér	van	térkép szükséges	szükséges	szükséges	van	van	van	szükséges
4. Zichy liget	van	térkép szükséges	van	szükséges	van	van	szükséges	szükséges

68. táblázat: A lehetséges kerékpáros pihenőhelyek meglévő és szükséges szolgáltatásai

A 68. táblázat bemutatja, hogy a javasolt/lehetséges kerékpáros pihenőhelyeken jelenleg milyen szolgáltatások elérhetők, illetve milyen szolgáltatások fejlesztésére van szükség.

A javasolt kerékpáros pihenőhelyek közül mind a négyenél van a közelben illemhely (ez a legrágább és legproblémásabb szolgáltatás, ami ivó és szennyvízelvezetést is kíván). Ivóvíz vételezési lehetőség is van három helyszínen, egyedül a Zichy ligetben szükséges ennek biztosítása. Esővédő-árnyékoló létesítmények is vannak három helyszínen. Kerékpáros információs szolgáltatások még egyik helyszínen sincsenek.

A vizsgált városrészen kívül, a Sóstói Stadionnál tervezett a közeljövőben egy nagyobb kerékpáros pihenőhely létesítése, ami a Budapest – Balaton kerékpárút kerékpáros pihenőhelyeként is használható lesz.

#### 4.3.11 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei

A helyi kerékpáros információk megjelenítése nem csak térképeken és információs anyagokban elengedhetetlen, hanem a helyszínen is, az útvonalak mentén útirányjelző táblák és információs pontok formájában.

A kerékpáros útirányjelzés és más információk megjelenhetnek az egyéb városi jelzések rendszerébe integrálva, melyek egyaránt nyújthatnak információt a helyi lakosoknak, az autóval közlekedőknek és a turistáknak is.<sup>118</sup>

Székesfehérvárnak már van egy egységes idegenforgalmi információs táblarendszere, ebben 11 településrész, 65 közintézmény, 11 egészségügyi intézmény, 13 sport és szabadidős létesítmény, 31 turisztikai nevezetesség, 5 turisztikai szolgáltatás (Tourinform iroda, illemhely), összesen 138 úti cél jelölésével. Székesfehérvár egységes idegenforgalmi táblarendszeréből az úti célok jegyzékét a 23. számú melléklet mutatja be.

A meglévő információs táblarendszer azonban nem tudja helyettesíteni a kerékpáros útirányjelzést, a tájékozódást, mivel pl. a városból kivezető szabadidős célú kerékpárforgalmi nyomvonalak nem részei a meglévő információs táblarendszernek.

A 3.3.9 fejezet és a 25. térkép bemutatja a jelenlegi kerékpáros útirányjelző és számozási rendszert, amely már elavult. A jelenlegi „északi”, „déli”, „keleti” útvonalak mellett az újabbakat már csak a „többi elem” egyéb kategóriába lehetett besorolni (lásd 44. táblázat), pedig ezek között is vannak „A” és „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmények (Várkörúti kerékpársávok, Mártírok útjai kerékpárút, stb.).

Az útirányjelzésnek az első információ megadását követően összefüggőnek, következetesnek, folyamatosnak, valamint könnyen követhetőnek kell lennie.

Fontos a kerékpárútszakaszok elején és végén, illetve a keresztező utaknál a továbbhaladási irány jelzése, a közúton haladók tájékoztatása, hogy hogyan találjanak rá a kerékpárútra. A városi forgalomban fontos a kerékpáros főhálózati elemeket megjelölni, hogy helyismeret nélkül is biztonságosan jusson célba, aki kerékpárral indul útra.

A „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás A) Kerékpárosbarát fejlesztés, a24) szakasza alapján<sup>119</sup> „Megfelelő **tájékoztató és útirányjelző táblák** szükségesek minden útirányból.

A zöld tájékoztató és útirányjelző táblák megtervezése a jellegzetes közúti csomópontokban az ÚT 2-1.157 számú „Közúti jelzőtáblák II.” című Útügyi műszaki előírás 37. pontja szerint szükséges. különösen fontos a szakasz elején és végén, illetve a keresztező utaknál a továbbhaladási irány jelzésére, illetve a közúton haladóknak, hogy hogyan találjanak rá a kerékpárútra. A városi kiemelt úti célok és környező települések elérhetőségét, távolságát célszerű szabványos táblákkal jelölni. A kerékpáros útirányjelző táblák megtervezését a település egészére vonatkozóan javasolt - a városon belüli más idegenforgalmi és tájékoztató útirányjelző táblarendszerrel összhangban – megvalósítani.

<sup>118</sup> Kerékpárosbarát tervezés és promóció:

[http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files\\_hu/downloads/Mobile2020\\_Handbook\\_HUN\\_small4\\_web.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4_web.pdf)

<sup>119</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt> 16-17.o



Az új útírányjelző rendszert a vasútállomástól, a kiépíteni tervezett Intermodális Csomóponttól javasoljuk indítani, a kiépült/illetve tervezett „A” és „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmények vonalán.

A vizsgált városrész Székesfehérvár központi része, ezért azon a javasolt, várost elhagyó mindegyik kerékpárút áthalad. Az „A” és „B” hálózati szerepű kerékpáros útvonalak útírányjelző táblarendszerét azok kiépítésével együtt célszerű megvalósítani.



47. térkép: Kerékpáros útírányjelző táblák kihelyezése a térképen ábrázolt „A” és „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi nyomvonalakon szükséges (a kiépítéssel együtt)

#### 4.3.11.1 Főbb jelzendő célpontok azonosítása

##### A városból kivezető, várostérségi úti célok azonosítása

Székesfehérvár várostérségében lévő településeket (települési úti-célokat) gyűjti össze a 69. táblázat. Székesfehérvár belterületéből/közigazgatási területéből kilépő kerékpárforgalmi létesítmények az óra járásával azonosan javasoljuk beszámolni. A létesítmények a számuk mellett akár egy rövid jellemző nevet is kaphatnak (pl. Bakonyi kerékpárút, Móri-árok kerékpárút, stb.).

kp.út száma	kerékpárforgalmi létesítmény javasolt neve	hálózati szerep	várostérségi úticélok	Megvalósult kerékpárforgalmi létesítmények
1.	Bakonyi kerékpárút	B	Csór	
			Iszkaszentgyörgy	megvalósult
			Kincsesbánya	
			Fehérvárcsurgó	
			Bodajk	

2.	Móri-árok kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza)	B	Sárkeresztes	
			Moha	
			Magyaralmás	
			Söréd	
			Csókakő	
			Mór	
3.	Vértesi kerékpárút	A	Zámoly	
			Gánt	
			Csákvár	
4.	Aszalvölgyi kerékpárút	B	Aszalvölgy	
			áttérés a Vértesi kerékpárútra	
5.	Berényi kerékpárút	B	Csala	
			Pátka (tározó)	
			Lovasberény	
			Vértesacsca	
			Alcsútdoboz	
6.	Velencei-tó és Budapesti kerékpárút (Budapest–Balaton kerékpárút része)	A	Felcsút	
			Velencei-tó észak: Pákozd	megvalósult
			Velencei-tó észak: Sukoró	megvalósult
			Velencei-tó észak: Velence	megvalósult
			Velencei-tó dél: Dinnyés	megvalósult
			Velencei-tó dél: Gárdony/Agárd	megvalósult
			Budapest	
Seregélyes				
7.	Börgöndi kerékpárút	B	Börgönd	
			Dinnyési-fertő Természetvédelmi Terület	
8.	Gorsiumi kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza)	B	Gorsium	
			Tác	
			Csősz	
			Soponya	
			Kálóz	
			Aba	
			Sárkeresztúr	
			Szabadbattyán	
9.	Balatoni kerékpárút (Budapest–Balaton kerékpárút része)	A	átjárás a Gorsiumi kerékpárút felé	
			Szabadbattyán	
			Kőszárhegy	
			Polgárdi	
			Úrhida	
			Sárpentelei Parkerdő	
			Sárszentmihály	
			Balaton	
10.	Úrhidai kerékpárút	B	Úrhida	
			Sárszentmihály	
			Nádasdladány	
			Ósi	
11-12.	Gaja kerékpárút	B	Sárszentmihály	
			Nádasdladány	














69. táblázat: Székesfehérvár várostérségében lévő települések, úti célok

A 69. táblázatban szereplő útirányok közül jelenleg a Bakonyi kerékpárút Iszkaszentgyörgyig tartó szakasza, a Budapesti kerékpárút Székesfehérvár közigazgatási területére eső része részlegesen, Székesfehérvár közigazgatási területén túl a Velencei-tó északi és déli oldalára vezető kerékpárút van kiépítve. A Velencei-tó és Budapesti kerékpárút útirányjelző táblázása a Budapest-Balaton projekt keretében várható. A Bakonyi kerékpárút Iszkaszentgyörgyig tartó szakaszának táblázása az Intermodális Csomópont megvalósulása után, onnan indítva javasolt.

### Városon belüli úti célok azonosítása






























Székesfehérvár belterületén a jelendő főbb célpontok azonosítása (a teljes városra vonatkoztatva) a 23. melléklet alapján történt:

- főbb sport és szabadidős létesítmények (13 db),

	Bánya-tó	Donát utca
	VOK Sportcsarnok	Berényi út
	ARÉV Sportcsarnok	Gáz utca
	Sóstói Stadion	Csikvári út
	Bregyó Sporttelep	Bregyó köz
	Jégcsarnok	Raktár utca
	Öttusatelep	Sárkeresztúri út
	Városi Uszoda	Mészöly Géza utca
	Strand	Mészöly Géza utca
	Sóstói tanösvény	Szárca utca
	Csónakázó tó	Szabadságharcos út
	KÖFÉM Sportcsarnok	Verseci út
	Pentelei Parkerdő	Úrhidai út

11. ábra: Városi célpontok - Főbb sport és szabadidős létesítmények

- turisztikai nevezetességek (31 db),

	Aranybulla Emlékmű	Aranybulla sétány
	Bory-vár	Máriavölgy
	Babamúzeum, Repüléstörténelmi m.	Megyeház utca
	Budenz ház	Arany János utca
	Ciszterci templom	Fő utca
	Csali Kastély	811-es út elágazás
	Deák Gyűjtemény	Oskola utca
	Fekete Sas Patikamúzeum	Fő utca
	Hiemer ház	Jókai utca
	Kossuth udvar, Órajáték	Kossuth Lajos utca
	Lépcső utca	Liszt Ferenc utca
	Magyar Alumíniumipari Múzeum	Zombori út 12.
	Mátyás Király Emlékmű	Fő utca
	Megyei Könyvtár, Képtár	Bartók Béla tér
	Megyei Múzeum	Országzászló tér
	Megyei Múzeum	Fő utca
	Millenniumi Emlékmű	Millenniumi út
	Országalma	Városház tér
	Prohászka liget	Várkörút
	Püspöki Palota	Városház tér
	Romkert	Koronázó tér
	Rózsaliget, Csitáry kút	Szabadságharcos út
	Skanzen	Rác utca
	Szent Anna Kápolna	Arany János utca
	Szent Donát Kápolna	Donát utca
	Szent István Bazilika	Arany János utca
	Szent István tér	Szent István tér
	Várfal park, Püspökkút	Piac tér
	Virágóra	Fő utca
	Zichy liget	Zichy liget
	Zsuzsanna forrás	Várkörút

12. ábra: Városi célpontok - Turisztikai nevezetességek

- turisztikai szolgáltatások (4.3.10.3 fejezetben javasolt kerékpáros pihenőhelyek 4 db, és a Tourinform Iroda),
- egészségügyi intézmények (kórház, orvosi ügyelet, gyógyszertárak)

	Szent György Kórház	Hunyadi J. utca
	Ügyeletes Gyógyszertár	József Attila utca
	Orvosi ügyelet	Sarló utca
	Orvosi rendelő	Szekfű Gyula utca
	Orvosi rendelő	Fiskális út
	Gyógyszertár	Fiskális út
	Orvosi rendelő	Mészöly Géza utca
	Gyógyszertár	Mészöly Géza utca
	Orvosi rendelő	Távirda utca
	Gyógyszertár	Távirda utca

13. ábra: Városi célpontok – Egészségügyi létesítmények

A városi célpontok nagy része „C” és „D” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmény mellett helyezkedik el. Az útirányjelző táblákat az „A” vagy „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítménytől indítva javasolt az úticélig megvalósítani.

#### 4.3.11.2 A táblarendszer kialakítása, a táblán megjelenő tartalmak lehetőségei

Az útirányjelző táblák a kijelölt kerékpáros útvonal vonalvezetésének jelölésére szolgálnak. Az útirányjelző tábla több táblacsoportból is állhat:

- felül a kerékpáros útvonal száma és megnevezése (pl. K-8 Gorsiumi kerékpárút)
- alatta egy vagy több útirányjelző táblaegység, ami nyílhegyben végződő kivételben is készülhet. Ezen az úti cél és annak távolsága (vagy az egy irányban lévő akár két úti cél és távolságai is) szerepelhetnek.

A táblák alapszíne zöld, az ábrák és a feliratok színe citromsárga. A táblákat 70 mm magas betűkkel kell feliratozni, de hosszú, vagy kétsoros feliratnál az alap betűméret 80%-ra csökkenthető.

- a felső, a kerékpárút számát és megnevezését tartalmazó tábla 450 x 450 mm méretű,
- az útirányjelző táblák 150 x 1000 mm méretűek



14. ábra: Útirányjelző tábla jellegrajza <sup>120</sup>

<sup>120</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás, 21.3. ábra

A 69. táblázat alapján Székesfehérvár belterületéről az alábbi kerékpáros útirány kivezetések javasoltak:

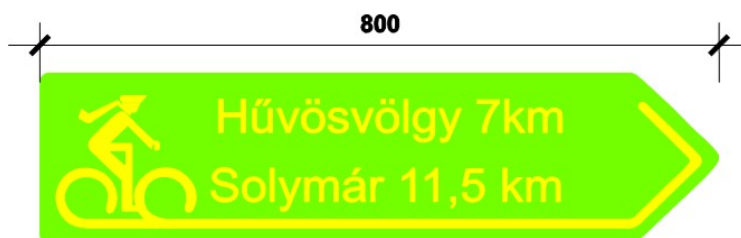
- 1 Bakonyi kerékpárút,
- 2 Móri-árok kerékpárút, (Jeruzsálemi zarándokút szakasza),
- 3 Vértesi kerékpárút,
- 4 Aszalvölgyi kerékpárút,
- 5 Berényi kerékpárút,
- 6 íVelencei-tó, Budapesti kerékpárút (Budapest–Balaton kerékpárút része),
- 7 Börgöndi kerékpárút,
- 8 Gorsiumi kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza),
- 9 Balatoni kerékpárút (Budapest–Balaton kerékpárút része),
- 10 Úrhidai kerékpárút,
- 11-12 Gaja kerékpárút

A javaslat szerint ezek a kerékpárutak a városon belül több csomópontban is kereszteznék egymást.

Amennyiben a 14. ábra szerint külön táblára kerülne a kerékpáros útvonal száma és megnevezése, valamint az úti célt és annak távolságát jelző irányban lévő tábla, akkor a keresztezéseknél ez nehezen kezelhetővé válna.

Ezért javasoljuk, hogy az „A” és „B” hálózati funkciójú útvonalakon lévő úti céloknál a kerékpáros útvonal száma (akár a rövid megnevezéssel együtt, vagy a nélkül) lehetőleg közvetlenül az úti célt és annak távolságát jelző irányban lévő táblára kerüljön felírásra.

Az „A” és „B” hálózati funkciójú kerékpárforgalmi létesítményről jelzendő székesfehérvári főbb célpontoknál – amennyiben azok „C” és „D” hálózati funkciójú kerékpárforgalmi létesítmény mellett vannak (amelyeknek nincs külön száma/és neve), csak az úti cél és annak távolsága kerülne (az irányban lévő) táblára felírásra, a 15. ábra szerint. A jelölés az úti célhoz vezető kerékpárforgalmi létesítmény kiépülésével együtt szükséges. A budapesti példa alapján 1000 mm szélesség akár 800 mm-re is csökkenthető.



15. ábra: Útirányjelző tábla jellegrajza (Budapest típusú)<sup>121</sup>

#### 4.4 Kerékpáros adatgyűjtés

Az korábbi kerékpárforgalmi létesítmények építési pályázatainál, a megvalósítás esetén a fenntartási időszakban (forgalomba helyezéstől számított 5 év) szükséges volt a kerékpáros forgalmak rendszeres számlálása.

A jelenlegi „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás<sup>122</sup> a kerékpáros forgalom nagyságát nem írja elő indikátorként, ugyanakkor a város számára fontos az információ, hogy a kerékpározás részaránya, valamint a kerékpáros forgalom milyen mértékben növekszik.

<sup>121</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás, 21.5. ábra

<sup>122</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>

A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás történhet kézi úton, vagy automatikus számláló berendezéssel. Az automatikus számláló lehet fix telepítésű, vagy változtatható helyszínű.

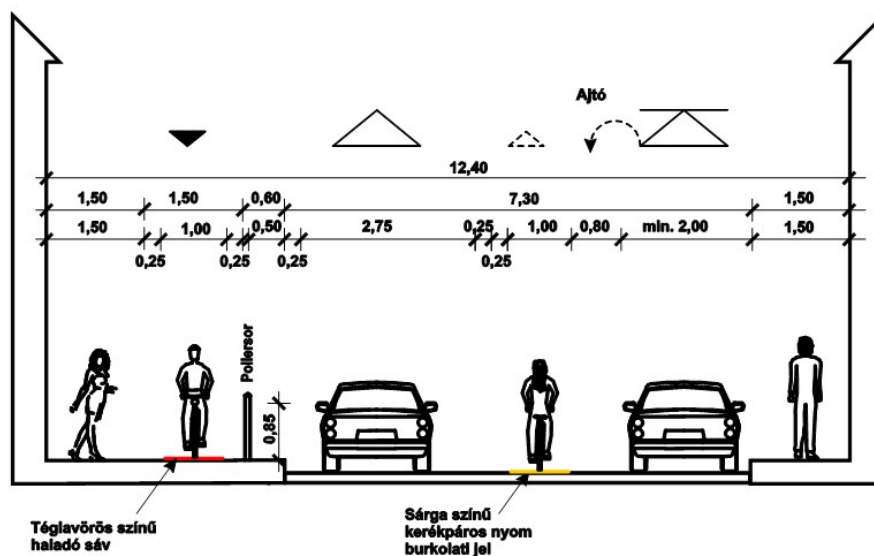
Az automatikus számláló berendezés beszerzése pályázati forrásból is lehetséges. a Fenntartható városi közlekedésfejlesztés TOP-6.4.1-15 pályázat keretében, a felhívás 3.1.2 fejezete „Önállóan nem támogatható, választható tevékenységek” között a D) „Kapcsolódó tevékenységcsoport” 5. bekezdése alapján:<sup>123</sup>

## 5. A javasolt fejlesztések bemutatása

### 5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A javasolt kerékpárforgalmi hálózati fejlesztéseket a vizsgált városrészben a 48. térkép szemlélteti (az 5.1.2.2 fejezet végén), ami a 26. mellékletben nagyítható formában is megtalálható. Az egyes fejlesztések részletes bemutatása az 5.1.1 és 5.1.2 fejezetekben található.

Székesfehérvárra is jellemző, hogy sok helyen a meglévő közutak forgalmi sávjai szélesebbek, mint ami forgalmi szempontból indokolt. Ilyen esetben elégséges és javasolt a KTSZ által előírt forgalmi sáv szélességeket biztosítani, a megmaradt útfelületek kerékpársáv, nyitott kerékpársáv céljára felhasználhatók.<sup>124</sup> Az 5. fejezetben javasolt infrastruktúra fejlesztések élnek ezzel a lehetőséggel.



16. ábra: Példa a különböző kerékpárforgalmi létesítmény típusok alkalmazására, egyirányú utcában, párhuzamos kialakítású parkoló mellett (KLTÚ 13.26. ábra)<sup>125</sup>

<sup>123</sup> Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívás, kódszáma: TOP-6.4.1-15

<https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>

<sup>124</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 20. o.

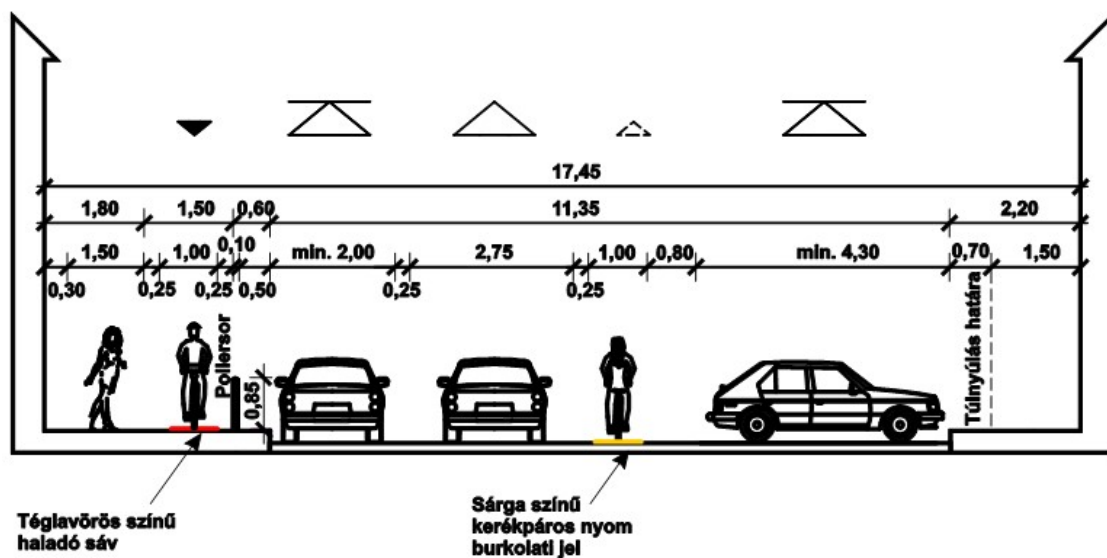
<sup>125</sup> Ua. 177.o.

Több utcában a forgalom által nem használt útfelületeket jelenleg a parkoló autók foglalják el. Ilyen helyeken (pl. Mészöly Géza utca, Malom utca, József Attila utca, Hunyadi János u., stb.). A parkolók új helyen való kialakítása illetve a belváros környezetében térszín alatti, tetőparkoló, vagy parkolóház szükséges ahhoz, hogy a kerékpárforgalmi létesítményt az útpályán lehessen elhelyezni.

Külföldi kutatások szerint a túl széles forgalmi sáv nagyobb sebesség, míg a keskenyebb forgalmi sáv kisebb sebesség megválasztására ösztönzi a járművezetőket. Ezért is csak olyan forgalmisáv-szélességet javasolt biztosítani, amelyet a KTSZ előír.

Ha építési beavatkozással kell kialakítani az útfelülethez csatlakozó kerékpárforgalmi létesítményt, az gyakran gazdaságossági problémákat is felvet, hiszen az útpályaszerkezet építése jóval költségesebb lehet, mint a kerékpárút pályaszerkezet építése. Ezért azt is célszerű átgondolni, hogy a kerékpáros forgalom szempontjából legkedvezőbb megoldás megvalósítható-e gazdaságosan?<sup>126</sup>

A városban több helyen előfordul, hogy az egyik irányú kerékpársáv kialakítható az útfelület újraosztásával, a másik irányú már csak szélesítéssel. A szélesítést sok esetben az ott lévő fák akadályozzák (Prohászka Ottokár u.), vagy a fenti gazdaságossági okot veti fel. Ezért a javasolt megoldások között gyakran előfordul a különböző létesítmény típusok együttes alkalmazása, amire a 16-17. ábrák mutatnak példát (a KLTÚ mellékletéből) a minimális szélességek alkalmazásával.



17. ábra: Példa a különböző kerékpárforgalmi létesítmény típusok alkalmazására, egyirányú utcában, párhuzamos és 45°-os elrendezésű parkolók mellett (KLTÚ 13.27. ábra)<sup>127</sup>

<sup>126</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 20. o.

<sup>127</sup> Ua. 178.o

### 5.1.1 A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése

A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a 3.4.2 fejezet, az értékelésüket a 3.4.3 fejezet, a nem megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztési lehetőségét a 4.3.2 fejezet ismerteti.

Az alábbiakban bemutatásra kerül a nem megfelelőnek értékelt 1.1-1.4; 2.1-2.3; 6.1, 6.3, 7.2; 8 és 9. kerékpárforgalmi létesítmény-szakaszok korszerűsítésének javaslata. A javasolt fejlesztéseket összefoglalóan a 70. táblázat, térképen a 48. térkép, valamint a 26. számú, nagyítható térképmelléklet is bemutatja.

#### 1.1 – 1.2 A Palotai úton meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Gaja-hídtól a Mészöly Géza utcáig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Elválasztás nélküli közös gyalog-és kerékpárút a Gaja-hídtól a Szeder közig, valamint önálló egyoldali kerékpárút a Szeder köztől a Mészöly Géza utcáig. ÚME-nak megfelelő, de nem irányhelyes kialakítású.

**Javasolt fejlesztés:** Különböző kerékpárforgalmi létesítménytípusok együttes alkalmazása, irányhelyesen. A belváros felé új létesítésű kerékpársáv, a városból kifelé a meglévő kerékpárút használata.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:** A javasolt kialakítás az út korszerűsítése esetén alakítható ki, az útpálya újraosztásával a város felé vezető irány kerékpársávon, (vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávon) alakítható ki, a forgalmi sávok szélességének szűkítésével, szükség esetén a padka burkolásával. Ezzel a városból kivezető oldalon a meglévő kerékpárút egyirányúvá válhatna azokon a szakaszon, ahol több baleseti is előfordult, pl. a Magyar Közút NZrt. Géptelepe előtt. Hálózati szempontból is kedvező lenne az irányhelyes kialakítás.

Az egyirányú kerékpárút és kerékpársáv csomóponti kialakításának lehetőségét (pl. a Mészöly Géza utcai kereszteződésben) a KLTÚ 7.31. ábrája mutatja.<sup>128</sup>

**Összehangolási igény:** Az útszakasz korszerűsítésével összehangolva fejleszhető.

#### 1.3 – 1.4 Palotai úton meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Mészöly Géza utcától a Schwäbisch Gmünd utcáig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Elválasztás nélküli közös gyalog-és kerékpárút a Varga-csatornáig, elválasztott gyalog-és kerékpárút a Schwäbisch Gmünd utcáig.

**Javasolt fejlesztés:** Különböző kerékpárforgalmi létesítménytípusok együttes alkalmazása, irányhelyesen. A városból kifelé új létesítésű kerékpársáv kialakítása, a városba vezetően a meglévő kerékpárút használatával elválasztott gyalog és kerékpárút, a Mészöly Géza – Varga-csatorna közötti szakasz korszerűsítésével.

<sup>128</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 104.o



**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

**A városból kifelé vezető irányban,** amennyiben a források lehetővé teszik a Palotai út korszerűsítését és szélesítését, a meglévő útpálya újraosztásával, akkor irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása javasolt. A gépjármű forgalomtól való elválasztás lehetőleg „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávok kialakításával javasolt. Javasolt továbbá a forgalmi sávok szélességének szűkítése, a Schwäbich Gmünd utcától a Mészöly Géza utcáig. A javasolt kialakításnál kedvező, hogy

- hálózati szempontból a Piac tértől a városból kifelé folyamatosan irányhelyes lenne a kerékpáros közlekedés, a Piac tértől a Palotai út irányába nem lenne szükség a Palotai út kétszeri keresztezésére,
- az irányhelyes kerékpáros létesítmény átvihető az autóbuszöblön, valamint
- a Varga-csatorna híd kiemelt szegély és mellvéd közötti 3,4 m szélessége szűkület nélkül is alkalmas a gyalogosok és az egyirányú kerékpárforgalom átvezetésére.

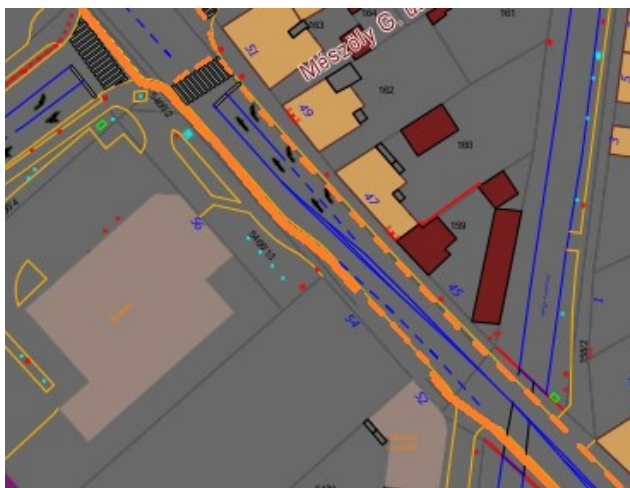
A Palotai út – Mészöly Géza utcai jelzőlámpás csomópontjában a Mészöly Géza utcai ágon is szükséges lesz a kerékpárosok átvitele.

**A belváros felé vezető irányban** a meglévő kerékpárút használatával javasolt az irányhelyes („Koppenhágai típusú”, megemelt) kerékpársáv kialakítása, a Mészöly Géza – Varga-csatorna közötti szakasz korszerűsítésével (gyalogos forgalomtól való elválasztásával), a Varga-csatorna- Mészöly Géza közötti szakaszon a kerékpáros és gyalogos helyének cserélésével.

A különböző kerékpárforgalmi létesítménytípusok, az egyirányú kerékpárút és kerékpársáv csomóponti kialakításának lehetőségét a (pl. Schwäbisch Gmünd utcai) kereszteződésben a KLTÚ 7.31. ábrája mutatja.

Amennyiben az út korszerűsítése hosszú távon nem biztosítható, csak abban az esetben tűrhető az 1.3 szakaszon a jelenlegi létesítmény korszerűsítése, elválasztott gyalog és kerékpárút kialakítására (lásd 18. ábra). Az egyoldali kétirányú kerékpárút a buszöblön nem vezethető át, ezért ebben az esetben nagyobb a kisajátítandó helyigény. Az elválasztott gyalog-és kétirányú kerékpárút a Varga-csatorna hídon a jelenlegivel egyezően, továbbra is elválasztás nélkül - a kiemelt szegély és mellvéd-fala között - szűkülettel vezethető át. A gyalog-és kerékpáros forgalom növekedésével akár külön gyalogos híd létesítése szükségessé válhat.

**Összehangolási igény:** A javasolt irányhelyes kialakítás az útszakasz korszerűsítésével összehangolva fejleszthető. Az egyoldali kialakítás a szabályozási terv módosítását igényli, de erre az irányhelyes kialakításnál is szükség lehet (52-54. sz. vonatkozásában).



18. ábra: 1.3 szakasz, a Palotai úti meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítési javaslata. (A szaggatott vonal az útpálya újraosztásával kialakítandó sáv)

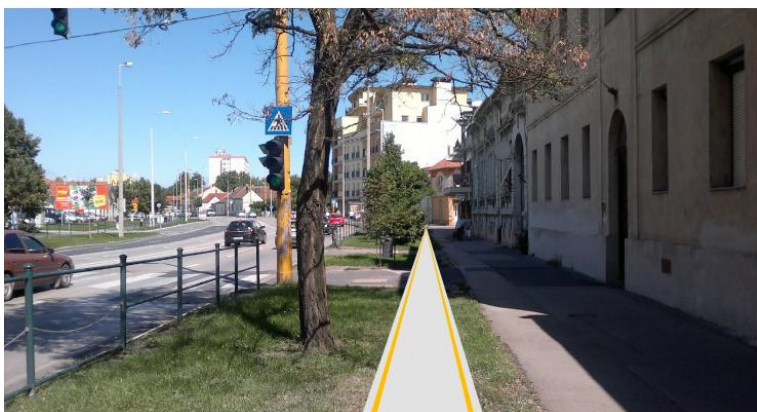
## 2.1 Palotai úton meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Schwäbisch Gmünd utcától a Piac tér/Selyem utcáig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Elválasztás nélküli közös gyalog-és kerékpárút.

**Javasolt fejlesztés:** Irányhelyes egyirányú kerékpárút/(helyenként Koppenhágai típusú kerékpársáv) az út mindkét oldalán, az úttól és a járdától is elválasztva, a csomópontoknál kerékpársáv kialakításával. Az Ady Endre utcai zsákutca és a gyalogos-átkelőhely (Alba-ház) között a keleti oldali kerékpáros létesítményét kétirányúként javasolt kialakítani.

### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

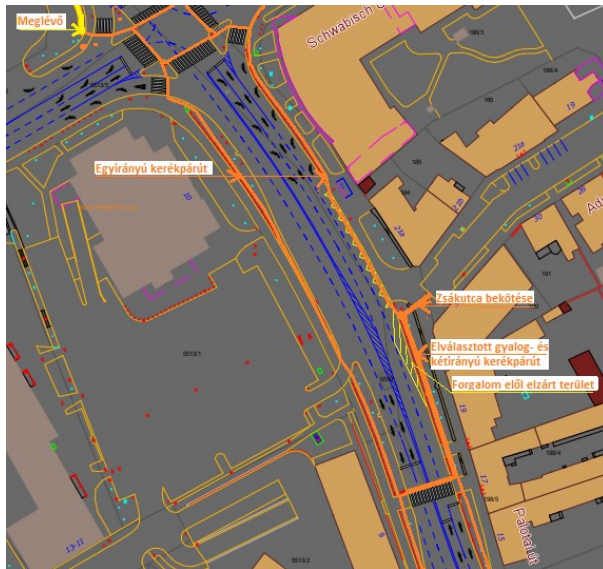
**A városból kifelé vezető irányban** a Schwäbisch Gmünd utcai buszmegállóban az irányhelyes kerékpársáv átvihető. Az Ady Endre utca (zsákutca) bekötésétől a gyalogos átjáróig a gyalogjárdától elválasztott kétirányú kerékpárút kialakítása javasolt. A Palotai út 15. sz. térségében elegendő hely van az úttól elválasztott kerékpárút kialakítására (lásd 63. kép).



63. kép: 2.1 szakasz, a Palotai út (belváros felőli oldal) 15. sz. előtt kialakítható kerékpárút<sup>129</sup>

<sup>129</sup> Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési projektterve 2011., 11.e kép

Az Ady Endre utca végének átalakítása - oly módon, hogy a zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás biztosított legyen a kerékpárforgalmi létesítményre - a korszerűsítés során javasolt. Az Ady Endre utca és a gyalogos átkelőhely (Alba-ház) között kétirányú kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása javasolt.



19. ábra: 2.1 szakasz, a Palotai út javasolt kerékpársávjai a Schwäbisch Gmünd utcától az Alba-házig

A Palotai út belváros felőli oldalán, a Palotai út 11-13. térségében felszabályozás teheti lehetővé az irányhelyes kerékpársávok műszaki előírásnak megfelelő szélességű kialakítását a meglévő gyalogjárda útfelőli oldalán (az érintett helyrajzi számok: 201, 202, 203). (lásd 20. ábra).

A kiépítéshez a közvilágítási oszlopok áthelyezésére is szükség lehet.

A belváros felé vezető oldalon (a Palotai út nyugati oldalán) az irányhelyes kerékpárút a buszmegállón keresztül kerülhet átvezetésre.



20. ábra: 2.1 szakasz, a Palotai út 11-13-nál javasolt felszabályozás

A Palotai út belváros felőli oldalán az Alba Plaza mellett az egyirányú szervízúton haladhat a kerékpáros forgalom - a gépjármű forgalommal azonos irányban-kerékpáros nyom kijelöléssel (64. kép).

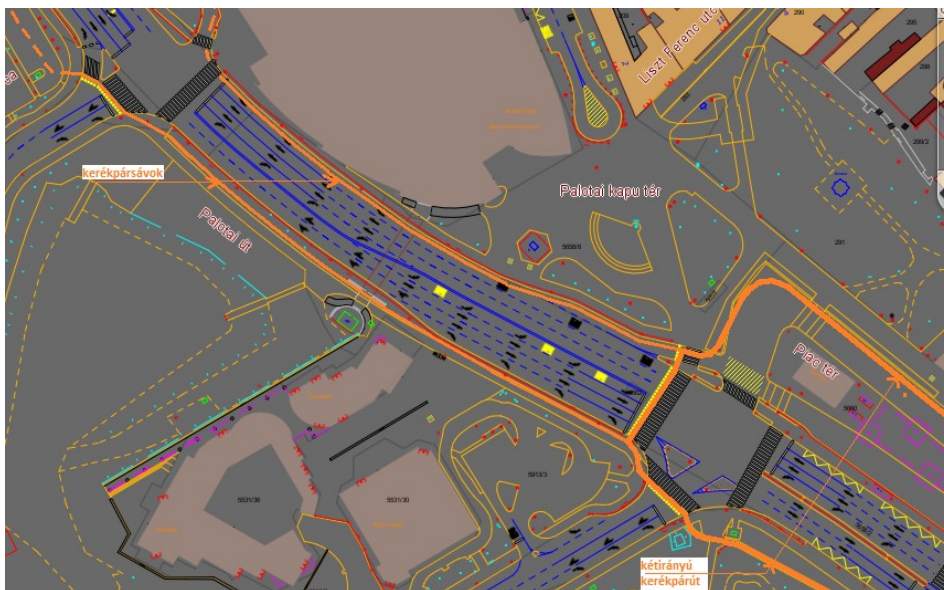


64. kép: 2.1 szakasz, a Palotai út (belváros felőli oldal) Alba Plaza melletti egyirányú szervízúton a kerékpárosok irányhelyesen haladhatnak, kerékpáros nyom felfestése javasolt

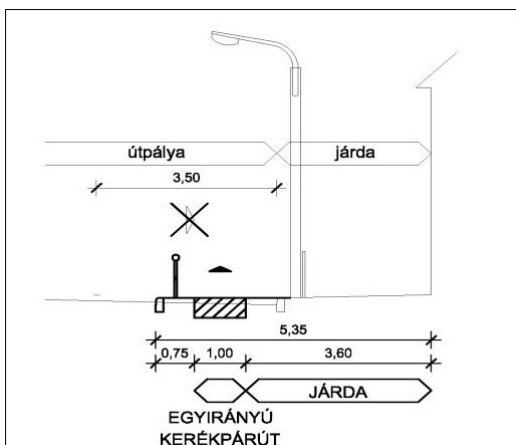
Kedvezőtlen, hogy ez a gyalogosok kétszeri keresztezésével alakítható ki, de helyhiány miatt itt ez látszik a legkedvezőbb megoldásnak.

A Palotai út belváros felőli oldalán, az Alba Plaza mellett (a szervízút és a Piac tér közötti szakaszon) az egyirányú (irányhelyes) kerékpárforgalmat nem javasolt a meglévő keskeny járdára felvezetni. Ezért a jelenlegi jobbra kanyarodó forgalmi sáv rovására javasolt az egyirányú kerékpárút kialakítása. (22. ábra, 65. kép).

A Palotai út forgalmától való elválasztás a 22. ábrán mutatott korláttal való elválasztáson kívül „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávval is tervezhető. A kialakítás a Piac tér átalakításával együtt, vagy azt követően javasolt, miután a Piac téri autóbusz-pályaudvar a vasútállomásra került.



21. ábra: 2.1 – 2.2. szakasz: Alba Plaza melletti szakasz a Piac téri csatlakozással



22. ábra: 2.1 Palotai út (belváros felőli oldal) Alba Plaza mellett a jobbra kanyarodó sáv rovására kialakított kerékpársáv mintakeresztelvénye<sup>130</sup>



65. kép: 2.1 Palotai út (belváros felőli oldal) Alba Plaza mellett a jobbra kanyarodó sáv rovására javasolt a kerékpársáv kialakítása<sup>131</sup>

**A Piac tér felé vezető oldalon** (a Palotai út nyugati oldalán) a meglévő gyalog és kétirányú kerékpárutat úgy javasolt átalakítani egyirányú kerékpárúttá, hogy elválasztásra kerüljön a gyalogos és a kerékpáros, és az egyirányú kerékpárút az útburkolat és a gyalogos sáv közé essen, az útburkolattól és a gyalogos forgalomtól is elválasztva.

**Összehangolási igény:**

- Az Alba Plaza II. ütem fejlesztésével való összehangolás,
- az Intermodális Csomópont kiépítését követően, a Piac tér átalakításával való összehangolás,
- a szabályozási terv módosítását igényli a Palotai út 11-13. sz. térségében ezért az I. ütemben nem valósítható meg,
- a szakasz korszerűsítésével együtt javasolt az Ady Endre utcai zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás biztosítása.

<sup>130</sup> Tandem Kft. – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft, Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési projektterve 2011., 11.a mintakeresztelvény

<sup>131</sup> Ua.11.a kép

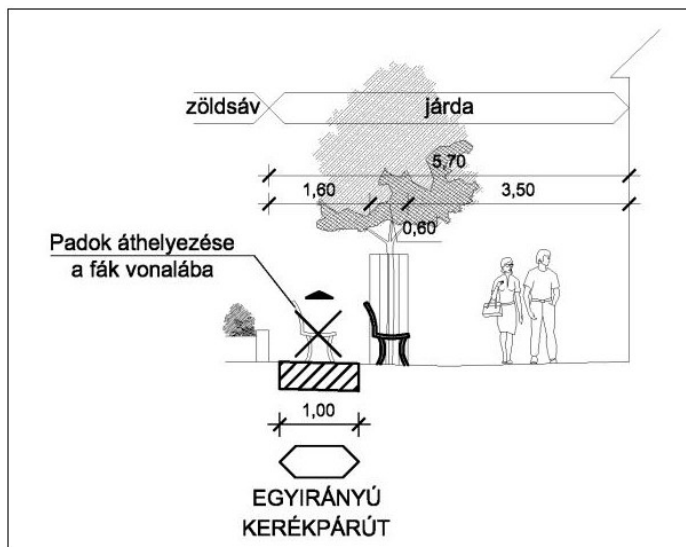
## 2.2 Piac tér mellett a Selyem utca – Petőfi Park között korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Önálló kétirányú kerékpárút a buszvárók mögött, a parkban.

**Javasolt fejlesztés:** Kétirányú kerékpárút a Piac tér mindkét oldalán (a Selyem utcától a Vörösmarty térig).

### A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:

**2011. évi javaslat:** A Piac tér belvárosi felőli oldalán a 2011. évi projektterv<sup>132</sup> azt javasolta, hogy az „utcabútorok áthelyezésével (a fasor vonalába) megfelelő szélességű sáv alakul ki a kiemelt dísnövényzsáv és a fasor között, ahol egyoldali egyirányú kerékpárút alakítható ki. A fasor vonalába áthelyezett padok és egyéb utcabútorok így nem akadályozzák a kerékpárosok forgalmát.”, amit a 23. ábra mutat be.



23. ábra: 2.2 Piac tér (belvárosi felőli oldal) 2011. évi projektterv mintakeresztmetszelvény javaslata<sup>133</sup>

### A jelenlegi javaslat:

Mivel a Piac tér szélessége igen nagy, amin a város egyik legnagyobb forgalmú útja halad át, ezért a tér mindkét oldalán kétirányú kerékpárút kialakítást javasolt. (lásd 21. ábra).

A jelenlegi javaslat azért térhet el a 2011. évi projektterv javaslatától, mert várható, hogy a 2016-2020. időszakban megvalósításra kerül az Intermodális Csomópont a vasútállomáson. Ennek következtében a Piac térről a Vasútállomásra kerülhet az autóbusz-pályaudvar, ami után lehetőség nyílik a Piac tér átalakítására, a területének újraosztására. Az átalakítás során javasolt, hogy a jelenlegi autóbusz-pályaudvar épületek felőli szélső sávjában (ami jelenleg az autóbuszok parkolását biztosítja, amire az Intermodális Csomópont megvalósulása után már nem lesz

<sup>132</sup> Tandem Kft. – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft, Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési projektterve 2011., 20 old.

<sup>133</sup> Ua., 12.b mintakeresztmetszelvény

szükség) **kétirányú** kerékpárút kerüljön kialakításra (a 23. ábrán a virágágyás másik oldalán, lásd még a 21. ábrát). A megszüntetésre javasolt buszparkoló sávjának szélessége lehetővé teszi, hogy a javasolt kerékpárút mellett akár egy újabb fasor is kialakításra kerüljön (a tér átalakításával összhangban).

A Palotai kapu tér mellett a gyalogos zóna határán haladva (a buszpályaudvar szélén) csatlakozna a kerékpárút a Palotai úti (innen már egyirányú) kerékpársávba, illetve a másik irány a Palotai úti (Selyem utcánál lévő) jelzőlámpával szabályozott átkelőhöz.

Ezt a megoldás azt is segítené, hogy egy kerékpáros pihenőhely legyen a belváros mellett a Piac tér/Petőfi parkban. A Piac téren a jelenlegi autóbusz-pályaudvar épületében kerülhetne biztosításra a pihenő illemhelye.

A Piac tér nyugati oldalán (a buszmegálló mögött) a meglévő kétirányú kerékpárút szélesítése szükséges ÚME-nak megfelelő paraméterekkel.

#### **Összehangolási igény:**

A vasútállomáson tervezett Intermodális Csomópont kialakítása után a Piac tér átalakításával együtt valósítható meg, ezért az I. ütemben nem ütemezhető.

### **2.3 Piac téren a Petőfi park mellett korszerűsítendő közös gyalog-és kerékpárút**

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Közös gyalog- és kerékpárút.

**Javasolt fejlesztés:** Kétirányú kerékpárút a tér mindkét oldalán (a Piac tértől a Vörösmarty térig)

#### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

**A Piac tér belváros felőli oldalán** a megyeháza - Kuruc sarok előtti kifizorgalmú szervízúton (parkoló út) a kerékpáros nyom felfestésével két irányban haladhat a kerékpárforgalom.



66. kép: Piac tér belváros felőli oldalán a szervízút kerékpározásra való kijelölése

**A Piac tér Palotaváros, Petőfi park felőli oldalán** a meglévő gyalog – és kétirányú kerékpárutat úgy javasolt átalakítani, hogy elválasztásra kerüljön a gyalogos- és a kerékpáros forgalom, és a kerékpárút az útburkolat és a gyalogos sáv közé essen (az útburkolattól elválasztva). A Petőfi park után a kerékpárút eltávolodik az úttól.

Hálózati szempontból az út mellett is szükséges a Vörösmarty térig egy egyirányú kerékpárút, vagy „koppenhágai típusú” kerékpársáv létesítése.

**Összehangolási igény:**

Kialakítása összefügg a Piac másik szakaszával, azzal együtt (a vasútállomáson tervezett Intermodális Csomópont kiépítése után, a Piac tér átalakításával) építhető valósítható meg, ezért az I. ütemben nem ütemezhető.

**6.1 Horvát István utcai közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig**

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Közös gyalog- és kerékpárút.

**Javasolt fejlesztés:** Egyirányú kerékpársáv, vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

„Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv esetén ügyelni kell a járdától való (legalább eltérő színű) elválasztásra.



24. ábra: 6.1 Horvát István utcai kerékpársávok a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig

Amennyiben a Széchenyi u. – Horvát István utcai csomópont átépítésre kerül (pl. nagyobb kapacitást biztosító turbó körforgalomra), a kerékpár sávok átvitelére gondolni kell.

**Összehangolási igény:**

Kialakítása a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

**6.3 Horvát István utcai közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig**

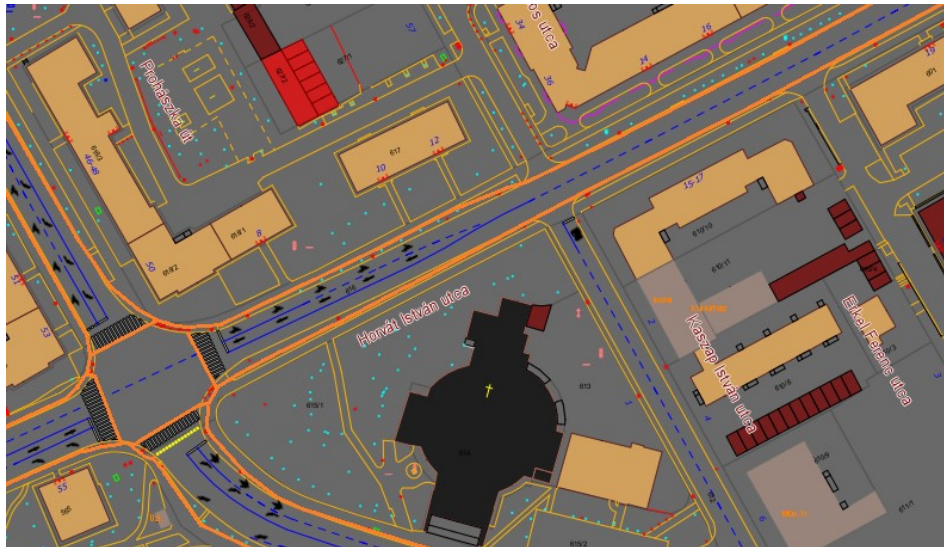
**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Közös gyalog- és kerékpárút

**Javasolt fejlesztés:** Egyirányú kerékpársáv, vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán

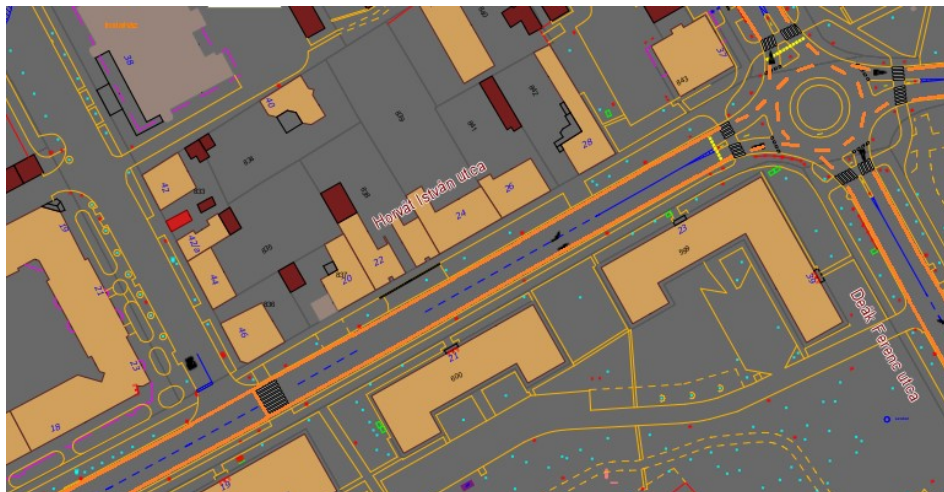
**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A burkolat szélessége a két forgalmi sávú úton 9,9 m, ami a burkolat újraosztásával lehetővé teszi az irányhelyes kerékpársávok kialakítását (25-26. ábra).





25. ábra: 6.3 Horvát István utcai kerékpársávok javasolt kialakítása a Prohászka Ottokár utcától



26. ábra: 6.3 Horvát István utcai kerékpársávok a Deák Ferenc utcáig

A Deák Ferenc utcai körforgalomnál a kerékpárosok „kerékpáros nyom” jelzéssel bevihetők a körforgalomba (26. ábra), vagy a 29. ábra szerinti, a Béke tér - Prohászka Ottokár utcai csomópontnál tervezetthez hasonló, a gépjármű forgalomtól elválasztott megoldás is megvizsgálható, tekintve, hogy az útszakasz része lesz a Budapest – Balaton kerékpárútnak, ezért itt jelentős kerékpáros-turista forgalom várható. Kedvező lenne a Prohászka Ottokár – Horvát István utcai jelzőlámpás csomópont átalakítása körforgalomra, a kerékpársávok kialakításával összhangban. A csomópont átépítése azonban a Széchenyi u – Horvát István utcai csomópont átalakítását követően lehetséges, a két csomópont kis távolsága, egymásra hatása miatt.

A beruházásban megszüntethető a Horvát István utca – Kaszap István utcai balesetveszélyes góc, amit az okoz, hogy a kerékpárosok két irányból a belátási háromszögön belülről érkeznek a kereszteződésbe. A javasolt irányhelyes sávokkal egyrészt a kerékpárosok csak abból az irányból fognak érkezni ahonnan a gépjárművek, másrészt a kerékpársáv is közelebb kerül a csomópont középpontjához, így kerékpárosok már messzebből láthatók lesznek.

**Összehangolási igény:**

Kialakítása a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

**7.2 Lövölde utcai közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Budai útig**

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Közös gyalog- és kerékpárút

**Javasolt fejlesztés:** Egyirányú kerékpársáv, vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A burkolat szélessége a két forgalmi sávos utcában 9,5 m, ami a burkolat újraosztásával (a Huszár utcai csomópontnál) kisebb átépítéssel lehetővé teszi az irányhelyes kerékpársávok kialakítását.



27. ábra: Lövölde utcai kerékpársávok az Árpád utcától a Budai út felé

**Összehangolási igény:**

Kialakítása a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

**8. Budai út mellett Lövölde u-tól a Seregélyesi útig, déli oldalon**

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** önálló kerékpárút

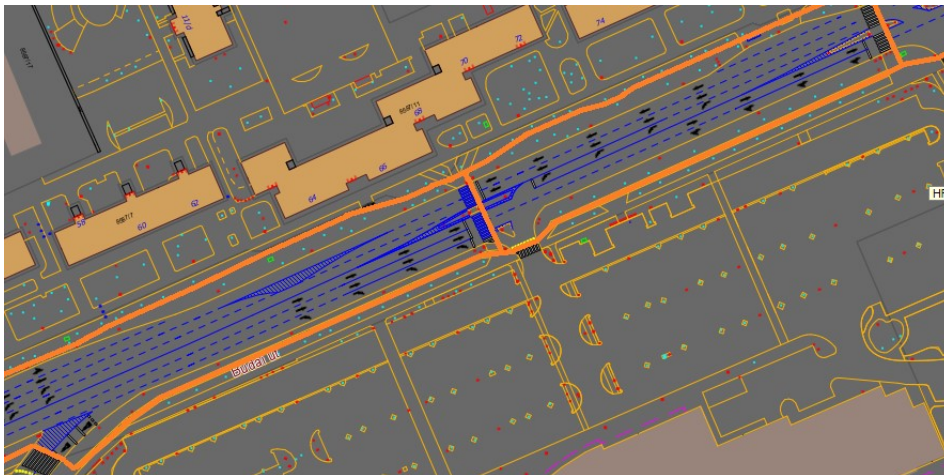
**Javasolt fejlesztés:** kétirányú kerékpárút az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Budai út 4 sávos szélessége (kanyarodó sávok nélkül), nehéz átjárhatósága, a déli oldalon a mellette lévő intézmények, az északi oldalon sűrű lakónépeségű Vízivárosi lakótelep indokolja, hogy mind a két oldalon kétirányú kerékpárút legyen.

**A déli oldalon** meglévő kerékpárút szélessége 1,7 m, amit az ÚME<sup>134</sup> előírásainak megfelelően szélesíteni szükséges. A Lövölde utcai csomópontnál a Lövölde utcai ág keresztezése a gyalogos-átkelőhely másik (a Budai úthoz közelebb lévő) oldalán javasolt. Ezáltal egyrészt a gépjármű vezetője jobban rálát a kerékpárosokra, másrészt az átkelőnél kisebb lesz a kerékpárút szintkülönbsége, lejtése.

A Vízivárosi lakótelep felől új kétirányú kerékpárút építése javasolt. Ennek nyomvonala a meglévő sétány mellett haladna, de attól elválasztva. Annak érdekében, hogy minél kevesebb fát kelljen kivágni, a nyomvonal játékos is lehet, eltérhet az egyenes vonalú Budai út vonalától. A tervezést a fák pontos felméréssel szükséges kezdeni.



28. ábra: 8. Budai út mindkét oldalán javasolt kétirányú kerékpárút

**Összehangolási igény:**

Kiépítése a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

**9. Prohászka utcai a közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése Horvát István u. és a Vasútállomás között**

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Közös gyalog- és kerékpárút

**Javasolt fejlesztés:** A belváros felé egyirányú kerékpársáv (vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv) illetve a vasútállomás felé a meglévő kerékpárút helyén egyirányú elválasztott kerékpárút.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Prohászka utca Horvát István javasolt csomópontot a 25. ábra mutatja.

A Prohászka templom oldalán a kerékpáros sáv az út területének újra osztásával alakítható ki.

A Vasvári Gimnázium oldalán az egyirányú kerékpárút a jelenlegi közös gyalog- és kerékpárút helyén, a gyalogos forgalomtól elválasztva alakítható ki. A 29. ábra a Prohászka Ottokár utca Béke tér felőli végét mutatja, a tervezett körforgalmakkal.

**Összehangolási igény:**

<sup>134</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-UT 03.04.11

Kialakítása összefügg a vasútállomáson tervezett Intermodális Csomópont kiépítésével, amelynek során, az utca végén (a Béke téren) körforgalmi csomópontok létesülnek.



29. ábra: 9. a Prohászka Ottokár utcában javasolt kerékpársávok, az IRKKK beruházásában tervezett körforgalmakkal.<sup>135</sup>

A 70. táblázatban összefoglalásra kerültek a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései fejlesztései.

	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény	létesítmény hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Javasolt fejlesztés
1.1-1.2	Palotai úti kerékpárút Gaja hídtól a Szeder u-ig, közös gyalog- és kerékpárút, a Mészöly Géza utcáig önálló kerékpárút	1,4	B	10.950	Belváros felé egyirányú kerékpársáv (lehet „Koppenhágai típusú” megemelt) az útpálya újraosztásával, illetve padkabarokkal
1.3-1.4	Palotai úti kerékpárút Mészöly G. u.-tól a Schwäbisch G. u-ig, közös gyalog-és kerékpárút	0,1	B	10.950	Az útpálya újraosztásával kétoldali egyirányú kerékpárút (lehet „Koppenhágai típusú”, megemelt)
2.1	Palotai úti kerékpárút, a Schwäbisch G. u.-tól a Piac tér/Selyem u-ig, közös gyalog-és kerékpárút	0,8	B	14.780 - 17.070	Kétoldali egyirányú kerékpárút (helyenként „Koppenhágai típusú”) és a belső szervízút használata
2.2	Piac tér mellett önálló kerékpárút	0,2	B	17.620	Kétoldali kétirányú kerékpárút
2.3	Piac tér, Petőfi park mellett, a belső Balatoni utcáig, közös gyalog-és kerékpárút	0,3	B	17.620	Kétoldali kétirányú kerékpárút a Vörösmarty térig
6.1	Horvát István utca mellett (a Hosszúsétától a Széchenyi utcáig)	0,2	A	13.670	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, lehet „Koppenhágai típusú”, megemelt kialakítású
6.3	Horvát István utca mellett (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig)	0,4	A	13.610	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, lehet „Koppenhágai típusú”, megemelt kialakítású
7.2	Lövölde utca mellett a Budai útig közös gyalog-és kerékpárút	0,6	A	12.300	Kétoldali egyirányú kerékpársáv a Deák Ferenc utcától, lehet „Koppenhágai típusú”, megemelt kialakítású
8.	Budai út mellett Lövölde utcától a Seregélyesi útig	1	A	15.620	Kétoldali kétirányú kerékpárút
9.	Prohászka úton Horvát István u. és a Vasútállomás között	0,5	B	9.100	Belváros felé kerékpársáv (lehet „Koppenhágai típusú”), a vasútállomás felé egyirányú kerékpárút

70. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései, fejlesztései

<sup>135</sup> PwC – Közlekedés – Városkutatás – Pro Urbe Konzorcium: Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása, Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 2013.07.05, KÖZOP-5.5.0-09-2010-0013

## 5.1.2 Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása

### 5.1.2.1 A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

A 4.3.3.1 fejezet mutatta be a városi elsőrendű főutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit.

A városi elsőrendű főutakon, az alábbi helyeken hiányoznak a kerékpárforgalmi létesítmények:

- Ú1 Vörösmarty tér
- Ú2 Széchenyi utca Vörösmarty tér - Szárcsa utca közötti szakasza
- Ú3 Horvát István utca Prohászka Ottokár utca - Széchenyi utca közötti szakasza
- Ú4 Horvát István utca Hosszúsétatér - Balatoni út közötti szakasza.

Az 55. táblázat alapján az Ú1-Ú4-el jelzett új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése lehetséges. A baleseti adatok elemzése alapján elsősorban irányhelyes kerékpársávok kialakítására törekszünk.

A városi elsőrendű főutakon javasolt fejlesztéseket összefoglalóan a 71. táblázat, térképen a 48. térkép, valamint a 26. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutatja.

#### Ú1 Vörösmarty tér javasolt új kerékpárforgalmi létesítménye

**Javasolt fejlesztés:** A Széchenyi utca irányában „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv, a Piac tér irányában a belső szervízút használata.

#### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

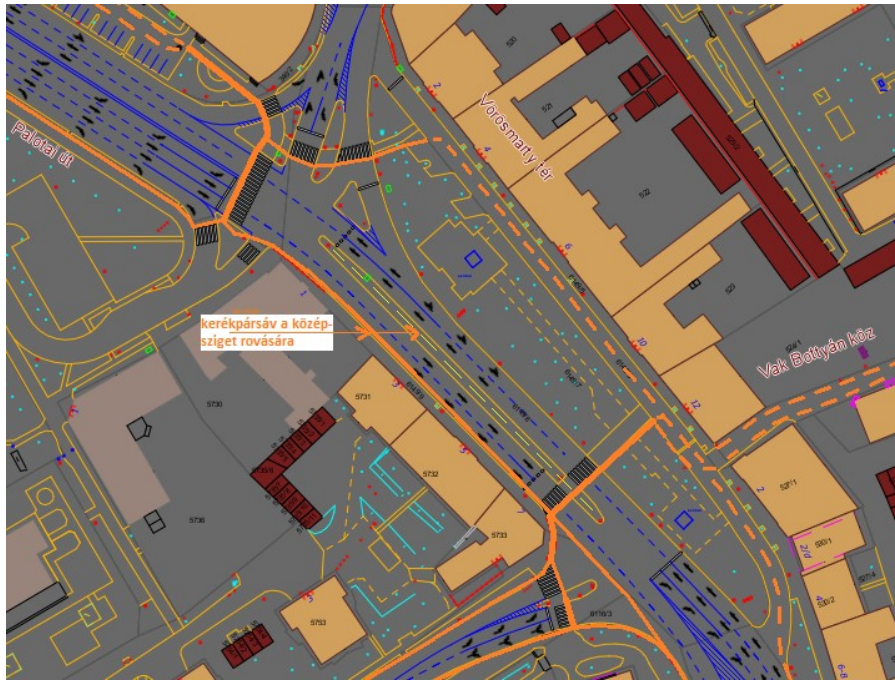
A nagy gépjármű forgalom miatt (18.350 E/nap) indokolt a gépjármű forgalomtól való elválasztás. A Vörösmarty téren a Széchenyi utca irányába vezető kerékpárforgalmi létesítmény az úttól korláttal elválasztott egyirányú kerékpárút, vagy „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv is lehet. Ez utóbbi kialakítása javasolt, a járdától való elválasztással (eltérő burkolat vagy szín). Mindkét megoldás az útterület újraosztásával, a középsziget szélességének csökkentésével biztosítható, amit a 30. ábra mutat. (A középszigetben jelenleg füvesítés van keskenysége miatt, aminek az üzemeltetése, kezelése is problémás a forgalmas úton.) A visszamaradó szigetrészt térkővel javasolt burkolni, a Piac térhez hasonló kialakítással.)

A Piac tér irányában az egyirányú belső szervízút használata javasolt, a burkolaton kerékpáros nyomok felfestésének alkalmazásával.

#### **Összehangolási igény:**

Megvalósítása együtt javasolt

- a Széchenyi utca kerékpárforgalmi létesítményeinek kiépítésével,
- a Balatoni út (Hosszúsétatérig hiányzó) szakasz kiépítésével,
- a Vak Bottyán köz (zsákutca) lépcsős részének átalakításával, kerékpáros továbbhaladás biztosításával.



30. ábra: Ú1, a Vörösmarty téren javasolt egyirányú kerékpársáv és belső szervizút használata

## Ú2 Széchenyi utca Vörösmarty tér - Szárcsa utca közötti szakaszán javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény

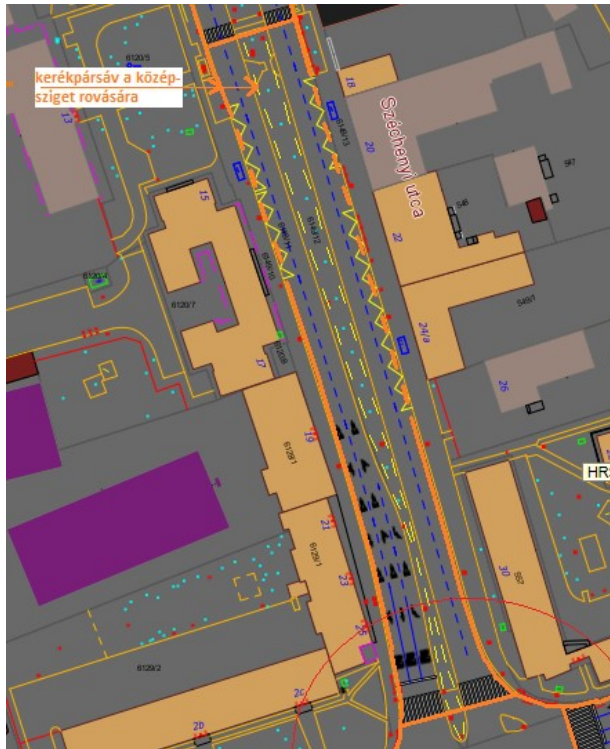
A nagy forgalmú utcával párhuzamosan kerékpározható a kisforgalmú Hosszúsétatér, ugyanakkor a Széchenyi utcában lévő intézmények, valamint a hálózati kapcsolatok miatt javasolt, hogy az utcában is legyen kerékpárforgalmi létesítmény.

**Javasolt fejlesztés:** „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán.

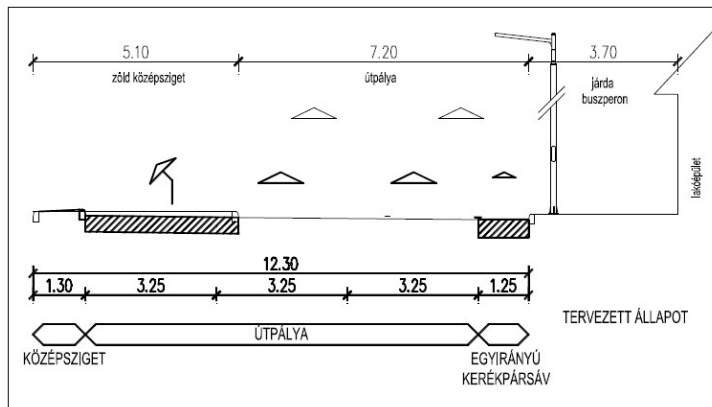
### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávok a közterület újraosztásával alakíthatók ki. A 2x2 sávos elválasztott útpályás Széchenyi utca útpályáinak szélessége 7,2m - 7,5 m, ami 6,5 m-re csökkenthető. A hiányzó szélesség a középsziget (6-9 m szélességű) területének kismértékű csökkentésével biztosítható, ami nem érintené a középszigetben lévő fákat (31. ábra). A buszmegállóknak a kerékpársáv szintben kerülne átvezetésre.

A Széchenyi utcában a 2011. évi projektterv is egyirányú kerékpársávokat javasolt, a 32. ábra mintakeresztmetszelvevénye alapján, a Horvát István utcai csomópont balra forduló sávjának növelésével.



31. ábra: ÚZ, a Széchenyi utcában javasolt irányhelyes kerékpársávok



32. ábra: ÚZ, a Széchenyi utcára vonatkozóan a 2011. évi projektterv mintakeresztelvény javaslata<sup>136</sup>

**Összehangolási igény:**

A Horvát István utcai jelzőlámpás csomópont átépítése az Intermodális Csomópont kiépítésével esedékessé válhat (turbó körforgalom, v. jelzőlámpás körforgalom). Megvalósítása a Vörösmarty téri kerékpárforgalmi létesítményekkel együtt javasolt.

<sup>136</sup> Tandem Kft. – Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft., Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési projektterve 2011. 33.b mintakeresztelvény

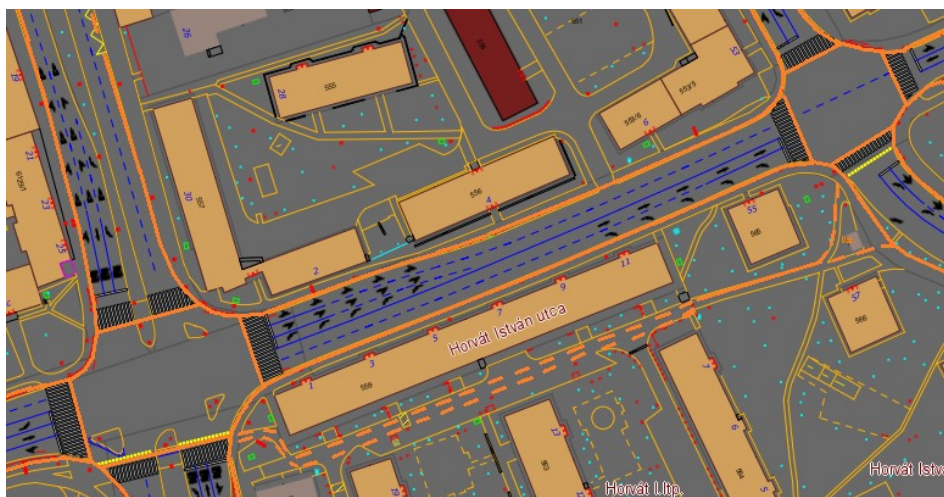
### Ú3 Horvát István utca Prohászka Ottokár utca - Széchenyi utca közötti szakaszán javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény

A nagy forgalmú utcával párhuzamosan jelenleg kerékpározható a Horvát István lakótelep belső útja, ami ugyanakkor nem lesz alkalmas az „A” hálózati szerepű Budapest – Balaton kerékpárút forgalmának lebonyolítására. A Horvát István utca további szakaszaihoz hasonlóan (a hálózati kapcsolatok miatt is) irányhelyes kerékpársávok kialakítása javasolt.

**Javasolt fejlesztés:** „koppenhágai típusú” megemelt egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán.

#### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Horvát István utca ezen szakaszán az ÁNF közel 20.000 E/nap. A kerékpársávok létesítése az útburkolaton kívül lehetséges, a forgalomtól elválasztva javasolt („koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávok) részben a járda területének igénybevételével. A járdától az elválasztás eltérő burkolattal, vagy színnel javasolt. A megmaradó járdarész épületek felé való szélesítése is szükséges.



33. ábra: Ú3, a Horvát István utca Prohászka Ottokár utca - Széchenyi utca közötti szakaszán javasolt kerékpársávok

A Horvát István utca 1-11. számú háztömb előtt, a járda szélesítése a közterületen lévő támfalak elbontásával, járdaszintre való süllyesztésével javasolt. A páros oldalon a járda szélesítése, átépítése támfalak építését is igényli. A kerékpársáv vonalába eső közvilágítási oszlopokat várhatóan át kell helyezni.

#### **Összehangolási igény:**

A Budapest – Balaton kerékpárút lehetséges nyomvonala.

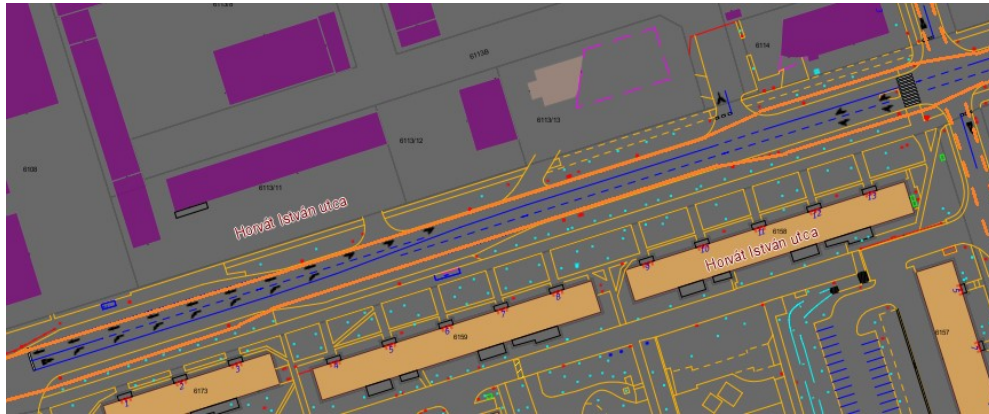
### Ú4 Horvát István utca Hosszúsétatér - Balatoni út közötti szakaszán javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény

**Javasolt fejlesztés:** „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán.



**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az út burkolata 9,5 m széles, a 2 forgalmi sáv mellett hosszú kanyarodó sávok vannak. A kerékpársávok kialakítása a közút területének újra osztásával, nagyobbrészt a jelenlegi burkolatszélességen is lehetséges. A csomópontoknál a kanyarodó sávok hosszának csökkentése, a megmaradó kanyarodó sávok melletti szélesítés szükséges.



34. ábra: Ú4. A Horvát István utca Hosszúsétatér - Balatoni út közötti szakaszán javasolt kerékpársávok, a kanyarodó sávok helyigényének biztosításával

**Összehangolási igény:**

A Budapest – Balaton kerékpárút lehetséges nyomvonala.

A 71. táblázatban összefoglalásra kerültek az elsőrendű főutakon az új kerékpárforgalmi létesítmények javasolt fejlesztései, az összehangolási igényekkel együtt.

VÁROSI ELSŐRENDŰ FŐUTAKON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények				
	Út neve	E/nap	háló- zat	Javasolt fejlesztés
Ú1	VÖRÖSMARTY TÉR	18.350	B	„Koppenhágai típusú” kerékpársáv, a Piac tér felé a belső szervízút használata
Ú2	SZÉCHENYI U. (Vörösmarty tér –Csíkvári út)	15.660	B	Kétoldali egyirányú kerékpárút/v. „koppenhágai típusú” kerékpársáv
Ú3	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Prohászka O. u.-Széchenyi u.)	19.910	A	Kétoldali egyirányú „koppenhágai típusú” kerékpársáv
Ú4	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Hosszúsétatér - Balatoni út)	13.670	A /B	Kétoldali egyirányú „koppenhágai típusú” kerékpársáv

71. táblázat: A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

**5.1.2.2 A városi másodrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei**

A 4.3.3.2 fejezet mutatja be (56. és 57. táblázat) a városi másodrendű főutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit.

A városi másodrendű főutakon a javasolt új kerékpárforgalmi létesítményeket alábbiak, melyeket összefoglalóan a 72. táblázat, térképen a 48. térkép, valamint a 26. számú, nagyítható térképmelléklet is bemutat.

**Ú5 Balatoni út, Vörösmarty tér – Hosszúsétatér közötti szakasza**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Balatoni út Hosszúsétatér – Bakony utca szakaszán 2005-ben kerültek kialakításra kerültek az irányhelyes nyitott kerékpársávok. Ennek folytatásában szintén kétoldali egyirányú kerékpársávok kialakítása javasolt, az út melletti zöldsáv, illetve a széles járda területének igénybevétele. A kiépítés közvilágítási oszlop áthelyezéseket is igényelhet. A Vörösmarty téri csomóponti részt a 30. ábrán is látható.

**Összehangolási igény:**

Kiépítése a Vörösmarty téri kerékpárforgalmi létesítményekkel együtt javasolt

**Ú6 Balatoni út, Bakony utcai körforgalom és Horvát István utcai körforgalom közötti szakasza**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Balatoni út szélessége a Bakony utcai körforgalom után 9,0 m, ami a buszöblöknél tovább szélesedik. A kerékpársávok kialakítása nagyjából a közút területének újra osztásával, a jelenlegi burkolatszélességen is lehetséges. Az irányhelyes kerékpársávok átvezethetők a buszöblöknön, viszont javasolt az autóbuszöblök térkő burkolatának átépítése. Szélesítés a Shell kút előtti útcsatlakozás (a Balatoni útról kanyarodó sávval rendelkezik) és a Horvát István utcai körforgalom között szükséges.

**Ú7 Béke tér**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpárút az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A 29. ábra mutatja be az Intermodális Csomópont beruházásában, a Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánytervben<sup>137</sup> szereplő egyoldali irányhelyes kerékpárutakat a két körforgalmi csomópont között.

**Összehangolási igény:**

A vasútállomás előtti Béke tér fejlesztése a kerékpárforgalmi létesítményekkel együtt az Intermodális Csomópont beruházásban valósulhat meg.

**Ú8 Berényi út II. ütem, Vértanú utca – Széna tér között**

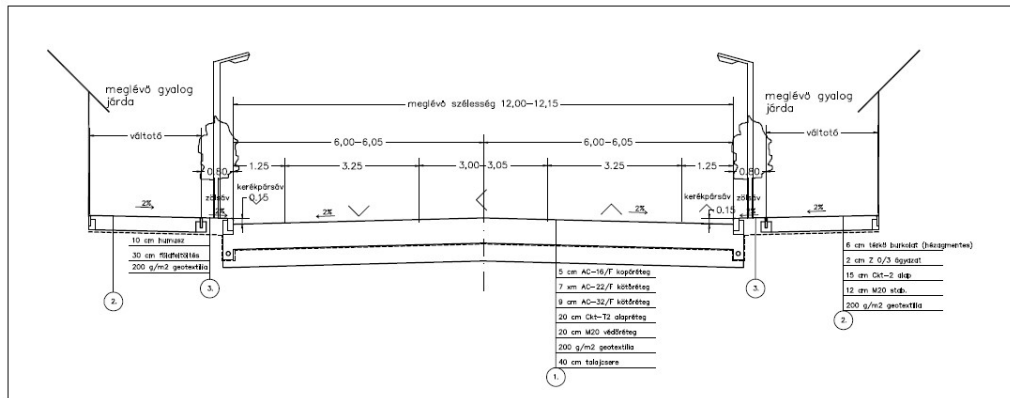
**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

---

<sup>137</sup> PwC – Közlekedés – Városkutatás – Pro Urbe Konzorcium: Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása, Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 2013.07.05, KÖZOP-5.5.0-09-2010-0013

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Berényi út II. ütem útfelújításának engedélyezési tervei elkészültek, az útfelület újraosztásával, irányhelyes kerékpársávok kialakításával. A tervezett mintakeresztmetszvényt mutatja a 35. ábra, az irányhelyes kerékpársávokkal.



35. ábra: A Berényi út II. ütemének tervezett mintakeresztmetszvénye

A fejlesztés a TOP 6.1.5-15 a „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés” pályázat keretében tervezett.

**Ú9 Dózsa György út**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Modern Város program keretében a bíróság előtti csomópont átalakítására, a környezetében lévő úthálózat fejlesztésre több változat is készült. Még nem került kiválasztásra a továbbtervezendő változat, de a változatok tartalmazzák az irányhelyes kerékpársávok kialakítását.

**Ú10 Gáz utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán, a forgalmi sáv és a párhuzamos parkolások között.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A 2x2 sáv, elválasztott útpályás út szélső sávjai jelenleg parkolónak vannak kijelölve. Az útpálya mindkét oldalon 7,0-7,1 m. A kerékpársávok kijelöléséhez szükséges szélesség 7,5 m, (ami a 3,0 m párhuzamos parkoló a biztonsági sávval együtt, az 1,25 m kerékpársáv és a 3,25 m forgalmi sáv szélességekből adódik össze). A 40-50 cm szélesítés a középsziget szélességének csökkentésével biztosítható. Mivel az útburkolat állapota megfelelő, elegendő középsziget és a belső szegélyek átépítése, és csak a szélesítésre kerülő sávok burkolatépítése. (Eltűrhető hogy a forgalmi sáv középsziget felőli 0,5 m szélessége (amiből 0,25 m a biztonsági sáv), a jelenlegitől elütő új burkolat legyen.) A beruházással együtt a középsziget intenzívebb növénytelepítése is javasolt.

#### **Ú11 Havranek József utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az út szélessége 10,5 m. A kerékpársávok kialakítása a közút területének újra osztásával, a jelenlegi burkolatszélességen is lehetséges lenne, ha nem lennének az úton parkolási igények. Az intézmények térségében (iskola, óvoda, templom) 1,5 m szélesítés szükséges annak érdekében, hogy a kerékpársávok mellett a párhuzamos parkolások és a mellette az ajtónyitás miatt szükséges biztonsági sáv is biztosított legyen. Az iskola melletti köztől a Fecskepartig terjedő szakaszon nincs közintézmény, a jelenlegi parkolásából kialakíthatók a kerékpársávok. A fejlesztés során a Fecskepartnál lévő csomópont átalakítása javasolt körforgalomra.

#### **Ú12 Mártírok útja II. ütem, a Madách utca – Seregélyesi út között**

**Javasolt fejlesztés:** egyoldali kétirányú kerékpárút.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Mártírok útja I. ütem kerékpárforgalmi létesítményei a Béke tértől a Madách Imre utca utáni kapubejáróig 2014. évben épültek ki. A Madách utcától a Seregélyesi út felé egyoldali kétirányú kerékpárút épült ki, aminek folytatásában ugyanolyan kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása javasolt. A kerékpárút helyigénye a Lidl Áruházig biztosított.

A Lidl Áruháztól a Seregélyesi úti csomópontig a kerékpárút helyigényét össze kell hangolni a szabályozási tervben megjelenő új turbó körforgalmi csomóponttal, ami a szabályozási terv módosításával lehetséges.

#### **Ú13 Mátyás király körút, a Szabadságharcos út-Dózsa György út között**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A kétsávós út mellett irányhelyes kerékpársávok kialakítása javasolt a Várkörúti kerékpársávokhoz való csatlakozással. A Modern Város program több változat is készült a bíróság előtti (Dózsa György úti) csomópontra. Még nem került kiválasztásra a továbbtervezendő változat. A kiválasztott csomóponttal összhangban javasolt a kialakítása.

A Szabadságharcos útnál szintén körforgalom építése javasolt, a kerékpársávok kialakítása ezzel összhangban javasolt.

Kiépipítése várhatóan a Színház u. – Dr. Koch L. utcai parkolóház építésével valósulhat meg.

#### **Ú14 Mikszáth Kálmán utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán (a Királykúti lakótelep felőli oldalon a kerékpársáv a párhuzamos parkolások és a forgalmi sáv között helyezkedne el).

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az út szélessége a párhuzamos parkolások mellett 11,5 m, ahol nincs parkolás, ott kb. 8,5 m. A kerékpársávok kialakításához a közút területének újra osztása szükséges, továbbá kb. 0,5 m szélesítés, annak érdekében, hogy a párhuzamos parkolások mellett az ajtónyitás miatti biztonsági sáv is biztosított legyen. A szélesítés során a páros oldal felőli folyóka megszüntetése, zárt csapadécsatorna kialakítása javasolt.

**Ú15 Móri út**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Móri út 4 forgalmi sáv, 14 m széles útként épült ki. A szélső sávok jelenleg parkolónak vannak kijelölve. A javaslat szerint a kerékpársávok az útterület újraosztásával alakíthatók ki, az egyik oldali parkoló területéből. Ahol van mód az 1 méteres (15 m-re való) szélesítésre, ott mindkét oldalon megmaradhat a párhuzamos parkolósáv, aminek szélessége a biztonsági sávval együtt 2x 3,0 m. A kerékpársávok szélessége 2x 1,25 m, a forgalmi sávoké 2x 3,25 m. A párhuzamos parkolósávok vonalában fasor telepítése is javasolt (erre a célra kialakított szigetekben, amennyiben a közműhelyzet ezt lehetővé teszi), ami javítaná a városképet, valamint kellemesebbé tenné a mind a kerékpáros közlekedést, mind a parkolást.

A Szent Vendel utcánál, valamint a Móri út végén a 7. sz. főútnál (a Keresztöltés út bekötése érdekében) körforgalmi csomópont építése javasolt. A kerékpársávok tervezése ezzel összhangban szükséges.

**Ú16 Schwäbisch Gmünd utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A kétsávú út mellett irányhelyes kerékpársávok kialakítása az út melletti zóldsáv rovására alakítható ki. „Koppenhágai típusú” emelt kerékpársávok kialakítása javasolt. Várhatóan közvilágítási oszlopok áthelyezésére is szükség lesz.

A Szabadságharcos úti csomópontban körforgalom építése is javasolt, a tervezés ennek figyelembe vételével szükséges. A kerékpársávok kiépítése a Mátyás király körúti kerékpársávokkal együtt javasolt, mert ezzel együtt biztosított a Palotai úti és a Várkörúti kerékpáros létesítmények közötti kapcsolat.

A kiépítés várhatóan a Színház u. – Dr. Koch L. utcai parkolóház építésével valósulhat meg.

**Ú17 Szekfű Gyula utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú „koppenhágai típusú” kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A közel 20.000 E/nap forgalom miatt „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv kialakítása javasolt, az útfelület újraosztásával.

A Modern Város program keretében a bíróság előtti csomópont átalakítására, a környezetében lévő úthálózat fejlesztésre több változat is készült. Még nem került kiválasztásra a továbbtervezendő változat, de a változatok tartalmazzák az irányhelyes kerékpársávok kialakítását.

A Berényi út –Mikszáth Kálmán u. csomópontjában körforgalom kialakítása tervezett a Berényi út II. ütemében, a kerékpársávokat ezzel összhangban javasolt megtervezni.

**Ú18 Széna téri út**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az út szélessége több mint 8 m. A kerékpársávok kialakításához a közút területének újra osztása szükséges, 9,0 m-re való szélesítéssel (2x 3,25 m forgalmi sáv, 2x 1,25 m kerékpársáv biztosítása). A Királysor – Rákóczi utcai körforgalomnál szélesítés nélkül is elférnek a kerékpársávok a jelenlegi burkolaton. A Berényi út –Szekfű Gyula utcai csomópontnál szintén körforgalom építése tervezett, a kerékpársávok tervezése ezzel összhangban szükséges.

**Ú19 Zámoly utca**

**Javasolt fejlesztés:** kétoldali útpadka burkolat építése, az egyik oldalon zárt csapadécsatorna építésével.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

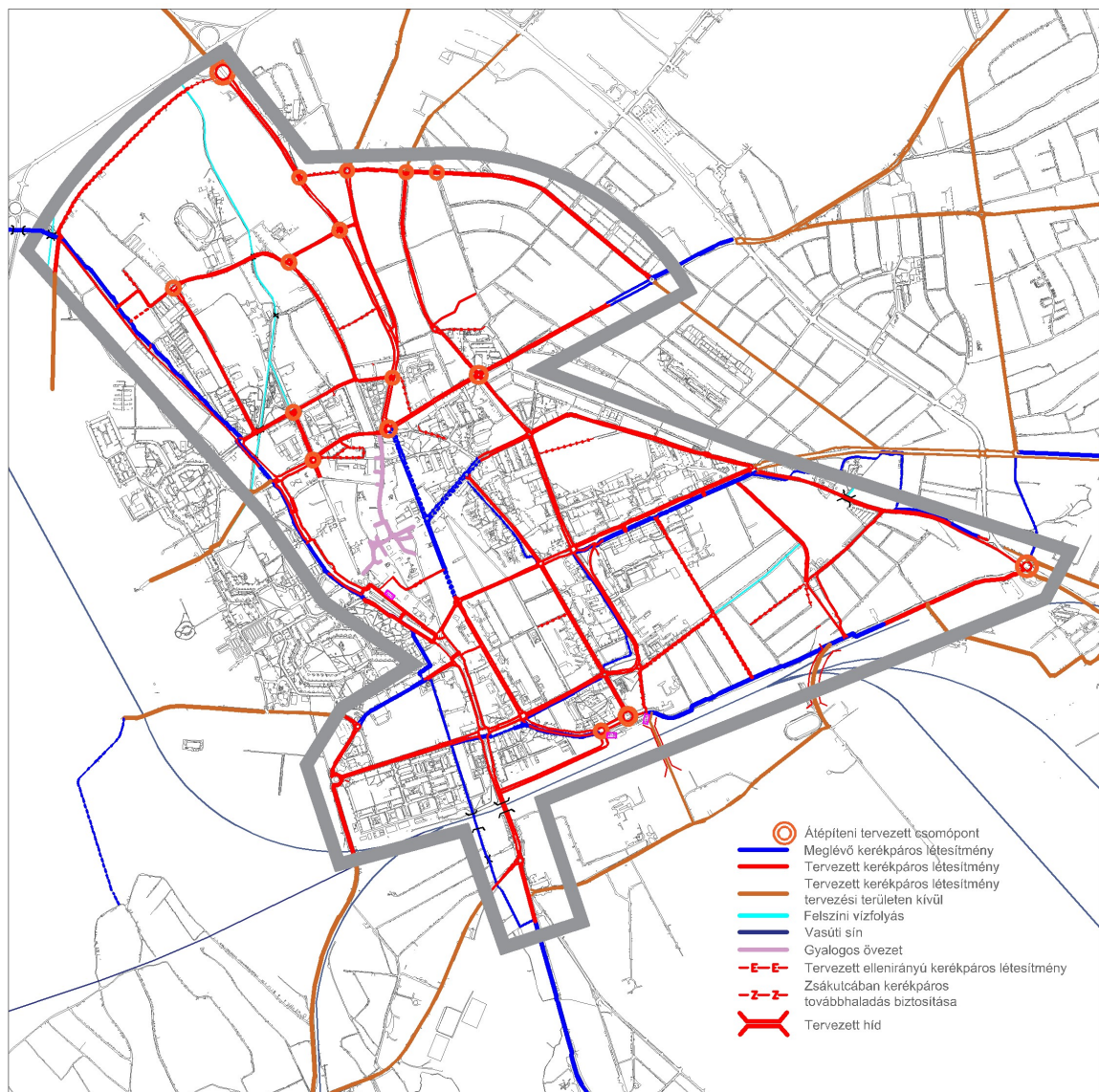
A 6,0 m széles útburkolat mellett az út mellett kb. 1,5 m padka van. Az útpadkák burkolása javasolt, az egyik oldalon a padka melletti árok helyén csapadécsatorna építésével és a nyílt árkok feltöltésével. A másik oldalon a kiépítendő kerékpársáv mellett az árok feltöltése javasolt, folyóka építésével és a csapadékvizek bekötésével a csapadécsatornába.

A 72. táblázatban összefoglalásra kerültek az másodrendű főúton javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztései.

VÁROSI MÁSODRENDŰ FŐUTAKON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények				
	Út neve	E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
Ú5	BALATONI ÚT (Vörösmarty tér – Hosszúsétatér)	16.010	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú6	BALATONI ÚT (Bakony utca - Horvát István u.)	16.010	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú7	BÉKE TÉR	9.100	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpárút
Ú8	BERÉNYI ÚT II. ütem (Széna tér – Vértanú u.)	14.050	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú9	DÓZSA GYÖRGY ÚT	12.500	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú10	GÁZ UTCA	8.000	B	kétoldali nyitott kerékpársáv

Ú11	HAVRANEK JÓZSEF UTCA	5.780	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú12	MÁRTÍROK ÚTJA II. ütem (Madách utca – Seregélyesi út)	9.100	B	Egyoldali kétirányú kerékpárút
Ú13	MÁTYÁS KIRÁLY KÖRÚT (Szabadságharcos út-Dózsa György út)	13.200	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú14	MIKSZÁTH KÁLMÁN UTCA	4.500	B	Kétoldali egyirányú. kerékpársáv
Ú15	MÓRI ÚT	9.800	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú16	SCHWABISCH GMÜND UTCA	11.000	B	Kétoldali egyirányú „koppenhágai típusú” kerékpársáv
Ú17	SZEKFŰ GYULA UTCA	18.100	B	Kétoldali egyirányú „koppenhágai típusú” kerékpársáv
Ú18	SZÉNA TÉRI ÚT	8.000	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú19	ZÁMOLY UTCA	4.000	B	Kétoldali útpadka burkolat

72. táblázat: A városi másodrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei



48. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztések a vizsgált városrészben

### 5.1.2.3 A városi gyűjtőutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

A 4.3.3.3 fejezet mutatja be (58. és 59. táblázat) a városi gyűjtő utakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit.

A lehetőségek és kötöttségek alapján a városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az alábbiak, melyeket összefoglalóan a 73. táblázat, térképen a 48. térkép, valamint a 26. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutat.

#### Ú20 Bregyó köz

**Javasolt fejlesztés:** kétoldali útpadka burkolat kiépítésével egyirányú kerékpársávok kialakítása.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A 6,0 m széles burkolat mellett az út mellett kb. 1,5 m padka van. Az útpadka burkolása javasolt. A vízvezetést is felül kell vizsgálni, folyóka, csapadékcsatorna építése is szükségessé válhat.

Kiépítése a Modern Városok Program keretében javasolt.

#### Ú21 Kis Budai út (Lövölde utca – Vörösmarty tér)

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Lövölde utca – József Attila utca közötti szakaszon az útfelület újraosztásával lehet kialakítani a déli (Fejér Megyei Rendőrkapitányság felőli) oldalon a kerékpársávot. A közvilágítási oszlopok áthelyezése is szükséges lehet. A másik oldalon a sétány mellett javasolt az egyirányú kerékpárút kialakítása.

A József Attila utca – Várkörút szakaszon a kerékpársávok kiépítése az útpálya újraosztásával és kismértékű szélesítésével oldható meg. A forgalmi sáv szélessége 3,0 m-re csökkenthető. A szélesítést úgy kell megtervezni, hogy lehetőleg ne legyen szükség a fák kivágására (a fákkal ellentétes oldalon javasolt a szélesítés). A kerékpársávok átvihetők a buszmegállók útterületén. A Várkörúti csomópontban a kerékpársávok kialakításával a Budai úti ágon egy felállósáv marad, ebből egyenesen jobbra és balra is lehetne fordulni.<sup>138</sup>

A Budai út Várkörút – Vörösmarty tér közötti szakaszán a kerékpárforgalmi létesítmény típusát azt követően lehet meghatározni, miután a Piac téri autóbusz-pályaudvar átkerül az Intermodális Csomópontba, mivel ez forgalmi rend változást vonhat maga után.

#### Ú22 Csíkvári út a Széchenyi u. – Hosszúsétatér közötti szakaszon

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

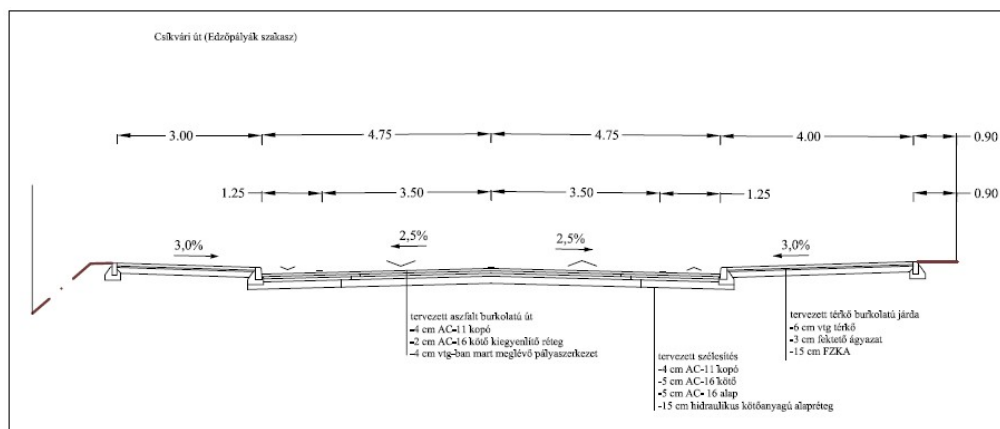
**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

---

<sup>138</sup> Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft.: Budai úti kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánya 2011.



Az engedélyezési tervek készítése folyamatban van. A tervezett mintakeresztmetszelvényt (az edzőpályák szakaszán) a 36. ábra mutatja.



36. ábra: A Csíkvári út korszerűsítésének tervezett mintakeresztmetszelvénye

### Ú23 Deák Ferenc utca

**Javasolt fejlesztés:** belváros felé egyirányú kerékpársáv, a vasútállomás felé egyirányú kerékpárút

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az útburkolat szélessége 9,4-9,5 m széles, ami az útfelület újraosztásával biztosíthatná a kerékpársávok kijelölését. Az utcában jelenleg a vasútállomás felé vezető forgalmi sáv mellett párhuzamos parkolások vannak.

Amennyiben a parkolást nem lehet letiltani az útfelületről, akkor az útpálya 0,5 m-es szélesítésével lehet biztosítani a belváros felé vezető oldalon az egyirányú kerékpársávok kijelölését az útburkolaton. (Mivel a parkolósáv a kerékpársávval ellentétes oldalon lenne ezért nem szükséges mellette az oldalakadály távolság biztosítása. A 2,25 m parkolósáv, 2x 3,25 m forgalmi sáv és 1,25 m kerékpársáv összesen 10,0 m.)

A parkolások útburkolaton való meghagyása esetén a vasútállomás felé vezető oldalon a járda mellett, de attól elválasztva javasolt az egyirányú kerékpárút kialakítása.

### Ú24 Erzsébet utca (Lövölde u. – Zrínyi u.)

**Javasolt fejlesztés:** kerékpáros nyomok felfestése

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az utcában a tízemeletes házak melletti oldalon végig merőleges parkolások vannak, melyek a jelenlegi használati mód szerint a kerékpározás szempontjából nem kedvezőek. Javasolt, hogy a parkolóba való beállítás tolatással történjen, hogy a kiálláskor ne kerüljenek holt térbe a kerékpárosok. Mivel a parkolási módot nem lehet kötelezően előírni, ügyelni kell arra, hogy a kerékpáros nyom felfestése a parkoló autók mellett az oldalakadály távolság betartásával történjen.

#### **Ú25 Fecskepart (Zámoly utca – Móri út)**

**Javasolt fejlesztés:** kétoldali útpadka burkolat kiépítésével egyirányú kerékpársávok kialakítása

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az útburkolat melletti útpadkák burkolása javasolt, ezzel kialakítva a kerékpársávokat. A vízelvezetés módját a tervezéskor javasolt felülvizsgálni.

A Havranek József u. – Móri út közötti szakasz jelenleg zsákutca. A zsákutca kinyitása a Móri útra része lehet a Modern Városok Programnak. Ezzel együtt ezen a szakaszon is javasolt a kerékpársávok kiépítése.

#### **Ú26 Hunyadi János utca (Madách Imre u – Seregélyesi út között)**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Kórház fejlesztésében javasolt a gépjármű parkolások megoldása. Ezt követően lehetséges a Hunyadi János utca útfelületének újraosztása, a kerékpársávok biztosításával. A merőleges parkolások helyett (melyek a kerékpározás szempontjából nem kedvezőek) párhuzamos parkolók kialakítása javasolt. Az így felszabadult területen alakíthatók ki a kerékpársávok.

#### **Ú27 József Attila utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Jelenleg a József Attila utcával párhuzamos szervízúton (parkoló utcában) van kijelölve a kerékpáros közlekedés. A parkoló utca kerékpározási lehetősége egyrészt hálózati szempontból nem helyettesíti a József Attila utcában javasolt kerékpárforgalmi létesítményt. Másrészt a Budai út csomópontjánál elválásztás nélküli közös gyalog-és kerékpárút van, ami az értékelés alapján nem megfelelő.

A József Attila utca útburkolat szélessége 10 m, ami az útfelület újraosztásával biztosítaná a kerékpársávok kijelölését, azonban az útburkolaton párhuzamos parkolások is vannak. A parkolások biztosítása a szemközti (Skála parkolóban) javasolt (pl. annak többszintessé tételével), ezt követően lehetséges az útburkolaton a kerékpársávok kijelölése, az útfelület újraosztásával.

#### **Ú28 Keresztöltés út**

**Javasolt fejlesztés:** kerékpáros nyom felfestése a Móri úti átkötés után

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A „Modern Városok” program keretében várható a zsákutca kinyitása Móri út felé, a Móri útnál egy körforgalom építésével. A tervezett kialakítás a szabályozási terv módosítását is igényli. A várható forgalom alapján is elégséges lehet a kerékpáros nyomok felfestése az útburkolatra, a Móri úti kinyitás után.

## Ú29 Királýsor

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán.

### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Királýsor 4 forgalmi sávos útként épült ki, 14 m szélességgel. A szélső sávok jelenleg parkolóknak vannak kijelölve, a csomópontoknál feleslegesen hosszú kanyarodó sávok, valamint középszigetek vannak. A Géza utcai csomópont 2015-ben körforgalmi csomópontra épült ki.

A Géza utcai csomópontban a kerékpáros forgalom kerékpáros nyomokkal bevihető a körpályába.

A kerékpársávok az útterület újraosztásával alakíthatók ki, de az egyes szakaszokon a parkolási igénytől, a rendelkezésre álló helytől függően változhat a kialakítás módja.

Egyoldali párhuzamos parkolás és kétoldali kerékpársáv biztosítása esetén a szükséges útburkolat szélessége 12,0 m (3,0 m parkolósáv a biztonsági sávval, 2x1,25 m kerékpársáv, 2x3,25 m forgalmi sáv).

Egyoldali ferde beállású parkolás biztosítása esetén (toltva parkolás kialakítása javasolt, a kerékpársáv melletti biztonsági sávval együtt a 17. ábra szerint minimum 5,3 m szélesség figyelembe vételével) a teljes szükséges útburkolat szélesség minimum 14,3 m. Ebben az esetben az útpálya legalább 0,3 m-es szélesítése szükséges.

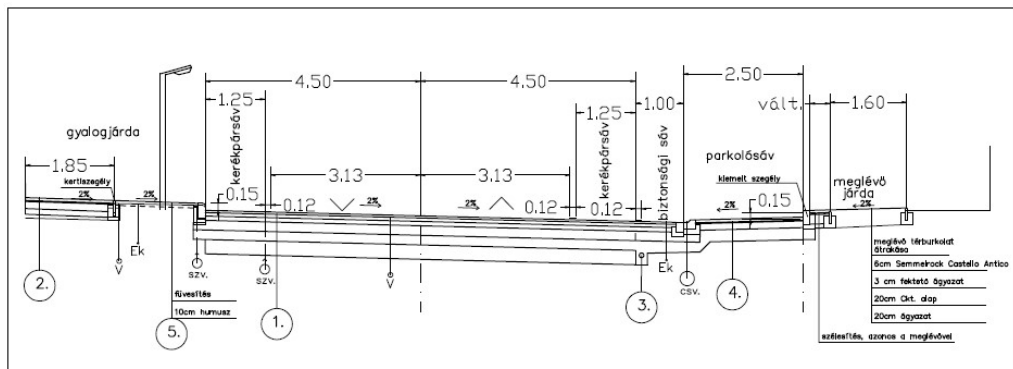
Kétoldali párhuzamos parkolás és kétoldali kerékpársáv biztosítása az útpálya 1,0 m-es szélesítésével oldhat meg, mivel ebben az esetben szükséges útburkolat szélessége 15,0 m (2x 3,0 m parkolósáv a biztonsági sávokkal, 2x1,25 m kerékpársáv, 2x3,25 m forgalmi sáv).

## Ú30 Ligetsor

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán.

### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Ligetsoron átépítésre kerül a víz- és szennyvízvezeték. Ezt követően az út felújítása az irányhelyes kerékpársávok kialakításával együtt, az útfelület újraosztásával célszerű, a 37. ábrán lévő mintakeresztszelvény szerint.



37. ábra: A Ligetsor útfelújításának tervezett mintakeresztszelvénye

Az útfelület felújítása a „Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitását ösztönző közlekedésfejlesztésre” kiírt TOP 6.1.5-15 pályázat keretében tervezett.

#### **Ú31 Madách Imre utca**

**Javasolt fejlesztés Ú31.1:** a Mártírok útja utáni kétirányú szakaszon irányhelyes kerékpársávok, **Ú31.2:** az egyirányú ágakban az útpadka burkolat kiépítésével egyirányú kerékpársávok kialakítása

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

**Ú31.1:** A Madách utca kétirányú szakaszán a kerékpársávok kialakításához idegen terület igénybevétele szükséges. A kerékpársávokat az Intermodális Csomópont beruházásában tervezett vasút feletti közúti felüljáró Mártírok útjai csatlakozásával együtt javasolt kialakítani, mivel a különszintű csomópontához szükséges területbiztosítás során a kerékpársávok helyigénye is biztosításra kerülhet.

**Ú31.2:** Az egyirányú ágak szélessége 4,0 m. A burkolat szélesítésével, útpadka burkolat 0,5 m-es kiépítésével javasolt az útpálya szélén az irányhelyes kerékpársávok kialakítása. A tervezés a vízelvezetés felülvizsgálatával együtt javasolt.

#### **Ú32 Malom utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Malom utcában az útburkolat szélessége 10 m, ami az útfelület újraosztásával biztosítaná a kerékpársávok kijelölését, azonban az útburkolaton párhuzamos parkolások is vannak. Ugyanakkor lehetőség van a párhuzamos parkolók kiépítésére jelenlegi útburkolaton kívül, ami térkő burkolattal javasolt. Ezt követően az útfelület újraosztásával az irányhelyes kerékpársávok kialakíthatók.

#### **Ú33 Mátyás király körút (Ady Endre u. - Schwäbisch Gmünd utca)**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A „Modern Városok program” keretében várható a körforgalom kiépítése a Mátyás király körút Schwäbisch Gmünd utca keresztezésében. A körforgalom kiépítésével együtt javasolt ezen a rövid szakaszon az útfelület újraosztása, a kerékpársávok biztosításával.

#### **Ú34 Mészöly Géza utca**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Mészöly Géza utcában az útburkolat szélessége közel 9 m, ami az útfelület újraosztásával biztosítaná a kerékpársávok kijelölését, azonban az útburkolaton párhuzamos parkolások is vannak. A parkolást az úttól függetlenül javasolt

biztosítani (pl. parkolóházban, vagy más területen) annak érdekében, hogy a kerékpársávok az útpályán kijelölhetőek legyenek. Az Ybl Miklós utca – Malom utca közötti szakasz keskenyebb, itt az útpálya kisebb mértékű szélesítése szükséges.

#### **Ú35 Prohászka Ottokár utca** (Budai út - Horvát István u.)

**Javasolt fejlesztés:** a belváros irányába egyirányú kerékpársáv, a vasútállomás felé egyirányú kerékpárút

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Prohászka Ottokár utcában két különböző kerékpárforgalmi létesítmény típus kialakítása javasolt. A utca útburkolatának szélessége 8,3 m, ami az útterület újraosztásával csak az egyik irányban biztosítja az egyirányú kerékpársávok kijelölését, amit a belváros felé vezető oldalon javasolunk az útburkolaton kialakítani. A vasútállomás felé vezető oldalon a járda mellett, de attól elválasztva javasolt az egyirányú kerékpárút kialakítása. Ezzel a megoldással biztosítható, hogy az utcában lévő kétoldali faszor ne legyen érintve a fejlesztések által.

Forgalombiztonsági okból a Horvát István utcai csomópont előtt a vasút felé vezető oldal kerékpárútját javasolt kerékpársávra alakítani, közvetlenül a forgalmi sáv mellé vezetni.

A kiépítést célszerű összehangolni a Prohászka Ottokár utcában 2018. évre tervezett víziközmű építésekkel (ivóvíz, és szennyvíz átépítése).

#### **Ú36 Rákóczi utca** (József Attila utca - Széna tér)

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Rákóczi utca középső zöldszigettel elválasztott, 2x2 sávú útként épült ki. Jelenleg a szélső sávokban parkolók vannak kijelölve.

A József Attila utca – Széna tér között a Széna tér felé vezető útpálya szélessége 7,6-8,0 m széles, ami az útburkolat újraosztásával a legszűkebb helyen is biztosítja a 3,25 m forgalmi sáv, 1,25 m kerékpársáv, és a biztonsági sávval együtt 3,0 m parkolósáv kialakítását, szélesítés nélkül is.

A belváros felé vezető oldalon a burkolat szélessége mindössze 6,0 m. A Széna téri körforgalmi csomópont után, ameddig még nincs megengedve a parkolás, a forgalom elől elzárt területen, a jelenlegi burkolaton kijelölhető a kerékpársáv. A Jézus Szíve templom és a Rákóczi úti óvoda előtti 90 m hosszú szakaszon a kerékpársávot a parkolók meghagyása esetén a belső zöldsáv csökkentésével lehet kialakítani. A belső zöldsáv csökkentése nem érintené a fákat, és a jelenlegi távhő aknák miatti pontszerű beugrások belső vonaláig tartana. A kerékpársávokat a belső zöldsáv csökkentése nélkül akkor lehet kialakítani, amennyiben a parkolás letiltható az útterületről (pl. más területen is kialakítható).

**Ú37 Seregélyesi út** (Királysor – Kadocsa utca/62. sz. főút)

**Javasolt fejlesztés:** Útpadka burkolat építésével kétoldali egyirányú kerékpársáv kialakítása.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Seregélyesi úton az útburkolat melletti útpadkák burkolása javasolt, ezzel kialakítva a kerékpársávokat. A padkák melletti nyílt vízvezető árok helyenkénti átépítése (zárt csapadékcsatorna kiépítése) is szükséges lehet. A Kikindai utcától a 62. sz. főútig meglévő kétirányú kerékpárút felhasználása irányhelyes egyirányú kerékpárútként javasolt.

Kiépítése összhangban javasolt az Alba Ipari Zónába vezető kerékpárúttal (a 62. sz. főút mellett), mely a vizsgált városrészen kívül helyezkedik el.

**Ú38 Szabadságharcos út** (Mátyás király körút - Mészöly Géza utca)

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A kétsávós szakaszon (a Mészöly Géza utca felől) az útburkolat szélessége 9 m, ami lehetővé teszi a kerékpársávok kijelölését. A merőleges parkolások miatt átgondolandó, hogy a Mátyás király körút felé tartó irány esetleg a parkolások mögött kerüljön kialakításra. A Mátyás király körúti csomópont átépítése várható körforgalomi csomóponttra. A kiépítés a körforgalommal összhangban javasolt, a csomópontban felszabaduló helyek hasznosításával.

**Ú39 Szeder köz – Szeder utca** (Bregyó köz – Palotai út)

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A „Modern Város program” keretében várható a Bregyó köz közvetlen kikötése a Palotai útra. A kerékpársávok kialakítása az új nyomvonalon, a tervezett fejlesztéssel összhangban, azzal együtt javasolt.

**Ú40 Szent Vendel utca és köz**

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A „Modern Város program” keretében várható a Bregyó köz – Szent Vendel utcai nyomvonal fejlesztése. A kerékpársávok kialakítása a tervezett fejlesztéssel összhangban javasolt. A Szent Vendel utca szélessége 10 m, ami parkolósáv megszüntetésével, az útburkolat újraosztásával biztosítja a kerékpársávok kialakítását. Az útszakaszon nincs közintézmény, a parkolási igény a közeli Malom utcában biztosítható.

#### Ú41 Tompa Mihály utca

**Javasolt fejlesztés:** Útpadka burkolat építésével kétoldali egyirányú kerékpársáv kialakítása.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az útburkolat melletti útpadkák burkolása javasolt, ezzel kialakítva a kerékpársávokat. Várhatóan a padkák melletti nyílt vízvezető árok átépítése (zárt csapadécsatorna kiépítése) is szükséges lesz.

Amennyiben 30 km/órás sebességkorlátozás marad az úton, kerékpáros nyom felfestése is megfelelő lehet.

#### Ú42 Zichy ligeti út (északi ág)

**Javasolt fejlesztés:** egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A merőleges parkolások párhuzamosra való átalakítása javasolt, ezzel biztosítható a kerékpársávok helyigénye. A „Modern Városok program” keretében, a Dózsa György útnál körforgalmi csomópont építése várható. A kerékpársávok kialakítása ezzel összhangban javasolt.

#### Ú43 Zrínyi Miklós utca

**Javasolt fejlesztés:** kerékpáros nyomok felfestése.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Mártírok útjától a Bem József utcáig a burkolat megfelelő szélességű a kerékpáros nyom felfestésére. A Bem József utca és az Interspar útcsatlakozás között az utca szélessége 5,6 m, amit szélesíteni szükséges a kerékpáros nyomok felfestése előtt.

A Mártírok útja – Erzsébet utca közötti útszakasz Saára Gyula program keretében várhatóan 2016. évben felújításra kerül. A kerékpáros nyomok felfestése az útszélesítést követően, egyszerre javasolt.

A vizsgált városrészben a városi gyűjtőutakon javasolt fejlesztéseket az alábbi, 73. táblázat foglalja össze.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények				
	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	Javasolt fejlesztés
Ú20	BREGYÓ KÖZ	4 800	C	Útpadka burkolat
Ú21	kis BUDAI ÚT (Várkörút - Lövölde út)	9 600	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú22	CSÍKVÁRI ÚT (Széchenyi u. – Hosszúsétatér)	6 400	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú23	DEÁK FERENC UTCA	5 700	C	kerékpársáv/ egyirányú kerékpárút
Ú24	ERZSÉBET UTCA (Lövölde u. - Zrínyi u.)	3 100	C	Kerékpáros nyom
Ú25	FECSEKPART (Havranek J. u - Zámoly u.)	3 400	C	Útpadka burkolat
Ú26	HUNYADI JÁNOS UTCA	3 800	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú27	JÓZSEF ATTILA UTCA	4 500	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú28	KERESZTTÖLTÉS ÚT	1 500	C	Kerékpáros nyom
Ú29	KIRÁLY SOR	9 410	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú30	LIGETSOR	4 060	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv

Ú31.1	MADÁCH IMRE UTCA (kétirányú szakasz)	3 700	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú31.2	MADÁCH IMRE UTCA (két egyirányú szakasz)	3 700	C	Útpadka burkolat
Ú32	MALOM UTCA	3 800	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú33	MÁTYÁS KIRÁLY KÖRÚT (Ady Endre u. - Schwäbisch Gmünd utca)	5 400	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú34	MÉSZÖLY GÉZA UTCA	9 200	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú35	PROHÁSZKA O. UTCA (Budai út - Horvát I u)	4 000	A	Kerékpársáv/ egyirányú kerékpárút
Ú36	RÁKÓCZI UTCA (József Attila utca - Széna tér)	9.800	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú37	SEREGÉLYESI ÚT (Királysor - Kadocsa utca)	4 100	B	Útpadka burkolat
Ú38	SZABADSÁGHARCOS ÚT (Mátyás király körút - Mészöly Géza utca)	4 500	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú39	SZEDER KÖZ - SZEDER UTCA (Bregyó köz – Palotai út)	4 800	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv (új nyomvonalon)
Ú40	SZENT VENDEL UTCA és KÖZ	4 600	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú41	TOMPA MIHÁLY UTCA	4 400	C	Útpadka burkolat
Ú42	ZICHY LIGET ÚT (északi ág)	9.000	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú43	ZRÍNYI MIKLÓS UTCA	2 700	C	Kerékpáros nyom

73. táblázat: A városi gyűjtőutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

#### 5.1.2.4 A közúthálózattól független, a tervezett új közúton, valamint kisértékben javasolt fejlesztések

A vizsgált városrészben két helyen javasolt kerékpárforgalmi létesítmény építése, ami a közúthálózattól független: a volt fűtőerőműi iparvágány helyén, a Budai úttól a Toldi Miklós utcáig, valamint a Színház utcáról való átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé.

A vizsgált városrészben egy új gyűjtőút kiépítése is várható, az Intermodális Csomópont beruházásában, a Béke tér és a Széchenyi utca között, melynek kiépítése kerékpárforgalmi létesítménnyel együtt javasolt.

A közúthálózattól függetlenül javasolt fejlesztéseket összefoglalóan a 74. táblázat, az egyirányú utcákban javasolt fejlesztéseket a 75. táblázat, a zsákutcákban való fejlesztéseket a 76. táblázat, mindezeket térképen a 48. térkép, valamint a 26. számú (nagyítható) térképmelléklet mutatja be.

#### Ú44 A volt fűtőerőműi iparvágány helyén, a Budai úttól a Toldi Miklós utcáig

**Javasolt fejlesztés:** elválasztott gyalog és kerékpárút.

##### **A javasolt fejlesztés indoklása, bemutatása:**

A megszünt fűtőerőműi iparvágány helyén javasolt a kerékpárút kialakítása. A Budai út – Kórház Rendelőintézet között a gépjármű közlekedéshez képest lerövidítené a távolságot, valamint biztosítaná a zsákutca Toldi Miklós utcából a kerékpáros továbbhaladást.

#### Ú45 Színház utcáról átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé

**Javasolt fejlesztés:** gyalog és kerékpárút.

##### **A javasolt fejlesztés indoklása, bemutatása:**

A Mátyás király körúton a Szabadságharcos út és a Várkörút között egy helyen van gyalogos átkelőhely, amit a kerékpárosok is rendszeresen használnak. A Színház utcától az átkelőhelyhez vezető járda mellett javasolt a kerékpárforgalmi



létesítmény megvalósítása, valamint a Mátyás király körúton a kerékpáros átvezetés kijelölése.

#### Ú46 Béke tér – Széchenyi utca között tervezett új átkötő úton

**Javasolt fejlesztés:** Kétoldali egyirányú kerékpársáv.

**A javasolt fejlesztés indoklása, bemutatása:**

Az Intermodális Csomópont a kerékpáros közlekedés szempontjából is kiemelkedő fontosságú hely, B+R parkolókkal, javasolt közbringa állomással, továbbá innen célszerű indítani a városhatáron túlra vezető kerékpárutak útirányjelző tábláit. A vasútállomástól induló városi fő-és gyűjtőutakon javasolt a kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése, így ez az Intermodális Csomópont beruházásában tervezett új (gyűjtőút besorolású) út mellett is szükséges. Ez a kerékpárforgalmi létesítmény a vasútállomástól Tác/Gorsium, illetve Szabadbattyán felé is biztosítaná az eljutást.

#### Ú47 Zámoly utca – Kertalja utca között tervezett gyalogos-kerékpáros átkötés

**Javasolt fejlesztés:** kerékpárosbarát utca és közös gyalog-és kerékpárút

**A javasolt fejlesztés indoklása, bemutatása:**

A tervezett új lakóutca nyitása, mint kerékpárosbarát út alkalmas lesz a kerékpáros közlekedés biztosítására. A Kertalja utca felé, a Felsővárosi Iskola felé való átkötést, az önkormányzati tulajdonú telken egy közös gyalogos-kerékpáros út kiépítésével lehetne biztosítani. A javasolt létesítmény a tervezett A-0-0 csapadékcsatorna főgyűjtő I/5. szakasza felett haladna, ezért kiépítése annak megvalósulását követően lehetséges.

Közúttól független vonalvezetésű, valamint tervezett közúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmények				
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
Ú44	VOLT FŰTŐERŐMŰI IPARVÁGÁNY HELYÉN	610	C	Elválasztott gyalog- és kerékpárút
Ú45	SZÍNHÁZ UTCÁRÓL átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé	50	C	Gyalog- és kerékpárút
Ú46	BÉKE TÉR - SZÉCHENYI U. között tervezett átkötő úton	590	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv
Ú47	ZÁMOLY U. – KERTALJA U. közötti átkötés	230	D	kerékpárosbarát utca és közös gyalog-és kerékpárút

74. táblázat: Közúttól független vonalvezetésű, valamint tervezett új közúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

Az egyirányú utcákban az alábbi helyeken javasolt fejlesztés, az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosítására (75. táblázat), a vizsgált városrészben.

Egyirányú utcákban javasolt fejlesztések				
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
E1	ÁNYOS PÁL UTCA	170	C	Modern Városok Program fejlesztése szerint
E2	DR. KOCH LÁSZLÓ U.	260	C	A parkolóház fejlesztésével, kerékpáros nyom kijelöléssel

E3	FORGÓ UTCA (Kertalja u. - Mikszáth K. utca)	205	C	Mikszáth Kálmán utcai fejlesztéssel együtt, a körforgalmi ág kiépítésével
E4	HUNYADI UTCA (Kórház - Kínizsi u. szakasz)	305	C	A kórház fejlesztése, parkolások biztosítása után
E5	IRÁNYI DÁNIEL UTCA	200	C	A Malom utcai parkolók kiépítése után, parkolók áthelyezésével
E6	LÖVÖLDE UTCA (Erzsébet u - Béke tér)	180	B	IRKKK-al és a Budapest - Balaton kerékpárúttal összhangban, útfelújítással
E7	MARTINOVICS UTCA	155	C	2016. évi víziközmű fejlesztés utáni útfelújítással megvalósul
E8	ŐSZ UTCA	150	C	Parkolás-szabályozással összehangolt fejlesztéssel
E9	PETŐFI UTCA (Arany János u. – Kossuth u.)	90	C	Parkolás-szabályozással összehangolt fejlesztéssel
E10	SZEDER UTCA (temető felőli vége)	115	C	Útfelújítás szélesítéssel együtt, ennek keretében javasolt,
E11	SZÍNHÁZ UTCA	145	C	A parkolóház fejlesztésével, kerékpáros nyom kijelöléssel

75. táblázat: Az egyirányú utcákban javasolt fejlesztések

A zsákutcákban a 76. táblázat szerinti helyeken javasolt fejlesztés a vizsgált városrészben, a kerékpáros közlekedés továbbvezetésére. A táblázatban a Keresztöltés út azért nem szerepel, mert a gyűjtőutak között már feltüntetésre került.(Ú28)

Zsákutcákban javasolt fejlesztések a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítására				
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
ZS1	ADY ENDRE UTCA (Palotai út felé vezető szakasza)	10	C	Palotai úti fejlesztéssel, az arra való rávezetés
ZS2	DOBÓ UTCA	25	C	A volt iparvágány helyén átkötés
ZS3	FECSEKPART (Havranek József - Móri út)	30	C	„Modern Városok program” keretében
ZS4	LÖVÖLDE BELSŐ U., Interspar mellett É-D ir.	35	C	Budai úti kerékpárútra való rákötés
ZS5	MAJOR UTCA	255	C	Fűtőerőmű területének hasznosításakor való megnyitás
ZS6	ROZGONYI PIROSKA UTCA	10	C	Havranek József utcára való rákötés
ZS7	TOLDI MIKLÓS UTCA	105	C	A volt iparvágány helyén fejlesztés
ZS8	TÓVÁROSI lakónegyed É-D-i utcája	20	C	Horvát István utcára való rákötés
ZS9	VAK BOTTYÁN KÖZ	10	C	Vörösmarty tér fejlesztésével együtt, a lépcső átépítésével
ZS10	YBL MIKLÓS ltp. belső utca (óvoda előtt)	30	C	Mészöly Géza utcára való rákötés

76. táblázat: Zsákutcákban javasolt fejlesztések a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítására

### 5.1.3 A baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése

#### A balesetveszélyes kialakítások megszüntetése

A 4.3.9 pontban bemutattuk azt a három helyszínt, ahol kettőnél több kerékpáros baleset fordult elő az elmúlt öt évben.

1. Négy baleset volt a Horvát István - Kaszap István csomópontban, ahol jelenleg közös gyalog-és kerékpárút vezet a korábbi járdán kijelölve úgy, hogy a Kaszap István utca felől érkező gépjárművek részére nem biztosított a rálátási háromszög, ami főleg a gyorsan haladó kerékpárosok esetén jelent baleseti kockázatot.

Az 5.1.1 fejezetben a 6.3 szakaszú Horvát István utca meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítésénél a 25. ábrán bemutattuk azt a megoldást, amivel a

baleseti góc megszüntethető. A javasolt irányhelyes sávokkal a kerékpáros csak abból az irányból fog érkezni ahonnan a gépjárművek, valamint a kerékpársáv is közelebb kerül a csomópont középpontjához, ami által a gépjárművezető jobban messzebről tudja érzékelni a kerékpárost.

2. Három baleset volt a Mikszáth Kálmán-Zámolyi út csomópontban. Mindhárom gépjárművek által okozott kerékpáros baleset volt. A körforgalmú csomópontban és környékén jelenleg még nincs kerékpáros létesítmény. A Mikszáth Kálmán és a Zámoly utcában javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az 5.1.2 fejezetben az Ú14 és Ú19-el jelölt fejlesztések alatt szerepelnek.

A tervezésnél külön biztonsági elemekkel javasolt a kerékpáros forgalom körforgalomban való átvezetése (gépjárművek forgalmának csökkentése, közvilágítás korszerűsítése, figyelmeztető táblák, a körforgalomban kerékpáros nyom útburkolati jel stb.)

3. Három baleset volt a Palotai út 145. szám előtt, ami a Magyar Közút NZrt. Székesfehérvári Üzemnépszerűségének és Géptelepének kapubejárójánál. A géptelepről kijövő munkagépek vezetői (főleg, ha azok elején további szerelvények vannak), nem látják, későn észlelik a két irányból is érkező kerékpárosokat. A Magyar Közút NZrt-vel egyeztetett módon az elmúlt évben biztonsági elemek kerültek kihelyezésre a kapubejárónál, valamint megfordítása került az elsőbbségadás rendje.

A végleges megoldást az 5.1.1 fejezetben 1.1-1.2 pont szerinti fejlesztés biztosítja. A Palotai út útkorszerűsítésével összhangban javasolt a Palotai úton a Belváros felé vezető irányban egyirányú kerékpársáv létesítése (az útpálya újraosztásával, illetve padkabuszokkal). Ezzel városból a kifelé vezető oldalon a meglévő kerékpárutat (a Magyar Közút NZrt. Géptelepe előtt) egyirányúvá lehetne tenni.

Annak érdekében, hogy az új kerékpáros létesítményeknél ne alakuljanak ki balesetveszélyes gócok, a vizsgált városrészben az új kerékpáros létesítmények mindegyikét irányhelyesen javasoljuk kialakítani. Ez alól csak a Mártírok útjai kerékpárút a kivétel, ahol a korábban kiépült kerékpárút folytatásában, a helyi adottságok miatt az egyik oldalon kétirányú kerékpárút kiépítése javasolt.

Balesetveszélyt jelenthet még a kerékpársávok melletti parkolások. Amennyiben a kerékpársáv mellett párhuzamos, ferde, vagy merőleges parkolás van, mindegyik esetben szükséges az oldalakadály-távolság biztosítása.<sup>139</sup> A ferde és a merőleges parkolásoknál a tolatva parkolás javasolt, hogy a kiállásnál a kerékpáros és a gépjárművezető között a biztonságot fokozó szemkontaktus alakulhasson ki. A ferde beállításoknál ezért a megszokottól eltérő (az e-UT 03.04.12:2012 5.5 ábra szerinti) elrendezés javasolt.

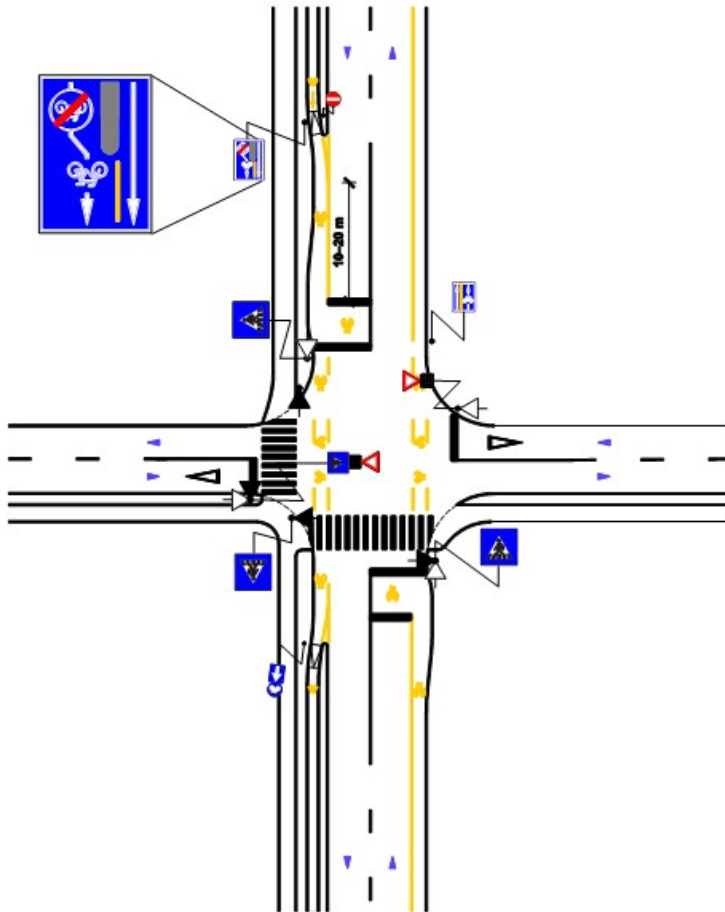
A kerékpárforgalmi elemek csomóponti kialakítása, biztonságos átvezetésére a Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatójának (KLTÚ)<sup>140</sup> 7. fejezete tárgyalja. Mivel a több új javasolt létesítménynél (5.1.1 és 5.1.2 fejezetekben) különböző irányhelyes kerékpárforgalmi létesítménytípusok (kerékpársáv és kerékpárút) együttes

<sup>139</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója e-UT 03.04.12:2012, 5.5 ábra

<sup>140</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója e-UT 03.04.12:2012, 7. fejezet 85-118.o.

alkalmazása javasolt, ezért a 38. ábrán bemutatásra kerül az irányhelyes egyirányú kerékpárút és kerékpársáv csomóponti kialakításának lehetősége.

A városban a legnagyobb forgalomnagyságú elsőrendű főutakon (Budai út, Palotai út) a jelenlegi kialakításnak megfelelő, összehangolt jelzőlámpás csomópontok megtartása javasolt hosszú távon is.



38. ábra: Egyirányú kerékpárút és kerékpársáv csomóponti kialakításának lehetősége, jelzőlámpás csomópontban, előretolt kerékpáros felállóhely kialakításával (KTLÚ 7.31 ábra)<sup>141</sup>

A vizsgált városrészben több olyan jelzőlámpás csomópont van, amelyek körforgalomra való átépítése növelné a csomópont kapacitását. A jelzőlámpás csomópontok hosszú és több forgalmi sáv széles felálló sávjainak megszűnésével több hely maradna a csomópontok környezetében a kerékpárforgalmi létesítmények csomópontig való elvezetésére. Ezért a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztését lehetőség szerint javasolt összehangolni a csomópontok átépítésével. Városi helyhiányos környezetben javasolt a kerékpárforgalom közvetlenül a körforgalomba való bevezetése kerékpáros nyomok útburkolati jelekkel (hasonló módon, mint a jól működő Várkörút – Rákóczi úti körforgalomban), de úgy, hogy aki biztonságosabbnak érzi, annak számára akadálymentesen legyen lehetséges a gyalogosan a gyalogos-átkelőhelyek használata.

<sup>141</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója e-UT 03.04.12:2012, 7. fejezet 104.o

A 77. táblázat, mutatja a jelenlegi jelzőlámpás csomópontokat a meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás további fenntartása, illetve az átépítési javaslatokkal.

Székesfehérvár vizsgált városrészében lévő jelzőlámpás csomópontok átépítési javaslata			
sor-szám	út neve (1)	út neve (2)	Meglévő/Javasolt fejlesztés
1.	Budai út	Királysor (Halesz)	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
2.	Budai út	Zrínyi utca	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
3.	Budai út	Interspar	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
4.	Budai út	Gáz utca - Lövölde utca	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
5.	Budai út	ÖMV kihajtó	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
6.	Lövölde utca	Mc Donald's	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
7.	(kis) Budai út	József Attila utca	<b>Körforgalomra való átépítés javasolt</b>
8.	Horvát István utca	Prohászka Ottokár utca	<b>Körforgalomra való átépítés javasolt (a 9. csp-al összhangban)</b>
9.	Horvát István utca	Széchenyi utca	<b>A kapacitás növelése érdekében többsávos (jelzőlámpás kör, vagy turbó) körforgalom kialakítása javasolt</b>
10.	Horvát István utca	Tóvárosi lakónegyed	-
11.	Széchenyi utca	Balatoni út	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
12.	Budai út	Vörösmarty tér	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
13.	(kis) Budai út	Várkörút	<b>Körforgalomra való átépítés javasolt</b>
14.	Palotai út	Autóbusz pályaudvar	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
15.	Palotai út	Selyem utca	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
16.	Palotai út	Halász utca	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
17.	Palotai út	Alba Plaza átkötő út	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
18.	Palotai út	Schwabisch Gmünd u. (Shell k.)	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
19.	Schwabisch Gm. u.	Mátyás Király krt. (Strand)	<b>Körforgalomra való átépítés javasolt</b>
20.	Palotai út	Mészöly Géza utca	Meglévő összehangolt jelzőlámpa irányítás
21.	Várkörút	Szekfű Gyula. u.-Dózsa Gy. út (Bíróság)	<b>Átépítés a „Modern Városok projekt”-tel összhangban</b>
22.	Berényi út	Mikszáth K. u.- Széna téri út	<b>Körforgalomra való átépítés javasolt</b>
23.	Seregélyesi út	Mártírok útja	<b>A kapacitás növelése érdekében többsávos (turbó) körforgalom kialakítása javasolt</b>

77. táblázat: Jelzőlámpás csomópontok átépítési javaslatai

A 26. számú (nagyítható) mellékleten a korszerűsítésre javasolt csomópontok is jelölésre kerültek, amit a 48. térkép is bemutat.

A 77. táblázatban két csomópontnál többsávos spirális, vagy turbó körforgalom kiépítése szerepel, az úthálózat várható fejlesztésével összhangban. A két helyszín a város jelenlegi legnagyobb forgalmú (kimerült kapacitású) Széchenyi út – Horvát István utcai csomópontja, valamint a Déli elkerülő út '0' ütemében a Seregélyesi út – Mártírok útja csomópontja, ahol a jelenlegihez képest további forgalommnövekedés várható. A javasolt kerékpárforgalmi létesítmények átvezetése ezekben a csomópontokban is szükséges, amit kellő odafigyeléssel, az útfejlesztésbe integráltan javasolt megoldani.

#### 5.1.4 A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése

A 27. számú melléklet tételesen bemutatja a vizsgált városrész forgalomvonzó létesítményét, ahol felmerül kerékpárparkolás és kerékpártárolás igénye.

A 4.3.10. fejezetben megvizsgálásra kerültek a célállomások környezetében a biztonságos hosszú és rövid távú kerékpártárolás és kerékpárparkolás lehetőségei. Bemutatásra kerültek a vizsgált városrészben az önkormányzati tulajdonú/fenntartású

- rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások (múzeum, képtár, színház, könyvtár, közösségi ház, temető, park, liget, sportközpont, orvosi rendelő, hivatal, ügyfélfogadó hely), melyek a 65. táblázatban, valamint a
- hosszú idejű kerékpár tárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák, kollégiumok) melyek a 66. táblázatban kerültek bemutatásra.

Az önkormányzati intézményeknél meghatározásra került az OTÉK szerint elhelyezendő kerékpárok száma (lásd 27. melléklet), amiből az általános iskolákra vonatkozó adatokat a 78. táblázat mutatja be.

Intézmény	címe	foglalkoztató/tanterem száma/vagy alapterülete (50 m <sup>2</sup> alapterület után 2 db)	Elhelyezendő kerékpárok száma (OTÉK)
Felsővárosi Általános Iskola, Oberstädtische Grundschule	Koppány u. 2.	15 db / 789 m <sup>2</sup>	30 db
Hermann László Zeneművészeti Szakközépiskola és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Városház tér 3.	44 db/ 1130 m <sup>2</sup>	46 db
II. Rákóczi Ferenc Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	Szekfű Gyula u. 4.	25 db / 1163 m <sup>2</sup>	46 db
Kodály Zoltán Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény	Béke tér 4.	24 db/ 1204 m <sup>2</sup>	48 db
Munkácsy Mihály Általános Iskola	Munkácsy M. u. 10.	20 db/ 1014 m <sup>2</sup>	40 db
Németh László Általános Iskola	Salétrom u. 4.-6.	28 db/ 1470 m <sup>2</sup>	60 db
Széna Téri Általános Iskola	Széna tér 10.	26 db/ 1415 m <sup>2</sup>	56 db
Teleki Blanka Gimnázium és Általános Iskola Tagintézménye	Sziget u. 1.	25 db/ 1205 m <sup>2</sup>	48 db
Tóvárosi Általános Iskola	Iskola tér 1.	38 db / 2112 m <sup>2</sup>	84 db
Vasvári Pál Általános Iskola	György Oszkár tér 3.	21 db/ 1247 m <sup>2</sup>	50 db
Vízivárosi Általános Iskola	Budai u. 90.	13 db/ 613 m <sup>2</sup>	24 db
Vörösmarty Mihály Általános Iskola	Ligetsor	20 db/ 1108 m <sup>2</sup>	44 db

**78. táblázat: Az OTÉK alapján az óvodáknál és az általános iskoláknál elhelyezendő kerékpárok számának javaslata**

A „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás A) Kerékpárosbarát fejlesztés, a4) szakasza<sup>142</sup> alapján „A célállomások környezetében meg kell vizsgálni a biztonságos hosszú és rövid távú kerékpártárolás és kerékpárparkolás lehetőségeit, és a kapacitásigényeknek megfelelő kerékpárparkolás és-tárolási tervet kell készíteni. Fel kell mérni az üzemi műszaki előírásnak nem megfelelő kerékpártámaszok és parkolók körét is”

Az alábbiakban mintaként a Ligetsor felújításának projektjéhez kapcsolódva adjuk meg a kapacitásigényeknek megfelelő kerékpárparkolás és-tárolási tervet.

**Ligetsor felújítása** (TOP-6.1.5-15, Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés felhívás keretében kerülhet megvalósításra)

A projekt által érintett intézményeket, valamint az OTÉK előírás szerint elhelyezendő kerékpárok számának meghatározását (a 27. melléklet alapján) a 79. táblázat mutatja.

<sup>142</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt> 13. o.

Óvoda, iskola	címe	foglalkoztató/tanterem száma/vagy alapterülete (50 m2 alapterület után 2 db)	Elhelyezendő kerékpárok száma
Ligetsori Óvoda	Ligetsor	8 csoportszoba, össz: 424m2	16
Vörösmarty Mihály Általános Iskola	Ligetsor	20 db/ 1108 m2	44

Park, liget	címe	Nincs OTÉK előírás	Elhelyezendő kerékpárok száma
Koronás Park	Mészöly Géza u. - Ligetsor sarok	-	32

79. táblázat: Ligetsor mellett található önkormányzati tulajdonú forgalomvonzó intézményeknél elhelyezendő kerékpárok számának számítása az OTÉK alapján.

A 4.3.10.3 fejezetben leírtak szerint az alapfokú intézmények esetében az iskola területén belül javasolt zárt, személyzet által felügyelt tárolót létesíteni. Ugyanakkor az iskolák mellett igény lehet rövid idejű kerékpárparkolásra, pl. szülői értekezletre érkező szülők, a tornatermet délután igénybe vevők részéről, amelyek elhelyezése a közterületen is biztosítható.

A Ligetsor felújítása során, a közterületen elhelyezni javasolt kerékpártámaszok számának meghatározását a 80. táblázat mutatja.

Intézmény	címe	Elhelyezendő kerékpárok (támaszok) száma	Intézmény területén javasolt kerékpár támasz (db)	Közterületen kihelyezni javasolt kerékpár-támasz (db)
Ligetsori Óvoda	Ligetsor	16 (8 támasz)	6	2
Vörösmarty Mihály Ált. Iskola	Ligetsor	44 (22 támasz)	19	3
Koronás Park	Mészöly Géza u. - Ligetsor sarok	32 (16 támasz)	16 meglévő	-

80. táblázat: Ligetsor felújítása során, a közterületen elhelyezni javasolt kerékpártámaszok száma

A Koronás Parkban a kerékpárparkolást jelenleg is 16 műszaki előírásnak megfelelő kerékpártámasz biztosítja, így oda nem szükséges továbbiakat kihelyezni.

A Ligetsor felújítása során, a közterületen összesen öt kerékpárparkolást biztosító támasz kihelyezése javasolt.

**Berényi út II. ütem felújítása** (TOP-6.1.5-15, Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés felhívás keretében kerülhet megvalósításra)

A projekt által érintett intézményeket, valamint az OTÉK előírás szerint elhelyezendő kerékpárok számának meghatározását a 81. táblázat mutatja:

Intézmény	címe	Ellátó terület m2 (megkezdett 100 m2 alapterület után 1 db)	Elhelyezendő kerékpárok száma (kerékpár támaszok száma)
Gyermekorvosi rendelő	Berényi u. 30/B.	50m2	1 db (1 támasz)
Székesfehérvár Városgondnoksága Kft.	Berényi út 15/b.	924 m2	10 db (5 db támasz)

Park, liget	címe	Nincs OTÉK előírás	Elhelyezendő kerékpárok száma
Csutora temető	Berényi út	-	10 (5 db támasz)

81. táblázat: Berényi út II. ütem mellett található önkormányzati érdekeltségű forgalomvonzó intézményeknél elhelyezendő kerékpárok számának számítása az OTÉK alapján

A Berényi út mindhárom intézményénél felmerül a rövid időtartamú kerékpár parkolási igény (a Városgondnokság Kft-nél az ügyfelek részére, a dolgozók számára kerékpártárolás biztosítása javasolt). A 81. táblázat szerinti kerékpár parkolási és tárolási igényt mindhárom intézménynél a helyi adottságok miatt az intézmények területén belül javasoljuk biztosítani, mivel mindhárom intézménynek nyitott az udvara a nyitvatartási időben. Az OTÉK szerint kiszámolt kerékpártámaszok kihelyezését ezért nem a közterületet érintő projektben, hanem azon kívül, saját keretből javasoljuk.

A többi fejlesztésre kerülő közterületi projektnél (a döntést követően) egyenként, a fentiekhez hasonló módon javasolt a közterületen kihelyezendő kerékpárparkolást biztosító támaszok meghatározása.

### 5.1.5 Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati

A intermodalitás fejlesztésének lehetőségeit a 4.3.10.4. fejezet mutatja be.

Az intermodalitás keretében a közösségi közlekedés minden megállójára úgy tekintünk, mint lehetséges átszállási pontokra a közösségi közlekedés és a kerékpárforgalmi hálózat között.<sup>143</sup> Ezek az átszállási pontokon a kerékpárok hosszú idejű tárolását javasolt megvalósítani. Székesfehérvár vizsgált városrészében az átszállási pontok közé tartozik:

- vasútállomás, melynek Intermodális Csomóponttá való fejlesztése, az előkészítés 2016-17. években, a kivitelezés 2018-19. években várható.
- a Piac tér, melyről az Intermodális Csomópont fejlesztésével ugyan elkerül a helyközi autóbusz-pályaudvar, de továbbra is megmarad jelentős átszállópontnak,
- a helyi autóbusz decentrumok (Jancsár utcai és a Ligetsori autóbusz – decentrumok),
- a helyközi autóbusz közlekedés megállói (lásd a 82. táblázatban, valamint a térképi ábrázolást a 3.3.8.2 fejezetben 23. térkép mutatja).

	Helyközi megállóhely helye	Megállóhely neve
1.	Piac téren	Székesfehérvár, autóbusz-állomás
2.	Móri úton a Fecskeparti lakótelepnél	Székesfehérvár, autószerelv
3.	Budai úton, a Gáz utcánál	Székesfehérvár, Gáz utca
4.	Palotai úton a Garzon háznál	Székesfehérvár, Gellért utca
5.	Széchenyi utcán, a Horvát I. utcánál	Székesfehérvár, Horvát István utca
6.	Palotai úton a temetőnél	Székesfehérvár, hosszútemető
7.	Dózsa György úton / Ányos Pál u-ban	Székesfehérvár, III. Béla király tér
8.	Szekfű Gyula utcában	Székesfehérvár, II. Rákóczi iskola
9.	Balatonai úton	Székesfehérvár, Jancsár utca
10.	Budai úton a Királýsornál	Székesfehérvár, Királýsor
11.	Havranek József utcában	Székesfehérvár, laktanya
12.	Seregélyesi úton a mentőállomásnál	Székesfehérvár, mentőállomás
13.	Seregélyesi úton az elkerülő útnál	Székesfehérvár, Szabadkai utca (Seregélyesi út 75)

82. táblázat: A helyközi autóbusz közlekedés megállói a vizsgált városrészben (térképi ábrázolás a 23. térkép)

<sup>143</sup> Kerékpárosbarát tervezés és promóció:

[http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files\\_hu/downloads/Mobile2020\\_Handbook\\_HUN\\_small4\\_web.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4_web.pdf)



Ezekon a helyeken jellemzően hosszabb ideig maradnak a kerékpárok ezért itt a biztonság az elsődleges. Az ingázóknál reggelente minden perc számít, így javasolt, hogy a kerékpárról lepattanva rövid, kényelmes úton ériék el a továbbutazáshoz szükséges járművet. A hosszú idejű kerékpártárolások lehetőleg térfigyelő rendszerrel párosuljanak.

A „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás A) Kerékpárosbarát fejlesztés a5) szakasza alapján „Meg kell vizsgálni a kerékpárforgalmi hálózat és a közösségi közlekedés állomásainak, átszállópontjainak és főbb megállóinak a kapcsolatát, a kerékpárszállítás lehetőségeit, javaslatot kell megfogalmazni a kombinált utazási lehetőségek és utazási láncok kialakítására (kerékpárszállítás, B+R, stb.) vonatkozóan.”<sup>144</sup>

Az alábbiakban az egyes javasolt projektekhez kapcsolódva külön-külön is megvizsgáljuk a kerékpárforgalmi hálózat és a közösségi közlekedés állomásainak, átszállópontjainak és főbb megállóinak a kapcsolatát.

#### **Vasútállomásnál tervezett Intermodális Csomópont (Regionális Közösségi Közlekedési Központ) kialakításában szereplő B+R kerékpár tárolók (IKOP projekt keretében)**

A projekt kivitelezése 2018-2019. években várható. Az előkészítője és lebonyolítója a NIF Zrt. lesz. A projekt keretében három helyszínen is létesülnek B+R kerékpár tárolók, a 2013-ban elkészült Részletes Megvalósíthatósági tanulmány helyszínrajza alapján. Ebből két B+R parkoló esik a vizsgált városrészbe, a vasútállomás épületének nyugati oldalán, közvetlenül a helyközi autóbusz-pályaudvar mellett, közvetlen átjárással az 1. vágány felé, valamint a vasútállomás keleti oldalán, a gyalogos-kerékpáros felüljáró feljárójának közelében. Az Intermodális Központ harmadik (kisebb) B+R kerékpártárolója a vizsgált városrészen kívül esik, a vasútállomás, és az épülő gyalogos-kerékpáros felüljáró déli oldalán. Itt kerékpár rekeszek elhelyezése is elképzelhető. Mindegyik B+R tárolónál biztosítani szükséges a térfigyelő kamerával történő távfelügyeletet.

#### **Piac téri átalakítása során megvalósítandó B+R kerékpár tárolók (az Intermodális Csomópont kialakításának (IKOP projekt) keretében, vagy azt követően):**

Az Intermodális Csomópont kialakítása, a helyközi autóbusz-pályaudvar vasútállomásra helyezése a Piac tér átalakítását is lehetővé teszi. A Piac tér továbbra is jelentős megálló és átszállóhely marad (csak nem itt történik a buszok tárolása). A felszabaduló területek új funkciók kialakítására adnak majd teret és lehetőséget. A Piac tér átalakítása során a kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése, valamint a környezetbe illő B+R parkolók kialakítása is javasolt. (Mivel a terület közvetlenül a belváros mellett helyezkedik el a kerékpártárolás kialakításának módját városképi szempontból is vizsgálni javasolt). A hosszú idejű kerékpártárolással elhelyezendő kerékpárok számát a helyközi közösségi közlekedés (autóbusz) átalakításának figyelembevételével célszerű pontosabban meghatározni, de legalább további 50 férőhely 25 támasz kihelyezése javasolt, úgy, hogy az a későbbiek során még bővíthető legyen.

<sup>144</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts> 13. o.

**Ligetsor felújítása** (TOP-6.1.5-15, Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés felhívás alapján)

A Ligetsoron található a 4.3.10.4. fejezetben bemutatott főbb átszállóhelyek közül a Ligetsori helyi autóbusz decentrum, melyen javasolt biztosítani a kerékpárok hosszú idejű tárolását. Kezdetnek 4 kerékpár tárolására szolgáló 2 db kerékpártámasz elhelyezését javasoljuk.

**Berényi út II. ütem felújítása** (TOP-6.1.5-15, Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés felhívás alapján)

A Berényi úton számos helyi és helyközi busz halad át, ugyanakkor a II. ütemű felújítás nem érint olyan helyközi autóbusz megállót, amely átszállási pont lenne a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedési hálózat között.

A 4.3.10.4 fejezetben bemutatott átszállási pontokat javasolt a későbbiekben a teljes városra vonatkozóan megvizsgálni, mivel a helyközi autóbusz közlekedés és a kerékpárforgalmi hálózat közötti több átszállópont van a vizsgált városrészen kívül. Azokon az átszálló helyeken, melyek nem érintettek fejlesztési projekttel, vagy a vizsgált városrészen kívül helyezkednek el, (a hosszú idejű tárolást biztosító) kerékpár támaszokat a fenntartási keretből javasoljuk kihelyezni.

A **kerékpárszállítás** Székesfehérváron a helyi autóbusz közlekedésben, valamint a KNYKK Zrt. által működtetett helyközi autóbusz közlekedésben sem működő szolgáltatás.

A mozgáskorlátozottak, a babakocsik szállíthatósága a városi közösségi közlekedési eszközökön (a helyi autóbuszokon) alapvető használói igény. Ennek biztosítása az alacsonypadlós buszokkal lehetséges, amelyekkel viszont már a kerékpárok szállítása is lehetséges lenne. A 4.3.10.4 fejezet bemutatja a kerékpárszállításra vonatkozó egyszerű szabályokat (a kerekesek és a babakocsival utazók a kerékpárosokkal szemben előnyt élveznek, csúcsforgalomban a kerékpárszállítás korlátozható).

A SUMP készítésekor javasolt annak vizsgálata, hogy van-e igény a helyi autóbusz-közlekedésben a kerékpárok szállítására.

### 5.1.6 A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztésének lehetőségeit a 4.3.11 fejezet tárgyalja, a főbb jelző célpontok azonosításával, valamint táblarendszer kialakításának lehetőségeivel.

A jelenlegitől eltérő, új útirányjelző rendszert javasolt kialakítani. A 4.3.11 fejezetben bemutatott 12 db „A” és „B” hálózati szerepű útirányok jelzését a vasútállomástól, az Intermodális Csomóponttól javasolt indítani (lásd 47. térkép). A városi kiemelt úti célok útirányjelző táblázása a „C” és „D” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmények

melletti táblázása akkor szükséges, amennyiben azok ilyen hálózati funkciójú kerékpárforgalmi létesítmény mellett helyezkednek el.

Az útirányjelzésnek az első információ megadását követően összefüggőnek, következetesnek, folyamatosnak, valamint könnyen követhetőnek kell lennie.

Különösen fontos a kerékpárútszakaszok elején és végén, illetve a keresztező utaknál a továbbhaladási irány jelzése, illetve a közúton haladóknak jelezni, hogy hogyan találják rá a kerékpárútra. A városi forgalomban fontos a kerékpáros főhálózati elemeket megjelölni, hogy helyismeret nélkül is biztonságosan jusson célba, aki kerékpárral indul útra.

#### **5.1.6.1 A Budapest – Balaton kerékpárút tájékoztatási rendszere**

Székesfehérváron keresztül vezető Budapest – Balaton „A” hálózati szerepű kerékpárút további tervezése 2016-2017-ben, kiépítése 2018-2019-ben várható. Székesfehérvár útirányjelző táblarendszerét a Budapest – Balaton kerékpárút táblázásával összhangban szükséges megtervezni és elvégezni.

A Budapest - Balaton kerékpáros útvonal fejlesztését megalapozó megvalósíthatósági tanulmányban<sup>145</sup> a kerékpárút tájékoztatási rendszere az e-UT 03.04.11 számú, Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (A KTSZ kiegészítése) című Útügyi Műszaki Előírás vonatkozó fejezete alapján készült el, de az egyes táblák arculatának elkészítése nem volt a tervezők feladata.

A kerékpárút az Országos Törzshálózat részét képezi, melyet a táblákon piktogram jelöl. Az útvonaljelző rendszert feltétlenül egyedi arculattal javasolják a tanulmányterv készítői a későbbiek során megvalósítani, mely könnyen felismerhetővé, egyedivé teszi és a tájékozódást kiválóan segíti. A későbbiek során megtervezendő egyedi arculatnak illeszkednie kell az Országos Törzshálózat jelzésrendszerébe.

A hivatkozott megvalósíthatósági tanulmányban szereplő tájékoztatási rendszer három szintű.

1. Az első szinten a kerékpárosok haladási irányának jelzése történik, melyet minden fölé rendelt kereszteződéshez, iránytöréshez ki kell tenni.
2. A második szinten az útvonal megerősítő és útirány jelző táblák állnak, melyek minden településre érve jelölik a következő települést, valamint a következő távolabbi jelentős célpontot és azok távolságát. A jelentős célpontokat a várható turisztikai igények és a települések mérete alapján határoztuk meg, ezek: Budapest, Velence, Székesfehérvár, Balaton. Jelöltük a keresztező országos közutakon elérhető következő települést és településen belüli egyéb célpontokat (vasútállomás, centrum stb.).

---

<sup>145</sup> KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0004 Hivatásforgalmi, hálózatba illeszthető kerékpárutak fejlesztésének előkészítése, 2014. július



39. ábra: 1-es, 2-es és 3-as szintű útírány jelző tábla javaslatok a Budapest - Balaton kerékpáros útvonal fejlesztését megalapozó megvalósíthatósági tanulmányban (a 3. kép forrása: Nemzeti Közlekedési Stratégia, OKKHT)

3. A harmadik szint a kialakítandó pihenőkkel azonos helyszínre tervezett információs tábla, minden érintett településre egyet terveztek. Javaslatuk szerint kihelyezendő információs tábla tartalmát az érintett település önkormányzatával is egyeztetni szükséges.

#### 5.1.6.2 A kerékpáros útírányjelző táblarendszer javasolt kialakítása Székesfehérváron

Székesfehérvár és várostérsége útvonaljelző rendszerét - a „B” hálózati funkciójú, a városból kivezető, szomszédos településeket elérő - kerékpárutakon egyedi arculattal javasolt kialakítani. Az egyedi arculatot javasolt a megyével egyeztetve, közösen kialakítani, hiszen a város határain kívül annak kihelyezése és fenntartása már nem a város feladata lesz. Az egyedi arculat az útvonalat könnyen felismerhetővé teszi és a tájékozódást kiválóan segíti.

Székesfehérvár útírányjelző tájékoztatási táblarendszerét három szinten javasoljuk kialakítani.

1. Az első szinten a kerékpárosok haladási irányának jelzése történik, melyet minden fölé rendelt kereszteződéshez, iránytöréshez szükséges kihelyezni.  
A 37. ábrán „Budapest típusú” kerékpáros útvonal és útírányjelző tábla szerepel. Ezt a táblát javasoljuk egyedien, a várostérségre jellemző módon, egységesen kialakítani. A kék színű betét a „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi nyomvonalra utal, annak számával.



40. ábra: 1-es szintű útírányjelző tábla javaslata „Budapest típusú” táblán, amit Székesfehérvár várostérségére jellemzően javasolunk egyedien kialakítani.

Az útírányjelző táblán a létesítmények a száma mellett egy rövid jellemző név is szerepelhet (a 4.3.11.1 fejezet „Főbb jelendő célpontok” és a 69. táblázat alapján) pl. az alábbiak szerint:

1. Bakonyi kerékpárút,
2. Móri-árok kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza), a 4.1.1 fejezet szerint az országos kerékpárút hálózatba javasolt a felvétele,
3. Vértesi kerékpárút (kék helyett piros jelzésű, „A” hálózati szerepű országos kerékpárút),
4. Aszalvölgyi kerékpárút,
5. Berényi kerékpárút,
6. Budapesti kerékpárút (a Budapest–Balaton kerékpárút része, „A” hálózati szerepű országos kerékpárút, külön egyedi arculattal),
7. Börgöndi kerékpárút,
8. Gorsiumi kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza), a 4.1.1 fejezet szerint az országos kerékpárút hálózatba javasolt a felvétele,
9. Balatoni kerékpárút (a Budapest–Balaton „A” hálózati szerepű országos kerékpárút része, külön egyedi arculattal),
10. Úrhidai kerékpárút
- 11-13. Gaja kerékpárút

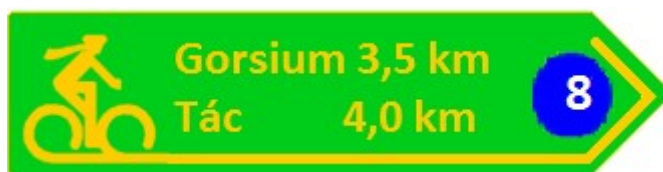
2. A második szinten az útvonal megerősítő és útirány jelző táblák állnak, melyek minden településre érve jelölik a következő települést, valamint a következő távolabbi jelentős célpontot és azok távolságát.

Székesfehérvár várostérségében a kerékpárforgalmi létesítményekkel elérésre javasolt településeket, célpontokat a 4.3.11.1 „Főbb jelzendő célpontok” fejezetben a 69. táblázat mutatja be.

A városi főbb úti célok azonosítása a 4.3.11.1 fejezet szerint (a 23. melléklet, Székesfehérvár város egységes idegenforgalmi információs táblarendszerében az úti célok jegyzéke alapján) a teljes városra:

- főbb sport és szabadidős létesítmények (13 db, lásd 4.3.11.1 fejezet 11. ábra),
- turisztikai nevezetességek (31 db, lásd 4.3.11.1 fejezet 12. ábra),
- turisztikai szolgáltatások (4.3.10.3 fejezetben javasolt kerékpáros pihenőhelyek, és a Tourinform Iroda),
- egészségügyi intézmények (kórház, orvosi ügyelet, gyógyszertárak, lásd 4.3.11.1 fejezet 13. ábra).

A második szintű útirányjelzésnél az elérhetőségen túl a távolság jelzése is szükséges (lásd 41. ábra). A túl sok tábla elkerülése érdekében, főleg a kerékpárforgalmi létesítmények csomópontjaiban, ahol 2-es szintű útirányjelző tábla kerül kihelyezésre, ott már nem javasoljuk az 1-es szintű tábla kihelyezését.



**41. ábra: 2-es szintű útirányjelző tábla javaslata „Budapest típusú” táblán, amit Székesfehérvár várostérségére jellemzően javaslunk egyedien kialakítani**

Az útirányjelző táblarendszer tervét különállóan a teljes tervezett hálózatra javasoljuk elkészíttetni, amiből az egyes projekteknel csak az aktuális táblák kerülnének kihelyezésre. A városból kivezető úti célok csak azt követően kerülhetnek jelölésre, ha azok ténylegesen is elérhetők. Ebből az is következik, hogy a vizsgált területen kívüli külterületi/várostérségi kerékpárhálózat fejlesztéssel együtt a vizsgált városrészben is szükség lesz az útirányjelző táblák kihelyezésére, az Intermodális Csomóponttól indulva.

3. A harmadik szint a kialakítandó pihenőkkel azonos helyszínre tervezett információs tábla. A vizsgált városrészben javasolt kerékpáros pihenőket a 4.3.10.5 fejezetben tárgyalja. A kihelyezendő információs tábla tartalma külön tervezést igényel.

## 5.2 Közbringa rendszer megvalósításának javaslata

Amennyiben a TOP források segítségével, valamint a „Modern Városok” program keretében javasolt kerékpár-hálózati elemekkel a belváros környékén kialakulna egy összefüggő, biztonságos kerékpárhálózat, ami már felfűzné a vizsgált városrészben a város intézményeit és iskoláit, az már alapot és lehetőséget adna a közbringa rendszer megvalósításához.

Az 49. térkép alapján, a ciklus végén első ütemben egy kb. 22 dokkoló állomásos közbringa rendszer megvalósítása javasolt. Pályázat igénybevétele esetén ez az összefüggő kerékpárhálózati létesítmények kiépítésének II. ütemével párosulhat.

Célcsoportok azonosítása:

Az első ütemben megvalósításra javasolt közbringa rendszerrel egyrészt a középiskolás korosztályt, a főiskolai egyetemi hallgatókat, valamint az általános iskolák felső tagozatosait szeretnénk elérni, lehetőséget adva arra, hogy pl. a közösségi közlekedés állomáshelyéről az iskolába jutáshoz, az iskola után a délutáni sporttevékenységük helyszínének, valamint onnan a hazautazás állomáshelyének megközelítéséhez közbringa szolgáltatást vehessenek igénybe.

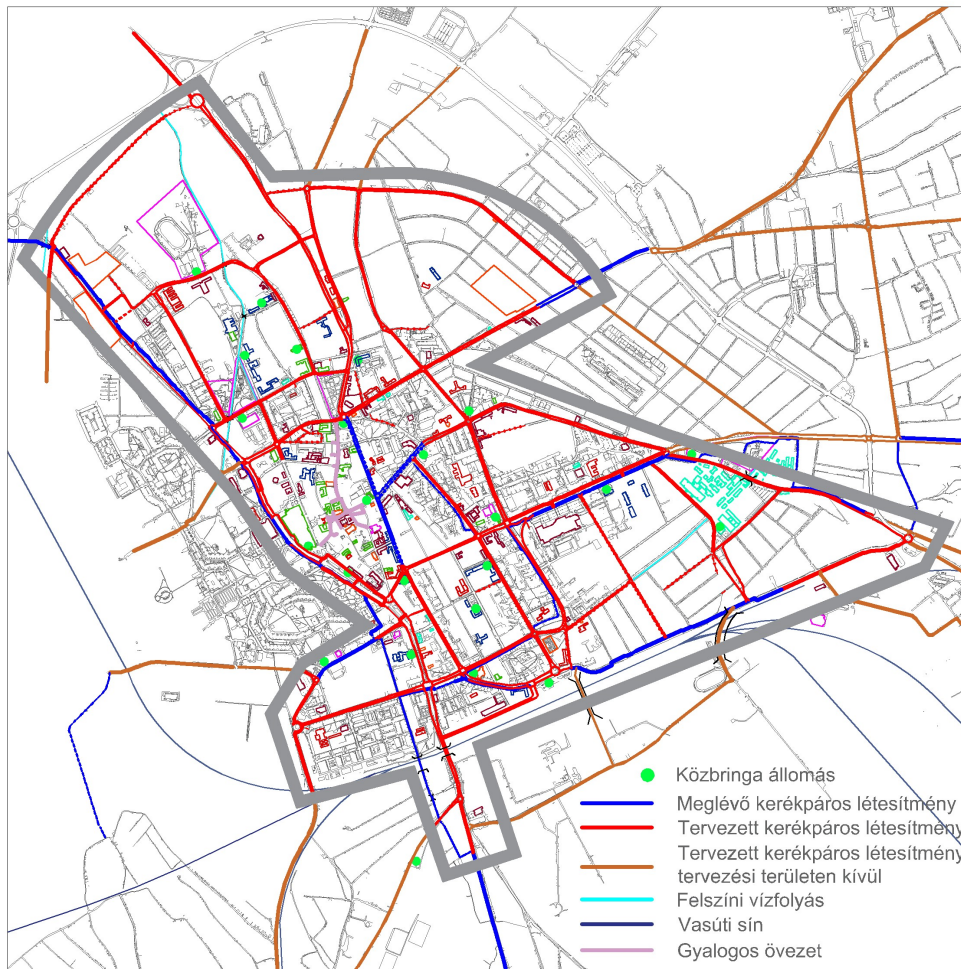
A másik megírányzott célcsoport a parkolót kereső gépjárművezetők. A vizsgált városrész széleinél nagyobb parkolók biztosításával elő lehetne segíteni, hogy a gépjárművezetők átüljenek a közbringára, és közlekedési módváltással ériék el úti céljukat. (A parkolási lehetőségek részletes vizsgálata a közeljövőben készülő Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) keretében készülhet el. A vizsgálat alapján a közlekedési módváltás érdekében az alább javasolt közbringa állomások még módosulhatnak.)

Az intézmények figyelembe vételével a közbringa rendszer I. ütemében javasolt állomáshelyei:

1. Vasútállomás, Intermodális Csomópont,

2. Prohászka templom,
3. Széchenyi u. kollégium,
4. Piac tér,
5. Alba Plaza,
6. Bíróság,
7. Romkert,
8. Teleki Gimnázium, Szent Imre Általános Iskola
9. Allende Park, Nemes-Nagy Ágnes Kollégium, SzfSzC Bugát Pál Középiskolája, SzfSzC Deák Ferenc Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakképző Iskolája, Munkácsy Mihály Általános Iskola, Geo (Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kar Geoinformatikai Intézet) és Jáky József Középiskola
10. Vodafone Sportcentrum,
11. Rákóczi u. (volt Skála Áruház),
12. Széna tér
13. Corvinus és AMK (Corvinus Egyetem Székesfehérvári Campus és Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kar),
14. Halesz park,
15. Kórház Rendelőintézet,
16. Uszoda (Csitány G. Emil Uszoda és Strand),
17. Táncház (Alba Regia Táncegyesület),
18. Középiskolai Campus,
19. III. Béla király tér
20. Bregyó (Bregyó közti Regionális Atlétikai Központ),
21. Kodolányi János Főiskola és Radnóti Miklós Kollégium
22. Jancsár utcai autóbusz-decentrum

A vizsgált városrészen kívül közbringa állomás javasolt még a Sóstói Stadionnál is.



49. térkép: A javasolt közbringa rendszer I. ütemének állomásai a forgalomvonzó létesítményekkel

A 22 közbringa állomáshoz kb. 220 db kerékpárral és 330 dokkoló állással lehet számolni. Egy ilyen méretű közbringa rendszer várható bruttó költsége kb. 500.000 ezer Ft.

A létesítési - üzemeltetési költségek miatt célszerű egy szponzor keresése, aki a reklámért cserébe fedezné a létesítési és üzemeltetési költségek egy részét (példa a MOL- BUBI rendszer).

A közbringa rendszer tervezése az eddigi közlekedésfejlesztési projektektől eltérő gyakorlatot és szemléletet kíván. A tervezés és előkészítés során, a műszaki terveken, a költség - haszon számításon felül szükség van marketing tervre, kommunikációs tervre stb. A „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás A) Kerékpárosbarát fejlesztés, a)32 szakasza alapján a közbringa-rendszerek fejlesztésére vonatkozó speciális feltételek:<sup>146</sup>

**„Kötött gyűjtésű kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (közbringa) kiépítése és vagy bővítése esetén** különösen a következő részeket szükséges teljesíteni és bemutatni a megvalósíthatósági tanulmány részeként:

A) Piackutatást és piacfelmérést kell készíteni a közbringa-rendszer indokoltságának és várható kihasználtságának az alátámasztásához.

<sup>146</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>



- B) Be kell mutatni a tervezett beavatkozás helyrajzi számokra lebontott, térképes és listázott helyszíneinek a tulajdonviszonyait. A tulajdonviszonyok bemutatásával együtt intézkedési tervet kell készíteni a tulajdonviszonyok rendezésére vonatkozóan. Azon beruházással érintett ingatlanok esetében, melyek nem képezik a támogatást igénylő 1/1 arányú tulajdonát, be kell mutatni a tulajdonosok, tulajdonostársak előzetes, írásos vagy jegyzőkönyvvel alátámasztott megkeresését.
- C) A piacfelmérést és piackutatást figyelembe vevő alternatívavizsgálattal kell meghatározni és alátámasztani a kialakításra kerülő rendszer főbb paramétereit (állomások pontos helyszíneit, állomások számát, állomások paramétereit (kapacitás, férőhely, műszaki kialakítás, biztonság), és működésének a módját, a beszerzendő kerékpárok számát).
- D) Közbringa-rendszer kialakítása kizárólag az A)a) tevékenység egy idejű, legalább a kötött gyűjtésű rendszer területét lefedő (kerékpárosbarát településrész) megvalósításával együtt támogatható.**
- E) Be kell mutatni a fenntartással és üzemeltetéssel megbízott szervezet, vagy üzemeltetővel kötendő megállapodás peremfeltételeit, az üzemeltető kiválasztási kritériumait (alapvető megfelelésségi, értékelési szempontokat).
- F) Tervezni kell a marketing kampányok időbeni ütemezését, tervezett eszközeit.
- G) Be kell mutatni a beruházási és a fenntartási időszakban keletkező várható kiadásokat és bevételeket, a fenntartásához szükséges finanszírozási eszközöket.
- H) Az állomások kiépítésénél biztosítani kell az állomások kerékpárosbarát megközelíthetőségét, elhelyezéstől függően a kisebb építéseket és különösen a kerékpáros és a gyalogos megközelítési útvonalak kiemelt szegélyeinek a korrekcióját el kell végezni.
- I) A működésre vonatkozó előírások:
- a kötött gyűjtésű kerékpáros közösségi közlekedés regisztrációt követő használatában az első megkezdett 30 perc térítésmentes, a 31. perctől szükséges a rövid utazásokat preferáló, progresszív díjszabást kialakítani.
  - A rendszerelemek kialakításának a lopási és rongálási károkat megelőzendő egyedi kialakításúaknak kell lenniük, javasolt a fék- és váltó-bowdeneket vázon belül vezetni, a lámpát biztonságosan (vandálbiztosan) rögzíteni, a kerékpárt kosárral és gyorszárral ellátni. Be kell mutatni a tervezett kerékpárok műszaki specifikációját.
  - Amennyiben a kerékpárok fedélzeti számítógéppel és kijelzővel rendelkeznek, az egyes bérlések megkezdésétől mért eltelt használati időt javasolt feltüntetni a kerékpárok kijelzőjén az egyes bérlések befejezéséig.
  - A kerékpárokat a vagyonvédelem és a statisztikai adatgyűjtés érdekében GPS-szel kell ellátni.
- J) Az állomásokat javasolt azonos funkciókkal és kialakítással kiépíteni.
- A felhívás keretében kizárólag a közösségi közlekedés számára nyitott, közcélú használatú rendszer kialakítása támogatható, melynek minimum 5 éves fenntartását, és rendeltetés szerű üzemeltetését kell a projektgazdának, vagy a nyilatkozattételre jogosultnak vállalnia.

- A közbringa előkészítésébe legalább egy civil szervezet (melynek alapító okiratában kerékpáros közlekedés szerepel) szakmai bevonása szükséges, és a megvalósíthatósági tanulmányhoz szakmai értékelését szükséges csatolni.
- Az egyes állomások egymástól mért távolsága légvonalban legfeljebb 500 m lehet, amitől eltérni abban az esetben lehet, ha a megvalósíthatósági tanulmányban a támogatást igénylő részletesen indokolja az eltérést a rendszer céljára, felhasználói célcsoportjára, üzemeltetés módjára vagy a projekt egyéb meghatározó jellemzőjére hivatkozva.

A megvalósíthatósági tanulmány, a költség-haszon számítás, marketing terv, kommunikációs terv és a részletes műszaki tervek - a döntés függvényében - a javaslat szerint készítendő, és a „kerékpárosbarát településrész II. ütemével” együtt lehetne pályázatra benyújtani.

A közbringa rendszer számos egyéb döntést is igényel, mint pl.:

- az üzemeltetés módja (külső, vagy városi)
- az alkalmazni kívánt kártya típusa (többzsebes városkártya javasolt, ami pl. később a helyi autóbusz-közlekedésben, parkolásra, stb. is használható)
- a telepíteni kívánt eszközök típusa, pl.: sima kerékpárok, vagy elektromos rásegítésű kerékpárok telepítése a cél (az elektromos rásegítéssel várhatóan nagyobb célcsoport lenne elérhető)
- árképzés, stb.

Javasolt, hogy már a kerékpárforgalmi létesítmények tervei is úgy készüljenek, hogy vegyék figyelembe a tervezett dokkoló állások infrastrukturális fejlesztési igényeit (helyigény, áram, és internetkapcsolat). Amennyiben a kerékpárforgalmi létesítményekkel együtt ezek is kiépülnek, valamint a többi előkészítési munka is elkészül, a telepítés gyorsan, akár az uniós ciklus végén, maradvány támogatási-lehetőségekből is megvalósítható.

## 5.3 Szervezeti-működési háttér

### 5.3.1 A kerékpáros közlekedésért felelős koordináció szervezeti, személyi és tárgyi feltételeinek javítása.

A kerékpáros közlekedés fejlesztéséért felelős szervezet bemutatása a 3.7.1 fejezetben, az üzemeltetésért felelős szervezet a 3.7.2 fejezetben került bemutatásra. Mind a fejlesztés előkészítéséért felelős Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal szakirodájának, mind az üzemeltetésért felelős Székesfehérvár Városgondnoksága Kft., megfelelő személyi és tárgyi feltételekkel rendelkezik a feladata ellátására.

A pályázat segítségével megvalósuló kerékpárforgalmi fejlesztések forrásai azt követően jelennek meg külön soron az éves költségvetésben, miután azokra a város támogatást

nyert. A támogatás benyújtásáig egy közös pályázat előkészítő alapból történik az esetlegesen szükségessé váló fedezet biztosítása.

Székesfehérváron a közúthálózat üzemeltetését - ezen belül a kerékpárhálózat üzemeltetését is - Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. látja el. A Városgondnokság Kft. feladata minden olyan közterület üzemeltetése, ami a város tulajdonában van. A megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmény esetén nem szükséges külön döntés az üzemeltetés rendezésére, amennyiben az Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában lévő közterületen létesül, automatikusan Székesfehérvár Városgondnoksága Kft. lesz az üzemeltetője.

A költségvetésben a kerékpáros üzemeltetésre szánt összegek a Városgondnokság éves üzemeltetési tervében egyben jelennek meg a közúthálózattal. Az üzemeltetési források egyben való kezelése azért fogadható el, mert pl. télen a hó takarításakor a gyalogjárdák tisztításával együtt az önálló kerékpárutak takarítása is készül, az utak tisztításával együtt pedig a kerékpársávoké. A gyalogos –kerékpáros elválasztás, valamint a kerékpáros – közúti forgalom elválasztásának elemei (burkolatjelek, szegélyek) nemcsak a kerékpáros létesítményekhez tartoznak, hanem ugyanúgy képezik a gyalogjárda, valamint a gépjármű közlekedéshez tartozó forgalmi sáv részét is. Ezek felújításánál is nehéz lenne a besorolás. A kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi létesítményeknél is hasonló a helyzet. Jelenleg a gyalogjárdák üzemeltetése sem válik el a közutakétól.

A TOP-6.4.1-15 „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” pályázati felhívás 3.1.2 fejezete „Önállóan nem támogatható, választható tevékenységek” között a D) „Kapcsolódó tevékenységcsoport” 8. bekezdése alapján:<sup>147</sup>

„Kerékpárforgalmi létesítmény útfenntartó gépeinek a beszerzése (amennyiben az adott géphez az eszköz-adapterek opcionálisan választhatók, úgy téli- és nyári adapterekkel együtt), vagy meglévő gépekhez a kerékpárforgalmi létesítmény fenntartásához szükséges adapterek beszerzése” is része lehet a pályázatnak.

### **5.3.2 Aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségének bemutatása a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában**

A kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában aktív, székesfehérvári civil szervezetek a 3.7.4 pontban bemutatásra kerültek, és a jelenlegi együttműködést is ismertettük.

A Gaja Környezetvédő Egyesület 1989-ben alakult meg, így a velük való kapcsolat hosszabb időre nyúlik vissza. Együttműködés a város és az egyesület között leginkább a

---

<sup>147</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejlesztzs> 8. o

közösen szervezett rendezvények és konferenciák vonatkozásában van, ilyen az Autómentes Nap/Hét rendezvényei, konferenciái.

A Magyar Kerékpárosklub 2002-ben alakult civil szervezet, mely mára Magyarország legjelentősebb kerékpáros szervezete. Székesfehérvár szakmai kapcsolatban van az országos szervezettel, az elkészült tervek véleményeztetése vonatkozásában. A jó kapcsolatból következően jelen kerékpárforgalmi hálózati terv szakmai értékelésébe is bevonásra került a Magyar Kerékpárosklub országos szervezete, mint civil szervezet.

2015-ben a Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvár és Térsége Területi Szervezete is megalakult, igen aktív munkát végezve. Saját, önálló rendezvényeik is vannak, mint a „Critical Mass”, és a bringás reggeli, a „Bringázz a munkába!” kampányuk keretében. A területi szervezettel folyamatos a véleménycsere, az elmúlt hónapokban több egyeztetés is volt a kerékpáros turizmus fejlesztéséről (Összetekerünk projekt kapcsán), valamint a tervezett városi fejlesztésekről.

Szakmailag továbbra is javasolt fenntartani a szoros a kapcsolatot a Magyar Kerékpárosklub országos szervezetével is. Az országos szervezet bevonása javasolt a fejlesztések során a tervek véleményezésén túl (hogy azok kerékpárosbarát módon valósuljanak meg), a fejlesztésekkel együtt indítandó szemléletformáló, népszerűsítő kampányokba, valamint a közlekedésbiztonság javítását szolgáló (oktató-nevelő) tevékenységekbe.

A székesfehérvári szakmai közvélemény szemléletformálása érdekében javasolt továbbá a Magyar Kerékpárosklub országos szervezetével szakmai délutánokat tartani, a Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodája, a tervezők, közútkezelők és Városgondnokság Kft. szakemberei bevonásával, az ajánlott tematika szerint, a tervezés, a kivitelezés és a karbantartás legfontosabb kérdéseiről.

## 5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése javítja a városi életminőséget. Ezért a város számára fontos információ, hogy a kerékpározás részaránya, a kerékpáros forgalom milyen mértékben növekszik.

A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás történhet kézi úton, vagy automatikus számláló berendezéssel. Az automatikus számláló lehet fix telepítésű, vagy változtatható helyszínű.

Az automatikus számláló berendezés beszerzése pályázati forrásból is lehetséges. a Fenntartható városi közlekedésfejlesztés TOP-6.4.1-15 pályázat keretében, a felhívás 3.1.2 fejezete „Önállóan nem támogatható, választható tevékenységek” között a D) „Kapcsolódó tevékenységcsoport” 5. bekezdése alapján.<sup>148</sup>

A TOP-6.4.1-15 pályázat keretében egy változtatható helyszínű berendezés beszerzését javasoljuk, amellyel több útszakaszon is mérhető lenne a kerékpárforgalom növekedése.

---

<sup>148</sup> Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívás, kódszáma: TOP-6.4.1-15  
<https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>

Olyan típusú készülék beszerzése javasolt, amivel a kerékpáros forgalom nagysága a közlekedők számára is bemutatható.

## 5.5 Kísérő intézkedések, szemléletformálás

Egy-egy jól kialakított kerékpárosbarát infrastruktúra-elem önmagában nem vezet automatikusan a kerékpárhasználat növekedéséhez.<sup>149</sup>

A kerékpárhasználat részarányának növelése csak úgy lehetséges, ha az infrastruktúra megteremtése mellett a közlekedők szemléletét is megváltoztatjuk, **növelve a kerékpározás elfogadottságát, megbecsülését és vonzerejét.**<sup>150</sup>

### 5.5.1 A kerékpározás általános népszerűsítése

Cél, hogy a kerékpározás Székesfehérváron is „trendi” legyen, a kerékpározásra mint egyenrangú közlekedési módra gondoljon a lakosság.

A kerékpározás általános elfogadtatására, a kerékpározás részarányának növelésére **népszerűsítő, ösztönző kiadványok, kampányok, rendezvények, biciklizés** megvalósítása javasolt.

Váljon közzismertté, hogy **rövidtávú utazások esetén a kerékpározás a legelőnyösebb, leggyorsabb közlekedési mód.** A kerékpárhasználat elterjedése érdekében tudatosítani és hangsúlyozni kell a **kerékpározás előnyeit és lehetőségeit**, valamint el kell oszlatni a tévhiteket.

A célcsoportok hatékony eléréséhez (pl. óvodások, iskolások, középiskolások, gépjárművezetők), a kampányokba javasolt belefoglalni azokat a szimbolikus és érzelmi elemeket, amelyek nagy arányban játszanak szerepet az egyes társadalmi csoportok közlekedésmód-választásánál.

Székesfehérvár magas gépjárműszáma miatt **fontos a gépjárművel közlekedők rétegének elérése.** A gépjárműhasználók számára elfogadottá kell tenni a kombinált utazási módokat, meg kell velük ismertetni és szerettetni az alternatív lehetőségeket. A közlekedésmód-váltáshoz a negatív reklám alkalmazása is javasolható, az autóhasználat káros következményeinek bemutatásával.

Székesfehérvár az Európai mobilitási hét rendezvényein a 2001-től folyamatosan részt vesz. A rendezvények szervezése egy magasabb szintre lép 2016-tól, mivel abban a város által alapított Programszervező Kft. is részt vesz, amihez az önkormányzat külön forrást is biztosít.

A TOP-6.4.1-15 "Fenntartható közlekedésfejlesztés" felhívása alapján megvalósuló fejlesztéseknél a 3.2 pont D) d3) pont alapján a projekt részeként kötelező a kerékpáros

<sup>149</sup> Kerékpárosbarát tervezés és promóció:

[http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files\\_hu/downloads/Mobile2020\\_Handbook\\_HUN\\_small4web.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf), 152-153.o

<sup>150</sup> Budapesti Közlekedési Központ (BKK): „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013” 41.o.

közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása. A kerékpározást népszerűsítő kampányok szervezésébe Székesfehérvár Programszervező Kft-je, valamint az aktív civil szervezetek, Magyar Kerékpárosklub, Gaja Környezetvédő Egyesület is bevonhatók. A népszerűsítésnél az alábbi intézkedések javasoltak:

- Székesfehérvár kerékpáros közlekedését népszerűsítő kiadványok készítése, a fentiek szellemében, (javasolt külön célcsoportokra címezve, az iskolásoknak saját nyelvükön megfogalmazva),
- a népszerűsítő kiadványok megjelentetése Székesfehérvár honlapján, a Fehérvár Magazinban, a Vörösmarty Rádióban, a Fehérvár Tévében, iskolákban, rendezvényeken, szórólapokon,
- a mobilitási hét székesfehérvári rendezvényei szervezésének, lebonyolításának folytatása, a színvonal további emelése (a 2001-től folyamatos),
- a kiépülő kerékpárhálózaton kerékpáros családi élménytúra, vagy biciklizés szervezése (lehet külön célcsoportoknak is, pl. iskolásoknak, nyugdíjasoknak). A Magyar Kerékpárosklub helyi szervezete felajánlotta segítségét a biciklizés szervezésében,
- Bringázz az iskolába, a kerékpározó gyerekek jutalmazása, (főleg azokban az iskolákban, ahol az iskola biztonságos kerékpáros megközelítése megvalósul),
- a Magyar Kerékpárosklub „Bringázz a munkába”, „Bringás Reggeli” rendezvényeinek támogatása, a civil szervezetekkel közös rendezvények szervezése,
- a Székesfehérvári közbringa (ALBI) létrehozása esetén külön kommunikációs terv készítése, ennek mentén való intézkedések, stb.

A kerékpározás népszerűsítésre, a tájékoztatásra Székesfehérvár közeljövőben készülő Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP) is jó lehetőséget ad.

### **5.5.2 A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel**

A közlekedésbiztonság javítása (a kerékpárral közlekedők és a gépjárművezetők) közlekedési magatartására irányuló figyelemfelkeltő és oktatási tevékenységgel is szükséges.

A közlekedésbiztonság javítása ügyében a biztonságot szem előtt tartó (irányhelyes) kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztései mellett szükség van a kerékpáros kultúra emelésére, a közlekedési magatartásra irányuló figyelemfelkeltő és oktató-nevelő tevékenységre is.

A kisgyermekek részére ezt szolgálja Székesfehérváron 2014-ben a Halesz Park felújításakor létesített KRESZ-tanpálya, ahol a kicsik megtanulhatják a biztonságos kerékpáros közlekedést.

Az iskolás gyermekek számára célul szükséges kitűzni, hogy kerékpáros ismereteik, képességeik és készségeik megfelelőek legyenek ahhoz, hogy biztonsággal tudjanak kerékpárral közlekedni.

Székesfehérváron is jellemző (más városokhoz hasonlóan), hogy a régebben kijelölt közös gyalog-és kerékpárutakon (Palotai út, Horvát István út, Lövölde utca) egyoldali kétirányú létesítmények kerültek kijelölésre, és a kerékpáros útvonal nem a járda és a forgalmi sáv közé, hanem a járda másik, az úttól távolabbi oldalán került elhelyezésre. Ezekben a korszerűtlen kerékpárforgalmi létesítményeken a kerékpárosok távol a gépjármű forgalomtól úgy érzik, hogy biztonságban vannak, ugyanakkor a csomópontokban a kétirányú forgalmuk, és helyenként akadályozott láthatóságuk miatt (a 3.3.7 pont baleseti adataival alátámasztva) még sincsenek biztonságban. Az irányhelyes kerékpársávok létesítésével a kerékpárosok közvetlenül a forgalmi sáv mellé kerülnek, amit jelenleg sokan nem szeretnek, úgy érzik, hogy ez nem biztonságos, ugyanakkor ezzel a megoldással lehet biztosítani, hogy a kerékpáros a gépjárművezetők számára a csomópontokban jól látható legyen, abból az irányból érkezzen, ahonnan a gépjárművek. Székesfehérváron az irányhelyes kerékpársávok elfogadottságának növelésére van szükség, amit közlekedésbiztonsági szemléletformálás, figyelemfelhívás kommunikációjával javaslunk elérni.

A kerékpározás szabályait, általános kultúráját a lakosság mindennapjainak részévé kell tenni. Elérendő, hogy a közlekedők odafigyeljenek egymásra, tiszteljék és segítség egymást, készségi szinten ismerjék a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos konfliktushelyzeteket és azok elkerülésének, megoldásának módjait.<sup>151</sup>

Az oktatási- és képzési programoknak, figyelemfelkeltő akcióknak a célcsoportja a kerékpárral közlekedők és a gépjárművezetők. A megvalósítás a közoktatási intézmények és a rendőrség aktív közreműködésével lehetséges.

A tevékenység fontosságát jelzi, hogy a TOP-6.4.1-15 "Fenntartható közlekedésfejlesztés" felhívása alapján megvalósuló fejlesztéseknél (a 3.2 pont D) d3) pont alapján) a projekt részeként elszámolható a kerékpáros a közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása.

A javasolt intézkedések:

- Székesfehérvár kerékpáros kultúráját emelő, figyelemfelkeltő, oktató-nevelő kiadványok készítése (elsősorban a kerékpárral közlekedőket és a gépjárművezetőket megcélözva),
- információs kiadványok készítése a megváltozott forgalmi rend és/vagy új KRESZ szabályok ismertetésére,
- a figyelemfelkeltő, oktató-nevelő vagy információs kiadványok megjelentetése, bemutatása a Fehérvár Médiacentrum (Székesfehérvár honlapja, Fehérvár Magazin,

---

<sup>151</sup> Budapesti Közlekedési Központ (BKK): „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013” 43.o

Vörösmarty Rádió és a Fehérvár Tévé) bevonásával, továbbá az iskolákban, rendezvényeken, szórólapokon.

- oktató-nevelő kisfilm készítése a közlekedésbiztonság javítása érdekében, a veszélyek elkerüléséről, a kritikus viselkedési problémákról, a közlekedési szituációk helye megoldásáról (a Fehérvár Médiacentrum bevonásával),
- az új KRESZ szabályokat ismertető kampányok lebonyolítása,
- BringaSuli (iskolai kerékpáros oktatási program), vagy BringaAkadémia oktatási programjának megvalósítása az iskolákban,<sup>152</sup>
- Sulizsar rendőrségi kampány támogatása,
- „Biztonságosan közlekedni egy életúton”<sup>153</sup> egyedi kerékpáros szemléletformáló kampány megvalósítása,
- Gépjárművezetők számára a kulturált együtt közlekedésre felhívó kampány(ok) megvalósítása.

### 5.5.3 A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése

#### **Útírányjelző táblák:**

Székesfehérvár meglévő kerékpárforgalmi hálózatán a jelenlegi tájékoztatási rendszert a 3.3.9 fejezet, a fejlesztési lehetőségeket 4.3.11 fejezet mutatja be, a javaslatokat a kerékpáros útírányjelző táblák fejlesztésére vonatkozóan az 5.1.6 fejezetet ad, a távlati hálózat nyomvonalára épülve, folyamatosan fejleszhető módon.

#### **Térképek, információs táblák**

Székesfehérvár kerékpáros térképe a változásokat követve folyamatosan kerül továbbfejlesztésre. A legfrissebb kiadvány idén (2016) jelent meg, a Székesfehérvári Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kft. gondozásában a Velencei-tó kerékpáros térképével együtt.

A kerékpárhálózat mellett több helyen vannak információs táblák kihelyezve, amelyeken viszont nehézkes a változások nyomon követése. A statikus információk (kiadványok, szórólapok, információs táblák) mellett a legújabb eszközök és lehetőségek használata is javasolt.

#### **Internetes tájékoztatási és információs felület működtetése**

Székesfehérvár honlapján jelenleg is vannak kerékpározással kapcsolatos információk. A Közgyűlés által 2010-ben elfogadott, „Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési Konceptiója”, mely természetesen a kerékpáros közlekedés fejlesztésével is foglalkozik, a honlapon jelenleg is elérhető.

---

<sup>152</sup> A pályázatban elszámolhatóan a BringaAkadémia vagy BringaSuli kizárólag a BringaAkadémia <http://www.vuelta.hu/bringaakademia> vagy a „Kézikönyv a BringaSuli iskolai kerékpáros oktatási programhoz” alapján valósítható meg

<sup>153</sup> [http://autoklub.hu/sites/default/files/kozlekbizt/eletuton\\_program.pdf](http://autoklub.hu/sites/default/files/kozlekbizt/eletuton_program.pdf)



A város részéről szándék van arra, hogy a tárgyi kerékpárforgalmi hálózati terv a honlapon közzétételre kerüljön.

Székesfehérvár honlapján javasolt azonban egy külön kerékpáros tájékoztatási és információs felület működtetése is. Olyan felület kialakítása javasolt, amely a kerékpárral közlekedők részére könnyen elérhető információt ad, visszacsatolási lehetőséggel.

Példaként megemlíthető a Császár-víz mellett haladó Kisfalud – Dinnyés kerékpárút, ami évente általában kétszer a Velencei-tó vízpótlásakor, a Császár víz szintjének megemeléseivel lezárásra kerül (mert a kerékpárútnak nincs külön aluljárója az M7 autópálya alatt, közös műtárgyban vezet a Császár-vízzel). Az internetes tájékoztatási felületen a lezárásról gyorsan elérhető információt lehetne beszerezni, így előre tervezhető lenne a Pákozdi felé megteendő kerülőút.

A dinamikus információs eszközök (pl. az egyéni döntéshozatali szükséglethez igazított internetes útvonaltervező és más geo informatikai alkalmazások) bevezetése is javasolt, melyek segítenék a tájékozódást és útvonalválasztást. (Ennek megvalósítása a helyi autóbusz közlekedésre folyamatban van, ennek mintájára javasolt az ez irányú továbblépés.)

Célul javasolt kitűzni, hogy a mai igényeknek megfelelően okos telefonnal is legyen lehetséges a tájékozódás és tájékoztatás. Ennek megvalósítási és fenntartási költsége ráadásul alacsonyabb a többi tájékoztatási megoldáshoz képest (pl. kerékpáros útirányjelző táblarendszer, információs táblák, térképek, stb.)

Fontos az országos kerékpáros nyilvántartó rendszer (KENYI) adatainak aktualizálása, folyamatos karbantartása is. Székesfehérvár területén hiányoznak a rendszerből kerékpárforgalmi létesítmények (általában azok, melyek korábban, nem pályázati források segítségével valósultak meg).

#### **5.5.4 Szakmai közvélemény szemléletformálása**

Fontos, hogy a döntéshozók, a városi szenátus, a városfejlesztési és közlekedési szakmában dolgozó szakemberek számára a kerékpározás elfogadott, többségük szemében támogatandó közlekedési mód legyen, és eljusson hozzájuk a megfelelő szakmai tudásanyag.

Javasolt a Magyar Kerékpárosklubbal szakmai délutánokat tartani, a Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodája, a tervezők, közútkezelők és Városgondnokság Kft. szakemberei bevonásával, a tervezés, a kivitelezés és a karbantartás legfontosabb kérdéseiről (lásd még az 5.3.2 és 5.5 fejezeteket).

A szakmai szemléletformálást a tárgyi kerékpárforgalmi hálózati terv is segíti.

A szakmai közvélemény szemléletformálására a közeljövőben készülő SUMP is lehetőséget fog adni, az egyeztetésekkel, szakmai és lakossági kommunikációkkal.

## 6. Megvalósítás, ütemezés, több fázisú intézkedési terv a forráslehetőségekkel

A tervezett intézkedések – igazodva a 2014-20 közötti tervezési és fejlesztési időszakhoz, kapcsolódó forráslehetőségekhez – a lehetséges források alapján kerülnek megbontásra és ütemezésre, az alábbiak szerint.

### 6.1 Szakmai együttműködések és összehangolások a kerékpáros közlekedésfejlesztések érdekében

#### 6.1.1 Szakmai szervezetekkel való együttműködések fejleszthetősége

A civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségét az 5.3.2 fejezet külön is bemutatja. Ebben a fejezetben a szakmai szervezetekkel való együttműködések fejleszthetőségét vizsgáljuk, a kerékpárosbarát fejlesztések érdekében.

##### **A NIF Zrt-vel való együttműködés**

A NIF Zrt-vel való együttműködés a Budapest – Balaton kerékpárút fejlesztése, a Székesfehérvári Intermodális Csomópont (Regionális Közösségi Közlekedési Központ) fejlesztése, valamint a Székesfehérvár – Boba vasútvonal fejlesztése, a Balatoni úti felüljáró átépítése kapcsán is szükséges, hogy ezek a beruházások kerékpárosbarát módon, a tárgyi kerékpárforgalmi hálózati tervben rögzített célkitűzésekkel összhangban valósuljanak meg.

##### **A megyével való együttműködés**

Székesfehérvár várostérségének kerékpáros hivatásforgalma Dinnyés, Gárdony-Agárd, Pákozdi, Iszkaszentgyörgy felé már biztosított.

2020-2022-ig Tác/Gorsium, valamint a 81. sz. főút melletti Sárkeresztes településre való eljutást kiépítése javasolt, mely útvonalak a kerékpáros turizmus mellett a hivatásforgalmat is szolgálják. A célpontok ugyan a vizsgált városrészen kívül helyezkednek el, - azonban a 3.2.5 fejezetben bemutatott kerékpáros hálózati kapcsolatok, és az 5.1.6 - ban bemutatott kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztésének javaslatai alapján ezek a fejlesztések visszanyúlnak a vizsgált városrészből. A város területén kívüli célpontok megközelítését szolgáló kerékpárforgalmi létesítmények mellett elhelyezendő információs táblákat a Székesfehérvári Intermodális csomóponttól (Regionális Közösségi Közlekedési Központtól), valamint a vizsgált városrészből (a javasolt kerékpárforgalmi hálózati rendszerből) javasolt indítani.

A kerékpárforgalmi hálózati terv alapján a konkrét településeket összekötő kerékpárútfejlesztési tervezést is Fejér Megye Önkormányzata valamint az érintett helyi települési önkormányzattal együtt, összehangoltan szükséges előkészíteni és megvalósítani.

A térségi jelentőségű, és egyéb településeket összekötő kerékpárutakat a vizsgált városrészből kiinduló, további hiányzó hivatásforgalmi kerékpárutak (lásd 3.2.5

kerékpáros hálózati kapcsolatok fejezet), valamint a lehetséges turisztikai kerékpárutak megvalósítását.

#### **A Közlekedéstudományi Egyesület Székesfehérvári Szervezetének külső munkacsoportba való bevonása**

A város egyik legaktívabb szakmai szervezete a Közlekedéstudományi Egyesület Székesfehérvári Szervezete. Javasolt ezért, hogy a tárgyi kerékpárforgalmi hálózati terv még a Közgyűlés által való elfogadása előtt, - az esetleges javítási igény lehetőségét is figyelembe véve – egyeztetésre kerüljön külső munkacsoportként a szakmai tudással és helyismerettel rendelkező szakmai szervezettel.

### **6.1.2 Fejlesztések összehangolása a többi szakterület fejlesztéseivel, az azokba való beintegrálás**

#### **A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolás**

A víziközművek városi tulajdonba kerülésével (2013.) Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata úgy döntött, hogy azok vagyonkezelését a Hivatal szervezetén belül oldja meg. A Víziközmű Fejlesztési Alap felhasználását és annak ütemezését is a város hagyja jóvá, így közvetlen lehetőség van az összehangolásra az útfejlesztésekkel, valamint, a kerékpárosbarát fejlesztésekkel.

Ez az összehangolási igény a saját forrásból megvalósuló fejlesztésekre is vonatkozik és már korábban is működött. A vizsgált városrészben a következő víziközmű fejlesztésekkel szükséges az összehangolás, mely utcákban kerékpárforgalmi létesítmény is javasolt:

Víziközmű fejlesztés várható helye	Megvalósítás tervezett ideje
Martinovics utca	2016. (kivitelezés folyamatban)
Ligetsor	2016-2017.
Berényi út (Széna tér Vértanú u.)	2016-2017.
Szent Vendel utca és köz	2017-2018.
Prohászka Ottokár u. (Budai út – Horvát I. u.)	2018.
Bregyó köz (Ligetsor – Szent Vendel utca)	2018-2019.

**83. táblázat: A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolás**

#### **A közterület újraosztásával megvalósuló kerékpárosbarát fejlesztések lehetőségei**

A kerékpárforgalmi létesítmények létesítése az (5. fejezetben bemutatott indikatív projektlista szerint) számos esetben igényli az útpálya újraosztását. (Összefoglalva lásd a 6.2.5 fejezet táblázatait.)

A kerékpárforgalmi létesítmény kijelölésénél, ha a burkolat állapota a biztonságos kerékpáros közlekedést veszélyezteti, az útburkolat felújítása - szükség szerint szélesítéssel együtt - a projekt elszámolható költségeibe beépíthető.

## 6.2 Tervezett kerékpárosbarát fejlesztések rangsorolása, ütemezése

Az alábbi fejezetekben a vizsgált városrészben megalapozott kerékpárhálózati fejlesztési szükségletek kerülnek bemutatásra az egyes intézkedések rangsorolásával, ütemezési tervével együtt.

Az egyes alfejezetek menti megbontás a kerékpárforgalmi létesítményt tartalmazó fejlesztés fő céljához igazított, legyen szó gazdasági területek elérését és a munkaerő mobilitását szolgáló közlekedési projektről, vagy a közlekedési módok közötti átjárást szolgáló projektről, vagy önálló kerékpárút-fejlesztési beruházásról.

### 6.2.1 Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

Jelentős munkabajárási vonulatként, a munkaerő mobilitását szolgáló útfejlesztés komplex beruházásához kapcsolódóan az alábbi két kerékpárforgalmi létesítményeket tartalmazó projekt megvalósítása tervezett a vizsgált városrész területén.

A Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú8	BERÉNYI ÚT (Széna tér – Vértanú u.)	550 + 170	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2016-2017.
Ú30	LIGETSOR	760	C	Kerékpársáv/ nyitott kerékpársáv	2016-2017.

84. táblázat: A Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés témában tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

### 6.2.2 Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

**A témában tervezett a Dr. Koch László utcai parkolóház kiépítése.** Az építmény és a hozzá kapcsolódó kerékpárforgalmi létesítmények területi alapon integrált, komplex beruházásként kigondoltak. Olyan –lakó- és forgalomvonzó területeket egyaránt magában foglaló – funkcionális egységek kijelölésével tervezett az alábbi fejlesztések megvalósítása, mely a beavatkozási területen a közlekedési úthálózat kerékpárosbaráttá alakítását, kerékpáros alaphálózatát kialakítását eredményezi.

#### **Teljes település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítása kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével**

A tevékenység keretében egy teljes településnek, vagy szerves funkcionális egységnek tekinthető településrésznek (funkcionálisan kijelölhető, lakó- és forgalomvonzó területeket egyaránt magában foglaló), mint beavatkozási hatásterületnek valamennyi közlekedési úthálózata a biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatóság szempontjai szerint megvizsgálásra kerül, ezen szempontok szerint és teljesítésükre kerékpárforgalmi hálózati terv készül, amely a beruházás eredményeként megvalósul az adott terület egészére vonatkozóan. A beruházás eredményeként a beavatkozási terület

közlekedési úthálózata kerékpárosbaráttá válik, kialakul a beavatkozási terület kerékpáros alaphálózata.

A parkolóház projektjében javasolt kerékpárforgalmi-létesítmény fejlesztéseket a 85. táblázat mutatja be.

A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények (2016. évi pályázat)					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú13	MÁTYÁS K. KRT (Szabadságh. út - Dózsa Gy. út)	380	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, az útfelület újraosztásával	2016-2018.
Ú16	SCHWABISCH GMÜND UTCA	195	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2016-2018.
Ú38	SZABADSÁGHARCOS ÚT (Mátyás k. krt.- Mészöly G. u.)	235	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, az útfelület újraosztásával	2016-2018.
E2	DR. KOCH LÁSZLÓ U.	265	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	2016-2018.
E10	SZÍNHÁZ UTCA	160	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	2016-2018.
Ú45	SZÍNHÁZ TUCÁRÓL átkötés az Ybl M. ltp. felé	50	C	Közös gyalog- és kerékpárút	2016-2018.

85. táblázat: A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

**A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében** további kerékpárforgalmi-létesítmény fejlesztések szükségesek, melyeket rangsorolással a 86. táblázat mutatja be.

Az alábbi lehetséges projektek megvalósítása - a mindenkor külső támogatási források bevonása függvényében - beavatkozási hatásterületek, szerves funkcionális egységnek tekinthető településrészek kijelölésével tervezett, azaz több településrész közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítása kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével.

Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt projektek fontossági sorrendben					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény
Ú2.3	SZÉCHENYI UTCA (Horvát I. u - Kölcsey u.)	170	B	Egyirányú kerékpárút az útfelület újraosztásával	Vasútállomás fejlesztés, Széchenyi u aluljáró
Ú35	PROHÁSZKA O. U. (Budai út - Horvát I u)	860	A	Egyir. kerékpársáv, az útfelület újraosztásával,+ egyir. kerékpárút kétoldali kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Víziközmű fejlesztés 2018. I. félév
Ú10	GÁZ UTCA	570	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Széna térrel együtt
Ú18	SZÉNA TÉR	360	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Gáz utcával együtt jav.
Ú14	MIKSZÁTH KÁLMÁN UTCA	295	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Az útfelület újraosztásával
E3	FORGÓ UTCA (Kertalja u. - Mikszáth Kálmán utca) 30 m	205	C	Egyirányú u-ban az ellenirányú kp. biztosítása, a körforg. ág átép.	Mikszáth Kálmán utcával együtt
Ú29	KIRÁLY SOR	860	B	Kerékpársáv, útfelület újraoszt.	
Ú36	RÁKÓCZI ÚT (József A. u.- Széna tér)	350	A	Kerékpársáv, útfelület újraoszt.	Királysorral együtt
Ú19	ZÁMOLY UTCA	745	B	Kétoldali útpadka burkolat	Mikszáth K. u. jav.
9.	PROHÁSZKA OTTOKÁR U. (Horvát István u. és a Béke tér között)	475	A	Kerékpársáv, egyirányú kerékpárút az útfelület újraoszt.	IRKKK megvalósulásával összhangban
E6	LÖVÖLDE UTCA (Erzsébet u - Béke tér)	210	B	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	IRKKK-al és a Budapest - Balaton kerékpárúttal
Ú23.1	DEÁK FERENC UTCA (Béke tér –Horvát I. u.)	200	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Útfelület újraosztásával

Ú43	ZRÍNYI MIKLÓS UTCA	535	C	Kerékpáros nyom útszélesítéssel	Corvinus Egyetem + csapadékcsonna
Ú24	ERZSÉBET UTCA (Lövölde u. - Zrínyi u.)	440	C	Kerékpáros nyom	Zrínyi Miklós utcával
Ú1	VÖRÖSMARTY TÉR	355	B	Kerékpársáv az útfelület újraosztásával + belső szervizút	Széchenyi u., Balatoni út, Vak Bottyán köz
ZS9	VAK BOTTYÁN KÖZ	115	C	Zsákutcában a kerékpáros átjárás biztosítása	Vörösmarty térrel, a lépcső átépítésével
Ú2.1	SZÉCHENYI U. (Vörösmarty tér Horvát I. u.)	350	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Vörösmarty térrel
Ú5	BALATONI ÚT (Vörösmarty tér – Hosszúsétatér)	150	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Vörösmarty térrel együtt
Ú6	BALATONI ÚT (Bakony utca - Horvát István utca)	35	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, az útfelület újraosztásával	A Balatoni út másik szakaszával együtt jav.
1.3	PALOTAI ÚT a meglévő közös gyalog és kerékpárút korszerűsítése a Mészöly G. u.-tól a Varga-csatorna hídig	150	B	Elválasztott gyalog és kerékpárút/v. útfelület újraosztásával egyirányú kerékpárút	Szabályozási terv módosítási igény
2.1	PALOTAI ÚT a meglévő közös gyalog és kerékpárút korszerűsítése a Schwabisch G. u.-tól a Piac tér/Selyem u-ig	681	B	Kétoldali egyirányú kerékpárút és a belső szervizút használata	Alba Plaza II. ütemével, Szabályozási terv mód. igény; Piac tér átép.
ZS1	ADY ENDRE UTCA (Palotai út felé vezető szakasza)	160	C	Zsákutcából a továbbhaladás biztosítása a Palotai út felé	Palotai úti fejlesztésével
2.2	PIAC TÉR mellett önálló kerékpárút	150	B	Kétoldali kétirányú kerékpárút	K-i oldal az IRKKK-ban
2.3	PIAC TÉR, Petőfi park melletti közös gyalog- és kerékpárút korszerűsítése	200	B	Kétoldali kétirányú kerékpárút a Vörösmarty térig	K-i oldal az IRKKK-ban
U23.2	DEÁK FERENC UTCA (Budai út - Horvát I. u.)	585	C	kerékpársáv/ egyirányú kerékpárút, az útfelület újraoszt.	
Ú27	JÓZSEF ATTILA UTCA	535	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Parkolás megoldásával
Ú21.1	(kis) BUDAI ÚT (Lövölde u. - József Attila u.)	160	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Budapest – Balaton kerékpárúttal össz.
Ú21.2	(kis) BUDAI ÚT (József A. u. - Várkörút)	415	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv az útfelület újraosztásával	Budapest – Balaton kerékpárúttal össz.
Ú21.3	(kis) BUDAI ÚT (Várkörút - Vörösmarty tér)	200	B	Az új forgalmi rendtől függően	IRKKK-al össz.
Ú37	SEREGÉLYESI ÚT (Királysor - Kadocsa u.)	1 340	B	kerékpársáv, útpadka burkolat, útfelület újraosztásával	Az Alba Ipari Zóna kp. útjával
Ú26	HUNYADI JÁNOS UTCA	780	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv, az útfelület újraosztásával	Kórházfejlesztés (parkolás megoldása) után
Ú31.2	MADÁCH IMRE UTCA	270	C	Útpadka burkolat	Hunyadi J. utcával összhangban
Ú41	TOMPA MIHÁLY UTCA	2 555	C	Útpadka burkolat, kp. sáv v. nyom	Csapadékcsonna építésével
Ú44	A FÚTŐERŐMŰI IPARVÁGÁNY HELYÉN	610	C	Elválasztott gyalog- kerékpárút	
Ú47	ZÁMOLY U. – KERTALJA U:	230	D	Kerékpárosbarát utca kiépítése és közös gyalog-és kerékpárút	A-0-0 csapadékcsonna főgyűjtő 1/5 sz. kiépítése után
ZS7	TOLDI MIKLÓS UTCA (110 m építés)	265+110	D	Zsákutcából továbbhaladás a Hunyadi u. felé	

86. táblázat: A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények, rangsorolással és az összehangolási igényekkel

### 6.2.3 Modern városok program és a Sóstó Természetvédelmi Terület közötti elérhetősége fejlesztésében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

A Modern Városok program keretében a Belváros és a Zichy liget összekötésére több tanulmányterv változat is készült, az ehhez szükséges úthálózat fejlesztésre, a forgalom más, északabbra lévő utakra történő áterelésére.

Indikatív fejlesztések a Belváros és a Zichy liget összekötését célzó projekthez kapcsolódóan:

Modern városok program keretében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Ütemezés
Ú9	DÓZSA GYÖRGY ÚT	250	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú17	SZEKFŰ GYULA UTCA	480	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú42	ZICHY LIGET ÚT (északi ág)	170	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú15	MÓRI ÚT	865	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú11	HAVRANEK JÓZSEF UTCA	810	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
ZS6	ROZGONYI PIROSKA UTCA	10	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Havranek J. u. felé	2017-2020
Ú40	SZENT VENDEL UTCA és KÖZ + átkötés	365	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú20	BREGYÓ KÖZ	575	C	Útpadka burkolat	2017-2020
Ú39	SZEDER KÖZ és SZEDER U. (Bregyó köztől átkötéssel)	260	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2020
Ú25	FECSKEPART (Havranek J. u - Zámoly u.)	270	C	Útpadka burkolat	2017-2020
ZS3	FECSKEPART (Havranek József - Móri út)	30	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Móri út felé	2017-2020
Ú28	KERESZTTÖLTÉS ÚT	800	C	Kerékpáros nyom, zsákutcából a továbbhaladási lehetőség biztosítása a Móri út felé	2017-2020

87. táblázat: A Modern városok program, Belváros – Zichy liget összekötése, a Mátyás király körút tehermentesítése projekt keretében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

A Modern városok program középiskolai Campus létesítéséhez kapcsolódó, indikatív projektek.

Modern városok program középiskolai Campus keretében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú34	MÉSZÖLY GÉZA UTCA	780	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2018-2020
Ú32	MALOM UTCA	620	C	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2018-2020

88. táblázat: Modern városok program, Középiskolai Campus keretében megvalósításra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

A Sóstó Természetvédelmi Terület közúti elérhetőségében többek között a Csíkvári utca fejlesztése valósul meg.

Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében javasolt kerékpárforgalmi létesítmény					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú22	CSÍKVÁRI ÚT (Széchenyi u. – Hosszúsétatér)	140	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2016-2018.

89. táblázat: A Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében tervezett kerékpárforgalmi létesítmény

#### 6.2.4 Budapest – Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárforgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben

A Budapest-Balaton kerékpárút a vizsgált városrészben több útvonalon is megvalósítható. A változatokban közös, hogy

- mindegyik változat a Budai úton érné el a vizsgált városrészt,
- mindegyik változatban javasolt a belvárosba való bevezetés, a (kis) Budai úton (a Lövölde út – Várkörút között), a Várkörúti kerékpársávokba való bekötéssel,
- mindegyik változat a Lövölde utcán haladva érné el a Horvát István utcát.

Az egyes változatok közötti különbségek:

- Az első változat a Lövölde utcán, valamint a Horvát István-Deák Ferenc utcán haladva eléri az vasútállomásnál tervezett Intermodális Csomópontot. A központ beruházásában tervezett új gyűjtőút vonalán érné el a Széchenyi utcát, aminek keresztezésével halad a vasúti aluljárón keresztül a Csíkvári útig. A Csíkvári úton elhalad a Sóstói Stadion mellett, folytatásában a Batthyány utcán. A Nagykanizsai vasútvonalat szintben keresztezi.

A változat hátránya, hogy keresztezi a nagy forgalmú Széchenyi utcát, a gépjármű forgalom mellett halad át a hosszú Széchenyi utcai vasúti aluljárón, szintben keresztezi a Nagykanizsai vasútvonalat.

- A második változat a Lövölde utca után a Horvát István utcán halad tovább. A Hosszúsétatéri aluljáróban keresztezi a vasútállomási vágányokat, majd eléri a Csíkvári utcát, ahonnan az előző változat szerinti a nyomvonala.

A változat hátránya, hogy a Horvát István utcában (a Prohászka Ottokár utca – Széchenyi utca között nehézségekkel, kötöttségekkel vihető át a kerékpárforgalmi létesítmény), utána keresztezi a nagy forgalmú Horvát István utcát, valamint szintben keresztezi a Nagykanizsai vasútvonalat.

- A harmadik változat, a Lövölde utca után szintén a Horvát István utcán, majd ennek a folytatásában a Balatoni úton haladna.

A változat hátránya, hogy a Horvát István utcában (a Prohászka Ottokár utca – Széchenyi utca között nehézségekkel, kötöttségekkel vihető át a kerékpárforgalmi létesítmény), valamint, hogy a Balatoni úton nagyobb a szintkülönbség. Előnye az előző változatokhoz képest, hogy viszonylag egyenesen, forgalmas utak keresztezése nélkül vezet, valamint ezen a vonalon minden vasúti keresztezés külön szintű. Összehangolása szükséges a Székesfehérvár- Bobai vasútvonal hídjának átépítésével.

A 90. táblázatban a harmadik változat fejlesztése szerepel, annak előnyei alapján, a vizsgált városrésze vonatkozóan. A Balaton irány a többi nyomvonalon is kitáblázható.

A NIF Zrt. által lebonyolításra kerülő projekt ütemezése 2017-2019. közötti.

A Budapest - Balaton kerékpárút projektjében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú3	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Balatoni út - Hosszúsétatér)	565	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.



6.1	HORVÁT ISTVÁN UTCA (a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig) a meglévő közös gyalog- és kerékpárút korszerűsítése	160	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.
Ú4	HORVÁT ISTVÁN UTCA (Széchenyi u. - Prohászka Ottokár u.)	200	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.
6.3	HORVÁT ISTVÁN UTCA (a Prohászka Ottokár utcától a Deák Ferenc utcáig) a meglévő közös gyalog- és kerékpárút korszerűsítése	425	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.
7.2	LÖVÖLDE UTCA meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítése a Budai úttól a Deák Ferenc utcáig	625	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv a Deák F. u-tól	2017-2019.
8.	BUDAI ÚT mellett meglévő kerékpárút korszerűsítése a Lövölde u-tól a Seregélyesi útig	905	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.
Ú21	(kis) BUDAI ÚT (Várkörút - Lövölde út)	585	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2019.
Ú35	PROHÁSZKA OTTOKÁR U. (Budai út – Horvát I. u.)	860	A	Kerékpársáv/egyirányú kp.út	2017-2019.

90. táblázat: A Budapest - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárgalmi létesítmények

### 6.2.5 Az Intermodális Csomópont projektjében, valamint a vasútállomás felújításában tervezett kerékpárgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben

Az Intermodális Csomópont (Regionális Községi Közlekedési Központ) projektjében, melyről a Kormány az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (továbbiakban IKOP) éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozatában támogatólag döntött, tervezett a Béke téri, a Béke tér – Széchenyi utca közötti valamint a Madách Imre utca elején, az új közúti felüljáró csomópontjával érintett szakaszon a kerékpárgalmi létesítmények kialakítása.

A NIF Zrt. által lebonyolításra kerülő projekt ütemezése 2017-2019. közötti.

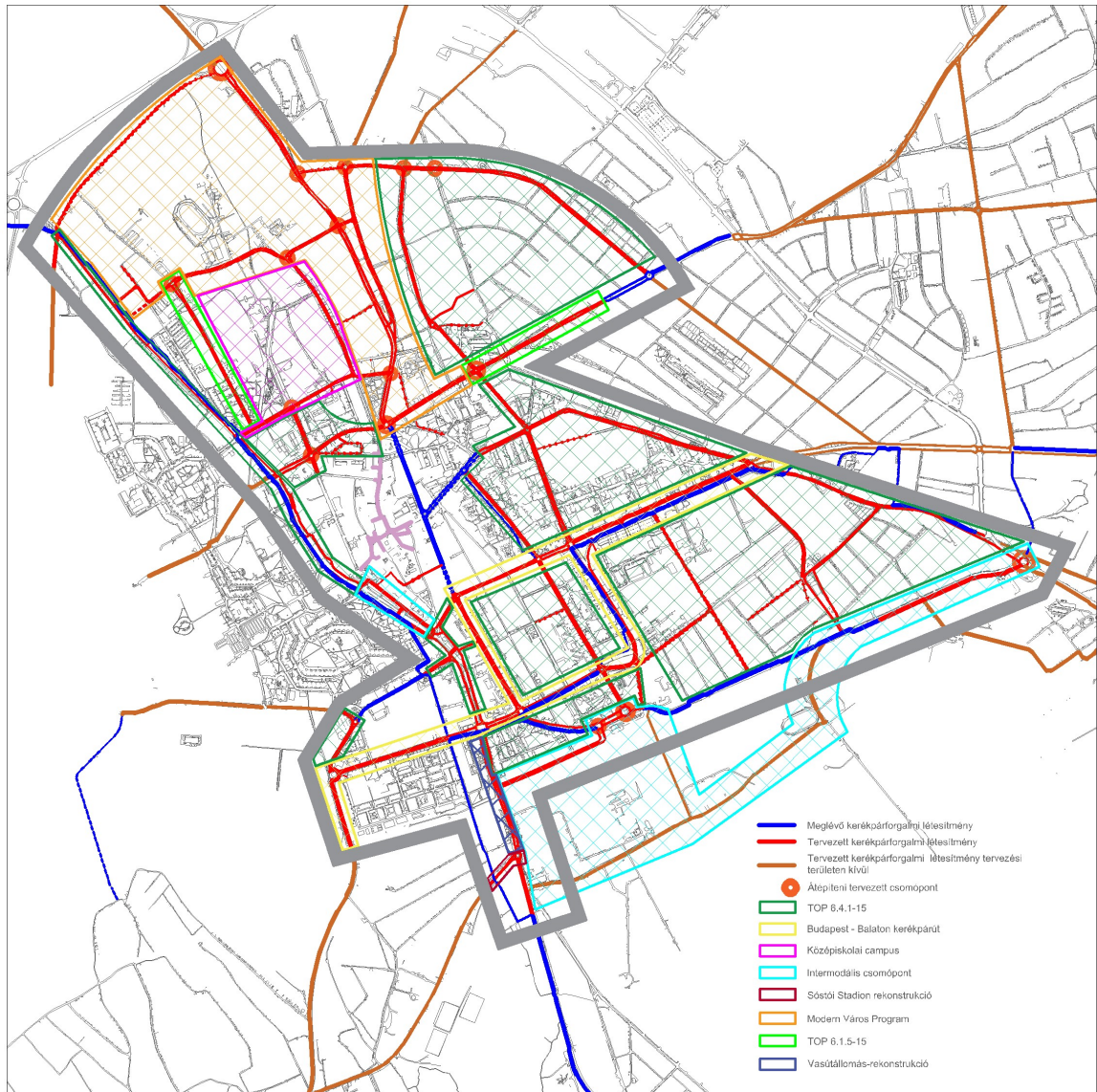
Intermodális Csomópont fejlesztésében javasolt kerékpárgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú7	BÉKE TÉR	100	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpárút	2017-2019.
Ú31.1	MADÁCH IMRE UTCA	70	C	Kétoldali egyirányú kerékpársávok	2017-2019.
Ú46	BÉKE TÉR - SZÉCHENYI U. tervezett átkötő úton	590	A/B	Kétoldali egyirányú kerékpársávok	2017-2019.
Ú12	MÁRTYÓK ÚTJA	710	B	Egyoldali kétirányú kerékpárút	2016-2018.

91. táblázat: Az Intermodális Csomópont fejlesztésében tervezett kerékpárgalmi létesítmények (IKOP forrás)

Vasútállomás fejlesztésében (a Széchenyi utcai aluljáró felújítása során) megvalósuló kerékpárgalmi létesítmény					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
Ú2.2	SZÉCHENYI UTCA (Horvát I. u. - Csikvári út, kivéve Ú2.3)	615	B	Kétoldali egyirányú kerékpársáv	2016.

92. táblázat: A Vasútállomás felújításában megvalósuló kerékpárgalmi létesítmény

A 6.2.1 – 6.2.5 fejezetekben az egyes projektek, fejlesztési lehetőségek keretében javasolt kerékpárgalmi létesítmény-fejlesztéseket az 50. térkép mutatja be.



50. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése

### 6.2.6. Lehetséges források - Európai Unió által társfinanszírozott konstrukció

A 2014-20 Európai Unió költségvetési és egyben programozási időszakban több támogatási forrás és fejlesztési cél keretében nyílt mód a fejlesztések támogatásból történő megvalósítására.

Lehetőség van egyrészt támogatási forrás bevonására az 1702/2014. (XII.3.) Kormányhatározatban Székesfehérvár Megyei Jogú Város számára a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program forrásaiból elkülönített, dedikált keretéből, fenntartható közlekedésfejlesztés címen, TOP-6.4. intézkedéshez kapcsolódóan, valamint a gazdaságfejlesztési célt szolgálóan, munkába járáshoz kapcsolódóan a TOP-6.1. intézkedés alatt.

## **Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés – TOP-6.1.5**

A konstrukció a TEN-T hálózaton kívüli, jellemzően alacsonyabb rendű utak felújítását és fejlesztését támogatja azzal a céllal, hogy a megyei jogú városok gazdasági területei jól megközelíthetők legyenek a vállalkozások és a munkavállalók számára.

### **Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, TOP-6.4.1**

A felhívás célja a városi mobilitás környezetileg és pénzügyileg fenntarthatóbbá tételének szolgálása, annak elérése, hogy a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya növekedjen.

### **Budapest – Balaton kerékpárút fejlesztése**

Az országos törzshálózat fejlesztéséről lévén szó lehetséges forrásgazda a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program.

### **Az Intermodális Csomópont (Regionális Közösségi Közlekedési Központ) projekt**

A Kormány az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (továbbiakban IKOP) éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozatában az IKOP nevesített kiemelt projektjeit felsoroló 2. számú mellékletében nevesítette Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjét „Székesfehérvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása” megnevezéssel, kedvezményezettként a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-t (a továbbiakban NIF Zrt-t) nevesítette, a projekt indikatív támogatási keretét 6,5 milliárd forintban határozta meg.

### **Modern Városok Program**

A Kormány Modern Városok Program keretében 2015. május 26. napján együttműködési megállapodást kötött Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzatával (a továbbiakban: Székesfehérvár MJV Önkormányzata), a megállapodásban foglaltak eredményes kormányzati végrehajtása érdekében szándékát kormányhatározatokban erősítette meg.

A Modern Városok Program keretében Székesfehérvár és Kormány között létrejött megállapodás kerékpáros forrásbevonásra alkalmasnak ítélt, lehetőségként számba vett nevesített projektjei:

- *a város oktatási célú fejlesztési terveit, ennek keretében a középfokú oktatási intézmények megfelelő elhelyezését, korszerű képzési körülményeket biztosító, a művészeti és sport funkciókat is integráló campus kialakítása, fejlesztése*
- *a belváros élıhetőségének javítását szolgáló Zichy-liget projekt*

Magyarország Kormánya és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról szóló 1383/2015 (VI. 12.) Korm. határozat 2. és 3.b) pontjai szerint.

## 6.2.7 Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások a vizsgált városrészben

A 93. táblázat mutatja be a vizsgált városrészben az önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozásokat. A táblázat szerint javasolt kisebb beavatkozásokkal közel 3 km hosszúságú úthálózat kerékpárosbarát átalakítása valósítható meg a vizsgált városrészben.

Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz..	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény/ütemezés
E7	MARTINOVICS UTCA	155	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás bizt.	2016. évi víziközmű fejlesztéskor megvalósul
E	KERTALJA KÖZ	240	C	Egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom kijelölése	A közterületi parkolás tiltásával, 2016. évben
E	NEUMANN JÁNOS UTCA (Madách I. u.-Kandó K. u.)	140	C	Egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom kijelölése	2016. évben
ZS	BEM JÓZSEF U. (Hadiárva u. - Kórház)	160	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS	ERZSÉBET UTCA	500	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS	MADÁCH MRE U. (Hunyadi u - Erzsébet u. között)	140	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS	MÓRI ÚT - HAVRANEK J. U. KÖZ	50	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS	SZABADSÁGHARCOS ÚT (Mészöly G. u-tól É-ra)	465	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS	SZILÁGYI UTCA	125	C	zsákutca tábla cseréje "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára	2016. évben
ZS2	DOBÓ UTCA	25	C	Zsákutca megszüntetése	A volt iparvágány helyén burkolatépítés
ZS5	MAJOR UTCA	255	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Gáz utca felé	Fűtőerőmű területének hasznosításával
ZS4	LÖVÖLDE BELSŐ U., Interspar mellett É-D ir	35	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Balatoni út felé	Budai úti kerékpárút fejlesztésével összsh.
ZS10	TÓVÁROSI lakónegyed É-D-i utcája	20	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Horvát I. u. felé	Budapest - Balaton kerékpárút kiépítése után
E5	IRÁNYI DÁNIEL UTCA	200	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	Malom utcai parkolók kiépítése után, parkoló megszüntetéssel
E8	ŐSZ UTCA	155	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	Parkolás-szabályozással, fejlesztéssel
E9	PETŐFI UTCA (Arany János u. – Kossuth u.)	90	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás biztosítása	A Piac téri kerékpárút fejlesztésével összhangban.
E4	HUNYADI UTCA (Kórház - Kinizsi u. szakasz)	305	C	Egyirányú u-ban az ellen-irányú kerékpározás bizt.	Hunyadi utca másik szakaszának fejlesztésével
ZS10	YBL MIKLÓS ltp. belső utca (óvoda előtt) 30m	30	C	Zsákutca továbbhaladási lehetőség biztosítása a Mészöly Géza u. felé	Mészöly Géza u. fejlesztésével összsh.

93. táblázat: Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások

## 6.2.8 A vizsgált városrészből kilépő kerékpárforgalmi létesítmények azonosítása

Az alábbi, igényként felmerült kerékpárforgalmi létesítményeknek (lehetséges projekteknek), a vizsgált városrészen belül és azon kívüli részei is vannak. A projektek a mindenkori külső támogatási források bevonása függvényében valósíthatók meg.

### **Az ipari parkok kerékpárosbarát elérését szolgáló létesítmények azonosítása**

- Az **Alba Ipari Zóna** és **Déli Ipari Park** kerékpárosbarát elérésére kerékpárforgalmi létesítmény építése szükséges a nagy forgalmú 62. sz. főút mellett. Ez a városközpontba két útvonalon is beköthető. A Mártírok útja (az Intermodális Csomópont) felé az Ú12, vagy a Seregélyesi út (Királysor – Kadocsa u. közötti) az Ú37 számon javasolt kerékpárforgalmi létesítmény kiépítésével, ami összekötést biztosít a tervezett Budapest – Balaton kerékpárúttal.  
A 62. sz. főúti kerékpárforgalmi létesítmény vizsgálatára a 3. kötetben kerül sor.
- A **Videoton Ipari Park** eléréséhez a 811. sz. főút mellett szükséges kerékpárforgalmi létesítmény, mely a városközpontba az Berényi úti és Szekfű Gyula utcán keresztül köthető be, az Ú8 és Ú17 számon javasolt fejlesztések megvalósításával.  
A 811. sz. főúti kerékpárforgalmi létesítmény vizsgálata a 2. kötetbe tartozik.

### **A külterületen áthaladó, a várost a várostérségi településsel összekötő kerékpárút fejlesztések azonosítása**

Az alábbi fejlesztések a kerékpáros turizmust és a hivatásforgalmat is szolgálják a Fejér Megyei Területfejlesztési Programmal összhangban. (Lásd még a kerékpáros hálózati kapcsolatokat a 3.2.5 fejezetben, valamint a megyével és a megyei településekkel való együttműködést a 6.1.1. fejezetben.)

- **Székesfehérvár – Gorsium kerékpárút** megvalósítása a kerékpározásra alkalmas 6214 j. országos közút felhasználásával javasolt. A kerékpárút városközpontba való bekötése a meglévő Hosszúsétatéri, Alsóvárosi és Sóstói kerékpárutakon biztosítható.  
A kerékpárút részletes vizsgálatára a 4. kötetben kerül sor.
- **Székesfehérvár – Sárkeresztesi kerékpárút** kiépítése a nagy forgalmú 81. sz. főút mellett javasolt, a kis forgalmú Horgász dűlő útjának felhasználásával. A kerékpárút városközpontba való bekötése két útvonalon is biztosítható. A Keresztöltés úton, az Ú28 számú kerékpáros létesítmény megvalósításával, ami biztosítja a csatlakozást a Palotai úti kerékpárútra, vagy a Móri út és Dózsa György út Ú15 és Ú9 számon javasolt kerékpárforgalmi létesítmények kiépítésével, a Várkörút felé.  
A 81. sz. főút melletti kerékpáros létesítmény vizsgálata a 6. kötetbe tartozik.

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat:	A kerékpárosbarát fejlesztések főbb céljai és a javasolt intézkedések.....	10
2. táblázat:	Magyarország funkcionális várostérségei (OECD Publishing) .....	23
3. táblázat:	A vizsgált terület városnegyede és városrendezési körzetei .....	26
4. táblázat:	A vizsgált terület kerékpáros hálózati kapcsolatai a szomszédos városrészek valamint a szomszédos települések felé.....	29
5. táblázat:	A vizsgált területen lévő óvodák .....	30
6. táblázat:	A vizsgált területen lévő általános iskolák .....	31
7. táblázat:	A vizsgált területen lévő gimnáziumok, szakközép- és szakképző iskolák....	31
8. táblázat:	A vizsgált területen lévő főiskolák, egyetemek.....	32
9. táblázat:	A vizsgált területen lévő kollégiumok .....	32
10. táblázat:	A vizsgált terület turisztikai desztinációi.....	32
11. táblázat:	A vizsgált városrészben található mozik és színházak .....	32
12. táblázat:	A vizsgált városrészben lévő könyvtárak .....	33
13. táblázat:	A vizsgált területen lévő művelődési házak .....	33
14. táblázat:	A vizsgált területen lévő templomok .....	33
15. táblázat:	A vizsgált területen lévő temetők.....	33
16. táblázat:	A vizsgált városrészben lévő közösségi területek .....	34
17. táblázat:	A vizsgált városrészben lévő és sportlétesítmények.....	34
18. táblázat:	A vizsgált területen lévő orvosi-, szakorvosi rendelők, kórház .....	35
19. táblázat:	A vizsgált városrészben lévő irodaházak.....	36
20. táblázat:	A vizsgált területen lévő bevásárló központok, áruházak.....	36
21. táblázat:	Székesfehérvár elsőrendű főútjainak mértékadó óraforgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) .....	42
22. táblázat:	Székesfehérvár másodrendű főútjainak mértékadó óraforgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) .....	42
23. táblázat:	Székesfehérvár gyűjtőútjainak forgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.).....	43
24. táblázat:	Székesfehérvár vizsgált városrészében a jelzőlámpás csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hivatal Közlekedési Iroda).....	45
25. táblázat:	Székesfehérvár vizsgált városrészében a jelzőlámpával védett gyalogos átkelőhelyeknél lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda) .....	48
26. táblázat:	Székesfehérvár vizsgált városrészében a körforgalmi csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda).....	48
27. táblázat:	Gyalogos átkelőhelyek, melyeknél „Hajtva tilos! Tolva szabályos” tájékoztató táblák kerültek kihelyezésre. ....	52
28. táblázat:	A vizsgált városrész hídjai (gyalogos hidak nélkül).....	53
29. táblázat:	Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben .....	57
30. táblázat:	Zsákutcák és a kerékpáros továbbhaladás jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben .....	59

31. táblázat:	I-III. várakozási övezet parkolói.....	63
32. táblázat:	2011. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben (a piros sorok baleseteit a kerékpárosok okozták).....	65
33. táblázat:	2012. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	66
34. táblázat:	2013. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	66
35. táblázat:	2014. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	67
36. táblázat:	2015. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	67
37. táblázat:	Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset okozója .....	68
38. táblázat:	Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset részese.....	68
39. táblázat:	A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója.....	69
40. táblázat:	A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset részese .....	69
41. táblázat:	Balesetek helyszínei betűrendben, amikor a kerékpáros volt a balesetek okozója .....	71
42. táblázat:	Balesetek helyszínei betűrendben, amikor a gépjármű okozta a kerékpáros a balesetet .....	72
43. táblázat:	Az átlagos napi forgalom fejlődésének összehasonlítása a balesetek számának növekedésével.....	73
44. táblázat:	A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei (2016. márciusi állapot).....	80
45. táblázat:	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése a vizsgált városrészben .....	104
46. táblázat:	Elsőrendű főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények .....	106
47. táblázat:	Másodrendű főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények.....	107
48. táblázat:	Gyűjtőutak hiányzó illetve átépítendő kerékpáros létesítményei.....	107
49. táblázat:	Székesfehérvár városkörzetében lévő települések kerékpáros elérhetőségei és fejlesztései a Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján .....	123
50. táblázat:	SWOT analízis, Székesfehérvár kerékpáros közlekedés részaránya növelésére, a kerékpárosbarát hálózat kialakítására vonatkozóan.....	132
51. táblázat:	A meglévő kerékpárforgalmi létesítményekből a nem megfelelő szakaszok .....	134
52. táblázat:	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti.....	136
53. táblázat:	A meglévő 9. kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti .....	137
54. táblázat:	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél a gyalog- és kerékpárút alkalmazása esetén azok szétválasztásának lehetősége.....	138
55. táblázat:	Városi elsőrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti.....	139
56. táblázat:	Városi másodrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti.....	141

57. táblázat:	Városi másodrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti.....	141
58. táblázat:	Városi gyűjtőutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti .....	143
59. táblázat:	Városi gyűjtőutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 2.000 - 4.000 ÁNF közötti .....	144
60. táblázat:	Az egyes kerékpárforgalmi létesítményeknél ajánlott felső burkolati réteg .....	145
61. táblázat:	A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetés vizsgálata.....	148
62. táblázat:	Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata a városrészben.....	150
63. táblázat:	Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából (F: fejlesztés után a kerékpáros továbbhaladási lehetőség a zsákutcából, Cs: „zsákutca” tábla cseréje javasolt "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőség" táblára.) .....	152
64. táblázat:	Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása (OTÉK 7. számú melléklet) .....	160
65. táblázat:	Rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások a vizsgált városrészben (önkormányzati tulajdonú/fenntartású intézmények) .....	162
66. táblázat:	Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák, kollégiumok), ahol a tárolás az intézmény területén belül javasolt. ....	164
67. táblázat:	Szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei a vizsgált városrészben.....	166
68. táblázat:	A lehetséges kerékpáros pihenőhelyek meglévő és szükséges szolgáltatásai .....	167
69. táblázat:	Székesfehérvár várostérségében lévő települések, úti célok .....	170
70. táblázat:	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései, fejlesztései.....	188
71. táblázat:	A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei .....	193
72. táblázat:	A városi másodrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei..	199
73. táblázat:	A városi gyűjtőutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei .....	208
74. táblázat:	Közúttól független vonalvezetésű, valamint tervezett új közúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmények.....	209
75. táblázat:	Az egyirányú utcákban javasolt fejlesztések.....	210
76. táblázat:	Zsákutcákban javasolt fejlesztések a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítására .....	210
77. táblázat:	Jelzőlámpás csomópontok átépítési javaslatai .....	213
78. táblázat:	Az OTÉK alapján az óvodáknál és az általános iskoláknál elhelyezendő kerékpárok számának javaslata .....	214



79. táblázat:	Ligetsor mellett található önkormányzati tulajdonú forgalomvonzó intézményeknél elhelyezendő kerékpárok számának számítása az OTÉK alapján.....	215
80. táblázat:	Ligetsor felújítása során, a közterületen elhelyezni javasolt kerékpártámaszok száma.....	215
81. táblázat:	Berényi út II. ütem mellett található önkormányzati érdekelttségű forgalomvonzó intézményeknél elhelyezendő kerékpárok számának számítása az OTÉK alapján .....	215
82. táblázat:	A helyközi autóbusz közlekedés megállói a vizsgált városrészben (térképi ábrázolás a 23. térkép).....	216
83. táblázat:	A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolás .....	235
84. táblázat:	A Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés témában tervezett kerékpárforgalmi létesítmények.....	236
85. táblázat:	A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények.....	237
86. táblázat:	A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények, rangsorolással és az összehangolási igényekkel .....	238
87. táblázat:	A Modern városok program, Belváros – Zichy liget összekötése, a Mátyás király körút tehermentesítése projekt keretében megvalósításra javasolt kerékpárforgalmi létesítmények.....	239
88. táblázat:	Modern városok program, Középiskolai Campus keretében megvalósításra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	239
89. táblázat:	A Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében tervezett kerékpárforgalmi létesítmény .....	239
90. táblázat:	A Budapest - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények.....	241
91. táblázat:	Az Intermodális Csomópont fejlesztésében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények (IKOP forrás).....	241
92. táblázat:	A Vasútállomás felújításában megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmény.....	241
93. táblázat:	Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások ....	244

## Ábrák jegyzéke

1. ábra:	3,5 m széles közlekedési folyosón áthaladó személyek száma 1 óra alatt.....	39
2. ábra:	Székesfehérvár „Modal Split” adatai .....	39
3. ábra:	Székesfehérváron regisztrált személygépkocsik számának alakulása .....	40
4. ábra:	Egyirányú utcában a kétirányú kerékpáros forgalom jelzése.....	55
5. ábra:	Kerékpáros főhálózati útvonal infrastruktúra elemeinek hierarchiája és a többi közlekedővel való kapcsolata (forrás NKS Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terve 42.o).....	122
6. ábra:	Különböző közlekedési módok utazási ideje a megtett távolság függvényében (Urbanczyk 2010).....	130
7. ábra:	A kerékpáros és a gyalogos forgalom szétválasztása ÚME ÚT 2-1.203 6.2 ábrája .....	137

8. ábra: Kerékpárosok veszélyeztetettsége csomópontban.....	159
9. ábra: „U” alakú kerékpártámaszok elhelyezése parkolósávban (ÚT-2.1-203, 11.2.ábra) .....	162
10. ábra: „U” alakú kerékpártámasz jellegrajza; egymástól 80 cm-re helyezendők el (ÚT- 2.1-203, 11.1 ábra) .....	163
11. ábra: Városi célpontok - Főbb sport és szabadidős létesítmények.....	171
12. ábra: Városi célpontok - Turisztikai nevezetességek .....	171
13. ábra: Városi célpontok – Egészségügyi létesítmények .....	172
14. ábra: Útirányjelző tábla jellegrajza .....	172
15. ábra: Útirányjelző tábla jellegrajza (Budapest típusú).....	173
16. ábra: Példa a különböző kerékpárforgalmi létesítmény típusok alkalmazására, egyirányú utcában, párhuzamos kialakítású parkoló mellett (KLTÚ 13.26. ábra) .....	174
17. ábra: Példa a különböző kerékpárforgalmi létesítmény típusok alkalmazására, egyirányú utcában, párhuzamos és 450-os elrendezésű parkolók mellett (KLTÚ 13.27. ábra).....	175
18. ábra: 1.3 szakasz, a Palotai úti meglévő közös gyalog-és kerékpárút korszerűsítési javaslata. (A szaggatott vonal az útpálya újraosztásával kialakítandó sáv) .....	178
19. ábra: 2.1 szakasz, a Palotai út javasolt kerékpársávjai a Schwäbisch Gmünd utcától az Alba-házig .....	179
20. ábra: 2.1 szakasz, a Palotai út 11-13-nál javasolt felszabályozás.....	179
21. ábra: 2.1 – 2.2. szakasz: Alba Plaza melletti szakasz a Piac téri csatlakozással .....	180
22. ábra: 2.1 Palotai út (belváros felőli oldal) Alba Plaza mellett a jobbra kanyarodó sáv rovására kialakított kerékpársáv mintakeresztszelvénye.....	181
23. ábra: 2.2 Piac tér (belváros felőli oldal) 2011. évi projektterv mintakeresztszelvény javaslata.....	182
24. ábra: 6.1 Horvát István utcai kerékpársávok a Hosszúsétatértől a Széchenyi utcáig..	184
25. ábra: 6.3 Horvát István utcai kerékpársávok javasolt kialakítása a Prohászka Ottokár utcától.....	185
26. ábra: 6.3 Horvát István utcai kerékpársávok a Deák Ferenc utcáig.....	185
27. ábra: Lövölde utcai kerékpársávok az Árpád utcától a Budai út felé.....	186
28. ábra: 8. Budai út mindkét oldalán javasolt kétirányú kerékpárút .....	187
29. ábra: 9. a Prohászka Ottokár utcában javasolt kerékpársávok, az IRKKK beruházásában tervezett körforgalmakkal. ....	188
30. ábra: Ú1, a Vörösmarty téren javasolt egyirányú kerékpársáv és belső szervizút használata .....	190
31. ábra: Ú2, a Széchenyi utcában javasolt irányhelyes kerékpársávok.....	191
32. ábra: Ú2, a Széchenyi utcára vonatkozóan a 2011. évi projektterv mintakeresztszelvény javaslata .....	191
33. ábra: Ú3, a Horvát István utca Prohászka Ottokár utca - Széchenyi utca közötti szakaszán javasolt kerékpársávok .....	192
34. ábra: Ú4. A Horvát István utca Hosszúsétatér - Balatoni út közötti szakaszán javasolt kerékpársávok, a kanyarodó sávok helyigényének biztosításával.....	193
35. ábra: A Berényi út II. ütemének tervezett mintakeresztszelvénye.....	195

36. ábra: A Csíkvári út korszerűsítésének tervezett mintakeresztelvénye .....	201
37. ábra: A Ligetsor útfelújításának tervezett mintakeresztelvénye .....	203
38. ábra: Egyirányú kerékpárút és kerékpársáv csomóponti kialakításának lehetősége, jelzőlámpás csomópontban, előretolt kerékpáros felállóhely kialakításával (KTLÚ 7.31 ábra).....	212
39. ábra: 1-es, 2-es és 3-as szintű útirány jelző tábla javaslatok a Budapest - Balaton kerékpáros útvonal fejlesztését megalapozó megvalósíthatósági tanulmányban (a 3. kép forrása: Nemzeti Közlekedési Stratégia, OKKHT) .....	220
40. ábra: 1-es szintű útirányjelző tábla javaslata „Budapest típusú” táblán, amit Székesfehérvár várostérségére jellemzően javaslunk egyedien kialakítani. ....	220
41. ábra: 2-es szintű útirányjelző tábla javaslata „Budapest típusú” táblán, amit Székesfehérvár várostérségére jellemzően javaslunk egyedien kialakítani .....	222

## Térképek jegyzéke

1. térkép: Részlet az Országos Területrendezési Tervből (2003. évi XXVI. törvény 2. melléklete) .....	14
2. térkép: Fejér Megye Területfejlesztési Program, kerékpárút fejlesztések .....	15
3. térkép: Belváros és tágabb környezetének szabályozási terve.....	18
4. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási tervének szelvénybeosztása, az érintett szelvények sárga megjelölésével .....	19
5. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút nyomvonalváltozatai .....	21
6. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút kiválasztott nyomvonalváltozata.....	21
7. térkép: A magyar településhálózat funkcionális városi térségei 2009 (113 FVT) kivágata (Forrás: VÁTI, NTH).....	23
8. térkép: A vizsgált városrész lehatárolása .....	25
9. térkép: Városnegyedek és városrendezési körzetek (forrás: [Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei, 2004] .....	26
10. térkép: A vizsgált városrész javasolt kerékpárforgalmi hálózati kapcsolatai .....	29
11. térkép: A főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben .....	37
12. térkép: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben (nagyítható méretben lásd az 10. számú mellékletben).....	38
13. térkép: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) nagyobb méretben lásd a 12.c. mellékletet.....	43
14. térkép: Jelzőlámpás és körforgalmú csomópontok a vizsgált városrészben .....	49
15. térkép: A TEN-T V. folyosón lévő Bp. – Székesfehérvár – Bóba vasútvonal jelenlegi átjárási lehetőségei a vizsgált városrészben .....	53
16. térkép: A Gaja-patak, Malom-csatorna és Varga-csatorna hídjai a vizsgált városrészben .....	54
17. térkép: Egyirányú utcák és a gyalogos övezet a vizsgált városrészben.....	57
18. térkép: Zsákutcák és a gyalogos övezet a vizsgált városrészben .....	60
19. térkép: Gyalogos övezet Székesfehérvár belvárosában.....	61
20. térkép: Székesfehérvár parkolási zónái.....	63

21. térkép: A meglévő korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek a vizsgált városrészben .....	64
22. térkép: A kerékpáros balesetek helyszínei 2011-2015. években.....	72
23. térkép: A helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek környezetében a kerékpárparkolás igényként merülhet fel.....	74
24. térkép: Meglévő kerékpárparkolók a vizsgált városrészben.....	76
25. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere .....	78
26. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítményei .....	80
27. térkép: A Balatoni úti szervizút helyett javasolt új nyomvonal.....	88
28. térkép: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és értékelésük .....	105
29. térkép: . A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése.....	108
30. térkép: A közúthálózattól független nyomvonalon javasolt kerékpárforgalmi létesítmény a megszünt fűtőerőműi iparvágány helyén .....	109
31. térkép: Színház utcáról javasolt átkötés az Ybl Miklós lakótelep felé.....	109
32. térkép: Zámoly utca – Kertalja utca gyalogos-kerékpáros összekötése (részlet a szabályozási tervből, a tervezett utcanyitás után került jelölésre az átkötés a Kertalja utca felé) .....	110
33. térkép: A vizsgált városrész problématerképe.....	115
34. térkép: Országos Területrendezési Terv a vizsgált városrészre vonatkozóan .....	120
35. térkép: Az „A” hálózati szerepű kerékpárforgalmi elemek a vizsgált városrészben ....	120
36. térkép: Székesfehérváron való átvezetéssel javasolt országos/nemzetközi kerékpárút .....	120
37. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron áthaladó nyomvonala (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv, 3.5 He) .....	126
38. térkép: Székesfehérvár belvárosának kerékpárforgalmi – hálózatfejlesztési projektterve 2011, tervezett állapot.....	127
39. térkép: A várható új célállomások térképi ábrázolása .....	129
40. térkép: .....A vizsgált városrész körüli 5 km átmérőjű kör, amin belül közlekedve a kerékpár a leggyorsabb közlekedési eszköz, valamint a városközponttól 5 km-en belüli területek .....	131
41. térkép: A változtatásra nem szoruló területek kijelölése .....	133
42. térkép: A TEN-T V. folyosón lévő Bp. – Székesfehérvár – Boba vasútvonal tervezett átjárási lehetőségei .....	146
43. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége.....	151
44. térkép: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából	154
45. térkép: A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek kiterjesztésének lehetősége.....	157
46. térkép: A kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei az „A” és „B” hálózati funkciójú szabadidős kerékpárforgalmi létesítmények mellett.....	167

47. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák kihelyezése a térképen ábrázolt „A” és „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi nyomvonalakon szükséges (a kiépítéssel együtt) .....	169
48. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztések a vizsgált városrészben ..	199
49. térkép: A javasolt közbringa rendszer I. ütemének állomásai a forgalomvonzó létesítményekkel .....	224
50. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése .....	242