



# **SZÉKESFEHÉRVÁR ALSÓVÁROS - SÓSTÓ KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE**

**SZÉKESFEHÉRVÁR BELVÁROSÁNAK ÉS TÁGABB KÖRNYEZETÉNEK  
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVÉHEZ KAPCSOLÓDÓ,  
AZZAL EGYÜTT KEZELENDŐ**

## **4. KÖTET**

### **EGYEZTETÉSI VÁLTOZAT**

Dokumentum történet			
Verzió címe	Verzió dátuma	Nem végleges, továbbfejlesztése tervezett (TF) vagy végleges verzió (V)	Megjegyzés
SZÉKESFEHÉRVÁR ALSÓVÁROS 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 Vásárhelyi utca)  
Gulyás Eszter (5.1.3 Tác/Gorsium )  
Halász Anikó (5.1.2 Csíkvári út)  
Járja Krisztina (3.3.6-hoz adatok)  
Papp Márton (3.2.6, 3.3.4, 4.3.5-hoz adatok)

### Főépítészeti 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

## TÁMOGATÓ CIVIL SZERVEZET

Magyar Kerékpárosklub

## Tartalomjegyzék

1.	Vezetői összefoglaló .....	7
2.	Bevezető .....	8
	Mellékletek .....	10
3.	Helyzetértékelés .....	11
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása .....	11
3.1.1	Országos Területrendezési Terv .....	11
3.1.2	Fejér Megye Területfejlesztési Program .....	11
3.1.3	Székesfehérvár Integrált Településfejlesztési Stratégiája és Szerkezeti terve .....	11
3.1.4	Székesfehérvár helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei .....	12
3.1.5	Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Konceptiója.....	14
3.1.6	Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve.....	14
3.2	A vizsgált terület bemutatása.....	14
3.2.1	Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása .....	14
3.2.2	A vizsgált városrész lehatárolása.....	14
3.2.3	Településszerkezet a vizsgált területen .....	16
3.2.4	Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen.....	16
3.2.5	A vizsgált városrész kerékpáros hálózati kapcsolatai.....	17
3.2.6	Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek .....	18
3.2.7	A kerékpáros közlekedés szerepe .....	23
3.3	A kerékpáros közlekedés helyzete .....	23
3.3.1	A közutak forgalomnagysága .....	23
3.3.2	A közúti csomópontok kerékpározhatósága .....	26
3.3.3	Elválasztó létesítmények a vizsgált városrészben .....	29
3.3.4	A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete.....	33
3.3.5	A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonya a vizsgált városrészben .....	34
3.3.6	Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek a vizsgált városrészben .....	35
3.3.7	Baleseti helyzet és annak elemzése a vizsgált területen.....	36
3.3.8	Kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás a vizsgált területen.....	39
3.3.9	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer .....	42
3.4	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények bemutatása és értékelése a vizsgált városrészben.....	44
3.4.1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben .....	44
3.4.2	A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése vizsgált városrészben .....	45

3.5	Értékelés és problématerkép .....	53
3.5.1	Az országos főutak, valamint a városi fő-és gyűjtőúthálózat hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei a vizsgált városrészben .....	53
3.5.2	A városból kivezető szomszédos településeket elérő, valamint a közúthálózattól független nyomvonalú kerékpárforgalmi létesítmények.....	56
3.5.3	A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása .....	59
3.6	Közbringa.....	63
3.7	Szervezeti-működési háttér.....	63
3.7.1	A fejlesztésért felelős szervezet .....	63
3.7.2	Az üzemeltetésért felelős szervezet:.....	63
3.7.3	A kerékpáros fejlesztésekre és fenntartásra-üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása: .....	63
3.7.4	Aktív helyi és országos civil szervezetek a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában, tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése.....	64
3.8	A fejlesztési terület kijelölése.....	64
4.	A fejlesztési lehetőségek felmérése .....	65
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz .....	65
4.1.1	Az Országos Területrendezési Terv vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai .....	65
4.1.2	Nemzeti Közlekedési Stratégia .....	67
4.1.3	A Fejér Megye Területfejlesztési Programnak a vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai .....	67
4.1.4	Székesfehérvár szerkezeti és szabályozási tervei alapján vizsgált városrész fejlesztési lehetőségei .....	67
4.1.5	A Közlekedésfejlesztési Konceptió vonatkozó megállapításai.....	68
4.1.6	A Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve a vizsgált városrészre vonatkozóan .....	69
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	70
4.2.1	A településszerkezetből, domborzati (és klimatikus) viszonyokból fakadó lehetőségek, kötöttségek, nehézségek bemutatása.....	70
4.2.2	A célállomások és forgalomgeneráló létesítmények, főbb kibocsátó (lakó) területek elhelyezkedésének várható változása .....	71
4.2.3	A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei.....	71
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei.....	73
4.3.1	A változtatásra nem szoruló területek kijelölése .....	73

4.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei és kötöttségei .....	73
4.3.3	Az új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei .....	75
4.3.4	Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei .....	80
4.3.5	A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei .....	83
4.3.6	A parkolási rend átalakításának lehetőségei.....	84
4.3.7	Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek létrehozásának lehetőségei .....	84
4.3.8	Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése.....	85
4.3.9	A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei .....	86
4.3.10	A kerékpárparkolás, a kerékpártárolás, a multimodalitás és a kerékpáros pihenőhelyek fejlesztési lehetőségei .....	86
4.3.11	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei.....	90
4.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	91
5.	A javasolt fejlesztések bemutatása .....	92
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései .....	92
5.1.1	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése .....	92
5.1.2	Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása .....	94
5.1.3	A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése .....	103
5.1.4	A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése.....	104
5.1.5	Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati .....	104
5.1.6	A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése .....	105
5.2	Közbringa rendszer megvalósításának javaslata .....	105
5.3	Szervezeti-működési háttér.....	105
5.3.1	A kerékpáros közlekedésért felelős koordináció szervezeti, személyi és tárgyi feltételeinek javítása. ....	105
5.3.2	Aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségének bemutatása a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában .....	105
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	105
5.5	Kísérő intézkedések, szemléletformálás .....	105
5.5.1	A kerékpározás általános népszerűsítése .....	106
5.5.2	A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel .....	106

5.5.3	A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése .....	106
5.5.4	Szakmai közvélemény szemléletformálása .....	106
6.	Megvalósítás, ütemezés, több fázisú intézkedési terv a forráslehetőségekkel .....	107
6.1	Szakmai együttműködések és összehangolások a kerékpáros közlekedésfejlesztések érdekében.....	107
6.1.1	Szakmai szervezetekkel való együttműködések fejleszthetősége .....	107
6.1.2	Fejlesztések összehangolása a többi szakterület fejlesztéseivel, az azokba való beintegrálás.....	107
6.2	Tervezett kerékpárosbarát fejlesztések rangsorolása, ütemezése .....	108
6.2.1	Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények.....	108
6.2.2	Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények.....	109
6.2.3	Sóstó Természetvédelmi Terület közúti elérhetősége fejlesztésében megvalósításra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	109
6.2.4	Budapest – Székesfehérvár - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárforgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben .....	110
6.2.5	Második ütemben javasolt fejlesztések .....	111
6.2.6	Lehetséges források - Európai Unió által társfinanszírozott konstrukció .....	111
6.2.7	Saját forrásból megvalósításra tervezett beavatkozások a vizsgált városrészben.....	111
6.2.8	A városból kilépő, szomszédos településeket elérő kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításának ütemezése.....	112
	Térképek jegyzéke .....	113
	Képek jegyzéke .....	114
	Táblázatok jegyzéke .....	115
	Ábrák jegyzéke .....	117

## 1. Vezetői összefoglaló

Székesfehérvár közel 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.

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

Székesfehérvár kerékpárosbarát fejlesztésének átfogó célját, a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, a kerékpározás vonzóvá tétele érdekében javasolt intézkedéseket lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

Ez a kötet „Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervéhez”, 1. kötethez kapcsolódóan mutatja be „Alsóváros – Sóstó kerékpárforgalmi hálózati tervét”, ugyanolyan fejezeti felosztásban. A városra általánosan érvényes megállapításokat ebben a kötetben nem ismétljük meg, csak visszahivatkozunk az 1. kötet azonos fejezetére.

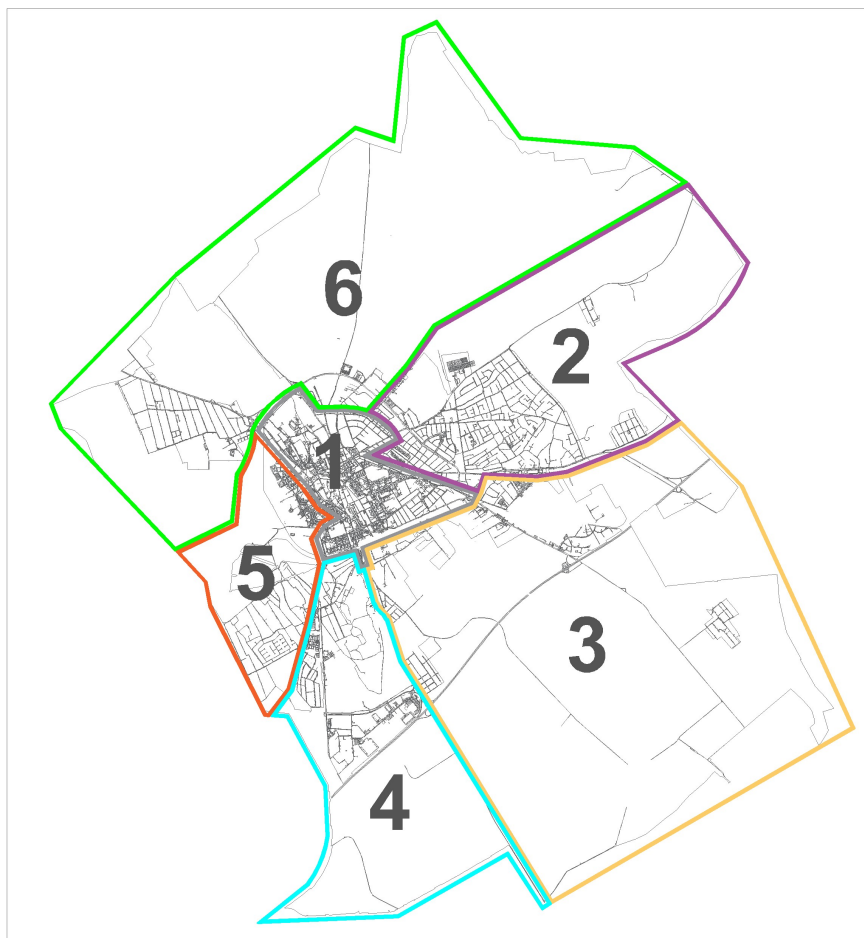
## 2. Bevezető

Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati terve (továbbiakban 1. kötet) egyeztetési változatban 2016. júniusára készült el, Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Közlekedési Irodáján.

A város fejlesztése a belváros és tágabb környezetén kívül is szükséges és várható, ezért igényként merült fel a teljes városra (annak bel-és külterületére egyaránt) kiterjedő kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítése.

Annak érdekében, hogy az egyes fejlesztések a kerékpáros fejlesztéseket is tartalmazzák, valamint az egyes fejlesztések megvalósulásával egy összefüggő, egységes szemléletű kerékpárforgalmi hálózati terv alapján egy egységes és összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhessen létre, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetéhez kapcsolódóan további öt (a külterületeket is tartalmazó) területrész kerékpárforgalmi hálózati tervének elkészítése javasolt, az alábbi területekre bontva, külön kötetekben (lásd az 1. térkép):

1. Székesfehérvár belvárosa és tágabb környezete
2. Öreghegy és Csala,
3. Ráchegy, Váralja, Órhalmi szőlők és Börgönd
4. Alsóváros - Sóstó
5. Palotaváros és Maroshegy
6. Szárazrét, Feketehegy és Felsőváros külterületi részének kerékpárforgalmi hálózati terve.



1. térkép: Székesfehérvár kerékpárforgalmi hálózati terveinek területi lehatárolása (külterületekkel együtt)



Az Alsóváros-Sóstóra vonatkozó 4. kötet (a belváros és tágabb környezetének lehatárolásától délre), a Sárkeresztúri út (és folytatásában 63. sz. főút) és a Balatoni út közötti területet foglalja magába, a külterületekkel együtt.

A területnek része többek között az Alsóvárosi lakóterület, Sóstói lakótelep és lakóterületek, a Sóstó Természetvédelmi Terület, a Sóstói Stadion és a Sóstó Ipari Park.

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP 6.4.1-15 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés”<sup>1</sup> pályázati felhívással összhangban, a felhívás mellékleteként kiadott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” útmutató alapján készült. Felépítése megegyezik az 1. kötet, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervével. Az 1. kötetben szereplő általános fejezeteket, melyek az egész városra érvényesek a 4. kötetben nem ismétljük meg újra, hanem visszahivatkozunk az 1. kötetre.

Az Alsóváros-Sóstó kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a kijelölt városrész kerékpáros közlekedésének helyzetét és javaslatot adjon a fejlesztésekre, többek közt az Alsóváros – Sóstó városrészből megközelíthető várostérségi települések, Szabadbattyán, Tác/Gorsium, Aba kerékpárral való megközelítésére. A fejlesztéseket kísérő intézkedések az 1. kötetben kerültek kidolgozásra (amelyekre jelen 4. kötetben csak hivatkozás van), ezért az Alsóváros - Sóstó kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatai az 1. kötetben kidolgozott javaslatokkal együtt komplexek, biztosítva, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

A kerékpárforgalmi hálózati terv 3. fejezete bemutatja:

- a vizsgált városrészt,
- a kerékpáros közlekedés helyzetét, a közúti csomópontok kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, a baleseti helyzetet, a kerékpárparkolás és tárolás helyzetét,
- a meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket,
- a vizsgált városrész értékelését és a problématerképet.

A 4. fejezet felméri a vizsgált városrész fejlesztési lehetőségeit és kötöttségeit, a kerékpáros infrastruktúra-fejlesztési lehetőségeit.

Az 5. fejezet javaslatot ad az kerékpáros infrastruktúra-fejlesztésekre.

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 Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések (TOP 6.1.5-15) stb.) figyelembe vételével.

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

---

<sup>1</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejlesztzs>

## Mellékletek

1. sz. melléklet: Forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek, TÉRKÉP
2. sz. melléklet: Forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek (Excel táblázat),
3. sz. melléklet: Forgalomszámlálás, Forgalmi modell frissítése és elemzése, 1. szakasz Pro Urbe 2016.06
4. sz. melléklet: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei TÉRKÉP
5. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése (Word)
6. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése TÉRKÉP
7. sz. melléklet: Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények a fő és gyűjtőutakon (Word)
8. sz. melléklet: Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények a fő és gyűjtőutakon TÉRKÉP
9. sz. melléklet: A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
10. sz. melléklet: Problématérkép a vizsgált városrésze vonatkozóan TÉRKÉP
11. sz. melléklet: Fejlesztési lehetőségek és kötöttségek a meglévő korszerűsítendő és a javasolt új létesítményekre (Word)
12. sz. melléklet: Javasolt fejlesztések a meglévő korszerűsítendő és a javasolt új létesítményekre (Word)
- 13.sz. melléklet: A javasolt új és korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
- 14.sz. melléklet: Az egyes projektek keretében javasolt kerékpárosbarát fejlesztések (Word)
15. 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

Lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében, ugyanezen számozás alatt.

##### 3.1.2 Fejér Megye Területfejlesztési Program

Lásd az 1. kötetben.

##### 3.1.3 Székesfehérvár Integrált Településfejlesztési Stratégiája és Szerkezeti terve

Általános leírását lásd az 1. kötetben.

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

###### Városkapuk:

Balatoni út- Temesi utca csomópontja, valamint a Sóstói út- Sárkeresztúri út csomópontja

###### Alközpontok a 3.2.2 pont szerinti városrészenként:

A tervezéssel érintett 4. számú terület a C1 jelű - Alsóvárosi - városrészt és C3 jelű - Déli ipaterület- városrészt teljes egészében, a C2 jelű - Maroshegyi - városrészt részben fedi le.

C1- A Széchenyi utca vasúti hídtól délre fekvő szakasza mentén fekvő terület

C2- A Maroshegyi alközpont( Úrhidai útnak a Lugosi utcai- és Vízaknai utcai csomópontjai közötti szakasza mentén fekvő terület) nem része a tervezési területnek.

C3- nincs kijelölt alközpont, az ipari park tömegközlekedési csomópontjában célszerű kialakítani

###### A zöldfelületek hálózata:

Városszerkezeti szempontból elsőrendű csomóponti elemek, jelentős városszerkezeti- és használati értékkel:

nincsenek a tervezési területen belül

A jelentős zöldfelületű különleges területek:

a temetők:

katolikus (Szent kereszt) temető : Temető utca, Hosszúsétatér kereszteződése

református temető :Homoksor, Csíkvári út kereszteződése

evangélikus temető: Homoksor

katona temető (Szentlélek): Sárkeresztúri út

a sportpályák és környezetük:

„Sóstói Stadion” a Csíkvári út mentén fekvő terület

„Sóstói sporttelep” a Dési utcáról nyíló 6899/90 hrsz-ú ingatlan

„Maroshegyi sporttelep” a Rádió úti 7374/1 és 7613/1 hrsz-ú ingatlan

az oktatási- és , kulturális létesítmények közkertjei:

Gárdonyi Géza Művelődési Ház – Sóstói lakótelep

Rövidtávon fejlesztés előtt álló további zöldfelületi csomóponti elemek, melyek az egész város lakosságát szolgáló, egyedi rekreációs funkciójú erdők, zöldterületek, közparkok:  
Sóstó Természetvédelmi Terület.

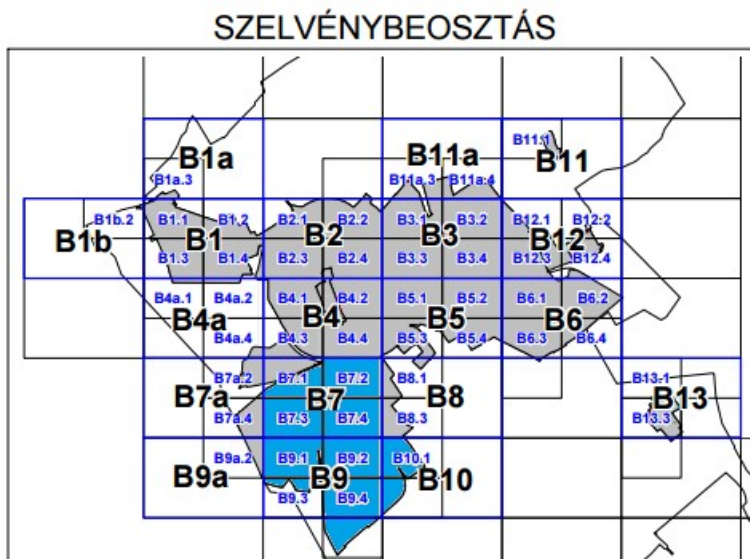
### 3.1.4 Székesfehérvár helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei

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, Alsóváros ezek a következők:

1. 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>2</sup>
2. Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata 18/1998.(VI. 15.) rendelete a **Sóstó Ipari Park** Szabályozási Tervéről és annak alkalmazására vonatkozó szabályozási előírásáról<sup>3</sup>

Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási terveiből a vizsgált terület 9 belterületi és 5 külterületi szelvényt érint.

Az érintett belterületi térképszelvényeket mutatja a 2. térkép, melyek a lábjegyzetek hivatkozásain elérhetők.



2. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészei szabályozási tervének szelvénybeosztása (az érintett belterületi szelvények kék színű kiemelésével)

B.7.1 szelvény<sup>4</sup> a Balatoni út a Veszprémi (Bobai) vasútvonaltól, valamint Alsóváros nyugati lakóterülete

<sup>2</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page\\_48575](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=page_48575)

<sup>3</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2014/20140113\\_H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok/!\\_18-1998\\_SOSTO%20IPARI%20PARK\\_HESZegys%C3%A9ges\\_2014%2001%2012.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2014/20140113_H%C3%89SZ%20m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok/!_18-1998_SOSTO%20IPARI%20PARK_HESZegys%C3%A9ges_2014%2001%2012.pdf)

<sup>4</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2014/20140630\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok/B7\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2014/20140630_H%C3%89SZ_m%C3%B3dos%C3%ADt%C3%A1sok/B7_1.pdf)

B.7.2 szelvény<sup>5</sup> a Széchenyi u, Szárcsa u. és Csíkvári útra valamint Alsóváros északi lakó területe, a Sóstói Stadion, valamint a Sóstó Természetvédelmi Terület északi része,

B.7.3 szelvény<sup>6</sup> a Balatoni út a Szilvamagtól a Rádió utcáig, a Vásárhelyi utca északi része és a Sóstó lakótelep

B.7.4 szelvény<sup>7</sup> a Szárcsa utca déli, a Sárkeresztúri út déli része, a Sóstó Természetvédelmi Terület középső része,

B.9.1 szelvény<sup>8</sup> a Balatoni út déli része , Vásárhelyi ú utca középső része, Sóstói lakóterület

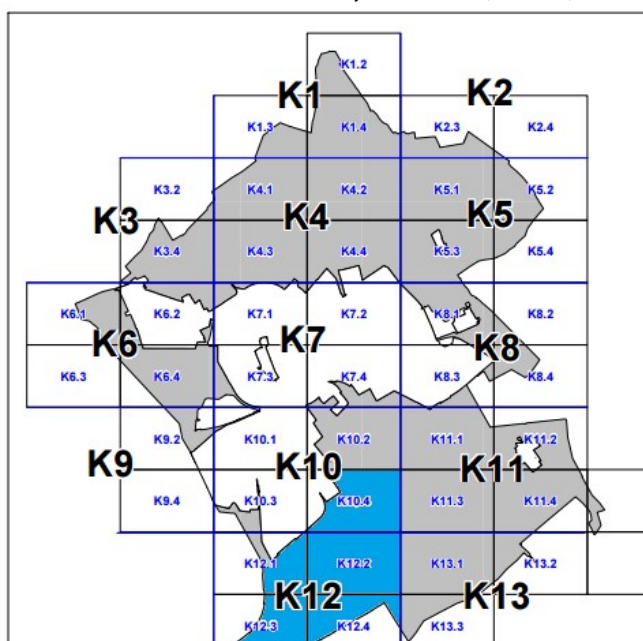
B.9.2 szelvény<sup>9</sup> a Homokbánya Természetvédelmi Terület, a az Ikarus Székesfehérvári Ipari park területe,

B.9.3 szelvény<sup>10</sup> a 8. sz. főút (nyugati elkerülő út), Balatoni út és a 7. sz. főút csomópontja, a Sóstói lakóterület déli része,

B.9.4 szelvény<sup>11</sup> a 8. sz. főút (nyugati elkerülő út) Sóstó Ipari parki területe

B.10.1 szelvény<sup>12</sup> a Sárkeresztúri út déli része, és a Homokbánya Természetvédelmi Terület keleti része

Az érintett külterületi szelvények a K10.4, K12.1, K12.2, K12.3 és K12.4.



3. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészei szabályozási tervének szelvénybeosztása (az érintett belterületi szelvények kék színű kiemelésével)

<sup>5</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ\\_m%C3%B3d\\_0711/B7\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ_m%C3%B3d_0711/B7_2.pdf)

<sup>6</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ\\_m%C3%B3d\\_0711/B7\\_3.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ_m%C3%B3d_0711/B7_3.pdf)

<sup>7</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ\\_m%C3%B3d\\_0711/B7\\_4.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ_m%C3%B3d_0711/B7_4.pdf)

<sup>8</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B9\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B9_1.pdf)

<sup>9</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1sok\\_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B9\\_2.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2015/2015_H%C3%89SZ_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1sok_hat%C3%A1lyba%20%C3%A9p%C3%A9s/B9_2.pdf)

<sup>10</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013\\_12\\_29\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/B9\\_3.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013_12_29_H%C3%89SZ_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/B9_3.pdf)

<sup>11</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013\\_02\\_28\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/7\\_2004\\_k%C3%BClterbelter/B9\\_4%20.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013_02_28_H%C3%89SZ_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/7_2004_k%C3%BClterbelter/B9_4%20.pdf)

<sup>12</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013\\_02\\_28\\_H%C3%89SZ\\_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/7\\_2004\\_k%C3%BClterbelter/B10\\_1.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/ user/7/File/Foepiteszi%20Iroda/2013/2013_02_28_H%C3%89SZ_m%C3%B3d%C3%ADt%C3%A1s/7_2004_k%C3%BClterbelter/B10_1.pdf)

A Sóstó Ipari Park beépítési tervének helyszínrajzát a 4. térkép mutatja.



4. térkép: A Sóstó Ipari Park beépítési tervének helyszínrajza

### 3.1.5 Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Konceptiója

Lásd az 1. kötet ugyanezen fejezetében.

### 3.1.6 Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve

Lásd az 1. kötet ugyanezen fejezetében.

## 3.2 A vizsgált terület bemutatása

### 3.2.1 Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása

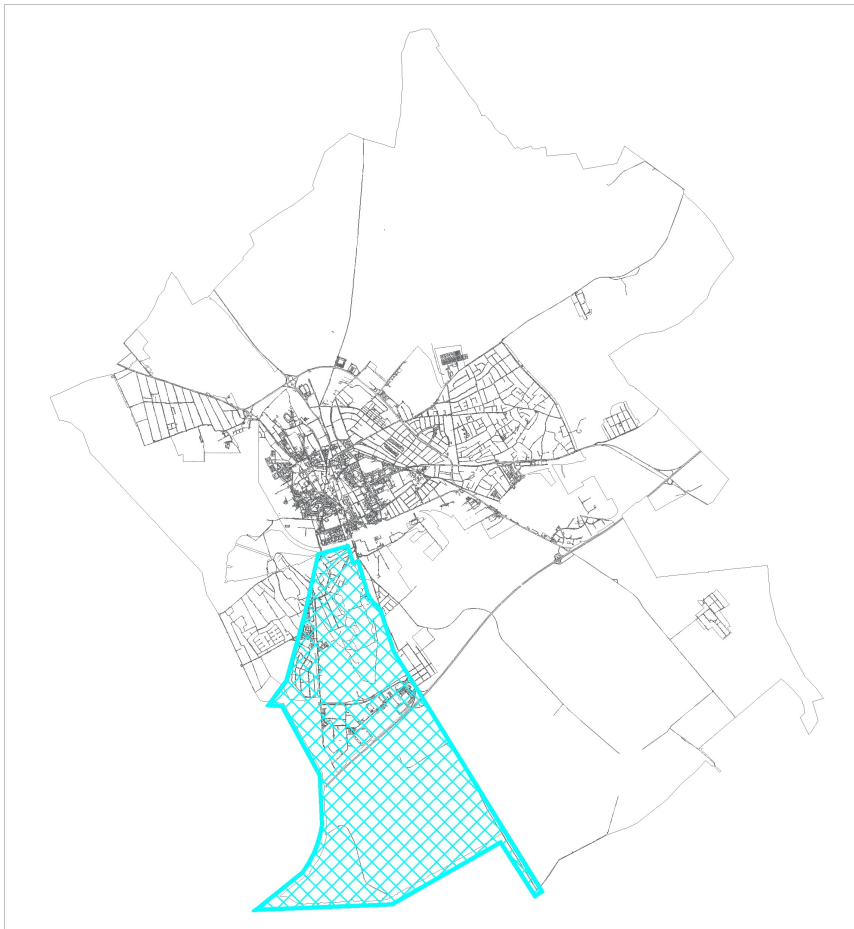
Lásd az 1. kötet ugyanezen fejezetében.

### 3.2.2 A vizsgált városrész lehatárolása

A vizsgált városrész **Székesfehérvár Alsóváros–Sóstó** bel- és külterülete. Ebben a városrészben található a Sóstó Természetvédelmi Terület (amelyben egyedülálló, hogy a város területén belül van), az Alsóvárosi lakóterület, Sóstói lakótelep és lakóterületek, a Sóstói Stadion, a Sóstó Ipari Park, az Ikarus Székesfehérvári Ipari Park, valamint a Logisztikai Szolgáltató Központ.

A vizsgált városrész úgy került kijelölésre, hogy a Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervétől délre eső bel- és külterületeket a város közigazgatási határáig vizsgálja. A lehatároláson belül több, a közeljövő várható fejlesztés is található (a Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron átvezető Balatoni úti szakasza, a Modern Városok program keretében a Sóstó Természetvédelmi Terület és a

Sóstói Stadion fejlesztése, a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések, pl. Vásárhelyi utca, valamint Szárcsa és Sárkeresztúri út felújítása vonatkozásában, valamint a Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút kiépítése).



5. térkép: A vizsgált városrész lehatárolása

A vizsgált városrészt a következő utcák határolják.

- északról csatlakozik a Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervének déli részéhez, a Nagykanizsai vasútvonalon a Széchenyi utcáig,
- keletről a Szárcsa u. - Sárkeresztúri út – 63. sz. főút határolja a közigazgatási határig,
- délről a,
- nyugatról a Balatoni út, valamint Székesfehérvár- Szabadbattyán közigazgatási határa határolja.

A lehatárolt területen belül van a Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérvár Balatoni úti szakasza, valamint a Modern Városok programban a Sóstó Természetvédelmi Terület fejlesztése (a Csíkvári út kerékpáros létesítményének fejlesztésével együtt).

A lehatárolt terület tartalmazza továbbá a Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztések közül a Vásárhelyi utca fejlesztési területét, valamint a Szárcsa-Sárkeresztúri út felújításra kerülő területét.

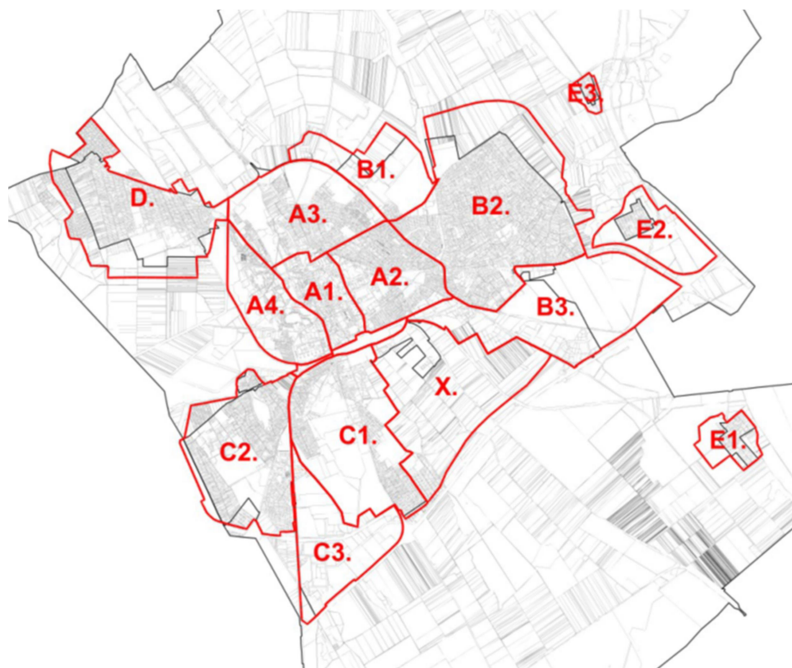
A Nagykanizsai vasútvonal, a városi főutak és a város közigazgatási határa által lehatárolt terület kelet-nyugati irányban átlag 2,7 km észak déli irányban átlag 7,2 km. Önmagában is komplex egységet képez, valamint forgalmat kibocsátó és fogadó területeket is tartalmaz. A vizsgált városrész lehatárolását az 5. térkép mutatja.

### 3.2.3 Településszerkezet a vizsgált területen

A tervezési terület a központi városnegyedet (C), és annak három városrendezési körzetét (C1,C2 ésC3) érinti, Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei alapján (lásd a 6. térképet).

C	Déli városnegyed	C1	Alsóvárosi városrész
		C2	Maroshegyi városrészből a Sóstói lakótelep és lakóterület
		C3	Déli-sóstói –ipari terület

1. táblázat: A vizsgált terület városnegyede és városrendezési körzetei



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

Az C1 Alsóvárosi városrész fő funkciója lakó, másodlagosan gazdasági, üzemi, ugyanakkor rekreációs, zöld és sportterület funkció is jellemzi. (Az Órhalmi szőlők lakóterülete a vizsgált területen kívül esik.)

A C2 Maroshegyi városrész a Balatoni út és a Nagykanizsai vasútvonal (Vásárhelyi utca) közötti szakaszon érintett, melynek elsődleges funkciója lakóterület, azonban kereskedelmi funkcióval is bír.

A C3 Déli - sóstói-ipari terület fő funkciója üzemi, másodlagosan kereskedelmi, logisztikai funkciója van, valamint itt található a Vásárhelyi utcai lakótelep.

### 3.2.4 Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen

#### Domborzati viszonyok:

Általános leírást lásd az 1. kötetben.

Székesfehérváron belül a vizsgált Alsóvárosi városrész síkvidéki jellegű. Az C1 Alsóvárosi városrész nagy részét a Sóstói Természetvédelmi Terület foglalja el, ahol a középkorban is tavak, mocsarak voltak (a jelenleginél magasabb vízszinten).

Összességében megállapítható, hogy a domborzati viszonyok ideálisak a kerékpározáshoz.



### Éghajlat:

Lásd az 1. kötetben

### Klimatikus viszonyok:

Általános leírást lásd az 1. kötetben

A vizsgált városrészben alacsony a burkoltsági arány, a Sóstó Természetvédelmi Terület miatt sok zöld felület áll rendelkezésre, de a Sóstó lakóterületek és a Sóstó Ipari Park beépítettsége is szellős.

Ugyanakkor Sóstói városrészben található a város legforgalmasabb csomópontja az Auchan körforgalom, a 8. sz. főút (nyugati elkerülő út), a 63. sz. főút és a Sárkeresztúri út kereszteződésében. A csomópont a reggeli és a délutáni csúcsforgalmi időben a forgalmat az M7 autópályáig torlasztja vissza, az autópálya lehajtó ágában is torlódást okozva. A csomópont minden ága kimerült kapacitású, ami a csomópont környezetének a klímájára és a levegőminőségére is kedvezőtlenül hat, ugyanakkor a csomópont körül a beépítettség szellős, jól átszellőző

### 3.2.5 A vizsgált városrész kerékpáros hálózati kapcsolatai

A vizsgált területen országos közúti és önkormányzati kezelésben lévő utak is vannak.

A vizsgált városrész legjelentősebb kapcsolatait a városközpont, a szomszédos városrészek, valamint a szomszédos települések összeköttetése vonatkozásában az alábbi táblázat, valamint térkép mutatja:

	Kerékpáros kapcsolatot biztosító út	szomszédos városrész	szomszédos település	kerékpárút kategória
8.	Széchenyi utca – Szárcsa utca – Sárkeresztúri út (folytatásában a 63. sz. főút)	Váralja, Őrhalmi szőlők, Sóstó Ipari Park, Sóstó Természetvédelmi Terület	Tác/Gorsium, Csósz, Soponya, Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, Szabadbattyán	B
9	Csíkvári út – Batthyány utca – Vásárhelyi utca	Alsóváros, Ikarus Ipari Park, Vásárhelyi utcai lakótelep, Sóstó Ipari Park	Tác/Gorsium, Csósz, Soponya, Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, Szabadbattyán	A
10.	Horvát István utca – Balatoni út	Maroshegy, Demkóhegy, Sóstói lakótelep, Sóstói lakóterület, Alsóvárosi rét	Szabadbattyán, Kőszárhegy, Polgárdi, Úrhida, Sárpentelei Parkerdő, Sárszentmihály, Balaton	A

2. táblázat: A vizsgált terület kerékpáros hálózati kapcsolatai a szomszédos városrészek valamint a szomszédos települések felé

A táblázatban 8. sorszámmal jelzett, Szárcsa utca – Sárkeresztúri úti útvonal meglévő, a 9-10 még kiépítésre vár. A 9. - 10. útvonal egyaránt lehet a Budapest – Balaton kerékpárút nyomvonala. A 9. nyomvonal a tervezett intermodális csomópont, a 10. a városközpont felé nyújt közvetlenebb eljutást.



7. térkép: A vizsgált városrész javasolt kerékpárforgalmi hálózati kapcsolatai

### 3.2.6 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

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

1. óvodák, általános iskolák,
2. szakképző iskolák,
3. könyvtárak, művelődési házak, panziók,
4. templomok és temetők,
5. közösségi területek, sportlétesítmények,
6. orvosi rendelő, gyógyszertár,
7. ipari létesítmények, irodaházak és bevásárló központok.

A vizsgált területen a **célállomások és forgalomgeneráló létesítmények** (a 3.2.3 pontban ismertetett) a településszerkezet szerinti C1, C2, valamint a C3 Déli-sóstói –ipari területen is elhelyezkednek, melyek térképi ábrázolását a 8. térkép mutatja.

A főbb kibocsátó **lakóterületek** (a 3.2.3 pontban ismertetett) a településszerkezet szerinti C1 Alsóvárosi városrész északi és nyugati részében, a C2 városrész érintett részében valamint a C3 városrészben is található, melyek térképi ábrázolását a 9. térkép mutatja.

### 3.2.6.1 Óvodák és általános iskolák a vizsgált területen

A vizsgált területen 1 óvoda és 1 általános iskola található.

	Óvoda és általános iskola	Címe
1.	Maroshegyi Óvoda	Székesfehérvár, Rádió utca 1.
2.	Táncsics Mihály Általános Iskola	Székesfehérvár Batthyány utca 1.

3. táblázat: A vizsgált területen lévő óvoda és általános iskola

### 3.2.6.2 Szakképző iskolák a vizsgált területen

A vizsgált területen két szakképző iskola található.

	Szakképző iskolák	címe
1.	SzfSzC Vörösmarty Mihály Ipari Szakképző Iskola	Székesfehérvár, Balatoni út 143.
2.	Gárdonyi Géza Szakképző Iskola	Székesfehérvár, Sóstói ltp. 1.

### 3.2.6.3 Könyvtár és művelődési ház, és panziók a vizsgált területen

A városrészben egy művelődési ház található, melyben könyvtár is működik. A vendéglátás két panzió szolgálja.

	Művelődési ház, könyvtár	címe
1.	Gárdonyi Géza Művelődési Ház és könyvtár	Székesfehérvár, Sóstói ltp. 1.

4. táblázat: A vizsgált területen lévő művelődési ház és könyvtár

	Panzió, hotel	címe
1.	Kékszakáll Panzió	Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 12/A
2.	Vadvirág Étterem és Panzió	Székesfehérvár, Tasnádi u. 5.
3.	Szárca Hotel	Székesfehérvár, Szárca u. 1.

### 3.2.6.4 Templom és temetők a vizsgált területen

A vizsgált területen 1 templom és egy imaház, valamint a három temető található.

	Templom	címe
1.	Református imaház	Székesfehérvár, Batthyány u. 9.
2.	Szent Kristóf templom	Székesfehérvár, Batthyány u. 4.

5. táblázat: A vizsgált területen lévő templomok

	Temető	címe
1.	Katolikus temető	Székesfehérvár, Csíkvári út páratlan
2.	Református temető	Székesfehérvár, Hosszúsétatér 31.
3.	Evangélikus temető	Székesfehérvár, Homoksor

6. táblázat: A vizsgált területen lévő temetők

### 3.2.6.5 Közösségi területek és sportlétesítmények, a vizsgált területen

A város legjelentősebb közösségi területei közé tartozik a Sóstó Természetvédelmi Terület, ami igen nagy területen, a vizsgált városrészben helyezkedik el. Tőle délre található, a Homokbánya Természetvédelmi Terület.

A város legjelentősebb sportlétesítménye, a Sóstói Stadion szintén a vizsgált városrészben van.

	Közösségi terek	címe
1.	Sóstó Természetvédelmi Terület	Székesfehérvár, Szárca u.
2.	Homokbánya Természetvédelmi Terület	Székesfehérvár

7. táblázat: A vizsgált városrészben lévő közösségi területek

Sportlétesítmények		címe:
1.	Sóstói Stadion	Székesfehérvár, Csíkvári út 10.
2.	Maroshegyi Sportpálya	Székesfehérvár, Rádió u. 21.

8. táblázat: A vizsgált városrészben lévő sportlétesítmények

### 3.2.6.6 Orvosi-rendelő és gyógyszerár a vizsgált területen

A vizsgált területen egy gyermekorvosi, egy felnőtt háziorvosi rendelő, valamint egy gyógyszerár található, melyek az Alsóvárosi városrész intézményi központjában, a Batthyány utcában helyezkednek el.

Orvosi rendelők:		címe:
1.	Gyermekorvosi rendelő	Székesfehérvár, Batthyány utca 12.
2.	Felnőtt Háziorvosi rendelő	Székesfehérvár, Batthyány utca 12.
3.	Gyógyszerár	Székesfehérvár, Batthyány utca
4.	Állatkórház	Székesfehérvár, Homokosor

9. táblázat: A vizsgált területen lévő orvosi rendelők és gyógyszerár

### 3.2.6.7 Ipari létesítmények, irodaházak és bevásárló központok a vizsgált területen

A városrészben helyezkedik el a Sóstó Ipari Park, az IKARUS Székesfehérvári Ipari Park, valamint a Logisztikai Szolgáltató Központ.

A Sóstó Ipari parkba 39 vállalkozás települt le, melyek által a foglalkoztatottak száma meghaladja a 8000 főt. A cégek között található az Emerson, a Grundfos, a Harman, a Jüllich Glas, az Alba-Zöchling, a Denso, a Flaga-Gáz, a Macher, a Dunafém, stb.). Az Ikarus Székesfehérvári Ipari Parkban működő cégek az IK Metál Kft., és az Ikarus Járműtechnikai Kft.

A városrész legnagyobb bevásárló központjai a Balatoni út melletti Interspar és Praktiker Áruházak, valamint a Sóstó Ipari Parkban lévő Auchan Áruház, a Next Stop Üzletközpont, valamint Decathlon Áruház.

Ipari Parkok		címe
1.	Sóstó Ipari Park	Székesfehérvár, Holland fasor, Amerikai fasor, Japán u.
2.	Ikarus Ipari Park	Székesfehérvár, Vásárhelyi u.

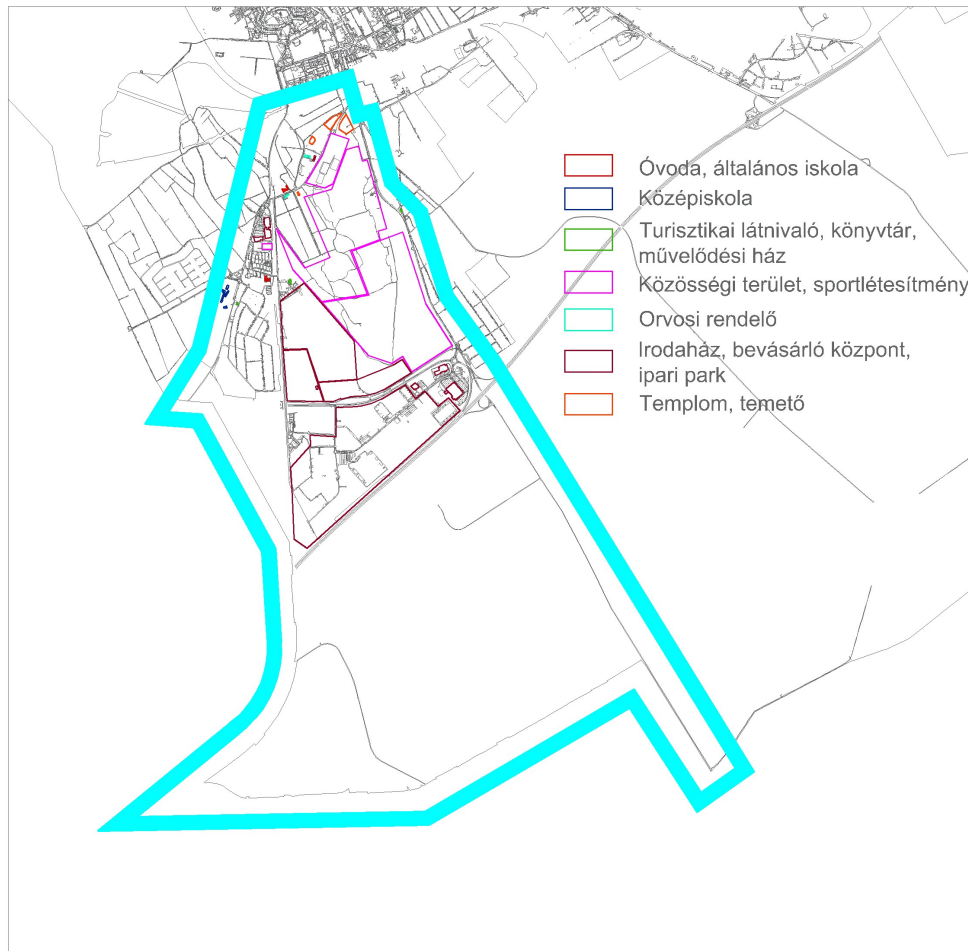
10. táblázat: A vizsgált városrészben lévő ipari parkok

Irodaházak		címe
1.	Logisztár Logisztikai Központ	Székesfehérvár, Vásárhelyi utca 7.
2.	Fejér Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági és Földművelésügyi Főosztály	Székesfehérvár, Csíkvári út 15-17.

11. táblázat: A vizsgált területen lévő irodaházak

Bevásárló központ, áruház		címe
1.	Interspar , Praktiker	Székesfehérvár, Balatoni út 44-46.
2.	Auchan	Székesfehérvár, Holland fasor 2.
3.	Next Stop Üzletközpont	Székesfehérvár, Holland fasor 1.
4.	Decathlon	Székesfehérvár, Holland fasor 3.

12. táblázat: A vizsgált városrészben lévő bevásárló központok



8. térkép: Forgalmvonzó létesítmények a vizsgált területen

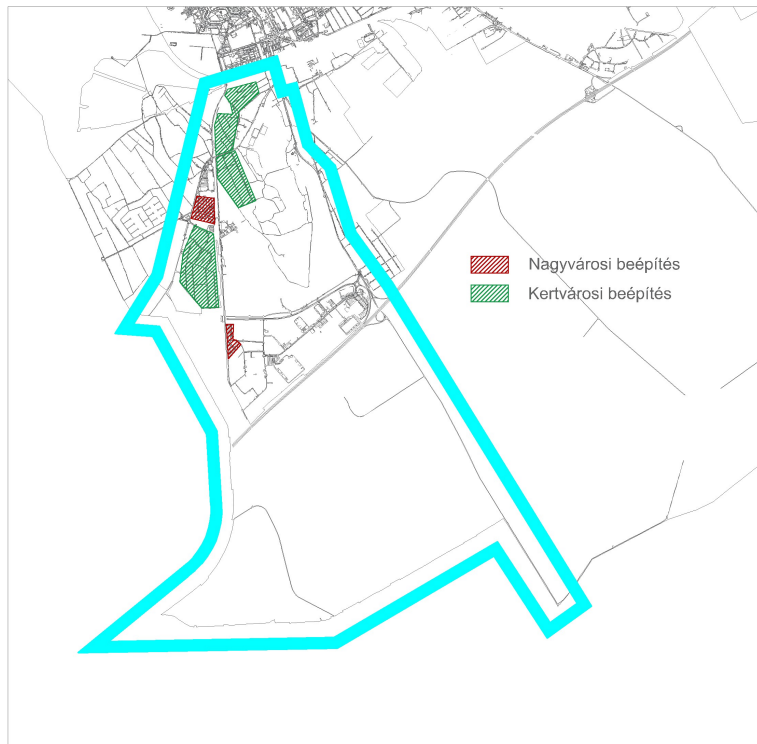
### 3.2.6.8 A főbb kibocsátó (lakó) területek

A vizsgált városrészben a főbb kibocsátó (lakó) területek a (3.2.3 pontban ismertetett) település szerinti „C” déli városnegyed mindhárom városrészében (C1, C2 és C3) megtalálhatók.

- C1 Alsóváros kertvárosi földszintes lakóházak
- C2 Maroshegyi városrészből: Sóstói lakótelep, Sóstó lakóterület (új kialakítású, kertvárosi földszintes, tetőtér beépítésű lakóházak)
- C3 Déli-sóstói –ipari terület: Vásárhelyi utcai lakótelep

A városrész lakosságának alacsony, a lakóterületek kertvárosi beépítése kapcsán. Kivétel ez alól Sóstói és a Vásárhelyi utcai lakótelepek.

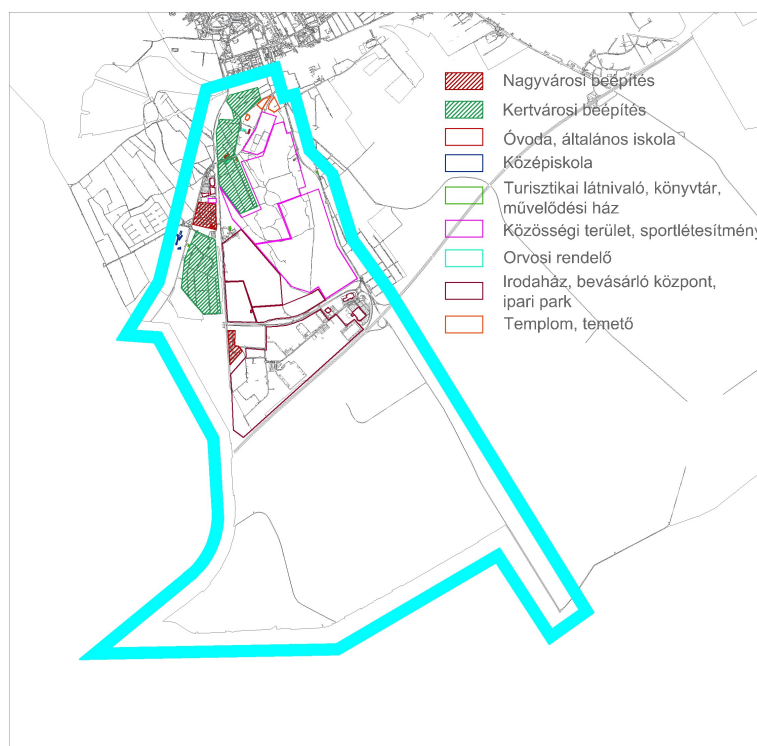
A vizsgált városrészben a főbb kibocsátó (lakó) területeket a 9. térkép ábrázolja.



9. térkép: A főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált területen

### 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 10. térkép, valamint nagyítható méretarányban a 1. sz. melléklet szemlélteti.



10. térkép: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben (nagyítható méretben lásd az 1. számú mellékletben)

### 3.2.7 A kerékpáros közlekedés szerepe

Általános leírását, a kerékpározás egyéni és társadalmi előnyeit lásd az 1. kötetben. Az autóközpontú városból az élhetőbb város kialakítása érdekében fontos az alternatív közlekedési módok, a kerékpározás, a közösségi közlekedés erősítése.

#### Kerékpáros forgalmi adatok a városrészeire vonatkozóan

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

### 3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

#### 3.3.1 A közutak forgalomnagysága

A városi közutak forgalomnagyságának általános bemutatását lásd az 1. kötetben.

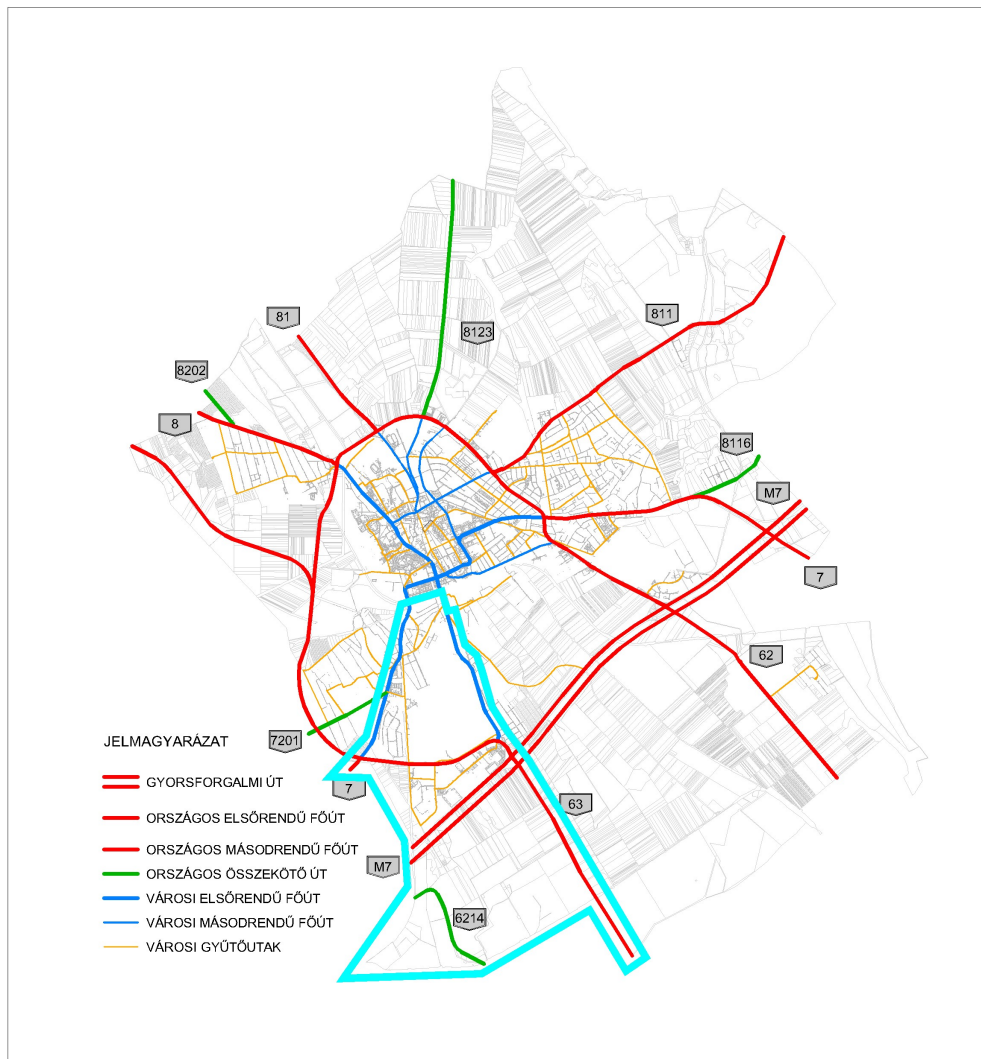
A vizsgált területen országos közutak, városi közutak, valamint a Sóstó Ipari Parkban közforgalomnak megnyitott magánutak is vannak.

A vizsgált terület déli részén halad át ÉK-DNY irányban az M7 autópálya, valamint további két országos főút, a 8. és 63. sz. főutak.

Út neve	forgalmi sávok	E/nap
<b>GYORSFORGALMÚ FŐÚT a vizsgált városrészben</b>		
M7 autópálya	2+3 sáv	40.893
<b>ORSZÁGOS FŐÚTAK a vizsgált városrészben</b>		
8. sz. SZÉKESFEHÉRVÁR - JÁNOSHÁZA - RÁBAFÜZES elsőrendű főút, SZÉKESFEHÉRVÁR NYUGATI ELKERÜLŐ ÚT (M7 ap. - Balatoni út)	2 x 2 sáv	19.679
63 sz. SZEKSZÁRD - SZÉKESFEHÉRVÁR másodr. főút (városhatár - M7 ap.)	2 sáv	5.881
<b>ORSZÁGOS MELLÉKÚT</b>		
6214. jelű SEREGÉLYES - SZABADBATTYÁN összekötő út	2 sáv	354

13. táblázat: A vizsgált városrész gyorsforgalmi és országos főútjainak forgalmi adatai Forrás: KIRA rendszer<sup>13</sup>

<sup>13</sup> <http://kira.gov.hu/kira/>



11. térkép: A vizsgált városrész országos főútjai, valamint városi fő-és gyűjtőútjai

A vizsgált területen egy országos kezelésű mellékút található, a 6214 j. Seregélyes – Szabadbattyán összekötő út, minimális forgalommal.

A vizsgált városrész elsőrendű főútjait, a csúcsóra forgalmakat és az abból képzett E/nap forgalmakat a 14. táblázat mutatja be.<sup>14</sup> A városi elsőrendű főutak E/nap forgalma közelíti a 20.000 E/nap értékeket. A Balatoni út (Horvát I. u – városhatár közötti szakasza) 2006-ig a 7. sz. főút volt, ami a nyugati elkerülő út megépítése után vált városi elsőrendű főúttá.

Út neve	forgalmi sávok (kanyarodó nélkül)	csúcsóra EJ/óra	E/nap
<b>ELSŐRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
BALATONI ÚT (Horvát I.u. - Batthyány u. körf.)	2 sáv	1 963	19 630
BALATONI ÚT (Batthyány u. körf. –Úrhidai körf.)	2 sáv	1 601	16 010
BALATONI ÚT (Úrhidai körf. – városhatár)	2 sáv	1 356	13 560
SÁRKERESZTÚRI ÚT	2 sáv	1 851	18 510
SZÁRCSA UTCA	2 sáv	1 851	18 510

14. táblázat: A vizsgált városrész elsőrendű főútjainak mértékadó óraforgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.)

<sup>14</sup> A forgalmi adatok forrásai a Pro Urbe Kft. 2013-ban (1. kötet 12.a-b. melléklet), illetve 2016. júniusában készített „Forgalomszámlálás, forgalmi modell frissítése és elemzése” dokumentáció (2. sz. melléklet).



A városi gyűjtőutak közül a Csíkvári út és a Batthyány u. 1967-ig (a Horvát István utca kiépítéséig) országos főút volt. A gyűjtőutak közül a Csíkvári út és a Holland fasor forgalma emelkedik ki.

Út neve	forgalmi sávok kanyarodó s. nélkül	csúcsóra EJ/óra	E/nap
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
AMERIKAI FASOR (Japán u.-Holland fasor)	2 sáv	150 - 231	1 500 - 2 310
BATTHYÁNY UTCA	2 sáv	345	3 450
Csíkvári út (Hosszúsétatér – Batthyány utca)	2 sáv	854	8 540
HOLLAND FASOR (körforgalmak közötti szakasz)	2 sáv	1 569	10.460
HOLLAND FASOR (Amerikai fasor - körforgalom)	2 sáv	480 - 1 020	3 200 – 6 800
HOMOKSOR (Vásártéri u. - Batthyány u.)	2 sáv	190	1 900
JAPÁN UTCA (Sóstó Ipari Park)	2 sáv	231	2 310
RÁDIÓ UTCA	2 sáv	265	2 650
SÓSTÓI ÚT (Sóstó Ipari Park)	2 sáv	260	2 200
VÁSÁRHELYI UTCA (Batthyány u – Japán utca)	2 sáv	231 - 411	2 310 – 3 800
VÁSÁRTÉRI UTCA	2 sáv	120	1 200

15. táblázat: Székesfehérvár gyűjtőútjainak forgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.)



12. térkép: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) nagyobb méretben lásd az 1. kötet 12.c. mellékletét. Frissítése jelenleg folyamatban van.

A vizsgált területen a legnagyobb forgalmi dugók a 8. sz. főúton (Auchan körforgalomnál) alakulnak ki, ahol a forgalom az M7 autópálya lehajtó ágára is visszaduzzaszt. (Ilyen balesetveszélyes torlódás az ország autópályáin ezen kívül csak az M7 Érdi lehajtójánál tapasztalható.) A kimerült kapacitású csomópont a 8. sz. főút, 63. sz. főút, M7 autópálya, Sárkeresztúri út déli részén és a Holland fasoron is jelentős forgalmi dugókat okoz.

Forgalmi dugók alakulnak ki naponta a két csúcsforgalmi időszakban a Balatoni úton, annak teljes vizsgált területre vonatkozó hosszán, a belvárostól az Úrhidai úti körforgalmú csomópontig.

A városrész külterületi részén, az M7 autópályán a megengedett sebesség 130 km/óra, az emelt sebességű 8. sz. főúton (nyugati elkerülő úton) 110 km/óra, a 63. sz. főúton 90 km/óra. A városi fő és gyűjtőúton a megengedett sebesség 50 km/óra.

A Sóstó lakóterület és a Sóstói lakótelep „lakó-pihenő” övezeti besorolású, amelyek utcái külön kerékpáros létesítmény nélkül is biztonságosan kerékpározhatók, amit a 3.3.6 fejezet mutat 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 gyűrűn kívül esik a Sóstó Ipari Park területe, ahol igen jelentős az ipari tevékenység, az áruszállítási igény.

### 3.3.2 A közúti csomópontok kerékpározhatósága

A közúti csomópontok helyzetének felmérése azért különösen fontos, mert a közlekedési balesetek többsége a csomópontokban történik, amit a 3.3.7.2 fejezetben a balesetek elemzése is alátámaszt. A kerékpáros létesítmények csomópontban való átvitelének javasolt módja a kerékpárforgalmi létesítmény típusától, valamint a csomópont típusától is függ.

A vizsgált városrészben nincs jelzőlámpával irányított közúti csomópont, valamint jelzőlámpával védett gyalogos-átkelőhely. A városrész körforgalmú csomópontjait a 16. táblázat mutatja. A 13. térkép a városrész gyalogos-átkelőhelyeit is szemlélteti. A városrész fő-és gyűjtőútjain négy körforgalmi csomópont van. Ezek közül kettőben biztosított a kerékpáros átvezetés (a Balatoni úton a Szilvamagnánál, valamint a Auchan – Holland fasori körforgalomnál). A kerékpárosok átvezetése mindkét körforgalomban az útpályán kívül, a gyalogos átkelőhelyek mellett valósult meg.

A 8. sz. főút - 63. sz. főút - Sárkeresztúri út körforgalmi csomópont nyugati oldala körül, az útpályán kívül, optikailag elválasztott gyalog-és kerékpárút vezet. A közte lévő 8. sz. országos főút szintbeni keresztezése csak középszigetes gyalogos-átkelőhellyel biztosított. Nincs biztosítva a kerékpáros átkelés a Balatoni út Úrhidai úti körforgalmú csomópontjában, mely csomópontot érinteni fogja a Budapest – Balaton kerékpárút fejlesztése.



1. kép: A Holland fasor – Auchan bekötés körforgalomban a kerékpáros átvezetés a Holland fason

Székesfehérvár vizsgált városrészében lévő körforgalmú csomópontok				
sor-szám	út neve (1)	út neve (2)	kp. átvezetés	Megjegyzés
1.	Balatoni út	Batthyány u., Nagyváradi u.	van	Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút érinti
2.	Balatoni út	Úrhidai út	nincs	Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút érinti
3.	8. sz. főút	63. sz. főút, Sárkeresztúri út, Holland fasor	nincs	meglévő kerékpárút, de csak gyalogos-átkelőhely van
4.	Holland fasor	Auchan bekötés	van	meglévő kerékpárút átvezetése -

16. táblázat: Székesfehérvár vizsgált városrészében a fő-és gyűjtőutak körforgalmi csomópontjaiban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda)



2. kép: A 8.sz főút – 63. sz. főút – Sárkeresztúri út körforgalmi csomópontjában a 8. sz. főúthoz vezetett kerékpárút és a keresztezés kerékpáros átvezetés nélkül

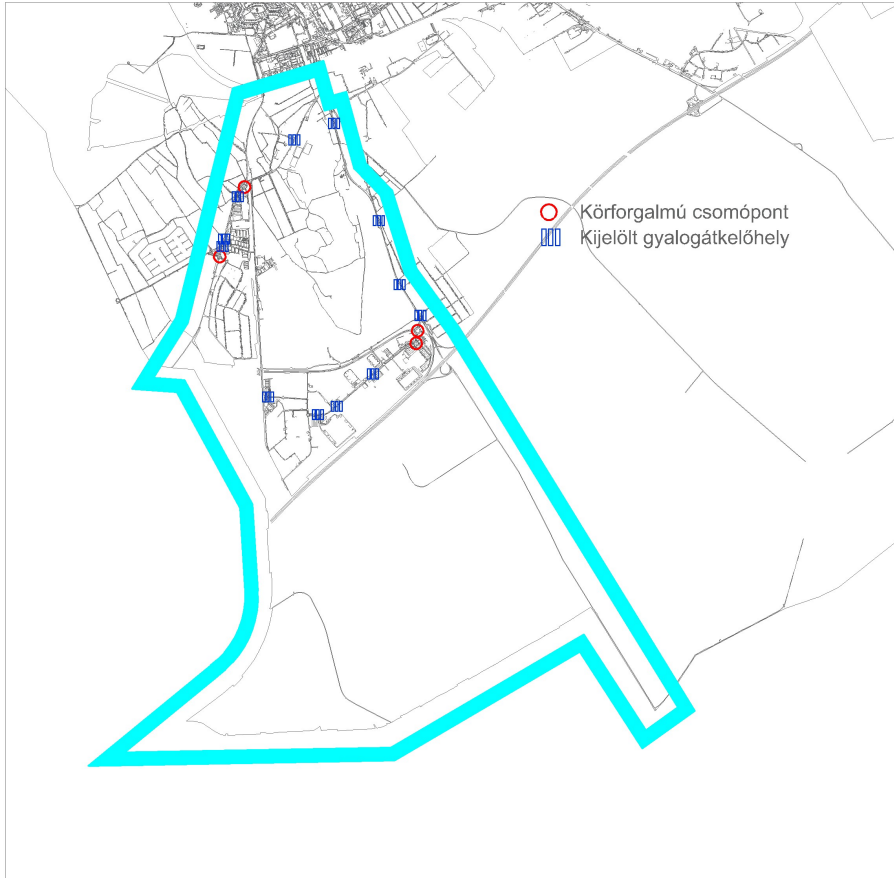
A vizsgált terület legforgalmasabb városi útjai (lásd 3.3.1 fejezet) a Szárca utca, Sárkeresztúri út, Balatoni út, Csikvári út és Holland fasor. Fontos, hogy ezeken az utakon található gyalogos-átkelőhelyek mellett kerékpáros átvezetések is legyenek. Jelenleg ez csak a Sárkeresztúri út 3 gyalogos-átkelőhelyéből két helyen, a Balatoni út 3 gyalogos-átkelőhelyéből 1 helyen biztosított.

A 3-5. képek az útcsatlakozásoknál mutatják a kerékpáros átvezetések megoldásait.



3. kép: A Sárkeresztúri út – Sóstó út útcsatlakozása a kerékpáros átvezetéssel

A városi fő- és gyűjtőutakon kívüli utcák általában lakóutcák. Ezek egy része „lakó-pihenő övezeti” besorolású (Sóstó lakóterület és lakótelep, lásd 3.3.6 fejezetet), ahol a csomópontokban jobbkéz-szabály szerint lehet közlekedni. A többi lakóútca felülvizsgálata is folyik, a korlátozott sebességű övezetbe sorolás érdekében.



13. térkép: Körforgalmú csomópontok és gyalogos átkelőhelyek a vizsgált városrészben



4. kép: A Sárkeresztúri út melletti kerékpárút átvezetése a Halom utcai útcsatlakozásnál



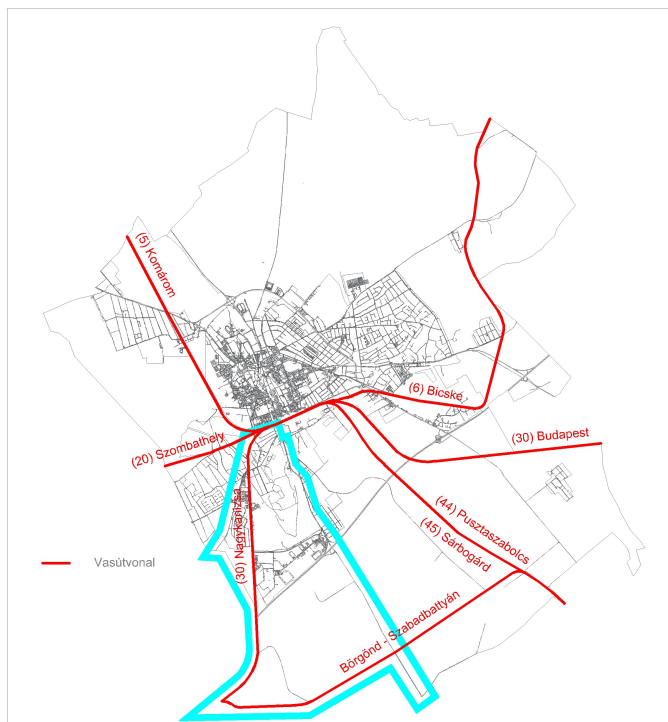
5. kép: A sóstó Ipari Parkban a Holland fasor melletti kerékpárút átvezetése az útcsatlakozásnál

### 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 vannak jelen a vasútvonalak. A városrészt érintő vasútvonalak:

- Székesfehérvár – Komárom (5) vasútvonal, a városrész északi határán, a Balatoni út keresztezése vonatkozásában,
- Budapest – Székesfehérvár - Szombathely (20) vonal, ami egyben a Boba felé vezető TEN-T V. folyosó, a vizsgált városrész északi határán, a Balatoni utat keresztezve,
- Budapest- Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr – oh. (30) vonal, ami vizsgált városrészt É-D irányban szeli át, a Vásárhelyi utca mellett (annak Ny-i oldalán),
- Szabadbattyán- Börgöndi vasútvonal (ami Börgöndnél csatlakozik a Székesfehérvár – Pustaszabolcs (44) vonalra) a városrész déli közigazgatási határán halad.



14. térkép: A vizsgált területen található vasútvonalak

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) V. folyosóján lévő (Budapest – Székesfehérvár – Boba) vasútvonal, valamint a vasútállomásból kiváló Székesfehérvár – Komárom vasútvonal a vizsgált városrészt északi határán halad. Mindkettő vasútvonalat egy felüljáró híddal keresztezi a Balatoni út. A forgalmas Balatoni út ezen szakaszán (valamint a vasút feletti felüljárókon) nincs kerékpárforgalmi létesítmény (lásd 6. kép).



**6. kép: A Balatoni út a Komáromi és a Szombathelyi vasútvonalak felüljárói után magas töltésen halad. A nagy forgalmú út mellett csak egy keskeny járda vezet.**

A szintén nagyon forgalmas Nagykanizsai (30-as) vasútvonal a közvetlenül a Balatoni út keleti, majd a Vásárhelyi utca nyugati oldalán halad. A vizsgált területet É-D irányban átszelő forgalmas vasútvonal elválasztja a vizsgált terület nyugati (C2) városrészét a keleti (C1 és C3 ) városrészekről. A vasútállomási kiválástól az M7 autópályáig tartó 5,1 km hosszú vasúti szakaszon további hat átjárási lehetőség van (északról délre haladva), de egyiknél sincs külön kerékpáros létesítmény.

A vizsgált területen a vasúti keresztezések az alábbiak, melyeket a 15. térkép mutat be.

- A Székesfehérvár – Komáromi (5) vasútvonal felett a Balatoni út felüljáróval van átvezetve. A Balatoni út 19.630 E/nap forgalma alapján szükséges a kerékpárforgalom elválasztása a közúti forgalomtól, ami a hídon nincs biztosítva, csak egy keskeny 1,25 m széles járda vezet át a hídon.
- A Székesfehérvár - Szombathelyi (20) vasútvonal felett (TEN-T V. folyosó) a Balatoni út (a Komáromi vasútvonalhoz hasonló módon) felüljáróval van átvezetve. A felüljárón a kerékpárforgalom számára nincs külön felület, az útpálya mellett 1,25 m széles járda vezet.
- A Vásártéri utcánál is felüljáró biztosítja az átjárást a Nagykanizsai (30) vonalon. Az egyirányú utca miatt az útpályán haladva a felüljáró csak a Balatoni út irányában használható, de utána a Balatoni úton nincs kerékpáros létesítmény, járda is csak a túloldalon (lásd 7. kép).
- A Batthyány utcánál fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés van a Nagykanizsai (30) vonalon, külön kerékpáros létesítmény nélkül (lásd 8. kép).
- A Rádió utca – Vásárhelyi utca csomópontjánál szintén fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés van a Nagykanizsai (30) vonalon, külön kerékpáros létesítmény nélkül.
- A 8. sz. főút, Székesfehérvár nyugati elkerülő út egy híddal vezet át a (30) vasútvonal felett, ami kerékpárral nem használható.

- A Vásárhelyi u. -- Angol utca csomópontjánál a (30) vasútvonal földúttal való keresztezése fényoszlopokkal biztosított.
- Az M7 autópálya egy híddal vezet át a (30) vasútvonal felett, ami kerékpárral nem használható.

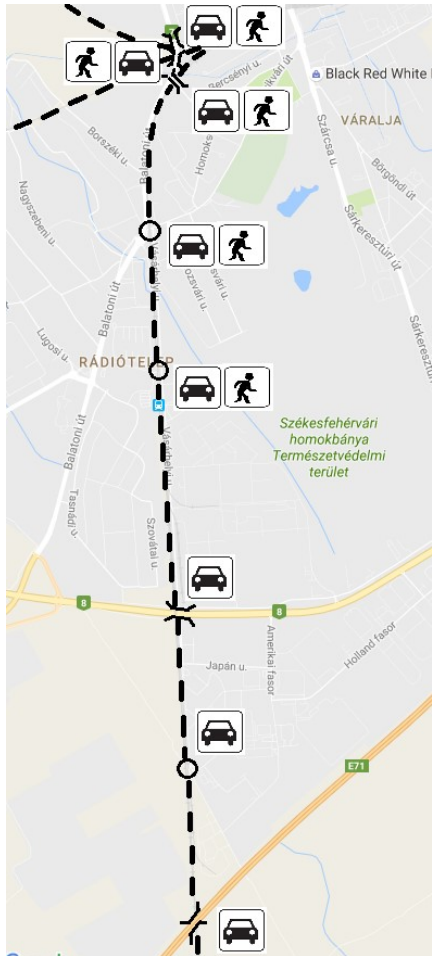


7. kép: A Vásártéri utcai felüljáró



8. kép: A Batthyány utcai fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés (a Nagykanizsai vonalon), külön kerékpáros létesítmény nélkül

A fentiekén túl a vizsgált területet délről, a város közigazgatási határán a Szabadbattyán – Börgöndi vasútvonal határolja, melynek egy fényoszlopokkal védett vasúti átjárója van, a Seregélyes – Szabadbattyáni összekötő út keresztezésénél. (A 15. térkép ezt a vasúti keresztezést nem ábrázolja).



15. térkép: A vasútvonalak jelenlegi átjárási lehetőségei a vizsgált városrészben (a déli közig. határon lévő Szabadbattyán – Börgönd vasútvonal nélkül)

### 3.3.3.2 A vízfolyások keresztezései

A vizsgált városrészben lévő három vízfolyás a Maros víz, az Aszalvölgyi- árok és a Sóstót a Basa árokkal összekötő árok. Az Alsóvárosi kerékpárút építésekor, 2008-ban önálló kerékpáros híd épült a Sóstó- Basa árok felett, így a Szárcsa utcáról lekerült a kerékpáros forgalom. A 17. táblázat mutatja be a vizsgált városrész hídjait. (A Hosszúsétatér Aszalvölgyi - árok hídja az 1. kötetben, a belváros és tágabb környezetének területére esik.)

	út neve	áthidalat akadály	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet
1.	Vásárhelyi utca	Maros víz	közúti híd	2,7 m	0,6m + 7,9m + 0,6m
2.1	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	közúti híd (főút)	6,0 m	0,5m + 11,0m + 0,5m
2.2	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	kerékpárút hídja	6,0 m	1,8 m + 0,2m + 1,8 m
2.3	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	gyalogos híd	6,0 m	1,2 m

17. táblázat: A vizsgált városrész hídjai





9. kép: Szárcsa utca Sóstó –Basa ároknál lévő kerékpáros- és közúti híd

### 3.3.3.3 A nagyforgalmú utak keresztezései

Székesfehérvár nagyforgalmú útjairól az átfogó leírást lásd az 1. kötetben.

A vizsgált terület részben a „Fehérvár Gyűrűn” belül, részben azon kívül helyezkedik el, a területen gyorsforgalmú és emelt sebességű országos közút is található.

Az területen az országos kezelésű M7 autópálya, az emelt sebességű 8. sz. főút (Székesfehérvárt nyugatról elkerülő út) és a 63. sz. főút is áthalad. Az autópálya és az emelt sebességű 8. sz. főút nyílt szakaszának kerékpáros keresztezése csak külön szintben biztosítható!

Az M7 autópálya külön szintű keresztezése 63. sz. főút felüljáró hidjánál csak az autópálya feletti híd szélesítésével, vagy új autópálya híd építésével lenne biztosítható. Ugyanakkor a vizsgált területen az M7 autópálya egy felüljáróval külön szintben keresztezi az Amerikai fasor folytatásában lévő Sóstó utat (a Sóstó Ipari Parknál). Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések (Tác/Gorsium, Csósz, Soponya Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, valamint Szabadbattyán) felé az autópályát ez alatt a meglévő híd alatt lehet keresztezni, ami biztosíthatja a kerékpáros eljutást a déli települések felé.

A 8 sz főút keresztezése két helyen biztosított, a Vásárhelyi utcánál külön szintben, az autópálya alatt, valamint az Auchan körforgalomban a gyalogos-átkelőhely melletti átvezetéssel.

A területen lévő városi főutak 2005. (a nyugati elkerülő út kiépítése előtt) országos főutak voltak. A Balatoni út a 7. sz. főút, a Szárcsa – Sárkeresztúri út a 63. sz. főút volt. A városi főutakon a kerékpáros átvezetések a csomópontoknál szintben is biztosíthatók, célszerűen a gyalogos-átkelőhelyek mellett.

Külön szintű közúti keresztezés van a Balatoni úton, a Tátra utca felett (közvetlenül a Komáromi vasútvonal felüljárója mellett).

### 3.3.4 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete

### 3.3.4.1 Egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás biztosításának helyzete

A vizsgált városrészben jelenleg 3 egyirányú utca található (a magánutakon kívüli közutakon). Jelenleg az egyirányú utcák egyikében sem biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés.

	Egyirányú utca	az út szélessége	Ellenirányú kerékpározás biztosított (B)/nem biztosított (N)	B/N
1.	Vásártéri utca	4,6–5,0 m	Nem biztosított	N
2.	Udvarhelyi utca 1-11.	3,0 m	Nem biztosított	N
3.	Udvarhelyi köz	3,1-4,0 m	Nem biztosított	N

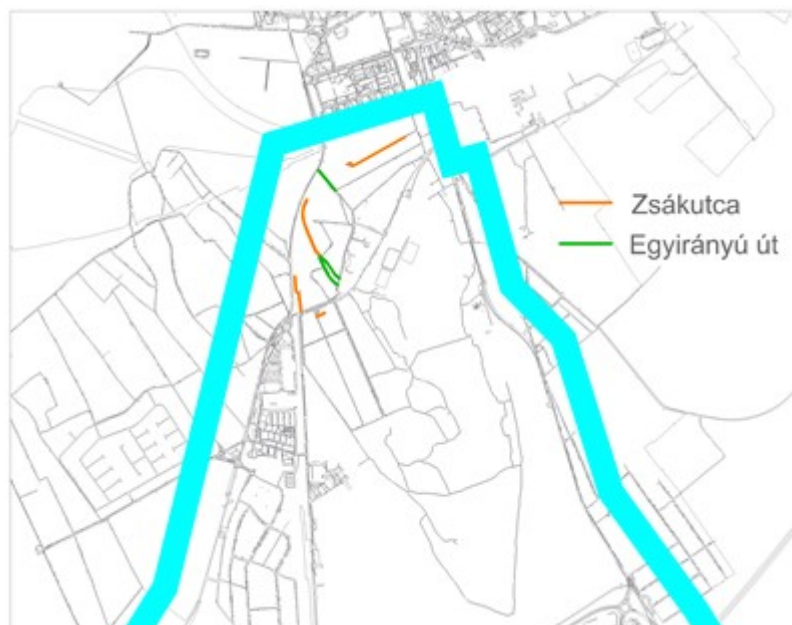
18. táblázat: Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben

### 3.3.4.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek helyzete

A vizsgált városrész zsákutcáit a 19. táblázat mutatja be. A vizsgált városrészben lévő 4 zsákutcában egyik helyen sem biztosított a kerékpáros továbbhaladás. A 4 zsákutcából három a Nagykanizsai vasútvonal mellett ér véget.

Zsákutca	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított (B) / nem biztosított (N)	B/N
1. Eötvös utca	zsákutca kp. továbbh. nélkül (Aszalvölgyi árok, ill vv. )	N
2. Udvarhelyi u. 13-55. (Lippai köztől)	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (Nagykanizsai vv.)	N
3. Batthyány köz	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (Nagykanizsai vv.)	N
4. Batthyány belső utca	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (orvosi rendelő mögött)	N

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



16. térkép: Egyirányú utcák és zsákutcák a vizsgált városrészben

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

A Székesfehérváron regisztrált személygépkocsik/gépjárművek száma az 1 kötetben részletesen bemutatásra került, mely szerint országos viszonylatban is a legmagasabb szinten van Székesfehérváron, 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.

A vizsgált városrészben a gépjárművezetők sokszor szabálytalanul ráparkolnak (a Szárca utca – Sárkeresztúri út mentén haladó) Alsóvárosi kerékpárútra, az üzemi-kereskedelmi célú ingatlanoknál, illetve a lakóháza ingatlanok kapubejáróinál, vagy az mellett, akadályozva ezzel a kerékpáros forgalmat. Megemlítjük, hogy az Alsóvárosi kerékpárút építése előtt a Szárca utca – Sárkeresztúri út még országos közút volt, és azon a helyen (az útpadkán) ahol a kerékpárút kiépült, végig tiltva volt a parkolás.

A vizsgált területen nincs fizető parkolóhely. Az ipari területeken a parkolás megoldott, rendezett. A városrészben az intézmények mellett egy helyen ismert parkoló hiány, az Alsóváros központjában a Batthyány utca elején, ahol az orvosi rendelő, a Táncsics Mihály általános iskola és a gyógyszertár is található.

Azt, hogy a vizsgált területen a parkolás nem jelent olyan mértékű konfliktusforrást a kerékpáros közlekedésre, mint a belváros és tágabb környezetében, jól mutatja a 3.3.7.2 fejezet kerékpáros balesetek elemzése, mely szerint a 2011-2015. években a gépjárművek egy baleset sem okoztak ajtónyitásból, illetve hátramenetből.

### 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>15</sup>

A (3.2.3 fejezetben) C2-vel jelölt városrészben lévő lakóterületek (Rádió utcai lakótelep és Sóstó lakóterület) mind csillapított forgalmú lakóterületek, lakó-pihenő övezetek. Ezek bemutatását a 17. térkép szemlélteti.



17. térkép: A meglévő lakó-pihenő övezetek a vizsgált városrészben

<sup>15</sup> Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az Önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?

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

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

#### 3.3.7.1 Baleseti adatok:

A 2011. évi baleseteket mutatja a 20. táblázat, mely szerint 2011-ben a vizsgált városrészben 4 baleset volt, ebből a kerékpáros 1 esetben volt annak okozója (a táblázatban pirossal jelölt sorok), és 3 esetben volt a baleset részese.

##### 2011.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Csíkvári u.- Homokosor	Súlyos	Részes/elsőbbség
2	Sárkeresztúri u. – Őrhalom u.	Súlyos	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)
3	Dési u.	Súlyos	Részes/háziállat az úton
4	Batthyány u.	Súlyos	Részes/előzés

20. táblázat: 2011. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben

A 2012. évben nem volt kerékpáros baleset a vizsgált városrészben.

2013. évben volt a legmagasabb a kerékpáros balesetek száma az öt év vonatkozásában, valamint a kerékpárosok által okozott balesetek száma is a legmagasabbak között volt (21. táblázat). Összesen 5 baleset volt, ebből a kerékpáros 3 esetben volt okozója a balesetnek, 2 esetben részese.

##### 2013.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Balatoni u. –Praktiker kihajtó	Súlyos	Részes/ elsőbbség
2	Rádió u.	Anyagi kár	Okozó/ gyorsajtás
3	Homokosor 21.	Könnyű	Okozó/ elindulás (járda)
4	Sárkeresztúri u. - Őrhalom u.	Könnyű	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)
5	Balatoni u. felüljáró	Könnyű	Részes/ sávváltás

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

2014-ben összesen 4 baleset volt, ami a 2011. évvel azonos (22. táblázat). Ugyanakkor a legmagasabbak között van azon balesetek száma, ahol az okozó a kerékpáros volt (3 eset).

##### 2014.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/ baleseti ok
1	Balatoni u. – Borszéki u.	Könnyű	Okozó/ elindulás (járda)
2	Sárkeresztúri u. –Halom u.	Könnyű	Részes/ elsőbbség
3	Balatoni u. – Batthyány u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
4	Batthyány u. - Segesvári	Súlyos	Okozó/ kanyarodás

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

2015-ben a baleseteket az előző évhez hasonló számban regisztrálták a városrészben. Ugyanakkor csökkent azon esetek száma, ahol a kerékpáros volt a baleset okozója. Összesen 4 baleset volt, ebből a kerékpáros 2 esetben volt okozója, 2 esetben részese a balesetnek.

##### 2015.

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/ baleseti ok
1	Sárkeresztúti u. – Juharfa u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
2	Sárkeresztúri u. –Domb u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
3	Balatoni u. – Batthyány u. buszmegálló	Könnyű	Okozó/ gyalogos elütés járdán
4	Homokosori u. – Csíkvári u.	Könnyű	Részes/ elsőbbség

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

Az öt év alatt a vizsgált városrészben összesen 17 regisztrált kerékpáros baleset volt. Az éves átlag évi 3,4 baleset. A 17 balesetből 9 esetben a kerékpáros a baleset okozója, 8 esetben a baleset részese volt. Átlagban 53%-ban a kerékpárosok okozták a baleseteket, 47 %-ban részesei voltak. Ez az arány évenként erősen változott, 2011-ben 25-75%, 2013-ban 60-40%, 2014-ban 75-25%, 2015-ben 50-50% volt az okozott és a részes balesetek aránya.

### 3.3.7.2 A baleseti okok elemzése

A baleseti okok elemzését mutatja a 24-25. táblázat.

A 24. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros volt a baleset okozója. Az öt év alatt a 9 balesetből, a legtöbbet, 3-at, az elsőbbség meg nem adása (a kerékpárosok részéről) okozta. 2 baleset volt a járdáról való elinduláskor, valamint a kerékpárosok 1-1 balesetet okoztak a gyalogos-átkelőhelyen elsőbbség meg nem adása, a kanyarodási szabályok be nem tartása, gyorsajtás, illetve a járdán a gyalogos elütés szabálytalanságával.

Kerékpáros a baleset okozója						
Baleseti ok	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
elindulás (járdáról)	0	0	1	1	0	2
elsőbbség	1	0	0	1	1	3
elsőbbség (gy. átkelő)	0	0	1	0	0	1
figyelmetlen, gondatlan vez.	0	0	0	0	0	0
kanyarodás	0	0	0	1	0	1
kikerülés/sávváltás	0	0	0	0	0	0
követési távolság	0	0	0	0	0	0
gyorsajtás	0	0	1	0	0	1
oldaltávolság	0	0	0	0	0	0
gyalogos elütés járdán	0	0	0	0	0	1
<b>Összesen:</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

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

A 25. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros részese volt a baleseteknek. A legtöbb baleseti ok az elsőbbség meg nem adása volt (a gépjárművek részéről) szám szerint 5, valamint 1-1 baleset volt az előzésből és sávváltásból, valamint 1 esetben háziállat volt az úton, az okozta a kerékpáros balesetet az öt év alatt.

Kerékpáros a baleset részese						
Baleseti ok	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
ajtónyitás	0	0	0	0	0	0
előzés	1	0	0	0	0	1
elsőbbség	1	0	1	1	2	5
hátramenet	0	0	0	0	0	0
kanyarodási szabályok	0	0	0	0	0	0
sávváltás	0	0	1	0	0	1
oldaltávolság	0	0	0	0	0	0
úthiba	0	0	0	0	0	0
követési távolság	0	0	0	0	0	0
háziállat az úton	1	0	0	0	0	1
<b>Összesen:</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>

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

Összeségében megállapítható, hogy a csomópontokban fordult elő a balesetek zöme. A kerékpárosok 5, (3 elsőbbség, 1 gyalogos átkelőhely, 1 kanyarodás) a gépjármű vezetők 6 (5 elsőbbség, 1 sávváltás) balesetet okoztak csomópontban. A vizsgált területen az öt év során bekövetkezett 17 balesetből 11 történt csomópontban.

Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a vizsgált területen az öt év alatt nem volt a parkoló autók ajtónyitása miatti, valamint hátramenetből adódó baleset. A városrészben tehát

nem jellemző a parkoló autók és a kerékpárosok konfliktusa (ellentétben a belváros és tágabb környezetével).

### 3.3.7.3 A balesetek súlyossága

A balesetknél a sérülés fokát mutatja be a 26-27. táblázat. A vizsgált városrészben a 9 kerékpáros által okozott balesetből 1 volt anyagi káros, 7 könnyű és 1 súlyos személyi sérüléssel járt, ami 11%-78%-11%-os megoszlást jelent.

Sérülés foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója						
Sérülés foka	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
Anyagi kár	0	0	1	0	0	1
Könnyű	1	0	2	2	2	7
Súlyos	0	0	0	1	0	1
<b>Összesen</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

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

A vizsgált városrészben a 8 balesetből, amikor a kerékpáros a baleset részese volt (ebből 7 balesetet gépjárművek okoztak), nem volt anyagi káros eset, 4 könnyű és 4 súlyos személyi sérüléssel járt, ami 0%-50%-50%-os megoszlást jelent (27. táblázat). Ezt összehasonlítva a kerékpárosok által okozott balesetek megoszlásával látható, hogy általában kisebb sérüléssel járnak azok a balesetek, melyeket a kerékpáros okoz, és jóval súlyosabbak azok, amelyeknél a kerékpáros a baleset részese, amikor a balesetet általában a gépjármű okozza.

Sérülés foka, amikor a kerékpáros a baleset részese (ált. gépjármű az okozó)						
Sérülés foka	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
Anyagi kár	0	0	0	0	0	0
Könnyű	0	0	1	1	2	4
Súlyos	3	0	1	0	0	4
<b>Összesen</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>

27. 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 baleseteket egymás alatt lehessen látni (lásd 28. táblázat). A táblázat azokat a helyszíneket is tartalmazza, ahol a kerékpáros volt a baleset okozója (pirossal jelölt sorok), illetve azokat is, ahol a kerékpáros a baleset részese volt.

A táblázat alapján kifejezett baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható, de öt év alatt

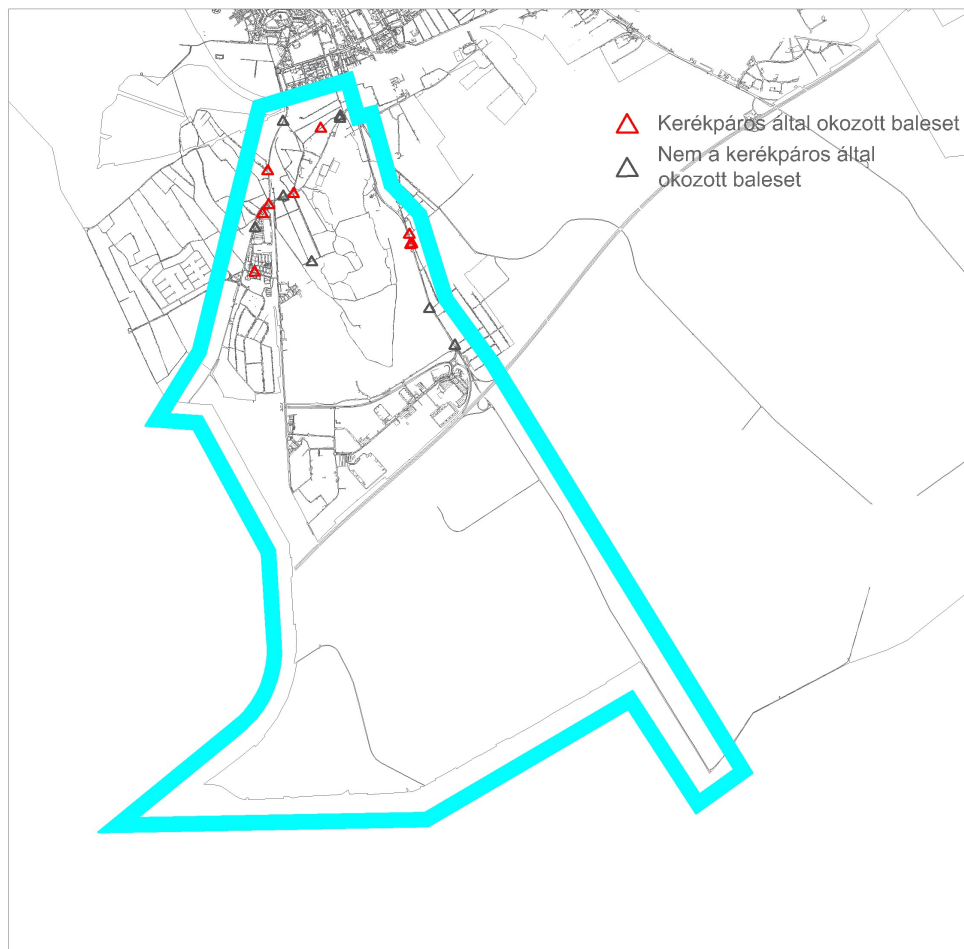
- Öt baleset volt a Sárkeresztúri út vonatkozásában. Az öt balesetből kettő volt azonos helyszínen, a Sárkeresztúri - Órhalom utca csomópontjában, ahol az egyoldali kétirányú kerékpárútnak oldalváltása van.
- Öt baleset volt a Balatoni utat érintően, de mindegyik eltérő helyszínen.
- Négy baleset a Batthyány utcában (a Balatoni út – Batthyány utca csomópontját is ideszámolva). A Batthyány utcában nincs kerékpáros létesítmény, ugyanakkor jelentős forgalomvonzó intézmények (iskola, orvosi rendelő, gyógyszertár) található a területen.

	Balesetek helyszínei	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
2011	Csíkvári u.- Homokosor	Súlyos	Részes/elsőbbség
2014	Balatoni u. – Batthyány u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
2015	Balatoni u. – Batthyány u. buszmegálló	Könnyű	Okozó/ gyalogos elütés járdán
2014	Balatoni u. – Borszéki u.	Könnyű	Okozó/ elindulás (járdá)
2013	Balatoni u. felüljáró	Könnyű	Részes/sávváltás

2013	Balatoni u. –Praktiker kihajtó	Súlyos	Részes/elsőbbség
2011	Batthyány u.	Súlyos	Részes/előzés
2014	Batthyány u. - Segesvári	Súlyos	Okozó/ kanyarodás
2011	Dési u.	Súlyos	Részes/háziállat az úton
2013	Homokosor 21.	Könnyű	Okozó/ elindulás (járda)
2015	Homokosori u. – Csíkvári u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
2013	Rádió u.	Anyagi kár	Okozó/ gyorsajtás
2013	Sárkeresztúri u. - Órhalom u.	Könnyű	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)
2011	Sárkeresztúri u. – Órhalom u.	Súlyos	Okozó/elsőbbség (gy.átkelő)
2015	Sárkeresztúri u. –Domb u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
2014	Sárkeresztúri u. –Halom u.	Könnyű	Részes/elsőbbség
2015	Sárkeresztúti u. – Juharfa u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség

28. táblázat: Balesetek helyszínei betűrendbe rendezve

A kerékpáros balesetek helyszíneit az alábbi 18. térkép mutatja be, piros színnel jelölve a kerékpáros által, feketével a gépjárművek által okozott kerékpáros baleseteket.



18. térkép: A kerékpáros balesetek helyszínei a vizsgált területen 2011-2015. években

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

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

Székesfehérváron két nagy közlekedési átszállóhelye a Piac téri autóbusz-pályaudvar valamint a vasútállomás is a vizsgált területen kívül helyezkedik el. A közeljövőben a vasútállomáson várható az intermodális csomópont fejlesztése, ami a vizsgált terület északi részéhez igen közel helyezkedik el.

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

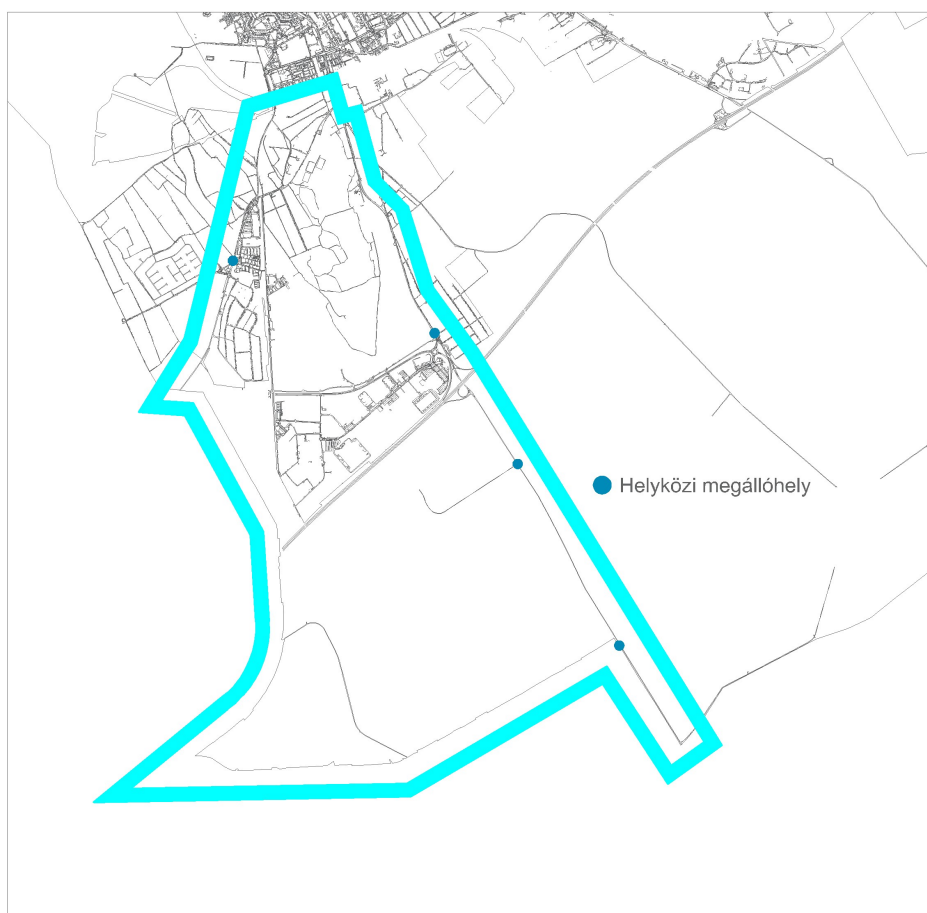
A vizsgált városrészben nincs helyi autóbusz decentrum.

A helyközi közlekedés megállóhelyeit a 29. táblázat, valamint a 19. térkép mutatja.

Helyközi hálózat megállóhelyei Székesfehérváron belül a Piac téri autóbusz-pályaudvarig		
irány útvonal	Megállóhelyek	db száma
63.sz. főút felől (Aba)	- Sárkeresztúri út Őrhalmi szőlők (Szfvár. szőlőhegy), - Kisteleki tanya bejárati út - Fövényi tanya bejárati út	3 db
7.sz. főút felől (Szabadbattyán)	Balatoni út: Rádiótelep.	1 db
<b>Helyközi megállóhelyek száma összesen:</b>		<b>4 db</b>

29. táblázat: Helyközi megállóhelyek a vizsgált városrészben

A helyközi megálló környezetében a kerékpártárolás igényként merülhet fel.



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



### 3.3.8.3 A célállomások kerékpárparkolói- és kerékpártárolói:

A **rövidtávú kerékpárparkolás** leglényegesebb szempontjai a biztonság és a kerékpár gyors, egyszerű elhelyezése jó elhelyezkedés. A **hosszabb időtartamú kerékpártárolásnál** a biztonság mellett előtérbe kerül az időjárás elleni védelem is.<sup>16</sup>

A **rövidtávú kerékpárparkolásra** a kereskedelmi egységeknél, vendéglátóhelyeknél, közösségi szórakozóhelyeknél, művelődési egységeknél, sportlétesítményeknél, igazgatási, ellátási, szolgáltatási valamint orvosi intézményeknél, parkoknál van szükség.

A vizsgált területen megoldott a kerékpárparkolás (az önkormányzati tulajdonú és fenntartású) Sóstó Természetvédelmi Területnél, valamint a Sóstói Stadionnál. A területen a közelmúltban (2008-ban) épült a Szárcsa utca – Sárkeresztúri út mentén az (Alsóvárosi) kerékpárút. A kerékpárút építésének beruházásában a Sóstó Természetvédelmi Terület bejáratainál, valamint a Sóstói Stadionnál fedett kerékpárparkolók kerültek elhelyezésre.

A vizsgált terület legújabb kerékpáros létesítményének, a Sóstó Ipari Park kerékpárútjának kiépítésekor (2015) a kerékpárúttal érintett cégek az építéssel egy időben helyeztek el a saját területükön kerékpártárolókat dolgozóik részére.



10. kép: Fedett kerékpárparkoló a Sóstó Természetvédelmi Terület Szárcsa utcai bejáratánál



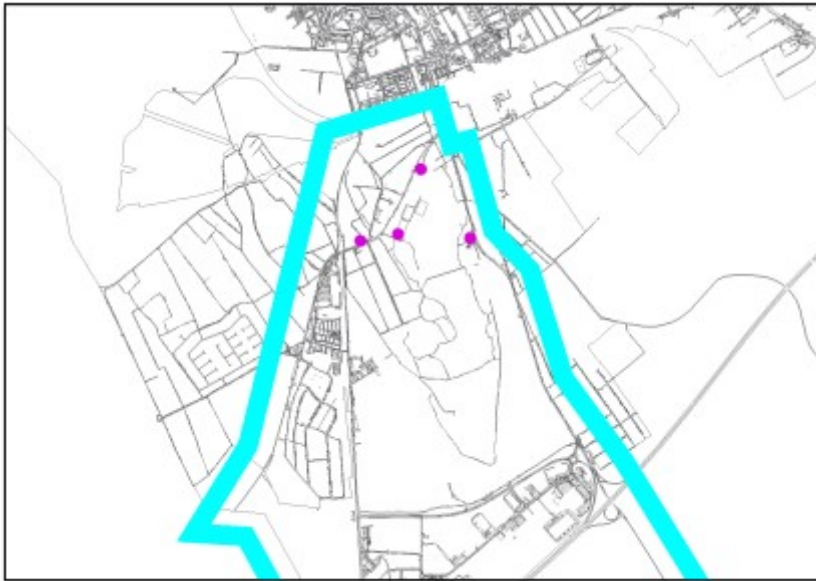
11. kép: Fedett kerékpárparkoló Batthyány utcában, a Táncsics Mihály Általános Iskola mellett

<sup>16</sup> Magyar Kerékpárosklub: Kerékpárparkolók és –tárolók kialakítása és elhelyezése  
[http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok\\_ajanlas.pdf](http://kereparosklub.hu/sites/default/files/kerepartarolok_ajanlas.pdf)

A **hosszabb időtartamú kerékpártárolásra** az alap- és középfokú nevelő, oktató intézményeknél, ipari parkokban, azok üzeméinél van szükség.

A kerékpárparkoló- és tárolók kihelyezője általában a létesítmény üzemeltetője és fenntartója. A későbbiek során ezért nagyobb hangsúlyt fektetünk az önkormányzati tulajdonban és fenntartásban lévő intézményekre.

A vizsgált területen lévő általános iskolában (Táncsics Mihály Általános Iskola, a Batthyány utcában), valamint a középfokú oktatási intézményeknél (SzfszC Vörösmarty Mihály Ipari Szakképző Iskola a Balatoni úton) jelenleg is az iskola területén biztosított a kerékpárok tárolása (bár ezek még nem fedett tárolók). A Gárdonyi Géza Szakképző Iskolának (a Sóstói lakótelep 1. ) nincs bekerített területe, így ott a közterületen, a művelődési házzal és könyvtárral közös módon oldható meg a kerékpárok elhelyezése.



20. térkép: Meglévő fedett kerékpárparkolók a vizsgált városrészben



12. kép: Fedett kerékpárparkoló a Sóstói Stadionnál

### 3.3.9 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszerét az 1 kötet mutatja be a teljes városra vonatkozóan. A meglévő számozási rendszer az É-D és K-Ny-i tengelyen alapul, jelenleg már elavult (lásd 21. térkép).

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

Az Alsóvárosi kerékpárúton olyan térképes tájékoztató táblák vannak kihelyezve, melyek a teljes kerékpárút hálózatot bemutatják (lásd 13. kép). Ennek a hátránya, hogy egy újabb kerékpáros hálózati elem megvalósulásakor a táblák javítására lesz szükség. A Sóstói kerékpárút útirányjelző táblái az utcaneveket mutatják (lásd 14. kép).



13. kép: Térképes tájékoztató tábla az Alsóvárosi kerékpárúton



21. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere



14. kép: Sóstói kerékpárút tájékoztató táblája

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

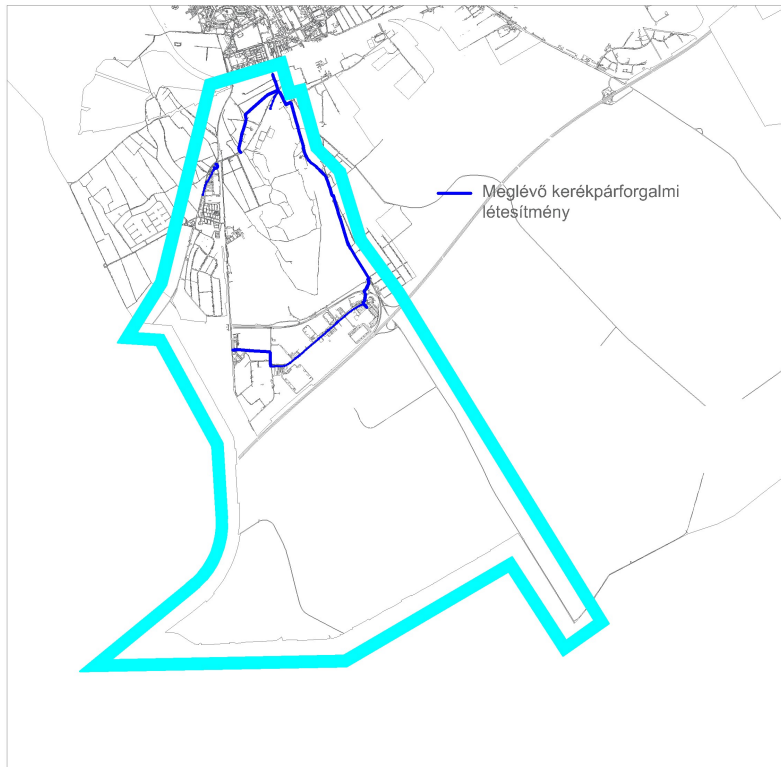
#### 3.4.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben

A Székesfehérvár meglévő, jelölt és kiépített kerékpárút-hálózatát a teljes városra vonatkozóan az 1. kötet 13. sz. melléklete 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, kifizorgalmú 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 30. táblázat és a 22. térkép mutatja be. A vizsgált városrész 7,2 km hosszú kerékpárforgalmi létesítményeiből az önálló kerékpárutak 2,7 km, valamint az osztatlan gyalog-és kerékpárutak 2,9 km hosszát tesznek ki. A kerékpározásra kijelölt kifizorgalmú utcák hossza 1,2 km.

	kerékpárforg. lét. hossz a (km) (a+b+c+d+e)	Kisforg. utca, jelölve (a)	Kp nyom (b)	Kerékpársáv (c)	Önálló kerékpárút (d)	Osztott gyalog- és kp. út (e)	Osztatlan gyalog- és kp. út (f)	kiépített kp. forg. lét. hossza (km) (c+d+e+f)	
<b>Déli útvonal, Alsóvárosi kerékpárút</b>									
1.	Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig (KDOP-4.2.2-2007-0006)	2,7			2,7			2,7	
2.	Sárkeresztúri út, Halom utcától az Auchan körforgalomig	0,4				0,4		0,4	
3.	Sóstói kerékpárút a Holland fason, az Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig	0,5					0,5	0,5	
4.	Sóstó Ipari Park kerékpárútja a Holland fador (Jüllich Glas útcsatl-tól) az Amerikai fador - Japán utcán át a Vásárhelyi utcáig (KÖZOP-3.5.0-09-11)	1,8					1,8	1,8	
<b>Déli útvonalra csatlakozik</b>									
5.	Homokosri kerékpárút kijelölés a Hosszúsétatértől a Batthyány u-ig	1,2	1,2					0	
6.	Csíkvari sétány a Hosszúsétatértől a Stadionig	0,2					0,2	0,2	
<b>Balaton úti útvonal</b>									
7.	Balaton úti út mellett a Batthyány utcai körforgalomtól a Sóstói lakótelepig	0,6					0,4	0,6	
<b>4 városrész, Alsóváros-Sóstó összesen:</b>		<b>7,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,7</b>	<b>0,4</b>	<b>2,9</b>	<b>6,0</b>

30. táblázat: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei (2016. augusztusi állapot)



22. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítményei

### 3.4.2 A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése vizsgált városrészben

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése és korszerűségi (jogsabályi és műszaki elavultság) vizsgálata utcánként kerül bemutatásra, illetve a 31. táblázat foglalja össze, és a 23. térkép ábrázolja.

#### 1. Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett lévő kerékpárút a Temető utcától a Halom utcáig

A kerékpárút 2008-ban épült ki, a Közép-Dunántúli Operatív Program támogatásával, a KDOP-4.2.2-2007-0006 azonosító számú projekt keretében. A kiépült létesítmény a közúti forgalomtól elválasztott önálló (egyoldali kétirányú) kerékpárút (lásd 15-17. kép).

A Szárcsa utca – Sárkeresztúri út ezen szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága 18 510 E/nap (lásd a 3.3.1 fejezetet). A közúton engedélyezett sebesség: 50 km/óra.

Az ÁNF és a közúton engedélyezett sebesség alapján az Útügyi Műszaki Előírás<sup>17</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 az önálló kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A Temető utcától az Órhalom utcáig terjedő szakaszon biztosított a kerékpárúttól elválasztott járda, kivéve a Szárcsa utcai buszöbölnél (Szárcsa utca 13-15 sz.), ahol az autóbuszöböl kikerülése miatt a kerékpárút rá van vezetve a gyalogjáró, ami konfliktus helyzetet idéz elő a gyalogosokkal, valamint az átmenetnél felhasznált kapubejáróban.

<sup>17</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

Kedvezőtlen továbbá, hogy a 2,7 km hosszú szakaszon, a Sárkeresztúri út keresztezésével két oldalváltás is van. Az egyik a Juharfa - Órhalom utcánál lévő gyalogos-kerékpáros átvezetésnél, ahol a kerékpárút a Sóstó Természetvédelmi terület oldaláról áttér az Órhalmi szőlők lakóterületre. A másik a Halom utcánál, ahol a Sárkeresztúri út Órhalmi szőlők lakóterületi oldaláról áttér a Sóstó Ipari Parki oldalra.

A Sóstó Természetvédelmi Terület bejáratánál (a korábbi külterületi szakaszon) kezdetben nem volt közvilágítás, amit az Önkormányzat 2014-ben saját forrásból épített ki (lásd 16. kép).



15. kép: Szárca utca melletti kerékpárút a Temető utcai útcsatlakozásnál (1. szakasz)



16. kép: A Szárca utcai kerékpárút korábbi külterületi szakasza mellett 2014-ben megvalósított közvilágítás (1 szakasz)



17. kép: Sárkeresztúri út melletti kerékpárút (1. szakasz)

**1. szakasz értékelése:**

**ÚME szerint:** A kerékpárút kialakítása megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Megfelelő állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású (nem a 2013. évben elfogadott, az NKS Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terve (OKKHT) javaslatának megfelelő kialakítású). Kedvezőtlen a két oldalváltás.

**2. Elválasztott gyalog-és kerékpárút, a Sárkeresztúri út Halom utcai átvezetéstől a körforgalmokon át a Holland fasorig**

Az optikailag elválasztott gyalog-és kerékpárút az Auchan Áruház építéskor került kialakításra.

Sárkeresztúri út ezen szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága 18.510 E/nap (lásd a 3.3.1 fejezetet). 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 az önálló kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata: A szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 65 db kerékpáros /csúcsóra/két irány,
- gyalogos forgalom: 80 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány (az autóbussz-megállónál).

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.

A szakaszon belül a 8. sz. országos főút keresztezésénél nem biztosított a kerékpáros átkelési lehetőség.



18. kép: 2. szakasz optikailag elválasztott gyalog-és kerékpárútja, a körforgalmak között, a 8.sz. főúti ágtól

## 2. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kerékpárút kialakítása megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Megfelelő állapotú. Néhány kereszt irányú átvágás és slussz található a körforgalmak közötti szakaszon. A 8. sz. főút kerékpáros átvezetés kialakításának lehetősége a Magyar Közút NZrt.-től függ.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Mivel külterületi jellegű területen, az Auchan csomóponton is áthalad, megfelelő kialakítású.

## 3. A Holland fasoron az Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig közös gyalog-és kerékpárút

A közös gyalog-és kerékpárút az Auchan Áruház építéskor került kialakításra. A Holland fasornak ez a szakasza jelenleg még az Auchan Áruház tulajdona, még nem került átadásra az Önkormányzat részére, így a közös gyalog-és kerékpárút is közforgalomnak megnyitott magánútnak minősül. A közös gyalog-és kerékpárút útburkolati jelei felújításra egységesítésre kerültek.

Holland fasoron a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága .6.800 E/nap, melyben jelentős a 7,5 t-nál nehezebb gépjárműforgalom. 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 4.000-10.000 közötti ÁNF tartományban megfelelő megoldás az önálló kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata: A szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 65 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 20 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.





19. kép: A Holland fasor közös gyalog-és kerékpárútja az Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig (3. szakasz)

### 3. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kerékpárút kialakítása megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Megfelelő állapotú.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Mivel külterületi jellegű területen, oldalváltás nélkül halad, megfelelő kialakítású.

### 4. Sóstó Ipari Park kerékpárútja a Holland fasor (Jüllich Glas útcsatl-tól) - Amerikai fasor - Japán utcán a Vásárhelyi utcáig

A közös gyalog-és kerékpárút 2015. évben a KÖZOP-3.5.0-09-11 azonosító számú projektként épült ki. A Holland fasornak ez a szakasza önkormányzati tulajdonban van.

Holland fason a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága az Amerikai fasor felé haladva folyamatosan csökken, de továbbra is jelentős a 7,5 t-nál nehezebb gépjárműforgalom.

A kerékpárút a 3. szakasz folytatása, oldalváltás nélkül.



20. kép: Sóstó Ipari Parkban a Holland fasor melletti kerékpárút (4. szakasz)

#### 4. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kerékpárút kialakítása megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Megfelelő állapotú (2015 évi építés).

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Mivel külterületi jellegű területen, oldalváltás nélkül halad, megfelelő kialakítású.

#### 5. Homokosor útján kijelölt kerékpárút a Hosszúsétatértől a Batthyány utcáig

Az út kijelölése a közúti és kerékpáros forgalom számára megfelelő, mivel az a kis gépjármű forgalom alapján (<2.000 E/nap) az ÚME 6.1 ábrája szerint az „1. vegyes forgalom tartományba” esik. Az útburkolaton nincsenek kerékpáros nyom jelzések, mivel az út 2008-ban, a KRESZ változás előtt került kijelölésre



21. kép: A Homokosori kijelölt kerékpárosbarát út (5. szakasz)

#### 5 szakasz értékelése:

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

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolat megfelelő állapotú. A burkolatjelek elavultak, kerékpáros nyomok felfestése javasolt az útburkolatra.

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

#### 6. Csíkvári sétány a Hosszúsétatértől a Stadionig

A Csíkvári sétány neve is jelzi, hogy a korábbi sétányból került a kerékpárút kijelölésre.

Csíkvári út ezen szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága 8.540 E/nap (lásd a 3.3.1 fejezetet). 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, ahol megfelelő megoldás az önálló kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata: A szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 50 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 100 fő gyalogos forgalom/cúcsóra/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.



22. kép: Csíkvári sétány kerékpárútja (6. szakasz)

#### 6 szakasz értékelése:

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

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

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A jelenlegi nyomvonal egyoldali, korszerűtlen (nem felel meg a 2013. évben elfogadott, az NKS Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terve (OKKHT) javaslatának). Nem helyettesíti a Csíkvári úti kerékpáros létesítményt.

#### 7. Balatoni út mellett a Batthyány utcai körforgalomtól a Sóstói (Rádió utcai) lakótelepig

A közös gyalog-és kerékpárút az áruházak (Spar, Praktiker) kiépítésével valósult meg. A Balatoni út ezen szakaszán a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága 16.010 E/nap (lásd a 3.3.1 fejezetet). 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, ahol megfelelő megoldás az önálló kerékpárút, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

A gyalogos forgalomtól való elválasztás vizsgálata: a szakaszon a

- kerékpáros forgalom: 80 db kerékpáros /csúcsóra/két irány
- gyalogos forgalom: 200 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.



23. kép: Balatoni út közös gyalog-és kerékpárútja (7. szakasz)

#### 7. szakasz értékelése:

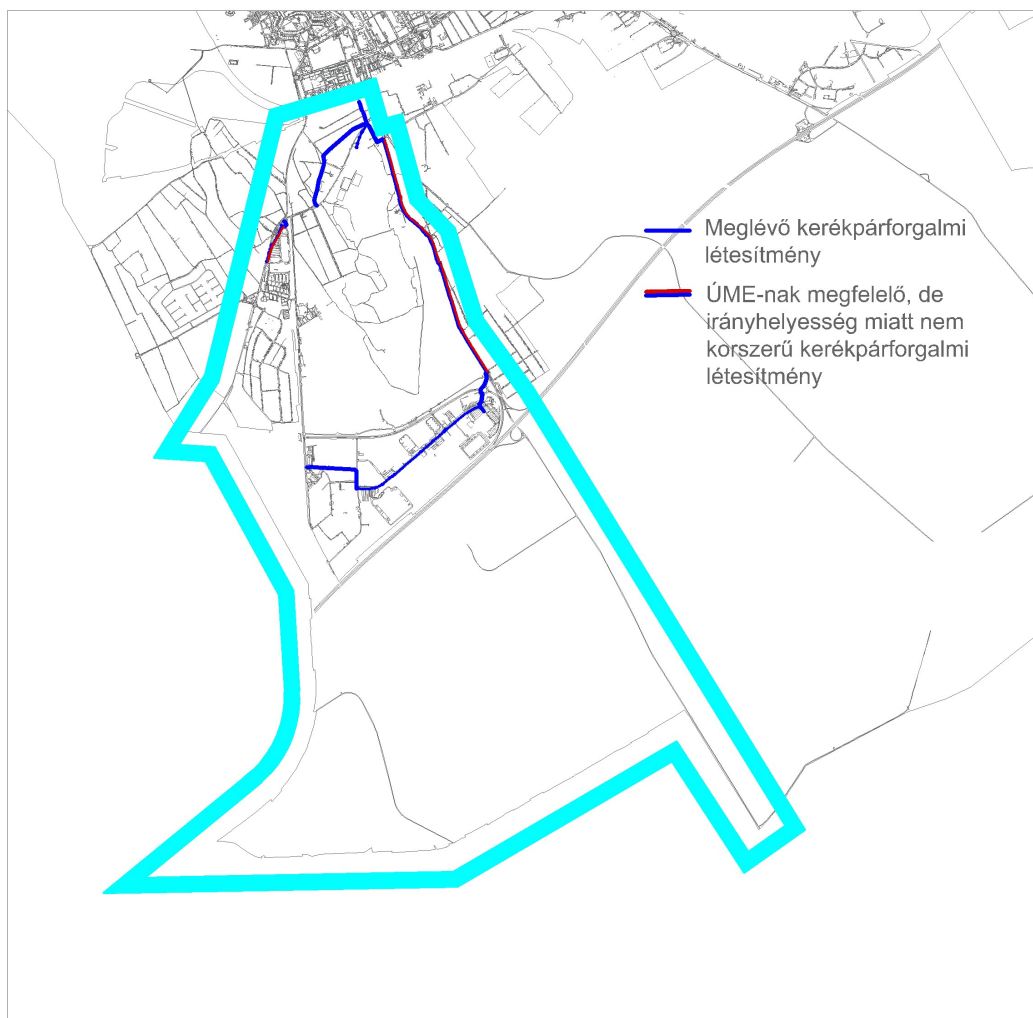
**ÚME szerint:** Jelenleg még megfelel a műszaki előírásoknak, azonban a gyalogos és a kerékpáros forgalom növekedése esetén már nem fog megfelelni.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika) alapján:** A burkolat állapota megfelelő, a forgalomtechnika az elválasztás nélküli kerékpárútnak megfelelő.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Nem irányhelyes kialakítású, nem korszerű. A Budapest–Balaton kerékpárút számára jelenlegi formájában nem megfelelő.

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	Értékelés (ÚME)	Műszaki elavultság
	<b>Déli útvonal, Alsóvárosi kerékpárút</b>				
1.	Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig	2,7	B	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes
2.	Sárkeresztúri út, Halom utcától az Auchan körforgalomig	0,4	B	megfelelő	Egyoldali, a külterület miatt megfelelő, nincs oldalsó váltás
3.	Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig	0,5	B	megfelelő	Egyoldali, a külterület miatt megfelelő, nincs oldalsó váltás
4.	Sóstói Ipari Park kerékpárútja a Holland fasor (Jüllich Glas útcsatlakozástól) az Amerikai fasor - Japán u-án a Vásárhelyi utcáig (KÖZOP-3.5.0-09-11)	1,8	B	megfelelő	Egyoldali, a külterület miatt megfelelő, nincs oldalsó váltás
	<b>Déli útvonalra csatlakozók</b>				
5.	Homokosri kerékpárút kijelölés a Hosszúsétától a Batthyány u-ig	1,2	C	megfelelő	Kerékpáros nyom jelzés javasolt
6.	Csíkvari sétány a Hosszúsétától a Stadionig	0,2	D	megfelelő	Hálózati szempontból a Csíkvari úton szükséges
	<b>Balatoni úti útvonal</b>				
7.	Balatoni út mellett a Batthyány utcai körforgalomtól a Sóstói Itp-ig	0,2	A	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes, nem korszerű

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



23. 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 az országos közutak, valamint a városi első-és másodrendű főutak és a 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 3.5.3 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 Az országos főutak, valamint a városi fő-és gyűjtőúthálózat hiányzó 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 Országos fő- és mellékutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált terület az országos főutak közül az M7 autópálya, 8. sz. valamint a 63. sz. főút egy szakaszát érinti (lásd a 3.3.3.3 fejezetet). A Balatoni út folytatásában lévő 7. sz. főút már a város közigazgatási határán kívül esik. A vizsgált területen áthalad továbbá a 6214 j. Seregélyes – Szabadbattyán összekötő út.

**Az M7 autópálya** irányának megfelelő országos kerékpárút lesz a Budapest – Balaton kerékpárút.

**Az emelt sebességű, 2 x 2 sávós 8. sz. főút** (Székesfehérvár nyugati elkerülő út) melletti kerékpározást az út déli oldalán a Sóstó Ipari Park kerékpárútja biztosítja, a Holland fásor – Amerikai fásor – Japán utcai vonalán. A 8. sz. főút északi oldalán a Sóstó úton való kerékpározás vizsgálata szükséges.

**A 63. sz. főút** M7 autópálya felett a meglévő hídon a kerékpárút átvezetése nem lehetséges, a közútkezelő (Magyar Közút NZrt.) állásfoglalása szerint. A kerékpárút keresztezése csak az autópálya feletti híd szélesítésével, vagy új kerékpáros híd építésével lenne biztosítható. Ugyanakkor a vizsgált területen az M7 autópálya egy felüljáróval külön szintben keresztezi (a Sóstó Ipari Parknál) az Amerikai fásor folytatásában lévő Vásárhelyi utcát. Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések felé (Tác/Gorsium, Csósz, Soponya Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, valamint Szabadbattyán) az autópályát ezen híd alatt lehet kerékpáros forgalommal keresztezni.

Út neve	E/nap	kp forg. létesítmény
<b>ORSZÁGOS FŐÚTAK a vizsgált városrészben</b>		
8. sz. SZÉKESFEHÉRVÁR - JÁNOSHÁZA - RÁBAFÜZES elsőrendű főút, SZÉKESFEHÉRVÁR NYUGATI ELKERÜLŐ ÚT (M7 ap. - Balatoni út)	19 679	párhuzamos városi utakkal helyettesíthető
63 sz. SZEKSZÁRD - SZÉKESFEHÉRVÁR másodrendű főút (M7 ap.- városhatár)	5.881	párhuzamos nyomvonalon vezethető

<b>ORSZÁGOS MELLÉKÚT</b>		
7201. jelű SEREGÉLYES - SZABADBATTYÁN összekötő út	354	a kis forgalom alapján kerékpározható

**32. táblázat: Országos fő és mellékutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei**

A vizsgált területen lévő országos kezelésű 6214 j. Seregélyes – Szabadbattyán összekötő út forgalma minimális (lásd 3.2.1 fejezetet). A közútkezelő állásfoglalása alapján a kisorszámozott út alkalmas és kijelölhető a kerékpáros közlekedésre.

### 3.5.1.2 Városi főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált városrészben városi főutakat, és az azokon hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket 33. táblázat mutatja be. A meglévő létesítményeknél a táblázat első oszlopában szereplő szám megegyezik, a 3.4 fejezetben szereplő szakasz-számmal. A szükséges új létesítmények előtt a IV. a negyedik kötetre utal. A kerékpárforgalmi létesítmények hálózati szerepének jelölése a 3.2.5 fejezetnek megfelelő.

A vizsgált területen a városi főutak vonatkozásában a Balatoni út két szakaszán hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény (IV.Ú1 és IV.Ú2). A Balatoni út egy szakaszán (7. ) jelenleg is van kerékpárforgalmi létesítmény, mely 3.4.2 fejezet értékelése szerint nem korszerű.

	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>ELSŐRENĐŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
1.1	SZÁRCSA UTCA	18 510	B	van
1.2 és 2.	SÁRKERESZTÚRI ÚT	18 510	B	van
IV.Ú1	BALATONI ÚT (Horvát l.u. - Batthyány u. körforgalom)	19 630	A	hiányzik
7.	BALATONI ÚT (Batthyány u. körforgalom – Sóstó ltp.)	16 010	A	van
IV.Ú2	BALATONI ÚT (Sóstói lakótelep – városhatár)	13 560	A	hiányzik

33. táblázat: Városi főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények

### 3.5.1.3 Városi gyűjtőutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált városrészben a gyűjtőutakat, és az azokon hiányzó (folytonossági hiányt jelentő) kerékpárforgalmi létesítményeket 34. táblázat mutatja be.

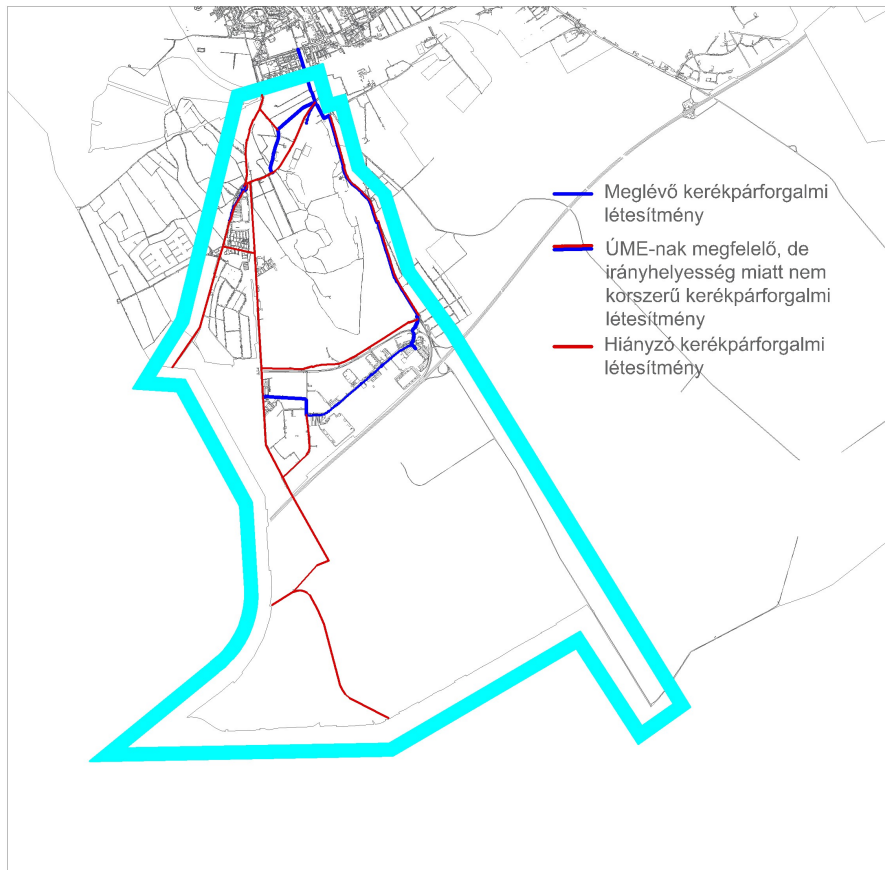
	Út neve	E/nap	háló- zati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
4.2	AMERIKAI FASOR (Holland fasor – Japán u.között)	2.310	B	van
IV. Ú3	AMERIKAI FASOR (Holland fasor – M7 ap. felé)	1.100		hiányzik
IV. Ú4	BATTHYÁNY UTCA	3.450	A	hiányzik
IV.Ú5	CSÍKVÁRI ÚT (Hosszúsétatér – Batthyány utca)	8.540	A	hiányzik
3.	HOLLAND FASOR az Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig	6.800 - 10 460	B	van
4.1	HOLLAND FASOR a Jüllich Glas útcsatlakozástól az Amerikai fasorig	3.200 – 6.800	B	van
5.	HOMOKSOR (Vásártéri u. - Batthyány u.)	1 900	C	van
4.3	JAPÁN UTCA (Sóstó Ipari Park)	2 310	B	van
IV.Ú6	RÁDIÓ UTCA	2.650	B	hiányzik
IV.Ú7	SÓSTÓ ÚT (Sóstó Ipari Park)	2 200	C	hiányzik
IV.Ú8.1-2	VÁSÁRHELYI UTCA (Batthyány u. – Japán utca)	2.310 -3 900	B	hiányzik
IV.Ú8.3	VÁSÁRHELYI UTCA (Japán utca –M7 ap.felé)	200	B	hiányzik
IV.Ú9	VÁSÁRTÉRI UTCA (Alsóváros)	1 200	C	hiányzik

34. táblázat: Gyűjtőutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények

A vizsgált városrészben öt városi gyűjtőúton van kerékpárforgalmi létesítmény, a Sóstó Ipari Parkban az Amerikai fasor (gyűjtőúti szakaszán), a Holland fason, a Japán utcában, valamint a Homokson.

Összesen hét városi gyűjtőúton (nyolc szakaszon) nincs, hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény (a táblázat szerinti IV.Ú3-Ú9 sorokban), de ebből négy szakaszon az Amerikai fasor M7 felé vezető ágán, a Vásárhelyi utca Japán utcától az M7 felé vezető ágán, a Sóstó úton és a Vásártéri utcában a forgalom 2.000 E/nap alatt van.

A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket a meglévő kerékpárforgalmi létesítményekkel és azok értékelésével (3.4.3 fejezet) együtt a 24. térkép szemlélteti.



24. térkép: A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése (lásd még 9. melléklet)

### 3.5.2 A városból kivezető szomszédos településeket elérő, valamint a közúthálózattól független nyomvonalú kerékpárforgalmi létesítmények

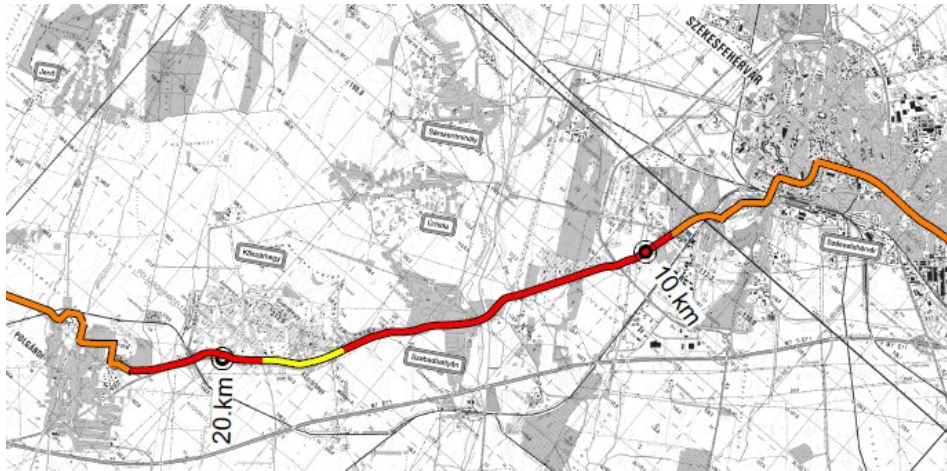
#### A Budapest- Balaton kerékpárútnak a vizsgált területet érintő, a Balaton illetve Szabadbattyán – Kőszárhegy - Polgárdi felé kivezető szakasza

Székesfehérvárt DNY irányban elhagyó 7. sz. főút melletti nem biztosított a kerékpárral való eljutás a várostérségben lévő **Szabadbattyán, Kőszárhegy és Polgárdi** településekre. A Budapest – Balaton kerékpárút kiépítésére elkészült a megvalósíthatósági tanulmány (lásd 26. térkép). A kerékpárút kiépítésével megvalósulnak ezek a kerékpáros kapcsolatok, mely kerékpárútnak Székesfehérvár térségében a turisztikai szerepen kívül várhatóan jelentős hivatásforgalma is lesz.

A kerékpárutat a vizsgált városrészre vonatkozóan a 4.1.6 fejezet mutatja be. Székesfehérvárnak a Balatoni út folytatásában nincs külterületi szakasza, a nyugati elkerülő út (8. sz. főút) külön szintű csomópontja után a 7. sz. főút már Szabadbattyán területére esik.

A Budapest – Balaton kerékpárútról a vizsgált területen ágazik ki az **Sárpentelei Parkerdő, Úrhida és Sárszentmihály** felé vezető kerékpárút, amit az 5. kötet tárgyal.





Jelmagyarázat:

- 1/a. ütem 2017: —
- 1/b. ütem 2018: —
- 2. ütem 2019: —
- 3. ütem 2020: —

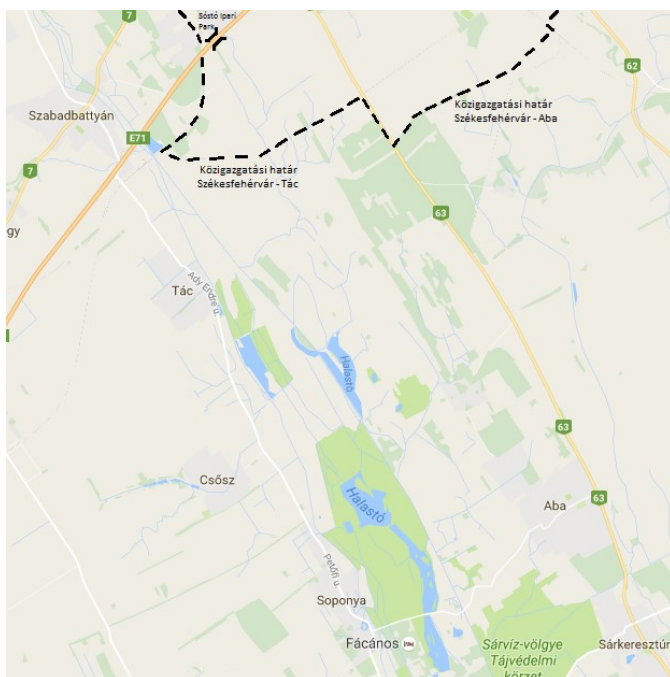
**25. térkép: Budapest – Balaton kerékpárútnak a vizsgált városrészből kivezető szakasza, Székesfehérvár – Szabadbattyán, Kőszárhegy és Polgárdi összekötésével, az építési ütemek jelölésével**

### Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések (Tác/Gorsium, illetve Aba) felé vezető kerékpárutak

Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések és látványosságok:

- a Sárvíz nyugati oldalán lévő **Gorsium Szabadtéri Múzeum - Régészeti Park, Tác Csősz, Soponya Kálóz** települések,
- a Sárvíz keleti oldalán lévő **Aba, Sárkeresztúr** települések,
- valamint a **Sárvíz-völgye Tájvédelmi Körzet**

amelyek jelenleg nem érhetők el kiépített kerékpárúton (lásd 26. térkép). A legnagyobb igény a Tác/Gorsium kerékpárút kiépítésére van, amelyen a hivatásforgalmon kívül jelentős turisztikai forgalomra is számítani lehet.



**26. térkép: Székesfehérvár déli várostérségében 20 km-en belül lévő települések és a Sárvíz völgye Tájvédelmi körzet**

A 3.3.3.3 „A nagyforgalmú utak keresztezései” fejezetben, bemutattuk, hogy a vizsgált területen az M7 autópálya kerékpárral való keresztezése a déli irányban a Sóstó Ipari Parknál, az Amerikai fasor folytatásában lévő Vásárhelyi utcánál lehetséges, ami felett az autópálya híddal vezet át.

Székesfehérvár belvárosából a Palotai út - Piac tértől indulva már jelenleg is folyamatos kerékpárút hálózat áll rendelkezésre az Amerikai fasorig. (A Piac tértől a Hosszúsétatéren, Temető utcán át a Szárcsa utcáig a kerékpáros létesítményeket az 1. kötet mutatja be. A Szárcsa – Sárkeresztúri úton folyamatosan lehet tovább haladni a 2008-ban kiépült Alsóvárosi kerékpárúton (KDOP-4.2.2-2007-0006), valamint a Holland fasor kerékpárútján az Amerikai fasorig, a 2015. évben kiépített Sóstó Ipari Parki kerékpárúton (KÖZOP-3.5.0-09-11), mely kerékpárutakat jelen kötet ismerteti a 3.4 fejezetben (1-4. sorszámok alatt).

Az Amerikai fasor Holland fasortól délre eső szakaszának, valamint a Sóstó út forgalma a az M7 autópályáig 2 000 E/nap alatti. Így a várostérség déli településeinek eléréséhez a nyomvonalakat már csak a külterületen szükséges meghatározni. Székesfehérvár déli várostérségében, (a Sárvíz keleti és nyugati oldalán) lévő települések, és a Sárvíz –völgye látványosságainak kerékpárral való megközelítése **a város közigazgatási határáig egy nyomvonalon haladhat**, melyek vizsgálatát a 4. fejezet mutatja be.

A 2015. évben kiépített Sóstó Ipari Parki kerékpárút nemcsak a 2008-ban kiépült Szárcsa – Sárkeresztúri út mellett kiépült (Alsóvárosi) kerékpárúttal valamint a belvárosi Palotai út - Piac téri kerékpárúttal képez összefüggő hálózatot. A belvárostól északi irányban, az Új Csóri úti, illetve Iszkaszentgyörgy településre, a Bakonyba elvezető kerékpárúttal (KDOP-4.2.2-09-2009-0007) is folyamatos a hálózat (melynek a bemutatása a 6. kötet része). Mindez azt is jelenti, hogy a több mint 8000 főt és 39 céget foglalkoztató Sóstó Ipari Parkba vezető kerékpárutak jelentős hivatásforgalmat biztosítanak, ugyanakkor a turisztikai forgalom is egyre jelentősebbé válhat (lásd 4.1.1 fejezet).

A Tác település és a Sóstó Ipari Park között a gépjárművek útjához képest (8. sz. és 7. sz. főutak valamint 6307 j. út) a kerékpárút nyomvonala rövidebb (a fenti utaktól független) úton is biztosítható, amivel a kerékpározás előnybe hozható.

#### **A közúthálózattól független nyomvonalú kerékpárforgalmi létesítmények Átkötőutak a Sóstó Természetvédelmi területen**

A Sóstó Természetvédelmi Terület és a Homokbánya Természetvédelmi Terület észak-dél irányban igen nagy területet foglal el a vizsgált városrész belterületébe beékelődve. Kelet-nyugati irányban az ezen való átjárás gépjárművel nem megengedett, de gyalog, illetve kerékpárral (földúton és ösvényeken) jelenleg is több helyen biztosított az átjárás. A Sárkeresztúri út melletti kerékpárútról

- a Csőszház utca felé, mely csatlakozik a Batthyány utcára, illetve a Csíkvári útra,
- a Zöldtanya Erdei Iskola felé, a Segesvári utca mellett, melyen a Batthyány, illetve a Vásárhelyi utcára, illetve
- a Repülőtéri út felé, melyen a Vásárhelyi utca, Gárdonyi Géza Művelődési ház és Szakiskola felé lehet eljutni.

Ezeket a kerékpáros eljutási lehetőségeket a továbbiakban is célszerű fenntartani és biztosítani, mert ezek a közúthoz képest rövidebb útvonalat jelentenek, amelyek a kerékpáros közlekedést a gépjármű közlekedéssel szemben előnybe hozzák.



27. térkép: Átkötő kerékpározási lehetőségek földutakon és ösvényeken a Sóstó - és a Homokbánya Természetvédelmi Területeken

### 3.5.3 A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása

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

- A közutak forgalm nagyságának értékelése** (a 3.3.1 fejezet alapján):  
 A vizsgált (bel-és külterületi) területen országos közutak is áthaladnak, az M7 autópálya, az emelt sebességű 8. sz. főút (Székesfehérvárt nyugatról elkerülő út, valamint a 63. sz. főút. Ezek közül az M7 és a 8. sz. főút forgalma a 20.000 E/nap forgalmat is meghaladja.  
 A vizsgált területet három városi elsőrendű főút érinti, a Szárcsa utca, Sárkeresztúri út és a Balatoni út, mindhárom forgalma a közelíti 20.000 E/nap forgalmat (2005-ig országos közutak voltak). A kilenc városi gyűjtőútból a Csíkvári út és a Holland fasor forgalma 10.000 E/nap körüli forgalommal emelkedik ki. (A gyűjtőutak közül a Csíkvári út és a Batthyány utca 1967-ig szintén országos közút volt.)
- A közúti csomópontok értékelése** (a 3.3.2 fejezet alapján):  
 A vizsgált városrészben nincs jelzőlámpával irányított közúti csomópont, valamint jelzőlámpával védett gyalogos-átkelőhely. A városrész fő-és gyűjtőútjain négy körforgalmi csomópont van. Ezek közül háromban biztosított a kerékpáros átvezetés (a Balatoni úton a Szilvamagnál, valamint a Auchan körforgalmaknál), egyedül a Balatoni út Úrhidai körforgalmú csomópontban nincs biztosítva, mely csomópontot viszont érinteni fogja a Budapest – Balaton kerékpárút.  
 Fontos, hogy vizsgált terület legforgalmasabb városi útjain található gyalogos-átkelőhelyek mellett kerékpáros átvezetések is legyenek. Jelenleg ez pl. a Sárkeresztúri út 3 gyalogos-átkelőhelyéből két helyen, a Balatoni út 3 gyalogos-átkelőhelyéből 1 helyen biztosított.

A vizsgált terület lakóterületének egy része „lakó-pihenő övezeti” besorolású (Sóstó lakóterület és lakótelep), ahol a csomópontokban jobbkéz-szabály szerint lehet közlekedni.

- **Elválasztó létesítmények értékelése** (a 3.3.3 fejezet alapján):
  - **A vasúti keresztezések értékelése** (a 3.3.3.1 fejezet alapján): A vizsgált városrész északi részén halad a Székesfehérvár – Komárom (5-ös) vasútvonal, valamint a Budapest – Boba (TEN-T V. vasúti folyosó). Mindkét vonal felett felüljáróval halad át a Balatoni út, de a hidakon nincs kerékpáros átvezetés, csak gyalogos. A vizsgált területen É-D irányban halad át a Nagykanizsai vasútvonal (a Balatoni út keleti, majd a Vásárhelyi utca nyugati oldalán). A vonalon gépjárművel hat átjárási lehetőség van, de egyiknél sincs külön kerékpáros létesítmény. A hat átjárásból három külön szintű, kettő fény-és félsorompóval védett egy pedig félsorompóval védett vasúti átjáró.

A vizsgált területet délről, a város közigazgatási határán a Szabadbattyán – Börgöndi vasútvonal határolja, melyen egy fényorompóval védett átjárási lehetőség van.

A kerékpáros hálózati kapcsolatok, valamint a kerülőút nélküli kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében több helyen is indokolt a vasútvonalak kerékpáros keresztezésének biztosítása, egyes hidak szélesítésével, valamint a szintbeni vasúti átjárók szélesítésével, a kerékpárosok helyének kijelölésével.
  - **A vízfolyások keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.3.2 fejezet alapján):

A vizsgált városrészben mindössze két közúti híd van, ebből az egyik (a Szárca utcai Sóstó - Basa összekötő árok közúti hídjá) mellette nyugatról kerékpáros híd, keletről gyalogos híd is található. A másik, a mindössze 2,7 m nyílású Vásárhelyi utcai Maros-hídnál jelenleg nincs kerékpárforgalmi létesítmény.
  - **A nagyforgalmú utak keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.2 és 3.3.3.3 fejezet alapján):

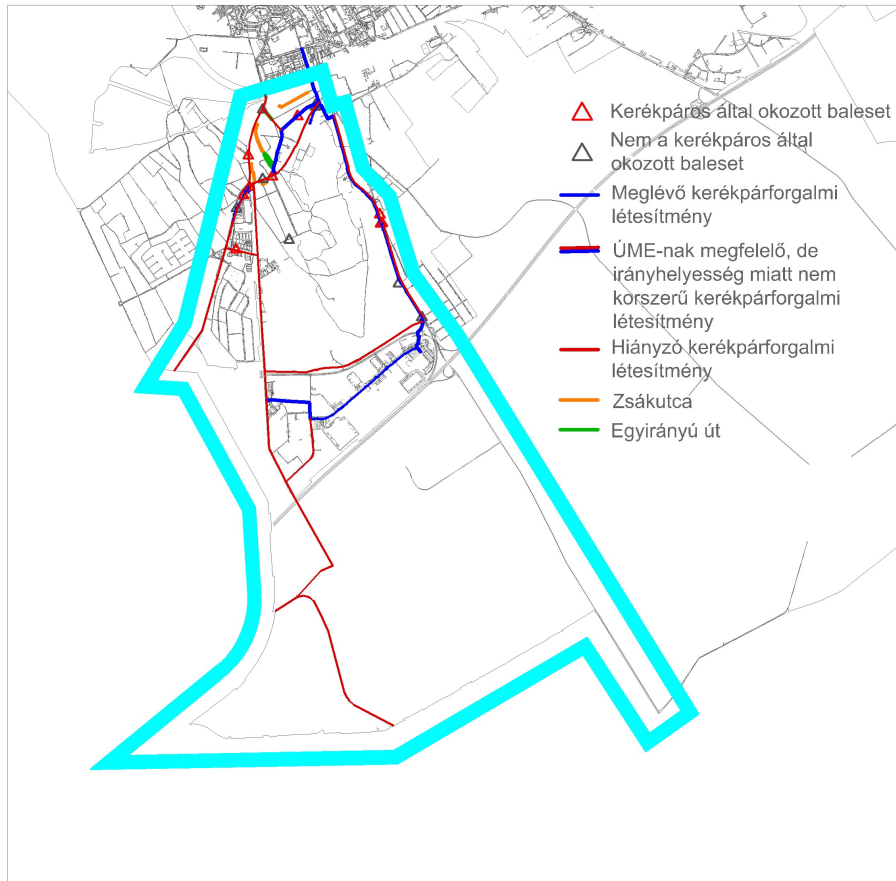
A vizsgált városrész részben a „Fehérvár Gyűrűn” belül, részben azon kívül helyezkedik el. A területen az országos kezelésű M7 autópálya. a 8. sz. emelt sebességű-(Székesfehérvárt nyugatról elkerülő út), valamint a 63. sz. főút is áthalad. Az autópálya kerékpáros keresztezése a 63. sz. főút meglévő felüljáró hídjánál nem lehetséges (csak a híd szélesítésével, vagy új autópálya híd építésével). Az Amerikai fasor folytatásában a Sóstó út feletti autópálya híd alatt azonban biztosítható a kerékpáros átvezetés, amelyen Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések (Tác/Gorsium, Csósz, Soponya Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, valamint Szabadbattyán is) elérhetőek lehetnek kerékpárral.

A 8 sz. főút keresztezése a Vásárhelyi utcánál külön szintben, az autópálya alatt, valamint az Auchan körforgalomban a gyalogos-átkelőhely melletti átvezetéssel biztosított.
- **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): A vizsgált városrészben jelenleg három egyirányú utca található (a magánutakon kívüli közutakon). Jelenleg egyikben sem biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés.
  - **A zsákutcák értékelése, amelyekben nem biztosított kerékpárosok továbbhaladása** (a 3.3.4.2 fejezet alapján): A vizsgált városrészben lévő négy zsákutcából egyik helyen sem biztosított a kerékpáros továbbhaladás.

- **A baleseti helyzet értékelése:** A baleseti adatokat és azok elemzését a 3.3.7 fejezet tartalmazza. A vizsgált területen 2011-2015. években átlag évi 3,4 baleset volt. A legtöbb baleset az elsőbbség meg nem adásából adódott (mind akkor, amikor a kerékpáros a baleset részese, mind pedig akkor, amikor a kerékpáros volt a baleset okozója). Ez rámutat arra, hogy a közlekedésbiztonságot intézkedésekkel, nevelő-oktató tevékenységgel is növelni szükséges. A vizsgált területen az öt év alatt nem volt a parkoló autók ajtónyitása miatti, valamint hátramenetből adódó baleset. A városrészben tehát nem jellemző a parkoló autók és a kerékpárosok konfliktusa. A balesetek alapján baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható, egy helyen volt az öt év alatt két baleset, a Sárkeresztúri - Órhalom utca csomópontjában, ahol az egyoldali kétirányú kerékpárútnak oldalváltása van.
- **A kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás értékelése** (a 3.3.8 fejezet alapján). A helyközi buszmegállóban jelenleg nem biztosított a kerékpárok tárolása. A közlekedési módváltást a belvárosban parkolót kereső gépjárművezetők vonatkozásában is érdemes vizsgálni. Pl. a városközponttól kissé távolabb lévő kevésbé kihasznált parkolóban (mint pl. a Sóstói Stadion parkolójában) való parkolást követően kerékpárral érhesék el célállomásukat. Ennek biztosítása a közbringa rendszer kialakításával javasolt. A városrészben a kerékpárok tárolása a város többi részénél magasabb színvonalú. A városban lévő közterületi fedett kerékpártárolók mindegyike a vizsgált területen található (Sóstói Stadionnál, Sóstó Természetvédelmi Terület bejáratainál). Az iskolák területein is biztosított a kerékpárok tárolása, elhelyezése. Elsősorban az egyéb intézményeknél van szükség további kerékpárparkolók kihelyezésére.
- **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 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 meglévő, de átépítendő vagy felújítandó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.4.2 fejezet alapján): A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményeit 7 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 31. táblázatot.)  
Az ÚME szerint értékelve a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények az megfelelőek. Az útburkolat állapota alapján az összes meglévő kerékpárút megfelelő. A forgalomtechnikai jelzéseket egy útnál, a Homoksonon javasolt módosítani, a burkolatra való kerékpáros nyomok felfestésével. Irányhelyesség szempontjából a 7 szakaszból 6 szakasz nem irányhelyes. Ugyanakkor a Sóstó Ipari Park egyoldalon vezetett kerékpárútja (2 - 4 . szakaszok) a külterületi jelleg miatt, valamint hogy a kerékpárútnál nincs oldalváltás (továbbá a későbbi turisztikai szerepét is figyelembe véve) megfelelő. A Csíkvári úti sétány, mint egyoldali és az út nem teljes hosszában meglévő kerékpározásra kijelölt létesítménye nem helyettesítheti a Csíkvári úton teljes hosszában szükséges irányhelyes kerékpáros létesítményt. A Szárca utca – Sárkeresztúri út, valamint a Balatoni út meglévő kerékpáros létesítményét is irányhelyesre javasolt korszerűsíteni. Ez utóbbit érinteni fogja a Budapest – Balaton kerékpárút.

- **Országos főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése** (a 3.5.1.2 fejezet alapján). A 8. sz. emelt sebességű 2 x 2 sávós főút, valamint a 63. sz. főút mellett sem lehetséges közvetlenül kerékpáros létesítmény kiépítése. Ezért minkét főútnál azzal párhuzamosan a városi hálózaton szükséges a kerékpáros közlekedés biztosítása. Többek között ezért épült ki a Sóstó Ipari Park kerékpárútja, a 8. sz. főúttal párhuzamosan. A 63. sz. út melletti kerékpárutat az akadályozza, hogy annak átvitele a meglévő M7 autópálya feletti hídon nem lehetséges.
- **A városi elsőrendű főúthálózaton hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.5.1.2 fejezet alapján). A vizsgált területen a városi főutakon a Balatoni út két szakaszán hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény, amit a Budapest – Balaton országos (A hálózati szerepű) kerékpárút részeként javasoljuk kiépíteni.
- **A városi gyűjtőúthálózat hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése** (a 3.5.1.3 fejezet alapján). A vizsgált városrészben négy városi gyűjtőúton van kerékpárforgalmi létesítmény, amelyek a Sóstó Ipari Parkban találhatóak. Összesen hét városi gyűjtőúton (nyolc szakaszon) nincs, hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény (a táblázatban IV.Ú3-Ú7 sorok), de a nyolc szakaszból négyen az Amerikai faszor M7 felé vezető ágán, a Vásárhelyi utca Japán utcától az M7 felé vezető ágán, a Sóstó úton és a Vásártéri utcában a forgalom 2.000 E/nap alatt van.
- **A városból kivezető várostérségi (a várost a környező településekkel összekötő) kerékpárforgalmi létesítmények** (a 3.5.2 fejezet alapján).  
A **Balatoni út folytatásában**, a várost DNY irányban elhagyó 7. sz. főút melletti **Szabadbattyán és Kőszárhegy** településekből jelenleg nem biztosított a kerékpárral való bejutás a városba. A kerékpáros összekötés a Budapest – Balaton kerékpárút kiépítésével fog megvalósulni.  
Székesfehérvár **déli várostérségében** lévő települések, a Sárvíz nyugati oldalán lévő **Tác/Gorsium, Csósz, Soponya Kálóz** valamint a Sárvíz keleti oldalán lévő **Aba, Sárkeresztúr**, egyike sem érhető el kiépített kerékpárúton. Ezen települések kerékpárral való eléréséhez az M7 autópálya kerékpárral való keresztezése a Sóstó Ipari Parknál, az Amerikai faszor folytatásában lévő Sóstó útnál lehetséges, ami felett az autópálya híddal vezet át.
- **A közúthálózattól független nyomvonalú kerékpárforgalmi létesítmények** (a 3.5.2 fejezet alapján).  
A Sóstó Természetvédelmi Terület és a Homokbánya Természetvédelmi Terület É-D irányban igen nagy területet foglal el a vizsgált városrész belterületébe beékelődve. K-NY-i irányban az ezen való átjárás kerékpárral (földúton) jelenleg is több helyen biztosított. Ezeket a földúti átkötési lehetőségeket a továbbiakban is célszerű fenntartani és biztosítani, mert ezek a közúthoz képest rövidebb útvonalat jelentenek, ami a kerékpáros közlekedést a gépjármű közlekedéssel szemben előnybe hozza.

A fentiek alapján összeállított problématerképet a 28. térkép mutatja be. A problématerkép nagyítható formában a 10. mellékletben található.



28. térkép:A vizsgált városrész problématerképe

### 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

Lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

#### 3.7.2 Az üzemeltetésért felelős szervezet:

Lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

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

Lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

### **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, melyek leírását lásd az 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

## **3.8 A fejlesztési terület kijelölése**

A kerékpárosbarát fejlesztéseket Székesfehérvár Megyei Jog Város Önkormányzata több pályázati forrás segítségével kívánja megvalósítani. A vizsgált területen belül ezért az egyes forrás lehetőségek alapján több fejlesztési terület is kijelölésre kerül. Ennek részletes bemutatása a 6. fejezetben, az ütemezés és többfázisú intézkedési tervben történik meg.



## 4. A fejlesztési lehetőségek felmérése

### 4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

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

A többször módosított 2003. évi XXVI. törvény<sup>18</sup> 1/6. mellékletében szereplő, Székesfehérvárt érintő két országos kerékpárút közül a vizsgált városrészen a **7. számú Délnyugat-magyarországi kerékpárút**, (ami a Budapest – Balaton kerékpárút) halad át.

**A Budapest – Balaton kerékpárút** Székesfehérváron

- a 2. kötet szerinti Budai utat,
- az 1. kötet szerinti Belváros és tágabb környezetét, valamint
- a jelen, 4. kötet szerinti Alsóváros – Sóstó területrészeket érinti.

A Budapest – Balaton kerékpárút vizsgált városrészre vonatkozó fejlesztési lehetőségeit lásd a 4.1.6 fejezetben.



..... Országos kerékpárút-törzshálózat eleme


29. térkép: Országos Területrendezési Terv a vizsgált városrészre vonatkozóan

#### Javaslat a nemzetközi Euro Velo (Európai Kerékpárút) hálózatba való bekapcsolódásra

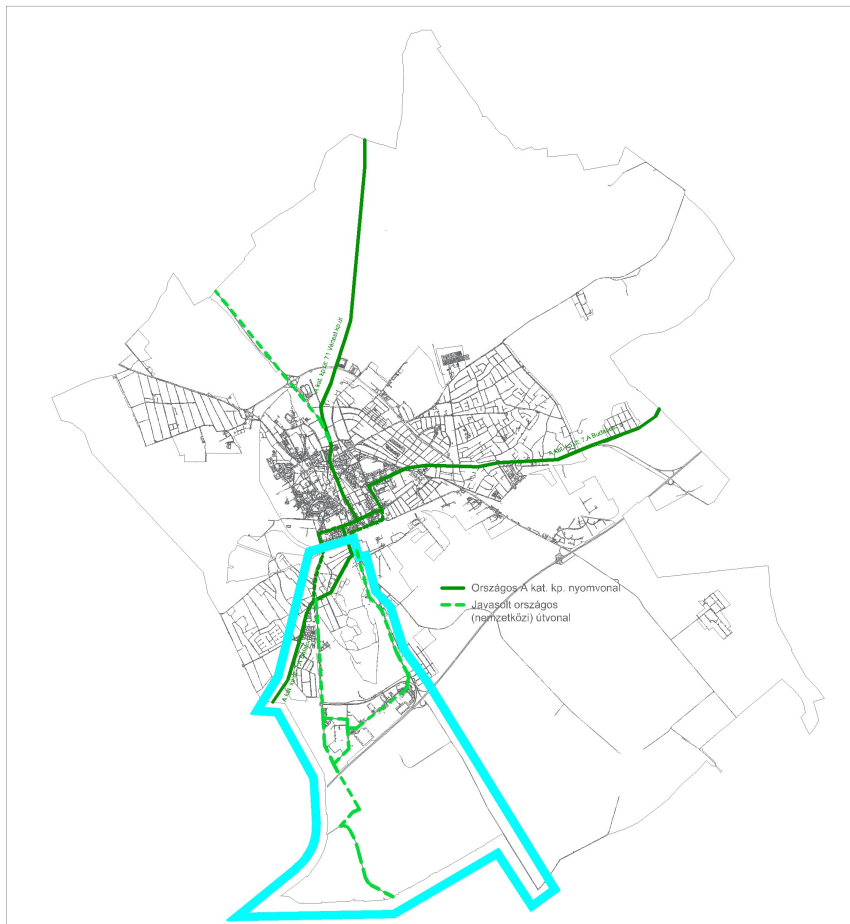
Székesfehérvárt jelenleg nem érinti a Nemzetközi Euro Velo (Európai Kerékpárút) hálózat. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a kora középkorban (1018-1200-ig) Székesfehérváron haladt át a Jeruzsálemi (kereskedelmi- és) zarándokút, ami a várost ebben az időszakban az ország fővárosává tette. A jeruzsálemi 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. főút mellett és a Sárvíz csatorna töltésén (a 63. sz. főúttal párhuzamosan) haladhatna. Ezt a kerékpáros útvonalat akár nemzetközi, de legalább országos kerékpárút-törzshálózati elemmé javasoljuk felvenni, a következő OTTrT módosításkor. A javasolt nyomvonal egyben egy rövidített útvonalat is jelentene az EV6 vonalán.

<sup>18</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)



 Javasolt országos/nemzetközi kerékpárút

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



31. térkép: Az „A” hálózati szerepű Budapest –Balaton, és a javasolt „A” hálózati szerepű (Jeruzsálemi)kerékpárút a vizsgált városrészben

A javasolt új országos (nemzetközi) kerékpáros nyomvonal a vizsgált városrészben azonos Székesfehérvár déli várostérségben szereplő települések (Tác/Gorsium, Aba)

megközelítésére javasolt útvonallal, ami Székesfehérvár közigazgatási határa után Gorsium elérésénél térhetne rá a Sárvíz töltésére, majd a Sió-csatorna töltésén vezetve érne vissza az EV6 nyomvonalba.

#### 4.1.2 Nemzeti Közlekedési Stratégia

A Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) megállapításait és javaslatait lásd az 1. kötetben.

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

Fejér Megye Területfejlesztési Program kerékpárút fejlesztéseit az 1. kötet 3.1.2 fejezete és az 1. kötet 2. térképe mutatja be.

A Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján Székesfehérvár és a szomszédos, illetve 20 km-en belüli települések kerékpáros elérhetőségeit, 1. kötet 1-12. számozással látta el. Ebből a vizsgált területet a 8-10. számozású kerékpárutak érintik, aminek fejlesztési lehetőségeit a 35. táblázat foglalja össze (lásd még a 3.2.5 fejezetet és a 7. térképet).

A vizsgált területen

- a 8. számozású vonalon a Tác/Gorsium, Csősz, és Aba (a Sárvíz mentén lévő települések) felé javasolt kerékpárút azonos nyomvonalú, a város közigazgatási határán túl a Tác/Gorsiumi kerékpárútból ágazik el a további célpontok felé,
- A 9-10. számozású vonalak a Budapest – Balaton kerékpárút városon belüli két lehetséges nyomvonalát jelzik. Részletesebben lásd a 4.1.6 fejezetben.

Út-irány	A várostérség 20 km-en belüli települései	kp. elérés biztosított igen/nem	meglévő kerékpárút/kisforgalmú kerékpározható út	hiányzó kerékpárút
8.a	Tác/ Gorsium	nem		Amerikai fasortól a Gorsiumig
8.b	Aba	nem		Tác/Gorsiumi kerékpárútról továbbvezetve
8.c	Csősz	nem		Tác/Gorsiumi kerékpárútról továbbvezetve
9-10.	Szabadbattyán/Kőszárhegy	nem		Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút

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

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

#### 4.1.4 Székesfehérvár szerkezetei 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. Ezek 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 koncentrációjának 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 Konceptió vonatkozó megállapításai**

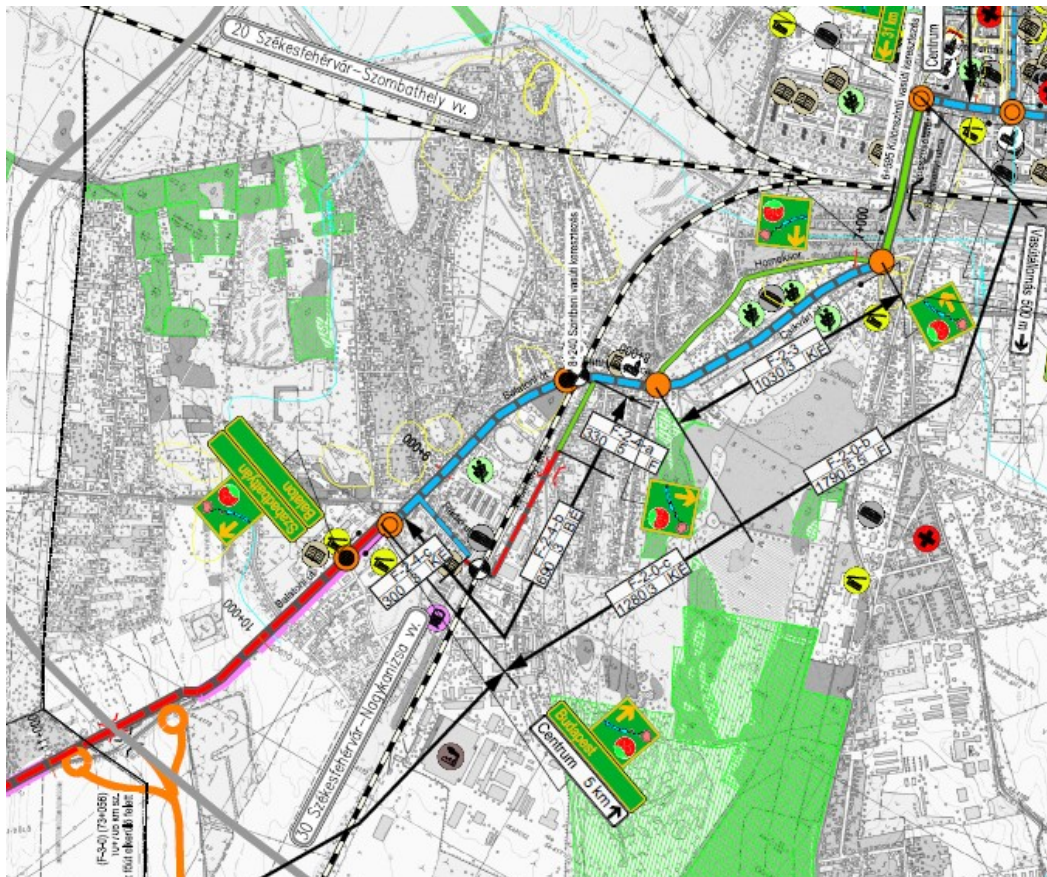
A kerékpáros közlekedés fejlesztésével a konceptió III. részének 5. fejezete<sup>19</sup> foglalkozik, melynek megállapításait lásd az 1. kötetben, ugyanezen számozás alatt.

---

<sup>19</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/konceptiok\\_strategiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_konceptioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/konceptiok_strategiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_konceptioja_III_resz.pdf)

#### 4.1.6 A Budapest –Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányterve a vizsgált városrészre vonatkozóan

A kerékpárút 2020-ig tervezett megvalósítását három ütembe sorolták be. Székesfehérvár belterületi szakaszának kiépítése 2019. évi megvalósítással a II. ütemben várható. A 32. térkép a Főmterv–Utiber Konzorcium által készített megvalósíthatósági tanulmánytervből a vizsgált területet érintő helyszínrajzon mutatja a kerékpárforgalmi létesítményeket.



##### 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		

32. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron áthaladó nyomvonala (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv, 3.5 He)

A vizsgált városrészben két kerékpáros nyomvonal kiépítése is lehetséges a **Horváth István utcától a Balatoni út-Batthyány utca körfogalomig** (a1 és a2),

Az **a1** nyomvonal a Hosszúsétatéren (meglévő kijelölt kerékpárosbarát úton) haladva éri el a Csíkvári utat. A megvalósíthatósági tanulmány a Csíkvári úton és a Batthyány utcán, az **F-2-0-b szakaszon** irányhelyes kerékpárutak kialakítását javasolja. A Batthyány utca végén, a Balatoni úti csatlakozás előtt a kerékpárút szintben keresztezi a Nagykanizsai vasútvonalat.

Az **a2)** nyomvonal a Horvát István utcától végig a Balatoni út mentén halad (jelzése: **IV.Ú1**), amit a Budapest – Balaton megvalósíthatósági tanulmány nem vizsgál. A nyomvonal előnye, hogy egyrészt a Balatoni úton kanyarodás nélkül egészen a Vörösmarty térig el lehet jutni, így közvetlenebb a Belváros (és a Palotaváros) felé való eljutás. Ezen túl a Balatoni út mellett külön szintben lehet keresztezni mind a Komáromi, mind a Szombathely (Boba TEN-T V. folyosó) vasútvonalat, a Nagykanizsai vasútvonallal pedig nincs keresztezése.

A Balatoni út melletti vasútvonalak feletti felüljárókat ugyan szélesíteni szükséges, de a Bobai (TEN-T V. folyosó) tervezett vasúti fejlesztésének része a híd átépítése, mely az engedélyezett terv alapján tartalmazza a kerékpáros átvezetést. Ebből adódóan Balatoni úti (IV.Ú1) szakasz kerékpáros létesítményének kiépítése Bobai vasútvonal (TEN-T V. folyosó) tervezett vasút feletti közúti felüljáró építésével összhangban lehetséges.

A Budapest – Balaton kerékpárútként ezen a szakaszon mind a két nyomvonalat javasoljuk megvalósítani. Az **IV.Ú1** vonalvezetése a legegyszerűbb, végig a Balatoni út mellett halad, melyen nincs a vasúttal szintben lévő keresztezés, valamint a legkevesebb útkereszteződéssel jár. A város felé haladva ugyanakkor ez az irány emelkedővel terhelt, ebből a szempontból a Budapest – Balaton megvalósíthatósági tanulmányban javasolt **F-2-0-b szakaszú** (szintbeni vasúti átjáróval terhelt) Csíkvári út (Sóstói Stadion) felé vezető út a kedvezőbb.

A Budapest – Balaton megvalósíthatósági tanulmány a **Batthyány utcától a Balatoni út - Rádió utca csomópontjáig** két nyomvonalat vizsgál.

Az egyik (F-2-0-c) nyomvonal a Batthyány utcától a Balatoni út mentén irányhelyes kerékpársávok kialakításával halad.

Az F-2-4-a nyomvonal a Batthyány utcától a Nagykanizsai vasútvonal keresztezése előtt a Vásárhelyi utca melletti lakóutcában indulna el, folytatásában az F-2-4-b szakasz a Vásárhelyi utca melletti egyoldali kétirányú kerékpárútként kerülne kialakításra, érintve a Vásárhelyi utca Maros vízfolyás hídját, az F-2-4-c szakasz a Rádió utca elején szintben keresztezné a Nagykanizsai vasútvonalat majd a Rádió utcán irányhelyes kerékpársávokon jutna vissza a Balatoni útra.

A megvalósíthatósági tanulmány a két nyomvonal vizsgálata alapján az **F-2-0-c**, Balatoni úti nyomvonal kiépítését javasolja, mint országos kerékpárút.

Az országos kerékpárút kiépítése a vizsgált városrészből tovább haladva Székesfehérvár - Szabadbattyán – Kőszárhegy - Polgárdi között is meg fogja teremteni a kerékpáros közlekedési kapcsolatot (lásd 3.5.2 fejezet).

## 4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

### 4.2.1 A településszerkezetből, 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:

- A C1 Alsóvárosi városrész területének fő funkciója lakóterület, kertvárosias beépítéssel, ugyanakkor a területen jelentős kiterjedésű zöld és spotterületi funkciók jelen. A Sóstó Természetvédelmi Terület, valamint a Homokbánya Természetvédelmi Terület nagyságához viszonyítva kisebb, míg a Sóstói Stadionnak a mérkőzések alkalmával ugrásszerűen nagyobb a forgalomvonzása.

- A C2 városrész érintett (Balatoni út és Vásárhelyi utca közötti) területének a fő funkciója lakóterület (Sóstói lakótelep 5 emeletes és Sóstói lakóterületek kertvárosias beépítéssel), ugyanakkor jelentős forgalomvonzó kereskedelmi létesítmények (Interspar, Praktiker) található a terület északi részén.
- Az C3 Déli- sóstói- ipari terület fő funkciója üzemi, jelentős forgalomvonzó, hivatásforgalmi célállomásokkal. A Sóstó Ipari Parkban több mint 39 céget települt le, amelyek több, mint 8000 főt foglalkoztatnak. Az Ikarus Székesfehérvári Ipari Park, valamint a Logisztikai Szolgáltató Központ jelenleg szerényebb létszámú munkavállalót vonz, ugyanakkor a jövőben még fejlesztések várhatók. A Sóstó Ipari Parknak jelentős kereskedelmi funkciói is vannak (Auchan Áruház, Next Stop Üzletközpont, Decathlon Áruház). A terület déli részén található a Vásárhelyi utcai lakótelep, 5 szintes házakkal.

A vizsgált városrészben alacsony a beépítettség, és a burkoltsági arány, összességében magas a növényborítottság. Ugyanakkor nagyon jelentős gépjármű forgalommal terhelt (M7, 8. sz. főút, 63. sz. főút, Balatoni út, Szárca utca és Sárkeresztúri út). 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, hogy síkvidéki jellegű, ami kifejezetten kedvez a kerékpározásnak, ugyanakkor kedvezőtlen, hogy alacsony a beépítettség, és viszonylag nagy a kibocsátó lakóterületek és a célállomások (a belvárosi forgalomvonzó létesítményeket is figyelembe véve) közötti távolság.

Klímvédelmi okból, valamint a komfortérzet növelése érdekében is fontos az új kerékpárforgalmi létesítmények árnyékoltsága, mely fásítással biztosítható. Ahol lehetséges, a kerékpárforgalmi létesítmények mellett törekedni a fátelépítésre.

A burkolatok megválasztása is fontos. Tapasztalatok szerint a térkő felületek felmelegedése jóval kisebb, mint az aszfalt burkolatoké. Célszerű a korszerűsítéseknel a kerékpáros és gyalogos forgalom elválasztása úgy, hogy a gyalogjárda térkő burkolattal kerüljön kialakításra.

#### **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 egy helyen a Sóstói Természetvédelmi Területen, ezzel együtt a Sóstói Stadionnál várható fejlesztés a 2020-ig tartó időszakban.

##### **4.2.2.2 A főbb kibocsátó lakóterületek elhelyezkedésében várható változások**

A kibocsátó lakóterületekben nem várható nagyobb változás, de a kertvárosi jellegű Sóstói lakóterület beépítettsége még nem teljes, folyamatosan épül ki új építésű lakóházakkal.

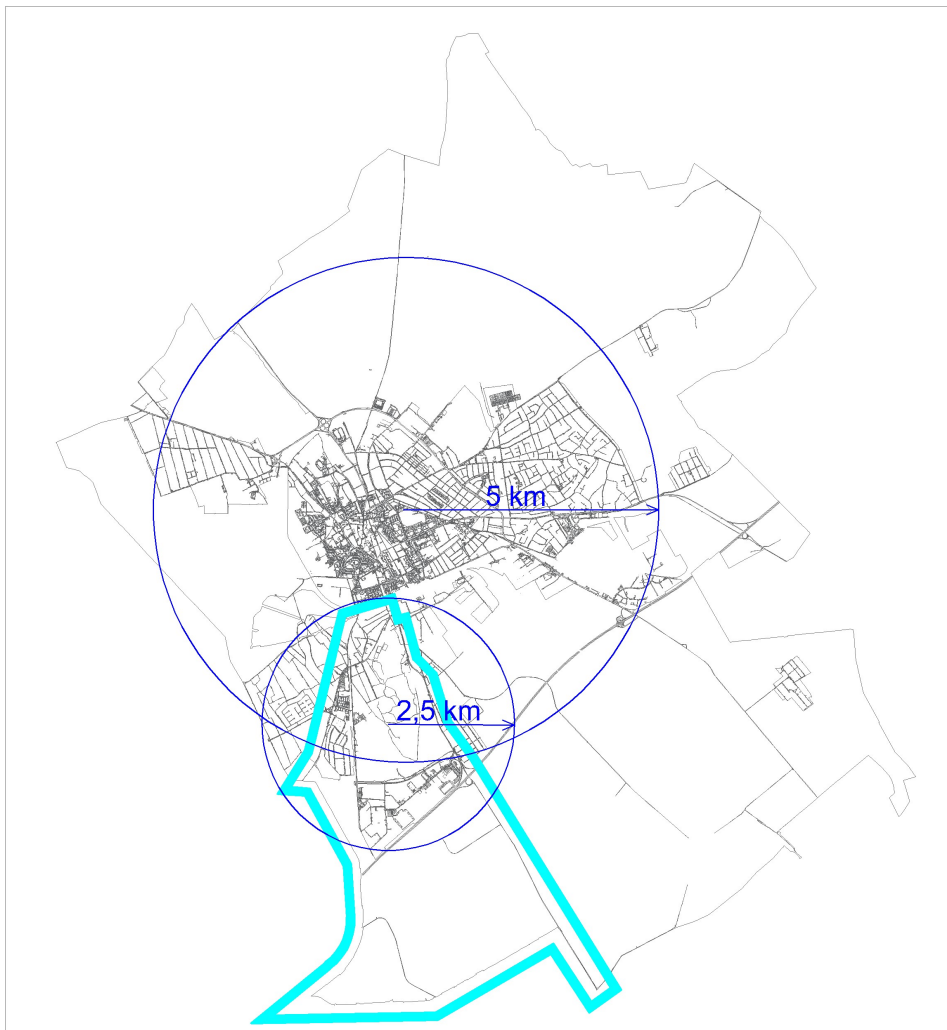
#### **4.2.3 A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei.**

A kerékpározás városi környezetben általában öt kilométeres távolságig gyorsabb bármely más közlekedési módnál, ha az utazási időt háztól házig mérjük. (Az 1. kötet 6. ábrája

mutat egy összehasonlító táblázatot a kerékpár és a többi közlekedési eszköz között a gyorsaság tekintetében.)

Túlszűfolt, forgalmi dugókkal terhelt városokban, - mint amilyenné az utóbbi két évtizedben Székesfehérvár is vált - a kerékpározás a közlekedés leggyorsabb módja.

A 33. térkép egyrészt azt mutatja, hogy a vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei 2,5 kilométeres körön belül helyezkednek el. Másrészt Székesfehérvár városközpontjából indulva azt is szemléltetjük, hogy a vizsgált terület nagyobbik része elérhető öt kilométeren belül.



**33. térkép:** A vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei 5 km-en (2,5 km-es körön) belül helyezkednek el. Székesfehérvár városközpontjából indulva a vizsgált városrészben 5 km-en belül elérhető területek

Az 1. kötet 2. ábrája mutatja be 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 kiterjeszthető a környező településekből a kerékpárral ingázókra is.



Székesfehérvár kerékpáros közlekedés részaránya növelésére, a kerékpárosbarát hálózat kialakítására vonatkozó SWOT analízisét lásd az 1. kötet 50. táblázatában.

## 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 3.3.6 pont fejezet 18. térképén bemutatott a korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek (a lakó-pihenő övezetek),
- Sóstó Természetvédelmi Terület és Homokbánya Természetvédelmi Területe,
- Sóstó Ipari Park területének egy része, ahol a kerékpárforgalmi létesítmény rendelkezésre áll.



34. térkép: A változtatásra nem szoruló területek kijelölése a vizsgált területen

### 4.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei és kötöttségei

A 3.4.2 pontban értékelésre kerültek a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények (lásd 31. táblázat). Az ÚME szerint a vizsgált területen mindegyik meglévő kerékpáros létesítmény megfelelő. A 36. táblázat azt a két kerékpárút szakaszt tünteti fel, ahol a kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése azért javasolt, hogy azok irányhelyesek legyenek.

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Értékelés
1.	Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig	2,7	B	18.510	Egyoldali, nem irányhelyes
7.	Balatoni út mellett Szilvamaggal szemközti oldalon a körforgalomtól a Sóstói ltp-ig	0,2	A	16.010	Egyoldali, nem irányhelyes

36. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítményekből a nem megfelelő szakaszok

Nem irányhelyes a Csíkvári sétány kerékpárútja a Hosszúsétatértől a Stadionig. Itt a Csíkvári úton tartjuk szükségesnek új kerékpáros létesítmény fejlesztését (lásd IV.Ú4).

Az alábbiakban, az 36. táblázatban szereplő két meglévő kerékpárút korszerűsítési lehetőségét vizsgáljuk.

#### 4.3.2.1 Elválasztás a közúti forgalomtól

A két kerékpárút mindegyikénél a közúton engedélyezett sebesség 50 km/óra. A táblázatban szereplő átlagos napi forgalmak alapján az ÚME 2-1.203<sup>20</sup> a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint mindegyik korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmény a „2 Átmeneti vegyes forgalom tartományába” tartozik. Mindkét útnak kimagaslóan nagy, 20.000 E/naphoz közelítő forgalma van.

Az 1. és 7. szakasszal jelzett meglévő két kerékpárút korszerűsítésénél alkalmazható megoldásokat, (a 10.000 – 20.000 közötti ÁNF tartományban) a 38. táblázat mutatja.

		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:						
		részleges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	autó-busz forg. sáv haszn. kerékpározásra	kerékpársáv	kp. út, v. gyalog-és kp. út	párh. kifizorg. közút, szervíz-út, lakóutca	egyéb forgalommentes út
1.	Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig	alkalmazható	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
7.	Balatoni út mellett Batthyány u. körforgalomtól a Sóstói ltp-ig	alkalmazható	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

37. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti

A két kerékpárút korszerűsítésénél az irányhelyes kerékpársávok, vagy az irányhelyes kerékpárutak kiépítése alkalmazható. Kerékpársáv létesítése esetén a nagy gépjármű forgalom miatt elsősorban a „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávok jöhetnek szóba (melynek a tervezési kiírását lásd a TOP 6.4.1 kódszámú Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívás szakmai mellékletei között<sup>21</sup>).

#### 4.3.2.2 Elválasztás a gyalogosforgalomtól a meglévő létesítmények korszerűsítésénél

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

<sup>20</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>21</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts>, >Szakmai mellékletek > m01\_Megemelt\_kpsav\_utmutato\_20150131.pdf

létesítményt. A kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásának vizsgálatát az ÚME (ÚT 2-1.203)<sup>22</sup> 6.2 ábrája alapján szükséges elvégezni.

Az ábra alapján:

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 **Szárcsa utca – Sárkeresztúri úti kerékpárút** mellett a Temető utcától az Őrhalom utcáig van gyalogjárda. Az Őrhalom utcától a Halom utcáig terjedő szakaszon közös gyalog-és kerékpárút vezet. A 3.4.2 fejezetben már vizsgálatra került a szétválasztás igénye. A kerékpáros és gyalogos forgalom nagysága alapján (kerékpáros forgalom: 65 db kerékpáros /csúcsóra/két irány, gyalogos forgalom: 25 fő gyalogos forgalom/csúcsóra/két irány) a kerékpárút a 3. elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút tartományába esik.

A **Balatoni út melletti kerékpárút** része lesz a Budapest- Balaton kerékpárútnak, ahol kerékpáros-forgalom növekedése, a csoportokban történő kerékpározás is várható, ezért a gyalogosoktól elválasztott kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása javasolt. (A kerékpáros forgalom várhatóan meg fogja haladni a 300 db/csúcsóra/két irány, a gyalogos forgalom a 60 fő/csúcsóra/két irány nagyságot).

A gyalogosok és kerékpárosok fizikai elválasztása 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>23</sup>

### 4.3.3 Az új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

#### 4.3.3.1 Az országos fő- és mellékutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, a vizsgált területen

A 3.5.5 1 fejezetben bemutatásra került, hogy a M7 autópálya irányának megfelelő országos kerékpárút lesz a Budapest – Balaton kerékpárút, melyre vonatkozóan külön megvalósíthatósági tanulmányterv készült (lásd a 4.1.6 fejezetet). Az emelt sebességű, 2 x 2 sávós 8. sz. főút (Székesfehérvár nyugati elkerülő út) melletti kerékpározást az főúttal párhuzamos városi utakon biztosítható. Az út déli oldalán a meglévő Sóstó Ipari Park kerékpárútját a 3.4.2 fejezet értékeli, az északi oldalon a Sóstó úton való kerékpározás lehetőségét a 4.3.3.2 fejezet vizsgálja. A 63. sz. főút irányának megfelelő kerékpárút (az M7 autópálya keresztezési lehetősége miatt) a meglévő közúthálózattól független nyomvonalon biztosítható, amit a 4.3.3.4 fejezet mutat be.

A 6214 j. Seregélyes – Szabadbattyán összekötő út forgalma minimális (lásd 3.2.1 fejezetet). A kisforgalmú út alkalmas és kijelölhető a kerékpáros közlekedésre.

<sup>22</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>23</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 61 o.

#### 4.3.3.2 A városi elsőrendű főutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, a vizsgált területen

Az alábbiakban (a 3.5.1.1 fejezetben kimutatott) a városi elsőrendű főutakon hiányzó új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit vesszük sorba.

A 38. 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>24</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.

A 38. táblázatban szereplő Balatoni út, városi elsőrendű főút mindegyik szakaszán a közút forgalm nagysága 10.000 – 20.000 közötti ÁNF. Az új kerékpárforgalmi létesítményeket IV.Ú1 és IV.Ú2-vel jelöltük. A tartományban alkalmazható megoldások a 4.3.2 pontban (a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségeinél) már felsorolásra kerültek.

VÁROSI ELSŐRENDEŰ FŐUTAKON hiányzó 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. kerékpárosra	kerékpársáv	kp.út, v. gyalog- és kp.út	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forgalommentes út
IV.Ú1	BALATONI ÚT (Horvát l.u. - Batthyány u. körforgalom)	19.630	alkalmazható	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
IV.Ú2	BALATONI ÚT (Sóstói lakótelep – városhatár)	13.560	alkalmazható	nem	nem	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

38. táblázat: A Balatoni úton (városi elsőrendű főuton) javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

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>25</sup>

Ha lakott területen belül az ÁNF 10.000 E/nap/két irány felett van, akkor kerékpársáv, kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút létesítése célszerű. A nagy gépjármű forgalom miatt elsősorban a „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv létesítése jöhet szóba (melynek útmutatóját lásd a TOP 6.4.1 kódszámú Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívás szakmai mellékletei között<sup>26</sup>).

Gyakori, 300 m-nél sűrűbb útkeresztezések 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>27</sup>

<sup>24</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

<sup>25</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 58. o.

<sup>26</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts>, >Szakmai mellékletek > m01\_Megemelt\_kpsav\_utmutato\_20150131.pdf

<sup>27</sup> Kerékpározás útjai II. <http://www.kereparozz.hu>, 58-59. o.

Amennyiben bizonyos kööttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást az ÚME ÚT 2-1.203<sup>28</sup> 6.2 ábrája szerint kell elvégezni.

#### 4.3.3.2 A városi gyűjtőutak mellett javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kööttségei, a vizsgált területen

A városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítményeket az 3.5.1.3 fejezetben azonosítottuk. Ezek kiépítési lehetőségeit a 39-40. táblázat veszi sorba.

A 39-40. 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.

A 4.000 - 10.000 közötti ÁNF kategóriába a vizsgált területen egyedül a **Csíkvari út** tartozik. A 39. táblázat mutatja a **Csíkvari úton** javasolt új kerékpárforgalmi létesítményének kialakításánál alkalmazható megoldásokat, a lehetőségeket és a kööttségeket.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON hiányzó 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. kerékpá-rozásra	nyitott kerékpársáv	kerékpársáv	kerékpárút, v. gyalog-és kerékpárút	párh. kifizorg. közút, szervízút, lakóútca	egyéb forgalommentes út	
IV.Ú5 CSÍKVÁRI ÚT Hosszúséttatér – Batthyány utca	8.540	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem	

39. táblázat: A Csíkvari úton (városi gyűjtőúton) javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kööttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti

A Csíkvari út új kerékpárforgalmi létesítményének kialakításánál az útpadka burkolat, a kerékpáros nyom, a nyitott kerékpársáv, a kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése között lehet választani.

A 40. táblázatban szereplő **Batthyány utca, Rádió utca, Sóstó út és Vásárhelyi utcáknál** a közút forgalomnagysága 2.000 - 4.000 közötti. A táblázat bemutatja a négy városi gyűjtőúton az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, melyek az útpadka burkolat, a kerékpáros nyom, a nyitott kerékpársáv, a kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése.

Amennyiben bizonyos kööttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást az ÚME ÚT 2-1.203 6.2 ábrája szerint szükséges elvégezni.

<sup>28</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

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	autó-busz forg. sáv haszn. kerékpározásra	nyitott kerékpársáv	kerékpársáv	kerékpárút, v. gyalog-és kerékpárút	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forgalommentes út	
IV.Ú4	BATTHYÁNY UTCA	3 450	alkalmazható	igen	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
IV.Ú6	RÁDIÓ UTCA	2 650	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
IV.Ú7	SÓSTÓ ÚT	2.200	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
IV.Ú8. 1-2	VÁSÁRHELYI UTCA	2 310 – 3 900	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem

40. táblázat: Városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 2.000 - 4.000 ÁNF közötti

A 2.000 E/nap alatti utcák:

- **IV.Ú3 Amerikai fasor** (a Holland fasortól az M7 autópálya felé a Vásárhelyi utcáig,
- **IV.8.3 Vásárhelyi utca** a Japán utcától az M7 autópálya felé,
- **IV.Ú9 Vásártéri utca** ami a Balatoni útra csatlakozó egyirányú utca.

Az ÚME 2-1.203, a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint az 1. „Vegyes forgalom” tartományba esnek így ezekben az utcákban nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása. Az utcákban elégséges a kerékpáros nyomok felfestése. Az egyirányú Vásártéri utcát az ellenirányban is javasolt kerékpározhatóvá tenni.

#### 4.3.3.4 A városból kivezető, a szomszédos településeket elérő kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

A **Budapest - Székesfehérvár - Balaton kerékpárútnak** (a Főmterv – Utiber Konzorcium által készített megvalósíthatósági tanulmányából) a vizsgált területet érintő, valamint a Balaton illetve Szabadbattyán – Kőszárhegy - Polgárdi felé kivezető szakaszát 4.1.6 fejezet mutatja be. Székesfehérvárnak a Balatoni út folytatásában nincs külterületi szakasza, a nyugati elkerülő út (8. sz. főút) külön szintű csomópontja utáni 7. sz. főút már Szabadbattyán területére esik. A kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit, valamint az egyes nyomvonalak összehasonlítását a megvalósíthatósági tanulmány<sup>29</sup> tárgyalja.

A 4.1.6 fejezet bemutatja (lásd 32. térkép), hogy a tanulmány az F-2-0-b (**Csíkvari út (IV.Ú5) – Batthyány utca(IV.Ú4)**) és az F-2-0-c (**Balatoni út (IV.Ú2)**) nyomvonalon javasolja az országos kerékpárút megvalósítását.

A tanulmány nem vizsgálja a **Horvát István utcától végig a Balatoni út** mellett haladó (**IV.Ú1 és IV.Ú2**) nyomvonalat ami a legkevesebb kereszteződéssel jár, a vasúti keresztezéseket külön szintben lehet biztosítani, valamint Székesfehérvár belvárosa (és a Palotaváros) felé közvetlenebb eljutást biztosít. A 4.1.6 fejezet már bemutatta, hogy a Balatoni utat keresztező vasútvonalak felett a felüljárókat ugyan szélesíteni szükséges, de a Bobai (TEN-T V. folyosó) tervezett vasúti fejlesztésének része a híd átépítése, mely az engedélyezett terv alapján tartalmazza a kerékpáros átvezetést. A Balatoni úti (IV.Ú1)

<sup>29</sup> Főmterv–Utiber Konzorcium 2014: Budapest–Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmány

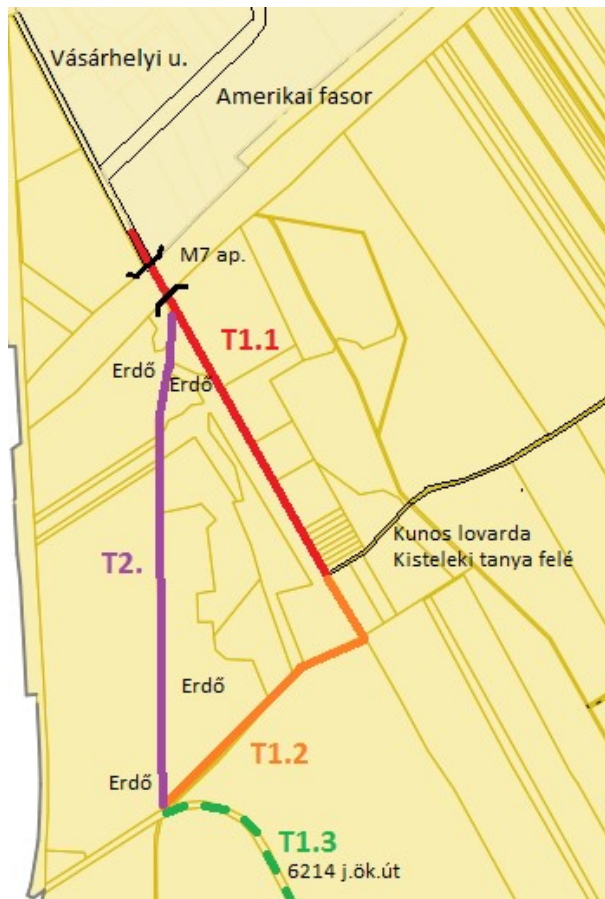
szakasz kerékpáros létesítményének kiépítése Bobai vasútvonal (TEN-T V. folyosó) felett tervezett közúti felüljáró építésével összhangban lehetséges. Megemlítendő, hogy a város felé haladva ez az irány kisebb emelkedővel terhelt.

Az előnyök alapján mindkét nyomvonalnál javasolható az országos kerékpárúti besorolás.

**Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések**, a Sárvíz nyugati oldalán lévő **Tác/Gorsium**, Csősz, Soponya Kálóz valamint a Sárvíz keleti oldalán lévő **Aba**, Sárkeresztúr, egyike sem érhető el kiépített kerékpárúton (lásd 26. térkép). A 3.3.3.3 „A nagyforgalmú utak keresztezései” fejezetben, bemutattuk, hogy a vizsgált területen az M7 autópálya kerékpárral való keresztezése a déli irányban a Sóstó Ipari Parknál, az Amerikai faszor folytatásában lévő Vásárhelyi utcánál lehetséges, ami felett az autópálya híddal vezet át. Az M7 autópályától két nyomvonalon (T1 és T2) is vezethető a kerékpárút nyomvonala, területének biztosítása

#### **A T1. nyomvonal**

- T1.1** A Magyar Állam/Honvédelmi Minisztérium tulajdonában lévő 020489/2 hrsz-ú, funkcióját tekintve mezőgazdasági úton, valamint
- T1.2** az önkormányzat tulajdonában lévő 020483 hrsz-ú út (erdővel ellentétes oldali) felszabályozásával javasolt, ami csatlakozik a
- T1.3** 6214 jelű összekötő úthoz, amin elérjük a város közigazgatási határát.



35. térkép: Székesfehérvár-Tác/Gorsiumi kerékpárút lehetséges nyomvonalai

**A T2. nyomvonal** az M7 autópályától É-D irányban kiszabályozva a területet haladna a 6214 jelű összekötő útig. Ezen a nyomvonal rövidebb lenne, ugyanakkor az alábbi kötöttségek és hátrányok jelentkeznek:

- ez a nyomvonal erdő területet érint, aminek felhasználása, az erdő egy részének kivágása egyrészt nehézkesen intézhető el, másrészt az ezzel kapcsolatban várható szakhatósági előírások megnövelik a bekerülési költséget,
- az erdő területen való áthaladás közvilágítás nélkül sötétedés után gondokat jelenthet, a közvilágítás kiépítése a külterületen szintén növelné a bekerülési költséget,
- az 1. nyomvonalhoz képest jóval nagyobb mértékű kisajátítási igénye van,
- 2. nyomvonal esetén nem lenne biztosított a földúti csatlakozás van a Kunos lovardához és a Kisteleki tanyához, ami az 1. nyomvonal biztosít.

A 6214 jelű úton már meglévő, fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró van a Börgönd – Szabadbattyáni vasútvonal keresztezésében, ami egyben Székesfehérvár és Tác közötti közigazgatási határ is. Az összekötő úton forgalomnagysága 2000 E/nap alatti, az ÚME 2-1.203, a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint az 1. „Vegyes forgalom” tartományba esik. A Magyar Közút NZrt. hozzájárul, hogy a kifizetési úton kerékpározásra legyen kijelölve, és arra kerékpáros nyomok kerüljenek felfestésre. A 6214 j. útról Tác/Gorsium (a Sárvíz nyugati oldala), valamint Aba felé is (a Sárvíz keleti oldala) is adott a rácsatlakozás, továbbá ez az út építési beavatkozás nélkül vezet el Szabadbattyán felé.

#### **4.3.3.5 A keresztmetszeti kialakítás szempontjai, burkolatok kiválasztása**

Lásd az 1. kötet ugyanezen számú fejezetében.

### **4.3.4 Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei**

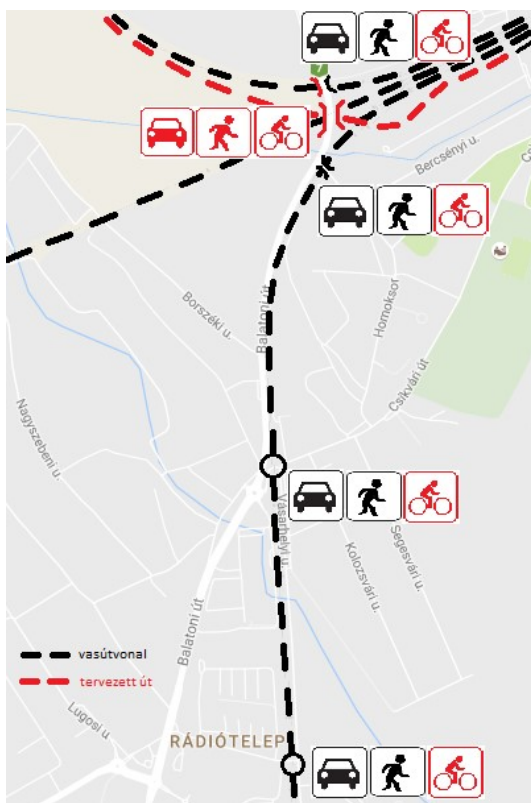
#### **4.3.4.1 A vasúti keresztezések fejlesztési lehetőségei**

A 3.3.3.1 pontban bemutatásra került, hogy vizsgált területen igen jelentős elválasztó létesítményként vannak jelen a vasútvonalak, valamint leírásra és ábrázolásra kerültek a vasúti keresztezések. Az alábbiakban a vasúti keresztezések fejlesztési lehetőségeit mutatjuk be (lásd még a 36. térkép).

- A Székesfehérvár – Komáromi (5) vasútvonal felett a Balatoni út forgalma 19.630 E/nap, ami alapján szükséges a kerékpárforgalom elválasztása a közúti forgalomtól. A felüljárót a Balatoni úti kerékpárforgalmi létesítmény megvalósításakor szélesíteni szükséges.
- A Székesfehérvár - Szombathelyi vasútvonal (20., TEN-T V. folyosó) korszerűsítése tartalmazza az egy vágány két vágányra való bővítését, ami a vasútvonal feletti híd átépítésével biztosítható. Az új, építési engedéllyel rendelkező felüljáró tervei figyelembe veszik a város szerkezeti tervében szereplő déli összekötő utat, valamint a Balatoni út menti kerékpárút biztosításának helyigényét.
- A Vásártéri utcánál (a 30-as vasútvonal felett)híd biztosítja az átjárást, ami az egyirányú utca miatt jelenleg csak a Balatoni út irányába használható. A 4.3.3.2 fejezet bemutatta, hogy a Vásártéri utca forgalomnagysága (2000 E/nap) alatti, ami igényli a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztását. Javasolt az utcában és ezzel együtt a felüljárón is az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosítása a Balatoni úti gyalogos-és kerékpáros átkelés biztosításával együtt.
- A Batthyány utcánál fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés van (a 30-as vasútvonalon). A Batthyány utcai kerékpárforgalmi létesítmény megvalósításakor a kerékpáros létesítmény átvezetését is biztosítani szükséges.
- A Rádió utca – Vásárhelyi utca csomópontjánál szintén fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés van (a 30-as vasútvonalon). A Rádió utcai



kerékpárforgalmi létesítmény megvalósításakor a kerékpáros létesítmény átvezetését is biztosítani szükséges a keresztezésben.



36. térkép: Tervezett vasúri átjárási lehetőségek a vizsgált városrészben

Nem várható fejlesztés az alábbi négy vasúti keresztezésben, melyek közül három mellett távlatban sem tervezett kerékpárforgalmi létesítmény:

- A 8. sz. főút, Székesfehérvár nyugati elkerülő út egy híddal vezet át a 30-as vasútvonal felett. A 8. sz. főúttal párhuzamosan, a városi úthálózaton tervezett a kerékpáros forgalom biztosítása
- A Vásárhelyi – Angol utca csomópontjánál a földúti ágnak a 30-as vasútvonalon lévő keresztezése fényoszorópóval biztosított. A földút és a vasúti átjáró is használható kerékpározásra.
- Az M7 autópálya egy híddal vezet át a 30-as vasútvonal felett. Az autópálya irányának megfelelő kerékpárút a Budapest – Balaton kerékpárút lesz.
- A 6214 jelű Seregélyes Szabadbattyáni közút (a közúti forgalomtól való elválasztás nélkül is) biztosítani fogja a város déli szomszédságában lévő települések kerékpáros elérhetőségét (mivel annak forgalma mindössze 354 E/nap). Az út és a város közigazgatási határán lévő Börgönd – Szabadbattyáni vasútvonal fényoszorópóval biztosított keresztezése fejlesztés nélkül is alkalmas lesz a kerékpárosok útpályán való átvezetésére.

#### 4.3.4.2 Vízfolyások keresztezésének fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3.2 fejezetben bemutatásra kerültek a vizsgált városrészben lévő hidak.

A hidak közül három a Szárcsa utcában egymás mellett van, a Sóstó –Basa összekötő árok felett, ahol jelenleg biztosított a kerékpárosok átvezetése, mivel az egyik híd a kerékpárút hídjá. Ugyanakkor az irányhelyes kerékpáros létesítmény kialakításakor (a Szárcsa utca másik oldalán is) a jelenlegi gyalogos híd helyén is szükséges lesz a kerékpárosok

átvezetése. Tovább vizsgálandó, hogy megfelelő-e a közös gyalog-és kerékpárhídhöz a jelenlegi híd alépitménye és az acél főtartók. Átépitendő és szélesítendő a híd fa keresztartói a fa pályalemezzel, valamint megfelelő magasságúra szükséges átépíteni a fa korlátokat is, a Szárcsa utcai kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítésével együtt (lásd 24. kép).

A Vásárhelyi utcában a Maros vízfolyás hídja mellett szintén új kerékpáros hídra lesz szükség. (A Budapest – Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánya is (lásd 32. térkép) egyoldali kétirányú kerékpárutat jelzett a szakaszon. Az egyoldali vezetést a Vásárhelyi utca másik oldalán lévő Nagykanizsai 30-as vasútvonal indokolja).

	út neve	áthidalt vízfolyás	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet	kerékpáros átvezetés
1.	Vásárhelyi utca	Maros - víz	közúti híd	2,7 m	0,6m + 7,9m + 0,6m	nincs, új kp. híd szükséges
2.1	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	közúti híd (főúton)	6,0 m	0,5m + 11,0m + 0,5m	a mellette lévő hídon
2.2	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	kerékpárút hídja	6,0 m	1,8 m + 0,2m + 1,8 m	van
2.3	Szárcsa utca	Sóstó-Basa ök. árok	jelenleg gyalogos híd	6,0 m	1,2 m	korszerűsítés esetén, új szélesített pályaszerkezet szükséges

41. táblázat: A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetés vizsgálata



24. kép: A Szárcsa utcai gyalogos híd, amit a kerékpárút korszerűsítése, irányhelyes átalakításakor szélesíteni javasolt.

#### 4.3.4.3 A nagyforgalmú utak keresztezésének fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3.3 fejezet mutatja be a város nagyforgalmú, külterületre eső országos közútjait, melyek az M7 autópálya, a 8 sz. 2x2 sávos emelt sebességű út, valamint a 63. sz. főút.

Az M7 autópálya külön szintű kerékpáros keresztezése egy helyen biztosított az Amerikai fasor folytatásában lévő Sóstó út aluljárójánál (a Sóstó Ipari Parkban). Székesfehérvár déli szomszédságában lévő települések (Tác/Gorsium, Aba) felé az autópályát itt lehet keresztezni fejlesztési igény nélkül (lásd 4.3.3.4 fejezet, 35.térkép).

A 8 sz. főút keresztezése jelenleg két helyen, a Vásárhelyi utcánál külön szintben, az autópálya alatt, valamint az Auchan körforgalomban a gyalogos-átkelőhely melletti átvezetéssel biztosított. Fejlesztési igényként jelentkezik a főút és a Budapest – Balaton kerékpárút keresztezése, ami egy új kerékpáros felüljáróval oldható meg a Balatoni út mellett (lásd 4.1.6 fejezet 32. térkép).

A Balatoni úton a Tatra utca feletti híd szélesítésére lesz szükség, a Balatoni úti kerékpárút (IV.Ú1) építésekor.

## 4.3.5 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei

### 4.3.5.1 Egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás biztosításának vizsgálata

Az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom a szabad útpálya szélessége és a forgalomnagyság függvényében engedélyezhető.

A 42. táblázat mutatja be a vizsgált városrészben lévő 3 db egyirányú utcát. A Vásártéri úton az útügyi műszaki előírás<sup>30</sup> figyelembe vételével javasolható az ellenirányú kerékpáros forgalom megengedése. Ez azonban a Balatoni úti kerékpárút kiépítésével együtt javasolható, a Balatoni út keresztezésének biztosításával.

	Egyirányú utca	az út szélessége	Jelenleg B/N	Jelenlegi állapot/Javaslat	Jele
1.	Vásártéri utca	4,6-5,0m	N	Kijelölhető az ellenirány	K
2.	Udvarhelyi utca 1-11.	3,0 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, a párhuzamos Udvarhelyi köz ellenirányban kerékpározható	EK
3.	Udvarhelyi köz	3,1-4,0 m	N	Nem elég a szélesség az ellenirány kijelöléséhez, a párhuzamos Udvarhelyi utca ellenirányban kerékpározható	EK

42. táblázat: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata a városrészben

Az Udvarhelyi utca 1-11 és az Udvarhelyi köz két párhuzamosan futó útszakasz, melyek egymást kiegészítve kerékpározható ellenirányban (a táblázatban EK-val jelölt).

### 4.3.5.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálata

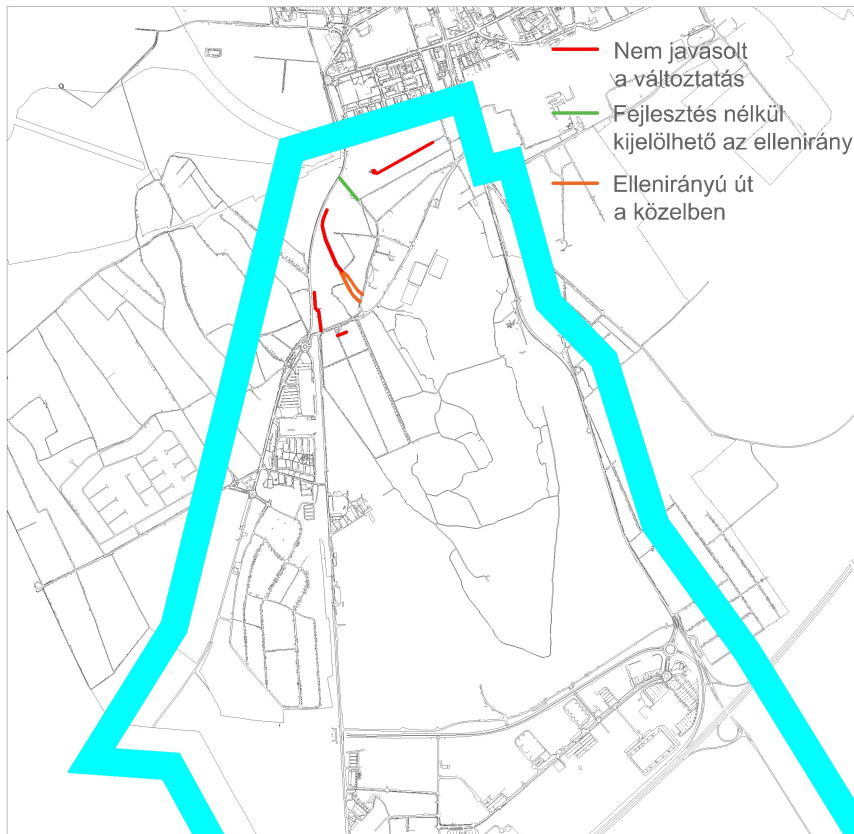
A zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálatát mutatja be a 43. táblázat.

A városrészben 4 zsákutca van. Ebből 3 utcában a továbbhaladást a Nagykanizsai vasútvonal akadályozza, egy helyen a Batthyány utcai orvosi rendelő mögött egy magántelek. Hálózati szempontból egyik utcánál sem indokolt a fejlesztés, a továbbhaladás biztosítása.

	Zsákutca	B/N	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás vizsgálata	B/N
1.	Eötvös utca	N	zsákutca kp. továbbhal. nélkül (Aszalvölgyi árok, ill vv. )	N
2.	Udvarhelyi u. 13-55. (Lippai köztől)	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (Nagykanizsai vv.)	N
3.	Batthyány köz	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (Nagykanizsai vv.)	N
4.	Batthyány belső utca	N	zsákutca kp. továbbhaladás nélkül (orvosi rendelő mögött)	N

43. táblázat: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából

<sup>30</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás



37. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége, valamint a zsakutcákban a kerékpáros továbbhaladás lehetősége

#### 4.3.6 A parkolási rend átalakításának lehetőségei

A vizsgált területen nincs fizető parkolóhely. Az ipari területeken a parkolás megoldott, rendezett. A vizsgált területen a parkolás nem jelent olyan mértékű konfliktusforrást a kerékpáros közlekedésre, mint pl. a belváros és tágabb környezetében.

A városrészben az intézmények mellett egy helyen ismert parkolóhiány, az Alsóváros központjában a Batthyány utca elején, ahol az orvosi rendelő, a Táncsics Mihály általános iskola és a gyógyszertár is található, itt a közeljövőben a Batthyány utcai kerékpáros létesítmények figyelembe vételével javasolt a parkolási rend átalakítása.

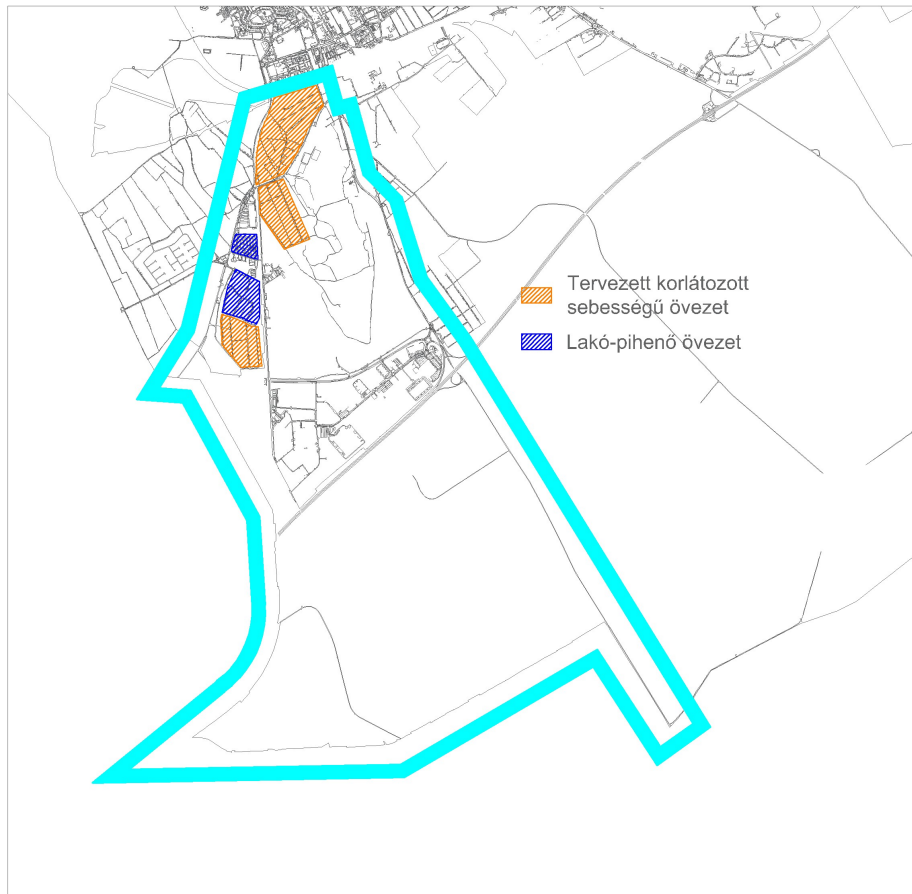
A parkolási rend átalakítását a közlekedési módváltással összekapcsolva is javasolt tovább vizsgálni, az egyes külön vizsgált városrészek között is. A nagyobb parkolókból pl. a Sóstói Stadion tervezett parkolójából a belvárosi úticélok elérését módváltással javasolt biztosítani, pl. közösségi közlekedéssel (helyi autóbusz), kerékpárral, valamint közbringa rendszerrel. Mindezt 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 (lakó-pihenő övezet) bemutatása a 3.3.6 fejezetben látható.

A 2010 évben elfogadott Közlekedésfejlesztési Konceptió III. Javaslatok és tervek című kötetében,<sup>31</sup> (a 7. Forgalmcsillapítás 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 38. térképen mutatjuk be.



38. 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 vizsgált városrészben az Alsóvárosi kerékpárúton fordul elő időnként, hogy a gépjárművezetők szabálytalanul ráparkolnak (a Szárca utca – Sárkeresztúri út mentén haladó) kerékpárútra. A szabályok betartását a Közterület Felügyelők ellenőrzései segíthetik.

##### **Az áruszállítás és a kerékpárforgalom közötti konfliktushelyek:**

Az áruszállításnak és árufeltöltésnek jelenleg nincs visszajelzett konfliktushelye. A városrészben lévő nagyobb kereskedelmi egységek (pl. Auchan-, Interspar-, Praktiker-, Decathlon Áruházak és a Next Stop Üzletközpont is új építésű, tervezett árufeltöltéssel).

<sup>31</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehevar.hu/user/7/File/koncepcio\\_konceptiak/Szfvar\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehevar.hu/user/7/File/koncepcio_konceptiak/Szfvar_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)

#### 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 kifejezett baleseti gócc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható, de öt év alatt az alábbi három utcában volt négy illetve öt baleset:

1. Öt baleset volt a **Sárkeresztúri út** vonatkozásában. Az öt balesetből kettő volt azonos helyszínen, a Sárkeresztúri - Őrhalom utca csomópontjában, ahol az egyoldali kétirányú kerékpárútnak oldalváltása van.  
A Szárcsa - Sárkeresztúri úton meglévő egyoldali kétirányú kerékpárutat a 3.4.2 fejezetben az **1. sorszám alatt** értékeltük. A kerékpárút megfelel az útügyi műszaki előírásoknak, azonban nem irányhelyes kialakítású (nem felel meg a 2013. évben elfogadott, az NKS Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terve (OKKHT) javaslatának). A 4.3.2.1 fejezetben megállapításra került, hogy a korszerűsítésnél a (hiányzó oldalon) irányhelyes „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv, vagy irányhelyes kerékpárút kialakítása jöhet szóba. A korszerűsítéssel megszűnne az oldalváltás szükségessége, valamint az útcsatlakozásoknál is csökkenne a balesetveszély.
2. Öt baleset volt a **Balatoni utat** érintően, de mindegyik eltérő helyszínen. A **Balatoni úton** nincs teljes hosszában kerékpárút. A Batthyány utcától a Sóstó lakótelepig meglévő közös gyalog-és kerékpárutat a 3.4.2 fejezetben a **7. sorszám alatt** értékeltük. A kerékpárút jelenleg még megfelel az útügyi műszaki előírásoknak, azonban a gyalogos és a kerékpáros forgalom növekedésével már nem fog megfelelni. (a gyalogos forgalmat az ott lévő Praktiker és Interspar Áruházak generálják, a kerékpáros forgalom növekedését a Budapest – Balaton kerékpárút nyomvonalába való esés fogja okozni). A meglévő kerékpárútszakasz korszerűsítése, illetve a Balatoni út hiányzó szakaszán új kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges. (A meglévő szakasz korszerűsítése **7. sorszám alatt**, az új szakaszok kiépítése **IV Ú1 és IV.Ú2 sorszámok alatt** szerepelnek).
3. Négy baleset volt a **Batthyány utcában** (a Balatoni út – Batthyány utca csomópontját is ideszámolva). A Batthyány utcában nincs kerékpáros létesítmény, ugyanakkor jelentős forgalomvonzó intézmények (iskola, orvosi rendelő, gyógyszertár) található a területen. A Batthyány utca jóval rövidebb a Sárkeresztúri és a Balatoni útnál, tehát fajlagosan (hosszra vetítve) ebben az utcában volt a legtöbb baleset.

A közlekedésbiztonság javítása ügyében a fejlesztések mellett jó eredményeket lehet elérni a közlekedési magatartásra irányuló figyelemfelkeltő és oktató-nevelő tevékenységgel is. Az erre vonatkozó intézkedéseket az 5.5.2 fejezet mutatja be.

#### 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>32</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.

<sup>32</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)

melléklete szerint szükséges kiszámítani, amit az 1. kötet ugyanezen fejezetszám alatt bemutat.

A vizsgált városrész célállomásai a 3.2.6 fejezetben kerültek bemutatásra. A kerékpárforgalmi létesítmények beruházásai során biztosítani szükséges az önkormányzati fenntartású célállomásoknál a közterületen a megfelelő számú kerékpártámaszt, valamint javasolt egyeztetni az érintett intézményekkel a beruházásról, hogy saját területükön belül az igényeiket kielégítő kerékpártámaszokról, illetve tárolókról gondoskodni tudjanak.

#### 4.3.10.2 A kerékpárparkolások (rövid idejű parkolások) lehetőségei

Rövid távú kerékpártárolás javasolt az erre vonatkozó műszaki ajánlás alapján<sup>33</sup> a vizsgált területen a közösségi művelődési, kulturális egységeknél (Gárdonyi Géza Művelődési Ház), sportolás célját szolgáló egységeknél, közösségi tereknél, orvosai rendelőknel, stb.

A rövid idejű parkolásnál 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 közterületen a kerékpárparkolót lehetőség szerint úgy kell elhelyezni, hogy az ne a gyalogosoktól vegyen el területet.

A kerékpártámaszok kialakítására lásd még az 1. kötet ugyanezen fejezetében leírtakat.

A 44. táblázat a vizsgált városrészben az önkormányzati tulajdonú/fenntartású, rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomásokat mutatja be.

A 3.2.6 fejezet, valamint az 1. és 2. számú mellékletek a vizsgált városrész összes (nem csak az önkormányzati tulajdonú/fenntartású) célállomását bemutatják.

Könyvtár, közösségi ház	címe
Gárdonyi Géza Művelődési Ház és könyvtár	Székesfehérvár, Sóstói ltp. 1.

Templom, Temető	címe
Református imaház	Székesfehérvár, Batthyány u. 9.
Szent Kristóf templom	Székesfehérvár, Batthyány u. 4.
Katolikus temető	Székesfehérvár, Csíkvári út páratlan
Református temető	Székesfehérvár, Hosszúsétatér 31.
Evangelikus temető	Székesfehérvár, Homoksor

Park, liget, Közösségi tér	címe
Sóstói Természetvédelmi Terület	Székesfehérvár
Homokbánya Természetvédelmi Terület	Székesfehérvár

Sportközpont	címe
Sóstói Stadion	Székesfehérvár, Csíkvári út 10.
Maroshegyi Sportpálya	Székesfehérvár, Rádió u. 21.

Orvosi rendelő, gyógyszerár	címe
Gyermekorvosi rendelő	Székesfehérvár, Batthyány utca 12.
Felnőtt Házi orvosi rendelő	Székesfehérvár, Batthyány utca 12.
Gyógyszerár	Székesfehérvár, Batthyány utca

44. táblázat: Rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások a vizsgált városrészben (kívül önkormányzati tulajdonú/fenntartású intézmények, valamint templomok)

<sup>33</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)

#### 4.3.10.3 A kerékpártárolások (hosszú idejű tárolások) lehetőségei

A hosszabb idejű kerékpártárolás biztosítása szükséges az oktatási intézményekben, valamint a helyközi autóbusz közlekedés megállóinál. A kerékpárok elhelyezésére nyitott vagy fedett kerékpártárolók létesítése is lehetséges.

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 45. táblázat a vizsgált városrész általános és középiskoláit mutatja be, ahol a hosszú idejű kerékpártárolásra van igény.

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
Táncsics Mihály Általános Iskola	Székesfehérvár Batthyány utca 1.
SzfSzC Vörösmarty Mihály Ipari Szakképző Iskola	Székesfehérvár, Balatoni út 143
Gárdonyi Géza Szakképző Iskola	Székesfehérvár, Sóstó ltp. 1.

45. táblázat: Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák), 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>34</sup>. Ezek 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>35</sup>

A kerékpártárolók elhelyezésének főbb szempontjai<sup>36</sup>:

- 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.

Az elhelyezendő kerékpárok száma (férőhely):<sup>37</sup>

- **közösségi helyközi közlekedési végállomás: a tervezett vagy mért napi utasszám 5 %-val azonos számú férőhely,**

<sup>34</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>35</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 119.o.

<sup>36</sup> Ua.

<sup>37</sup> 253/1997. (Xii.20) Korm. rendelet 7. sz. melléklete



- 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 kerékpárszállításra vonatkozóan lásd a 1. kötet ugyanezen fejezetében leírtakat.

#### 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 39. térkép mutatja.

A Sóstói Stadion és a Sóstó Természetvédelmi terület között, ami a Csíkvári útról érhető el, egy pihenőpark létesítése tervezett, 120 db kerékpártárolóval. Ez a pihenőpark a Budapest – Balaton kerékpárutat is szolgálhatja.

A Sóstó Természetvédelmi Terület főbejáratánál, a Csíkvári útnál pedig jelenleg is működő kerékpáros pihenőhely, ami a tervezett Tác/Gorsiumba vezető útvonalon van.

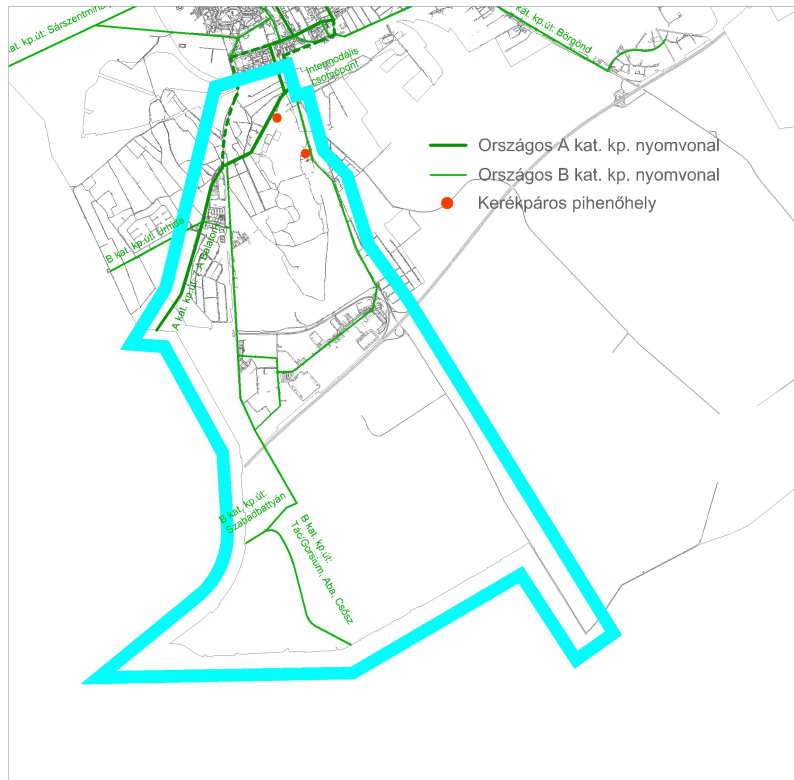


25. kép: Kerékpáros pihenőhely a Sóstó Természetvédelmi Terület főbejáratánál

	Kerékpáros pihenőhelyek meglévő és lehetséges helyszínei	Szabadidős célú kerékpáros útvonal mellett
1.	Sóstói Stadion mellett	Budapest–Balaton „A” hálózati funkciójú kerékpárút mellett,
2.	Sóstó Természetvédelmi Terület főbejárata	Tác/Gorsiumi kerékpárút „B” hálózati funkciójú kerékpárút mellett

46. 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.



**39. térkép: A kerékpáros pihenőhelyek helyszínei az „A” és „B” hálózati funkciójú szabadidős kerékpárforgalmi létesítmények mellett**

A kerékpáros pihenőhelyeken feltüntetni ajánlott információk: tájékoztatás a környékbeli kulturális, táji, műemléki értékekről, azok kerékpáros megközelítése, tájékoztatás a közösségi közlekedési kapcsolódási lehetőségekről, gyógyszerár, orvosi rendelő, kerékpárszerviz elérhetőségekről.

#### 4.3.11 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei

Lásd az 1. kötetben ugyanezen számozás alatt.

##### 4.3.11.1 Főbb jelzendő célpontok azonosítása

###### **A vizsgált területből kivezető, várostérségi úti célok azonosítása**

Az „A” és „B” hálózati szerepű kerékpáros útvonalak útirányjelző táblarendszerét azok kiépítésével együtt célszerű megvalósítani.

Székesfehérvár várostérségében lévő településeket (települési úti-célokat) az 1. kötet 69. táblázata összegyűjtötte. A vizsgált területből kilépő két tervezett kerékpárforgalmi létesítményt az 1. kötet számozásával azonosan az 47. táblázat mutatja be. A létesítmények a számuk mellett akár egy rövid jellemző nevet is kaphatnak (pl. Gorsiumi kerékpárút, stb.).

A Székesfehérvárról induló kerékpárutak (pl. Tác/Gorsiumi kerékpárút) táblázása a tervezett Intermodális Csomóponttól indítva javasolt.

###### **Városon belüli úti célok azonosítása**

Székesfehérvár belterületén a jelzendő főbb célpontok azonosítása (a teljes városra vonatkoztatva) az 1. kötetben megtörtént (lásd még az 1. kötet 23. mellékletét).

A vizsgált területen ezekből a Sóstói Stadion, a Sóstói Tanösvény szerepel, mint jelendő és kitáblázandó célpont.

kp.út száma	kerékpárforgalmi létesítmény javasolt neve	hálózati szerep	városterületi úticélok	Megvalósult kerékpárforgalmi létesítmények
8.	Gorsiumi kerékpárút (Jeruzsálemi zarándokút szakasza)	B	Gorsium Szabadtéri Múzeum - Régészeti Park	
			Tác	
			Csősz	
			Soponya	
			Kálóz	
			Aba	
			Sárkeresztúr	
			Sárvíz-völgye Tájvédelmi körzet Szabadbattyán	
9.	Balatoni kerékpárút (Budapest–Balaton kerékpárút része)	A	átjárás a Gorsiumi kerékpárút felé	
			Szabadbattyán	
			Kőszárhegy	
			Polgárdi	
			Úrhida	
			Sárpentelei Parkerdő	
			Sárszentmihály	
			Balaton	

47. táblázat: A vizsgált területből kivezetően javasolt kerékpárutak az elérendő településekkel, úti célokkal

#### 4.3.11.2 A táblarendszer kialakítása, a táblán megjelenő tartalmak lehetőségei

Lásd az 1. kötetben ugyanezen számozás alatt.

## 4.4 Kerékpáros adatgyűjtés

A város számára fontos az információ, hogy a kerékpározás részaránya, valamint 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>38</sup>

<sup>38</sup> Fenntartható városi közlekedésfejlesztés felhívás, kódszáma: TOP-6.4.1-15  
<https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszt>

## 5. A javasolt fejlesztések bemutatása

### 5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

#### 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. Szárca- és Sárkeresztúri út melletti és 7. Balatoni út egy szakasza melletti kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítésének javaslata. A javasolt két korszerűsítést összefoglalóan a 48. táblázat és a 40. térkép, valamint a külön mellékletek között a 12. és 13. számú mutatja be.

##### 1. Szárca u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** A közúti forgalomtól elválasztott, önálló (egyoldali kétirányú) kerékpárút. A 2,7 km hosszú szakaszon, a Sárkeresztúri út keresztezésével két oldalváltás is van. A kialakítás az ÚME-nak megfelelő, de nem irányhelyes.

**Javasolt fejlesztés:** Különböző kerékpárforgalmi létesítmények - irányhelyes kerékpárút valamint „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv - alkalmazása az út mindkét oldalán, ami a folyamatos haladásnál nem igényel oldalváltást.

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

**A javasolt kialakítás Temető utcától a Sárkeresztúri útig:** A belváros felé vezető oldalon a kerékpárút irányhelyes párja a nyílt árkok lefedésével valósítható meg. Az egyirányú kerékpárút irányhelyesen átvezethető az autóbusz öblön (a Szárca utcai buszmegállónál). Az autóbuszöblön való átvezetést a városból kivezető (meglévő) oldalon is javasolt megvalósítani, így a buszöblől mellett levételre kerülnének a kerékpárosok a gyalogjárdáról. A Basa-Sóstó összekötő árok felett meglévő gyaloghíd (kereszttartóinak, pályalemezének és korlátjának) az átépítése szükséges.

**A javasolt kialakítás a Sárkeresztúri úton az Órhalom utcai gyalogos-kerékpáros átkelőhelyig:** A Sárkeresztúri út városban vezető oldalán „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv alkalmazása javasolt, a rendelkezésre álló szűkebb hely alapján. A Sárkeresztúri útsatlakozásnál egy ingatlannál várhatóan kisajátítás szükséges, mely igény szerepeltetése szükséges a szabályozási terv módosításakor. A megemelt kerékpársáv egy szakaszon a főút melletti szalagkorlátok helyén vezetne. A Sárkeresztúri út 51-53/a előtti szűkületnél közös gyalog-és irányhelyes kerékpárút valósítható meg, a meglévő gyalogjárda szintjén. A Juharfa – Órhalom utcai szakaszon a kerékpársáv érinteni fogja a járdát, így egy szakaszon annak átépítése, valamint a mellette lévő nyílt árok csatornázása is szükségessé válik.

**A javasolt kialakítás az Órhalom utcai gyalogos-kerékpáros átkelőhelytől a Halom utcáig:** A városból kivezető oldalon irányhelyes kerékpárút kiépítése javasolt a beépítetlen Vízmű-erdő oldalán. A kiépítéshez az ottlévő földárok helyén csapadékcsatorna létesítése válik szükségessé. A kerékpárút két autóbuszöblöt is érint ezen a szakaszon. Mivel itt nincs beépítés, célszerű az öblök mögött vezetni a kerékpárutat, aminek viszont kisajátítási igénye van. A szabályozási terv módosításakor az igény szerepeltetése javasolt.

**Összehangolási igény:** A kerékpárút korszerűsítése azt követően javasolt, miután a kerékpárforgalmi létesítmény a Széchenyi utca mellett is megvalósul. Mivel az irányhelyes kiépítés a szabályozási terv több helyen való módosítását is igényli a megvalósítást csak hosszabb távon ütemezhető.

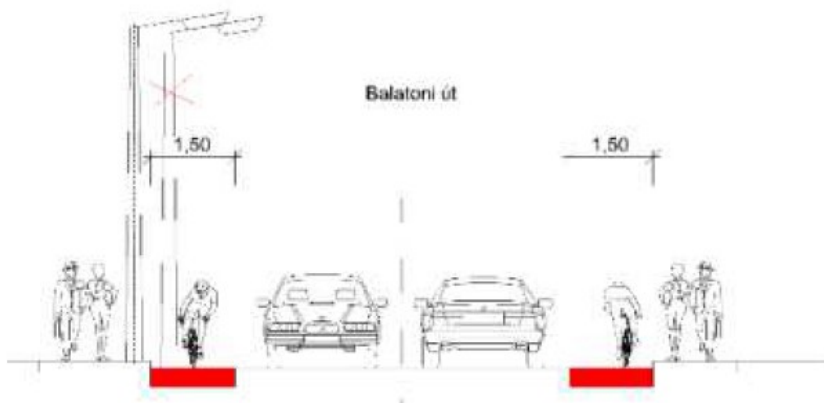
## 7. Balatoni út mellett Szilvamaggal szemközti oldalon a körforgalomtól a Sóstói ltp-ig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Egyoldali kétirányú közös gyalog- és kerékpárút

**Javasolt fejlesztés:** Kétoldali egyirányú kerékpársáv, vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán, a gyalogos forgalomtól elválasztva.

### A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:

A Budapest – Balaton kerékpárút része lesz.<sup>39</sup> A megvalósíthatósági tanulmányterv az útpálya szintjében lévő kerékpársávok létesítését javasolja. A javasolt kiépítésnél mindkét oldali szegély a csapadékvíz elvezetés módosítása, valamint a kisfeszültségű elektromos és a közvilágítási oszlopsor áthelyezése is szükséges. A kialakításnál várhatóan nem költségesebb a „koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv kialakítása. A tanulmányterv készítését követően került kiadásra az erről szóló útmutató<sup>40</sup>. A Balatoni út jelentős gépjármű forgalma alapján a megemelt kerékpársávok létesítése javasolt.



1. ábra: Balatoni úti mintakeresztmetszély a Batthyány utcától (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv)

### Összehangolási igény:

Kialakítása a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

A 48. táblázat a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt fejlesztéseit mutatja.

	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény	létesítmény hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Javasolt fejlesztés
1.	SZÁRCSA U. – SÁRKERESZTÚRI ÚT mellett a Temető utcától a Halom utcáig	2,7	B	18.510	irányhelyes kerékpárút az út mindkét oldalán/egy szakaszon „Koppenhágai típusú kerékpársáv
7.	BALATONI ÚT mellett a Batthyány u. körforgalomtól a Sóstói ltp-ig	0,6	A	16.010	Kétoldali egyirányú kerékpársáv/v. „koppenhágai típusú” kerékpársáv

48. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései, fejlesztései

<sup>39</sup> Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv

<sup>40</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts>, >Szakmai mellékletek > m01\_Megemelt\_kpsav\_utmutato\_20150131.pdf

## 5.1.2 Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása

### 5.1.2.1 A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

A városi elsőrendű főutakon, a Balatoni út mellett hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény.

A 4.3.3.1 fejezet mutatta be a városi elsőrendű főutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit.

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 47. térkép, valamint a 26. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutatja.

#### **IV.Ú1 Balatoni út Horvát István u. - Batthyány u. körforgalom között javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény**

##### ***Javasolt fejlesztés:***

Egyoldali kétirányú kerékpárút (a városból kivezető oldalon), a gyalogos forgalomtól elválasztva.

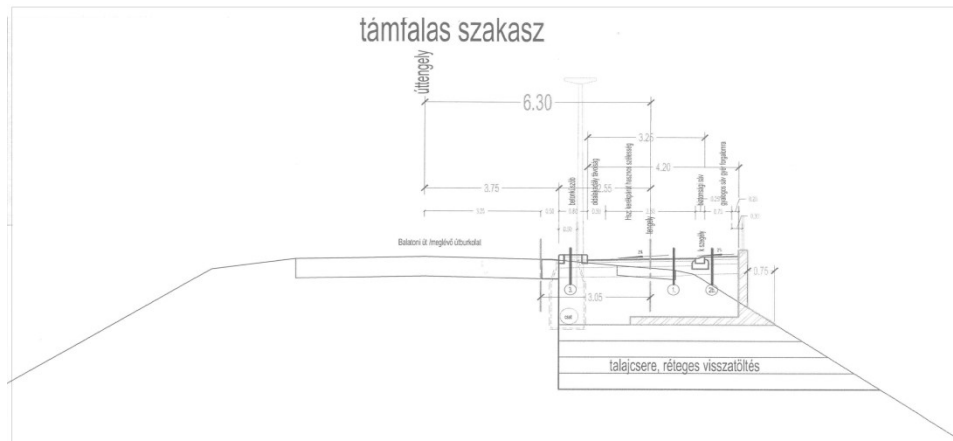
##### ***A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:***

A Balatoni út ezen a szakaszán, közvetlenül az út mellett (a belvárosba vezető oldalon) halad a Székesfehérvár – Nagykanizsai (30-as) vasútvonal. Az út másik oldala sem beépített. A szakaszon két vasút feletti felüljáró is van, közöttük magas töltésű vezet az út és a járda. Az egyik külön szintű vasúti keresztezés a Székesfehérvár –Komáromi (5) vasútvonal, a másik a Székesfehérvár - Szombathelyi vasútvonal (20., TEN-T V. folyosó, Bobai vv.) feletti. Annak érdekében, hogy hidak és a magas töltés szélesítésére csak az egyik oldalon legyen szükség, a jelenlegi járdával azonos oldalon egyoldali kétirányú kerékpárút megvalósítása javasolt.

A TEN-T V. folyosó vasúti korszerűsítését a 4.3.4.1 fejezet is tárgyalja, amely a vasútvonal két vágányra való bővítése miatt igényli a Balatoni úti felüljáró átépítését. Az új híd engedéllyel rendelkező tervei figyelembe veszik a város szabályozási tervében szereplő déli összekötő utat, valamint a Balatoni út menti kerékpárút biztosításának helyigényét is. Az új híd tervei a kerékpárutat az egyik oldalon kétirányú létesítményként biztosítják.

A kerékpárút kiépítésénél az új felüljáróhoz szükséges csatlakozni, továbbá még két híd szélesítése szükséges, a Balatoni út Székesfehérvár - Komáromi vasútvonal (5) feletti (lásd 4.3.4.1 fejezet), valamint a közvetlen mellette lévő Tátra utca feletti (lásd 4.3.4.3 fejezet) hídnál.

A kerékpárút ezen szakaszára az önkormányzat megrendelésében elkészültek az engedélyezési tervek, a tervezője a Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. Az 1,6 km hosszú kerékpárúton a magas töltés szélesítését a terv közel 600 m hosszön támfal építésével biztosítja, aminek keresztmetszelményét az 2. ábra mutatja be.



2. ábra: Balatoni út Horvát István u. - Batthyány u. körforgalom közötti támfalas szakasz (forrás: Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. terve, tervező: Polányi Péter)

**Összehangolási igény:**

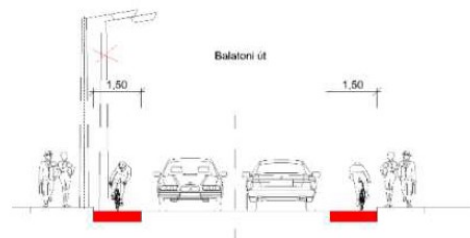
A kerékpárút összhangban építhető ki a vasúti TEN-T V. folyosó Balatoni úti hídjával. Kedvező lenne, ha a Balatoni úti szakasz (a 4.1.6 pontban leírt indokok alapján) a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában épülhetne ki, alternatív nyomvonalként, mivel ez a nyomvonal jár a legkevesebb útkeresztezéssel, valamint nincs rajta szintben való vasúti keresztezés.

**IV.Ú2.1 Balatoni út Sóstói lakótelep – Úrhidai körforgalom között javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény**

**Javasolt fejlesztés:** Kétoldali egyirányú kerékpársáv, vagy „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv az út mindkét oldalán, a gyalogos forgalomtól elválasztva.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Budapest – Balaton kerékpárút része lesz. A megvalósíthatósági tanulmányterv az útpálya szintjében lévő kerékpársávok létesítését javasolja. A tanulmányterv készítését követően került kiadásra a „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársávokról szóló útmutató. A Balatoni út jelentős forgalma alapján a megemelt kerékpársávok létesítése javasolt.



3. ábra: Balatoni út a Sóstói lakóteleptől a városhatár felé (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv)

**Összehangolási igény:**

Kialakítása a Budapest – Balaton kerékpárút beruházásában várható.

#### IV.Ú2.2 Balatoni út Úrhidai körforgalom - városhatár között javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény

**Javasolt fejlesztés:** Egyoldali kétirányú kerékpárút.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Budapest – Balaton kerékpárút része lesz. A kétirányú kerékpárút a megvalósíthatósági tanulmányterv alapján a városból kifelé vezető oldalon tervezett. A Balatoni út ezen az oldalon (az Úrhidai körforgalomnál lévő Vörösmarty Mihály Ipari Szakképző Iskolától kifelé) beépítetlen, külterületi jellegű, így gyalogos forgalom sincs. A kerékpárút a városhatárnál lévő 8. sz. főutat a megvalósíthatósági tanulmányterv szerint külön kerékpáros felüljáróval keresztezi (lásd a 4.1.6 fejezet

Az 49. 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	Létesítmény hossza (km)	ÁNF E/nap	hálózati funkció	Javasolt fejlesztés
IV:Ú1	BALATONI ÚT (Horvát István u. - Batthyány u. körforgalom között)	1,60	19.630	A/B	Egyoldali kétirányú kerékpárút
IV:Ú2.1	BALATONI ÚT (Sóstói lakótelep – Úrhidai körforgalom)	0,49	16.010	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv/v. „koppenhágai típusú” kerékpársáv
IV:Ú2.2	BALATONI ÚT (Úrhidai körforgalom – városhatár között)	1,34	13.560	A	Egyoldali kétirányú kerékpárút

49. táblázat: A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei

#### 5.1.2.2 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 47. térkép, valamint a 26. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutat.

#### IV.Ú3 Amerikai fasor (Holland fasor – Vásárhelyi u. közötti )kerékpárforgalmi létesítménye

**Javasolt fejlesztés:**

Kerékpáros nyomok felfestése

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A jelenlegi forgalom (ÁNF) jelenleg nem indokolja a külön kerékpárforgalmi létesítmény építését. Az útszakasz a vegyes forgalom tartományába tartozik, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, illetve forgalmi sávban haladhat A burkolat szélessége alkalmas a kerékpáros nyomok felfestésére.

#### IV.Ú4 Batthyány utcai kerékpárforgalmi létesítmény

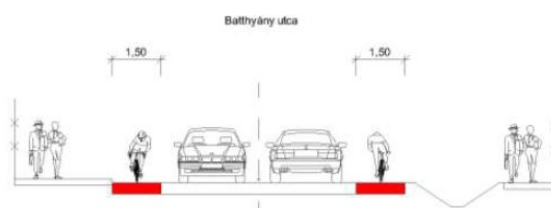
**Javasolt fejlesztés:** Egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Budapest – Balaton megvalósíthatósági tanulmányterv szerint az utca az országos kerékpárút része lesz. A megvalósíthatósági tanulmányterv az útpálya szintjében



lévő kerékpársávok létesítését javasolja. A kerékpáros létesítmény az orvosi rendelő és gyógyszertár melletti igénybe veszi a parkolók területét. A beruházással együtt a parkolások rendezésére, pótlására is szükség van. A Táncsics Mihály Általános Iskola mellett a nyílt árok megszüntetésére és csapadékcsonna valamint a járda mellett várhatóan támfal építésére lesz szükség.



4. ábra: Batthyány utca javasolt keresztmetszéne (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv)

#### IV.Ú5 Csíkvári út Hosszúsétatér – Batthyány utca közötti kerékpárforgalmi létesítménye

##### **Javasolt fejlesztés:**

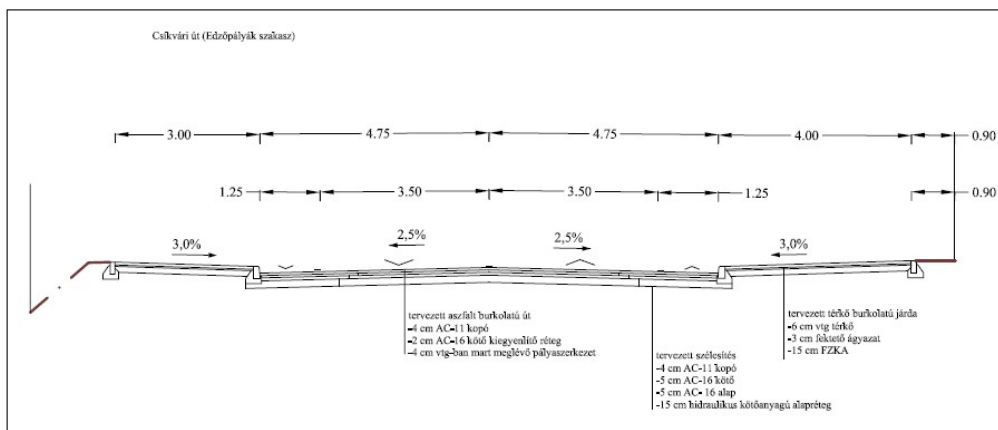
Egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán,

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A keresztmetszeti kialakítás a Batthyány utcával azonos, mivel a két út egymás folytatásában fekszik.

A Csíkvári út a Budapest – Balaton megvalósíthatósági tanulmányterv szerint része az országos kerékpárútnak, ugyanakkor kiépítése ezt megelőzően, a „Székesfehérvári Sóstó Természetvédelmi Terület és Vidámparki csónakázó rehabilitációja” projektben (2017. évben) várható, figyelemmel a 1285/2015.(IV.30.) Korm. határozatra.

A kerékpársávokat is tartalmazó Csíkvári úti útfelújítás engedélyezési terveinek készítése folyamatban van, a tervezett út mintakeresztmetszényét az 5. ábra mutatja.



5. ábra: A Csíkvári út korszerűsítésének tervezett mintakeresztmetszéne (forrás: Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedési Iroda, tervező: Halász Anikó)

#### **IV.Ú6 Rádió utcai kerékpárforgalmi létesítmény**

**Javasolt fejlesztés:**

Egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az utcában javasolt kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását a Budapest – Balaton kerékpárút egyik nyomvonal verziója is vizsgálta (lásd 4.1.6 fejezet 33. térkép, F-2-4-c szakasz), kétoldali egyirányú kerékpársávot javasolva. Ugyanakkor a kerékpáros létesítmény várhatóan nem lesz része az országos kerékpárútnak, mivel a megvalósíthatósági tanulmány a Vásárhelyi -Rádió utcai nyomvonal helyett a Balatoni út nyomvonalát javasolja kiépíteni.

A kétoldali egyirányú kerékpársáv kialakításával várhatóan szükség lesz a nyílt vízelvezető árok csapadécsatornára való átépítésére és a közvilágítási oszlopok áthelyezésére.

Hálózati szerepét tekintve „B” besorolású, mivel a Budapest – Balaton, valamint a Tác – Gorsiumi kerékpárút kiépítését követően, az országos kerékpárutat köti össze a térségi szerepű (távlatban országos/de akár nemzetközivé is válhat) Tác – Gorsiumi kerékpárúttal).

#### **IV.Ú7 Sóstó úti kerékpárforgalmi létesítmény**

**Javasolt fejlesztés:**

Egy oldali közös gyalog-és kerékpárút a Sárkeresztúri úttól a Vásárhelyi utcáig.

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Sóstó úton a csúcsforgalmi időszakokban (reggel és délután) nagyobb a forgalom, ami a csúcsidőszakok után erőteljesen visszaesik. A csúcsidőszakok miatt van igény a külön kerékpárforgalmi létesítményre. Az út mellett a gyalogjárda is hiányzik. A javasolt létesítmény egyoldali közös gyalog-és kerékpárút az út északi oldalán, mivel közvetlenül az út déli oldalán a 8. sz. főút halad. A közös gyalog-és kerékpárút kialakítása a kismértékű gyalogos forgalom alapján megfelelő.

#### **IV.Ú8.1 Vásárhelyi utcai kerékpárforgalmi létesítmény a Batthyány utcától az Alvinci utcáig**

**Javasolt fejlesztés:**

Kerékpárosbarát út kijelölése a párhuzamos kisforgalmú Alvinci utcában

**A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A tervezett kerékpáros létesítmény az itt tervezett útfelújítástól függetlenül alakítható ki, mivel a párhuzamos Alvinci utca alkalmas a kerékpárút kijelölésére.

A jelenlegi forgalom kismértékben haladja meg a 2.000 E/nap/két irány forgalmat. Ugyanakkor Ikarus Székesfehérvári Ipari Park fejlődésével a forgalom növekedése várható, továbbá a tervezett Tác/Gorsiumi kerékpárúthoz a Vásárhelyi utcai kerékpáros létesítmény egy újabb belterületi kapcsolódási vonalat jelent (a Holland fasor mellett), ezen túl a tervezett Budapest – Balaton valamint a Tác/Gorsiumi kerékpárút összekötése is a Vásárhelyi utcai kerékpárforgalmi létesítménnyel oldható meg. Kialakítása ezért a tervezett Tác/Gorsiumi, valamint Budapest – Balaton kerékpárutakkal összhangban javasolt.

A Budapest – Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánya is vizsgálta a Vásárhelyi utcát, mint az országos kerékpárút egyik lehetséges nyomvonal verzióját (lásd 4.1.6 fejezet, 33. térkép, F-2-4-a szakasz). A tanulmány egyik

nyomvonalváltozata a kerékpárosbarát lakóutca főhálózati elemre való kijelölését ábrázolja a Vásárhelyi utca ezen szakaszán, de a vizsgálatok után nem a Vásárhelyi utcában, hanem a Balatoni úton haladó nyomvonal kiépítését javasolja.

#### IV.Ú8.2 Vásárhelyi utcai kerékpárforgalmi létesítmény az Alvinci utcától a Japán utcáig

##### **Javasolt fejlesztés:**

Egyoldali kétirányú kerékpárút

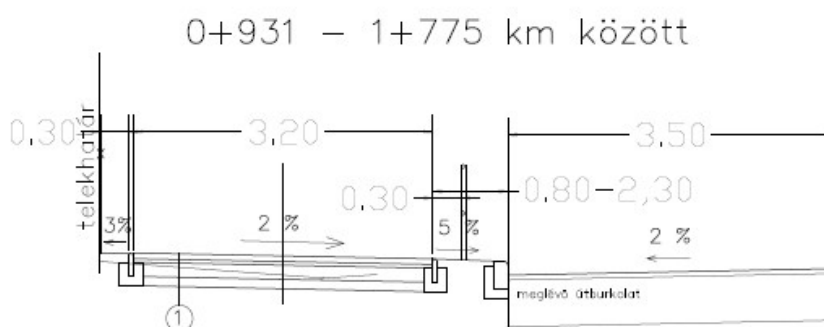
##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az egyoldali kerékpárút az utcában tervezett útfelújítástól függetlenül építhető ki. A tervezett kerékpáros létesítmény egyoldali kétirányú kerékpárút, mivel az út másik oldalán a Székesfehérvár Nagykanizsai (20-as) vasútvonal vezet.

A Budapest – Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánya is vizsgálta a Vásárhelyi utcát, mint az országos kerékpárút egyik lehetséges nyomvonal verzióját (lásd 4.1.6 fejezet, 32. térkép, F-2-4-b szakasz). A tanulmány is egyoldali kétirányú kerékpárút kialakítását ábrázolja a Vásárhelyi utca ezen szakaszán, de vizsgálatok után nem a Vásárhelyi utcában, hanem a Balatoni úton haladó nyomvonal kiépítését javasolja.

Az utcában Rádió utca és az Ikarus Székesfehérvári Ipari Park közötti szakaszon a legnagyobb a forgalom. Az ipari park fejlődésével a forgalom is fejlődése várható, valamint a tervezett Tác/Gorsiumi kerékpárúthoz a Vásárhelyi utcai kerékpáros létesítmény egy újabb belterületi kapcsolódási lehetőséget.

A kerékpárút kiépítése idegen területet is érint (az Ikarus Székesfehérvári Ipari Parknál), ezért ahhoz a szabályozási terv módosítása és területszerzés is szükséges.



6. ábra: A Vásárhelyi utca meglévő útburkolata mellett, attól függetlenül kialakítható egyoldali kétirányú kerékpárút

#### IV.Ú8.3 Vásárhelyi utcai kerékpárforgalmi létesítmény a Japán utcától az M7 autópályáig

##### **Javasolt fejlesztés:**

Kerékpárosbarát út kiépítése, valamint felújítása, a kerékpáros közlekedés biztosítására.

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

Az útszakasz a vegyes forgalom tartományába tartozik, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, illetve forgalmi sávban haladhat.

A Vásárhelyi utca Japán utcától délre eső része jelenleg változó kiépítettségű:

- a Japán utca, és a buszforduló után keskeny 3 m széles repedezett, széles hézagú betonlapos burkolatú (ú.n. cseh lapok) az Angol utcáig,

- az Angol utcától az Amerikai fasorig burkolat nélküli földút,
- az Amerikai fasortól 70 m hosszban megfelelő aszfalt burkolatú, majd 50 m hosszban az M7 autópályáig nem megfelelő, új burkolatépítést igénylő.

A Tác/Gorsiumi kerékpárút kiépítéséhez az Amerikai fasortól az M7 autópályáig tartó szakasz feltétlenül szükséges a, mivel az így az Amerikai fason keresztül az már csatlakozik a meglévő Holland faszor – Sárkeresztúri út városközpontba is bevezető kerékpárútjához. Javasolt azonban a Vásárhelyi utca Japán utca – Amerikai faszor közötti szakaszának kiépítése is, ami a Tác/Gorsiumi kerékpárúttól a Budapest – Balaton kerékpárút, valamint Maroshegy felé biztosít rövidebb elérést, azaz a város kerékpáros hálózatába egy újabb bekötést.

#### IV.Ú9 Vásártéri utcai kerékpárforgalmi létesítmény

##### **Javasolt fejlesztés:**

Kerékpárosbarát út kijelölése és az ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása.

##### **A javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

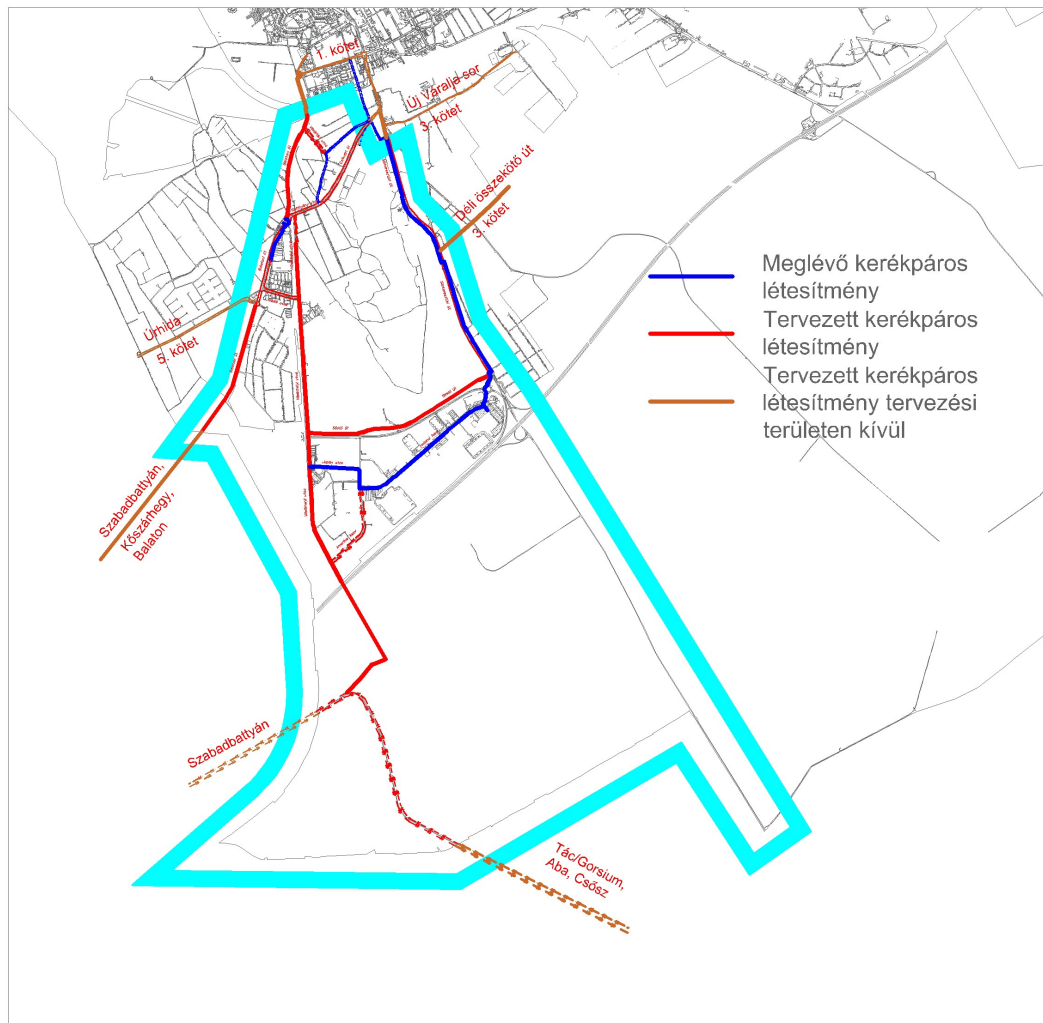
Az útszakasz a vegyes forgalom tartományába tartozik, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, illetve forgalmi sávban haladhat.

Javasolt az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosítása, valamint a Balatoni úton a gyalogos-kerékpáros átkelés biztosítása az ott tervezett kerékpárforgalmi létesítményhez.

A vizsgált városrészben a városi gyűjtőutakon javasolt fejlesztéseket az alábbi, 50. táblázat foglalja össze.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	ÁNF E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
IV.Ú3	AMERIKAI FASOR ( Holland faszor–M7 felé.)	930	1.100	B	kijelölt kerékpárosbarát út
IV.Ú4	BATTHYÁNY UTCA	400	3.450	A	kétoldali egyirányú kerékpársáv
IV.Ú5	CSÍKVÁRI ÚT Hosszúsétatér – Batthyány u.	1.000	8.540	A	kétoldali egyirányú kerékpársáv
IV.Ú6	RÁDIÓ UTCA	400	2.650	B	kétoldali egyirányú kerékpársáv
IV.Ú7	SÓSTÓ ÚT (Sárkeresztúri út–Vásárhelyi u.)	2.050	2.200	C	egyoldali közös gyalog-és kerékpárút
IV.Ú8.1	VÁSÁRHELYI UTCA (Batthyány u.– Alvinci u.)	300	2.310	B	kijelölt kerékpárosbarát út
IV.Ú8.2	VÁSÁRHELYI UTCA (Alvinci u. – Japán u.)	2.320	2.310-3.900	B	egyoldali kétirányú kerékpárút
IV.Ú8.3	VÁSÁRHELYI UTCA (Japán utca – M7 autóp.)		50	B	kijelölt kerékpárosbarát út kiépítése
IV.Ú9	VÁSÁRTÉRI UTCA		1.200	C	kijelölt kerékpárosbarát út, ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása

50. táblázat: A városi gyűjtőutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei



40. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztések a vizsgált városrészben

### 5.1.2.3 A városból kivezető, szomszédos településeket elérő javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

A **Budapest- Balaton kerékpárútra** a Főmterv–Utiber Konzorcium által készített - a kerékpáros útvonal fejlesztését megalapozó - megvalósíthatósági tanulmányt (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0004 azonosító számon).

Székesfehérvár – Balaton között a hivatásforgalmi szempontból is a kerékpáros hálózatra felfűzött települések: **Szabadbattyán, Kőszárhegy és Polgárdi.**

A vizsgált területen a kerékpárutat **két nyomvonalon is javasoljuk megvalósítani.**

- Az egyik nyomvonal amit a megvalósíthatósági tanulmány is javasol (lásd 4.1.6 fejezet) a Hosszúsétatértől a Csíkvári út (IV.Ú5) – Batthyány utca (IV.Ú4) – Balatoni úti nyomvonal (IV.Ú.2). Ebből a Csíkvári út a Székesfehérvári Sóstó Természetvédelmi Terület Rehabilitációja projektben már 2017-2018. évben kiépül.
- A másik alternatív nyomvonal, amit szintén a Budapest – Balaton beruházásban javasolunk megvalósítani a Horvát István utcától végig a Balatoni út mellett haladna. (IV.Ú.1 és IV.Ú.2). Ez jár a legkevesebb kereszteződéssel, valamint nem terheli szintbeni vasúti kereszteződés.

**Székesfehérvár déli várostérségében lévő települések**, a Sárvíz nyugati oldalán lévő **Tác/Gorsium, Csősz, Soponya Kálóz** valamint a Sárvíz keleti oldalán lévő **Aba, Sárkeresztúrhoz** vezető kerékpáros nyomvonal a város határáig közös lehet, amit a 4.3.3.4 fejezetben már vizsgáltuk. A kerékpárút nyomvonaltervezése Székesfehérvár - Tác/Gorsium között van folyamatban, de a városhatárig tartó közös nyomvonal miatt ez a többi település eléréséhez is jó kiindulási alap.

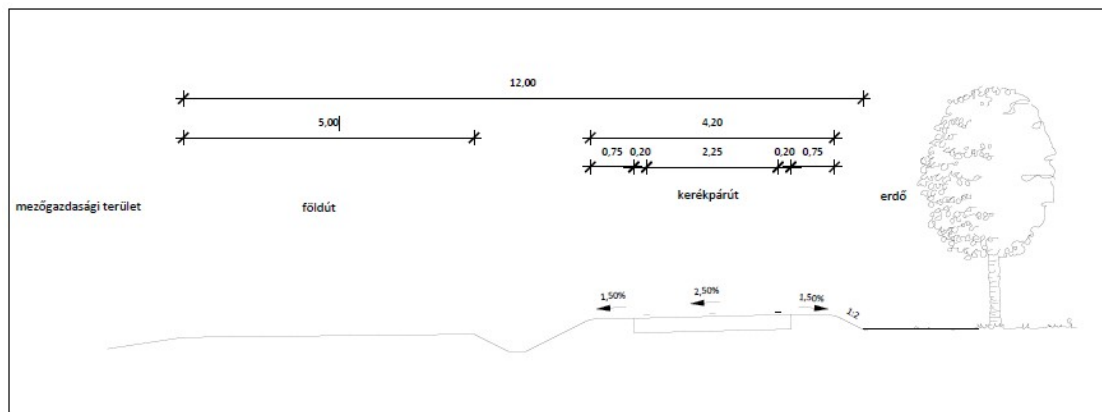
Székesfehérvár belvárosától a Palotai út – Piac tér – Hosszúsétatér – Temető utca – Szárcsa utca – Sárkeresztúri út Holland fasor vonalon összefüggő kerékpárhálózat van.

A Székesfehérvár – Táv/Gorsium kerékpárutat az M7 autópálya (Vásárhelyi utca folytatásában lévő) hídjától a város határáig két lehetséges nyomvonal közül az erdőterületet nem érintő, kisebb kisajátítási igényű, és hálózati szempontból a Kunos lovardához is kapcsolatot jelentő T1. nyomvonalon javasoljuk megvalósításra. A javasolt kerékpáros nyomvonala eltér a közút nyomvonalától, (az M7 keresztezése miatt), hossza azonban Tác/Gorsium – Székesfehérvár között rövidebb, mint a közút útvonala. A javasolt kerékpárút-nyomvonal az M7 autópályától délre a következő:

**T.1.1** Jelenleg a Magyar Állam tulajdonában és a Honvédelmi Minisztérium vagyonkezelésében lévő 020489/2 hrsz-ú funkcióját tekintve mezőgazdasági út, ami jelenleg (8,0 m széles) földút. A jelenlegi földút csak mezőgazdasági forgalommal terhelt, ezért vegyes forgalom tartományába tartozó kerékpárútként alakítható ki.

Az ingatlan vonatkozásában megkezdődtek a tárgyalások a tulajdonos és az Önkormányzat között. A HM Vagyonfelügyeleti Osztály arról tájékoztatta a várost, hogy jelenleg folyamatban van a földút átadása a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet (NFA) részére, ezért a város most az NFA állásfoglalását várja az ügyben.

**T.1.2-** Az önkormányzat tulajdonában lévő 020483 hrsz-ú út, az (erdővel ellentétes oldali) felszabályozással. Jelenleg folyamatban van a szabályozási terv módosítása. A szabályozási szélesség 12 m lesz, ami biztosítja, hogy ezen a szakaszon a mezőgazdasági forgalomtól függetlenül lehessen kialakítani a kerékpáros forgalmat (lásd 7. ábra). A kerékpáros forgalom földúttól való szétválasztása ezen a szakaszon azért fontos, hogy a kialakuló burkolt útvonalat a gépjárművek ne tudják egérútként használni a déli települések és a város között.



7. ábra: A Székesfehérvár – Tác/ Gorsiumi kerékpárút D.1.2 szakaszának javasolt keresztmetszésvénye

**T.1.3-** A 6214 jelű összekötő út felhasználása, ami eléri a város déli közigazgatási határát. Az országos összekötő út forgalma mindössze 354E/nap (lásd 3.3.1 fejezet), ezért azon a kerékpárút kerékpáros nyomokkal kijelölhető. Az országos közút kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Székesfehérvári Igazgatósága már nyilatkozott arra vonatkozóan, hogy hozzájárul, hogy a tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a

6214 jelű kisforgalmú közúton kerékpáros nyom jelzésekkel kerüljön megtervezésre, kijelölésre.

#### 5.1.2.4 A kisforgalmú utcákban javasolt fejlesztések

A vizsgált városrészben lévő három egyirányú utcából az Udvarhelyi utca 1-11. és az Udvarhelyi köz egymással párhuzamosak, kiegészítik egymást, így az ellenirányú közlekedés biztosított. Az egyirányú Vásártéri utca a gyűjtőutak között szerepel (IV.Ú9).

A vizsgált városrészben lévő négy zsákutcánál a továbbhaladást a Nagykanizsai vasútvonal, valamint magántelek akadályozza, így egyik utcánál sem biztosítható a kerékpáros továbbhaladás.

A kisforgalmú utcákra a fentiek alapján nincs fejlesztési javaslat.

### 5.1.3 A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése

#### A balesetveszélyes kialakítások megszüntetése

Baleseti gócot a vizsgált területen nem azonosítottunk, de a 4.3.9 pontban bemutattuk azt a három három utcát, ahol négy illetve öt baleset kerékpáros baleset fordult elő az elmúlt öt évben.

1. Öt baleset volt a **Sárkeresztúri út** hosszában. Az öt balesetből kettő volt azonos helyszínen, a Sárkeresztúri - Órhalom utca csomópontjában, ahol az egyoldali kétirányú kerékpárútnak oldalváltása van.  
Az 5.1.1 fejezetben az 1. sorszámú kerékpáros korszerűsítés (a Szárcsa u. és Sárkeresztúri út mellett a Temető utcától a Halom utcáig) irányhelyes kerékpárút, valamint egyes szakaszokon irányhelyes, „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv kialakítását javasolja (a hiányzó oldalon). A korszerűsítéssel megszűnik az oldalváltás szükségessége, valamint az útcsatlakozásoknál is csökken a balesetveszély. A kerékpárút korszerűsítése hosszabb távon irányozható elő, az idegen terület érintettsége és a szabályozási terv módosításának igénye miatt.
2. Öt baleset volt a **Balatoni utat érintően**, de mindegyik eltérő helyszínen. A Balatoni úton nincs teljes hosszában kerékpárút. A meglévő szakasz korszerűsítése az 5.1.1. fejezetben a 7. sorszám alatt, az új szakaszok kiépítése az 5.1.2.1 fejezetben a IV.Ú1 és IV.Ú2 sorszámok alatt szerepelnek. A meglévő kerékpárút korszerűsítése és a hiányzó kiépítése a Budapest – Balaton kerékpárút projektben javasolt.
3. Négy baleset volt a **Batthyány utcában** (a Balatoni út – Batthyány utca csomópontját is ideszámolva). A Batthyány utcában javasolt új irányhelyes kerékpársávok kialakításának leírása az 5.1.2.2 fejezetben a IV.Ú4 sorszám alatt található.

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 Balatoni út IV.Ú1 szakasza a kivétel, aminek beépítettsége külterületi jellegű, és így csak az egyik oldalon szükséges a hidak szélesítése, valamint a Vásárhelyi utca IV.Ú8.1 szakasza, ahol közvetlenül az út mellett halad a Nagykanizsai vasútvonal.

#### 5.1.4 A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése

Az 1. és 2. mellékletek tétélesen bemutatják a vizsgált városrész forgalomvonzó létesítményeit, ahol felmerül a kerékpárparkolás és kerékpártárolás igénye.

A 4.3.10. fejezetben megvizsgálásra kerültek a célállomások környezetében a biztonságos hosszú és rövid távú kerékpártárolás és kerékpárparkolás lehetőségei. A 44. táblázatban bemutatásra kerültek a vizsgált városrészben az önkormányzati tulajdonú/fenntartású rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások (könyvtár, közösségi ház, temető, természetvédelmi területek, sportközpont, orvosi rendelő). A hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák) a 45. táblázatban szerepelnek.

A „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” TOP-6.4.1-15 felhívás A) Kerékpárosbarát fejlesztés, a4) szakasza<sup>41</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 ütügyi műszaki előírásnak nem megfelelő kerékpártámaszok és parkolók körét is”

Az 5.1.1 és 5.1.2 fejezetekben javasolt kerékpárforgalmi fejlesztések közül az alábbi utcákban található önkormányzati intézmény (célállomás):

- Batthyány utca (Táncsics Mihály Ált Iskola, az iskola területén belül, hosszú idejű, gyermek- és felnőtt orvosi rendelők, gyógyszertár, Szent Kristóf templom és református imaház)
- Csíkvári út (Sóstói Stadion és katolikus temető)
- Balatoni út (Vörösmarty Mihály Szakképző Iskola az iskola területén belül, hosszú idejű).

A 4.3.10.3 fejezetben leírtak szerint az alap- és középfokú intézmények esetében az iskola területén belül javasolt zárt, személyzet által felügyelt tárolót létesíteni.

#### 5.1.5 Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati

Az intermodalitás keretében a közösségi közlekedés minden megállójára úgy tekintünk, mint lehetséges átszállási pontokra a közösségi közlekedés és a kerékpárforgalmi hálózat között.<sup>42</sup> Ezek az átszállási pontokon a kerékpárok hosszú idejű tárolását javasolt megvalósítani. Székesfehérvár vizsgált városrészében lévő 4 db átszállási pontot a 3.3.8.2 fejezetben a 29. táblázat és a 19. térkép mutatja be.

Ezek 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>43</sup>

<sup>41</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts> 13. o.

<sup>42</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>43</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts> 13. o.



A intermodalitás fejlesztésének lehetőségeit bemutató 4.3.10.4. fejezet alapján:

- 5-db kerékpártámasz elhelyezése javasolt a Balatoni út, Rádiótelep (Sóstói lakótelep) megállójánál,
- 2-2 db Sárkeresztúri út helyközi megállóinál (Szfvár. szőlőhegy (Őrhalmi szőlők), Kisteleki tanya, valamint Fövényi tanya megállók).

A **kerékpárszállításra** vonatkozóan lásd az 1. kötetben leírtakat.

### 5.1.6 A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztését az 1. kötet ugyanebben a fejezetben átfogóan, a teljes városra vonatkozóan tárgyalja.

## 5.2 Közbringa rendszer megvalósításának javaslata

A közbringa rendszer megvalósítását az 1. kötet ugyanebben a fejezetben a teljes városra vonatkozóan tárgyalja. Az első ütemben javasolt dokkoló állások között a vizsgált városrészben lévő Sóstói Stadion is szerepel. A Sóstói Stadion közbringa állomását a közlekedési módváltás lehetősége is indokolja.

## 5.3 Szervezeti-működési háttér

### 5.3.1 A kerékpáros közlekedésért felelős koordináció szervezeti, személyi és tárgyi feltételeinek javítása.

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

### 5.3.2 Aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségének bemutatása a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

## 5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

## 5.5 Kísérő intézkedések, szemléletformálás

Egy-egy jól kialakított kerékpárosbarát infrastruktúra-elem önmagában nem vezet automatikusan a kerékpárhasználat növekedéséhez.<sup>44</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>45</sup>

---

<sup>44</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>45</sup> Budapesti Közlekedési Központ (BKK): „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013” 41.o.

#### **5.5.1 A kerékpározás általános népszerűsítése**

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

#### **5.5.2 A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel**

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

#### **5.5.3 A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése**

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

#### **5.5.4 Szakmai közvélemény szemléletformálása**

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

## 6. Megvalósítás, ütemezés, több fázisú intézkedési terv a forráslehetőségekkel

A tervezett intézkedések – (hasonlóan az 1. kötet tartalmi kidolgozásához és elvéhez), valamint 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

Lásd az 1. kötetben, ugyanebben a fejezetben.

A NIF Zrt-vel való együttműködés a vizsgált területen két beruházás vonatkozásában szükséges, hogy ezek a beruházások kerékpáros-barát módon, a kerékpárforgalmi hálózati tervben rögzített célkitűzésekkel, önkormányzati projektekkel összhangban valósuljanak meg.

A NIF Zrt. lebonyolításában megvalósuló beruházások a Budapest – Székesfehérvár – Balaton kerékpárút, valamint Székesfehérvár – Boba (TEN-T V. folyosó) vasútvonal fejlesztései. Ez utóbbi keretében a Balatoni úton a vasút felett új felüljáró épül, a kerékpáros közlekedés biztosításával. Ezzel összhangban lehetséges a hozzávezető szakasz kerékpárforgalmi fejlesztése.

#### 6.1.2 Fejlesztések összehangolása a többi szakterület fejlesztéseivel, az azokba való beintegrálás

##### A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolás

Ahogy az I. kötetben is rögzítésre került, a víziközművek a jogszabály erejénél fogva a városi tulajdonba kerültek (2013.). Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata úgy döntött, hogy azok vagyonkezelését a Hivatal szervezetén belül oldja meg, az üzemeltetés továbbra is a Fejérvíz Zrt-nél maradt. A **Vízgazdálkodási Fejlesztési Alap** felhasználását és annak ütemezését is a város hagyja jóvá (azzal, hogy a kapcsolódó gördülő fejlesztési tervre a MEKH jóváhagyása is szükséges), így közvetlen lehetőség van az összehangolásra az útfejlesztésekkel, valamint a kerékpárosbarát fejlesztésekkel.

A vizsgált városrészben a következő víziközmű fejlesztésekkel szükséges az összehangolás, mely utcákban kerékpárforgalmi létesítmény is javasolt:

Víziközmű fejlesztés várható helye	Megvalósítás tervezett ideje
Vásárhelyi utca szennyvízcsatorna bontás nélküli rekonstrukció (54 fm hosszban)	2017
Csíkvari út – Sóstói stadion szennyvíz bekötés építése (12 fm hosszban)	2017

51. táblázat: A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolásközterület újraoszt

##### Az útpálya újraosztásával megvalósuló kerékpárosbarát fejlesztések lehetőségei

A kerékpárforgalmi létesítmények létesítése az irányhelyes kerékpársávok kialakításánál igényli az útpálya újraosztását. (Lásd a 5.1.2 fejezet táblázatait, vagy összefoglalva a 12. sz. mellékletet.)

Az útpálya újraosztása a **Balatoni úton** a Batthyány utcai körforgalom – Úrhidai úti körforgalom között, a **Batthyány utcában**, a **Csíkvari úton**, és a **Rádió utcában** szükséges.

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 tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

Jelentős munkabajárési vonulatként, a munkaerő mobilitását szolgáló útfejlesztés beruházása három útszakaszon várható:

- a Vásárhelyi utcában, a Batthyányi utcától a Logisztika bejáratáig,
- a Szárcsa utca – Sárkeresztúri úton, a Sóstó-Basa összekötő ároktól a Sárkeresztúri út Juharfa utcai buszmegállóig, valamint
- a Balatoni úton az Úrhidai úti körforgalomtól kivezető szakaszon, az elkerülő út csomóponti ágáig.

Az utóbbi két útfelújítás kisléptékű (marást és aszfaltozást tartalmaz). Az útfelújításokhoz kapcsolódóan (a vizsgált városrészben) nem tervezett kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztés, az alábbi indokok alapján:

- a Vásárhelyi utca érintett szakaszán az úttól függetlenül valósítható meg a kerékpárforgalmi létesítmény (IV.Ú8.1-2), aminek kiépítése a jelenlegi forgalmi adatok alapján, forgalomtechnikai beavatkozás mellett nem indokolt, viszont a jövőbeni változásokra tekintettel tervezett, mégpedig úgy, hogy nemcsak az útfelújítással érintett hosszban, hanem a hálózati szempontból teljes hosszban javasolt. A kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítása kisajátítást is igényel, ezért sem valósítható meg az útfelújítással együtt. A kerékpáros létesítményt teljes hosszban a fenntartható városi közlekedésfejlesztéssel (6.2.2 fejezet alatt) összehangoltan javasoljuk kiépíteni, a Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút keretében (a forráslehetőségtől függően, valamint a verziók közötti döntés eredményeképp). A Vásárhelyi kerékpárút kiépítésének indokoltságát a Budapest – Balaton kerékpárút kiépítése, az azzal való közvetlen kapcsolat tovább növeli.
- a Szárcsa utca – Sárkeresztúri út érintett szakaszán az út mellett jelenleg is van kerékpárút. A kerékpárútnak – a forrásoktól függően a jövőben - indokolt a korszerűsítését, de nemcsak az útfelújítással érintett szakaszon, hanem teljes hosszban. A kerékpárút korszerűsítése, az irányhelyes létesítmény megvalósítása a szabályozási terv módosítását is igényli, valamint kisajátítást, ezért az csak II. ütemben lesz megvalósítható.
- a Balatoni út érintett szakasza mellett a Budapest – (Székesfehérvár) - Balaton országos kerékpárút fejlesztése külön projektben valósul meg. A felújításra kerülő

útszakasz mellett a megvalósíthatósági tanulmány<sup>46</sup> alapján a kerékpárút F-3-0 szakasza vezet, amelynek kiépítése az 1.b ütemben (2018-ban) tervezett (lásd még az ütemezésre vonatkozóan a 3.5.2 fejezetben a 26. térképet, valamint a nyomvonalra a 4.1.6 fejezetben a 33. térképet).

## 6.2.2 Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

A fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében a vizsgált városrészben a külterületet is érintő Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút kiépítése javasolt. , amit az 52. táblázat mutat be.

Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt projekt					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény, ütemezés
IV.Ú8.1	VÁSÁRHELYI UTCA (Batthyány u. - Alvinci u)	300	B/A	kerékpárosbarát út kijelölése	forrástól függő
IV.Ú8.2	VÁSÁRHELYI UTCA (Alvinci u. – Japán u.)	2.320	B/A	egyoldali kétirányú kerékpárút	kisajátítási ig. forrástól függő
IV.Ú8.3	VÁSÁRHELYI UTCA (Japán utca – M7 ap.)	1.280	B/A	kerékpárosbarát út kiépítése	2018-2019. kisajátítás
T1.1	SZFVÁR – TÁC/GORSIUM kp.ú 020489/2 hrsz.	760	B/A	kerékpárosbarát út kiépítése	2018-2019.
T1.2	SZFVÁR – TÁC/GORSIUM kp.út 020483 hrsz.	750	B/A	önálló kerékpárút	kisajátítás, 2018-2019.
T1.3	SZFVÁR – TÁC/GORSIUM kp.út, 6214. j. út	2120	B/A	kerékpárosbarát út kijelölése	2018-2019.

52. táblázat: A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények, az összehangolási igényekkel

A Tác/Gorsium kerékpárút a T1.1, T1.2 és T1.3 szakaszok kiépítésével, (valamint az Amerikai fasor (IV.Ú3 szakasz) kerékpárosbarát út kijelölésével ( 6.2.7 fejezetben)) már kapcsolódik a 2015-ben megvalósult, a Sóstó Ipari Park 1,88 km hosszú kerékpárútjához (a Holland fasor mentén). Sóstó Ipari Park kerékpárútja bekötésre került a (Sárkeresztúri út–Szárca utca melletti) „Alsóvárosi kerékpárútba. Ezzel biztosított a kapcsolat Székesfehérvár É – D-i kerékpárforgalmi hálózati tengelyéhez, ami Iszkaszentgyörgy - Székesfehérvár Iszkaszentgyörgyi út –Új Csóri út – Palotai út –Piac tér – Hosszúsétatér – Temető utca – Alsóvárosi kerékpárút (Szárca utca – Sárkeresztúri út) – Sóstó Ipari Park kerékpárútja (Holland fasor) vonalon halad.

Az IV.Ú8.1 – IV.8.3 szakaszok kiépítése egy másik nyomvonalon való bekötést is jelenthet a városba, illetve kapcsolatot a Budapest – Balaton kerékpárúttal.

A Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút megvalósítása Székesfehérvár területén a rendezési terv módosítását igényli, melynek folyamata 2016-ban elindult, illetve ingatlanvéttel, kisajátítással jár.

**Térségi kerékpárút-fejlesztésről** van szó, emiatt a Fejér megyei (Tác közigazgatási határát érintő) fejlesztési ütemezéssel és forrásfelhasználással is összhangba kell hozni.

## 6.2.3 Sóstó Természetvédelmi Terület közúti elérhetősége fejlesztésében megvalósításra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

A Sóstó Természetvédelmi Terület közúti elérhetőségében ütemezetten a Csíkvári út fejlesztése valósul meg.

<sup>46</sup> Főmterv–Utiber Konzorcium 2014: Budapest – Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmánya, a Székesfehérváron áthaladó nyomvonalat 3.5 He helyszínrajz mutatja

Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében javasolt kerékpárgalmi létesítmény					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
IV.Ú5	CSÍKVÁRI ÚT (Hosszúsétatér – Batthyány u)	1000	A	kétoldali egyirányú kerékpársáv	2017-2018.

53. táblázat: A Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében tervezett kerékpárgalmi létesítmény

## 6.2.4 Budapest – Székesfehérvár - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárgalmi fejlesztések a vizsgált városrészben

A Budapest – Székesfehérvár - Balaton kerékpárút lebonyolítója a NIF Zrt. lesz.

A kerékpárút a vizsgált városrészben két útvonalon is megvalósítható:

- A megvalósíthatósági tanulmányban<sup>47</sup> javasolt változat (lásd 4.1.6 fejezet 32. térkép) a Csíkvári út (IV.Ú5 szakasz), a Batthyány utca (IV.Ú4 szakasz), a Balatoni út (7. szakasz valamint IV.Ú2.1 -2.2 szakaszok) kiépítését, illetve a 7. szakasz korszerűsítését tartalmazza. Ebből a Csíkvári úti szakasz várhatóan korábban, a Sóstó Természetvédelmi Terület beruházásában megvalósul.
- A megvalósíthatósági tanulmány nem vizsgálta a Horvát István utcától folyamatosan a Balatoni út mentén haladó nyomvonalat (a Horvát István utcától a Batthyány utcai körforgalomig, IV.Ú1), ami a Csíkvári út, Batthyány utcai szakasz alternatív útvonala. A folyamatosan a Balatoni úton haladó nyomvonalnak az előnye a javasolt változathoz képest, hogy viszonylag egyenesen, forgalmas utak keresztezése nélkül vezet, valamint ezen a vonalon minden vasúti keresztezés külön szintű, közvetlenebb eljutást biztosít a belváros felé. A Csíkvári úti kerékpáros létesítmény más beruházásban fog megvalósulni (lásd 6.2.3 fejezet), ezért a fenti előnyök alapján a IV.Ú1 szakasznak a kiépítését is az országos kerékpárút beruházásában javasoljuk kiépíteni úgy, hogy az mindkét nyomvonalon kitérítésre kerüljön. A Balatoni úti IV.Ú1 szakasz kiépítését össze kell hangolni egy másik projektben megvalósuló hídépítéssel, a Székesfehérvár- Bobai vasútvonal hídjának átépítésével, ezért azt várhatóan csak az országos kerékpárútnak egy későbbi III. vagy IV. ütemében lehetne megvalósítani, a nyomvonal elfogadása esetén.

A fentiek alapján az 54. táblázatban a Balatoni út IV.Ú1 szakaszának fejlesztését is szerepeltettük.

A Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút projektjében javasolt kerékpárgalmi létesítmények					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
IV.Ú1	BALATONI ÚT (Horvát István u. - Batthyány u. körforgalom között)	1.600	B/A	Egyoldali kétirányú kerékpárút/alternatív nyomvonal	Bobai vasútvonal hídjának építésétől függ
7.	BALATONI ÚT mellett a Batthyány u. körforgalomtól a Sóstói ltp-ig	400	A	meglévő kerékpárút korszerűsítése Kétoldali egyirányú kerékpársáv/v. „koppenhágai típusú” kerékpársáv	2018-2019.
IV.Ú2.1	BALATONI ÚT (Sóstói lakótelep – Úrhidai körforgalom)	480	A	Kétoldali egyirányú kerékpársáv/v. „koppenhágai típusú” kerékpársáv	2018-2019.
IV.Ú2.2	BALATONI ÚT (Úrhidai körforgalom – városhatár között)	1.475	A	Egyoldali kétirányú kerékpárút	2018-2019.
IV.Ú4	BATTHYÁNY UTCA	400	A	kétoldali egyirányú kerékpársáv	2018-2019.

54. táblázat: A Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárgalmi létesítmények

<sup>47</sup> Főmterv–Utiber Konzorcium 2014: Budapest–Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmány

## 6.2.5 Második ütemben javasolt fejlesztések

A második ütemben lévő fejlesztések között olyan beruházások szerepelnek, ahol pl. a szabályozási terv módosítása és kisajátítás szükséges, mint az 1. Szárcsa – Sárkeresztúri kerékpárút korszerűsítésénél. A Sóstó út kerékpárhálózatban betöltött szerepe (C besorolású) kisebb a többi útnál.

Második ütemben javasolt fejlesztések					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
1.	SZÁRCSA U. – SÁRKERESZTÚRI ÚT mellett a Temető utcától a Halom utcáig	2.700	B	meglévő kerékpárút korszerűsítése, kétoldali irányhelyes kerékpárút /egy szakaszon „koppenhágai típusú” kp.sáv	II. ütem, kisajátítási igény
IV.Ú6	RÁDIÓ UTCA	400	B	kétoldali egyirányú kerékpársáv	Bp – Balaton kerékpárúthoz csatlakozás
IV.Ú7	SÓSTÓ ÚT	2.050	C	egyoldali kétirányú közös gyalog- és kerékpárút	II. ütem

55. táblázat: Második ütemben javasolt fejlesztések

## 6.2.6 Lehetséges források - Európai Unió által társfinanszírozott konstrukció

A 2014-20 Európai Uniók költségvetési és egyben programozási időszakban több támogatási forrás és fejlesztési cél keretében nyílt mód a fejlesztések támogatásból történő megvalósítására, melyeket átfogóan az 1. kötet ugyanezen fejezete mutatja be.

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 keretből, fenntartható közlekedésfejlesztés címen, TOP-6.4 intézkedéshez kapcsolódóan, valamint a gazdaságfejlesztési célt szolgálóan, a munkába járáshoz kapcsolódóan, a TOP-6.1 intézkedés alatt.

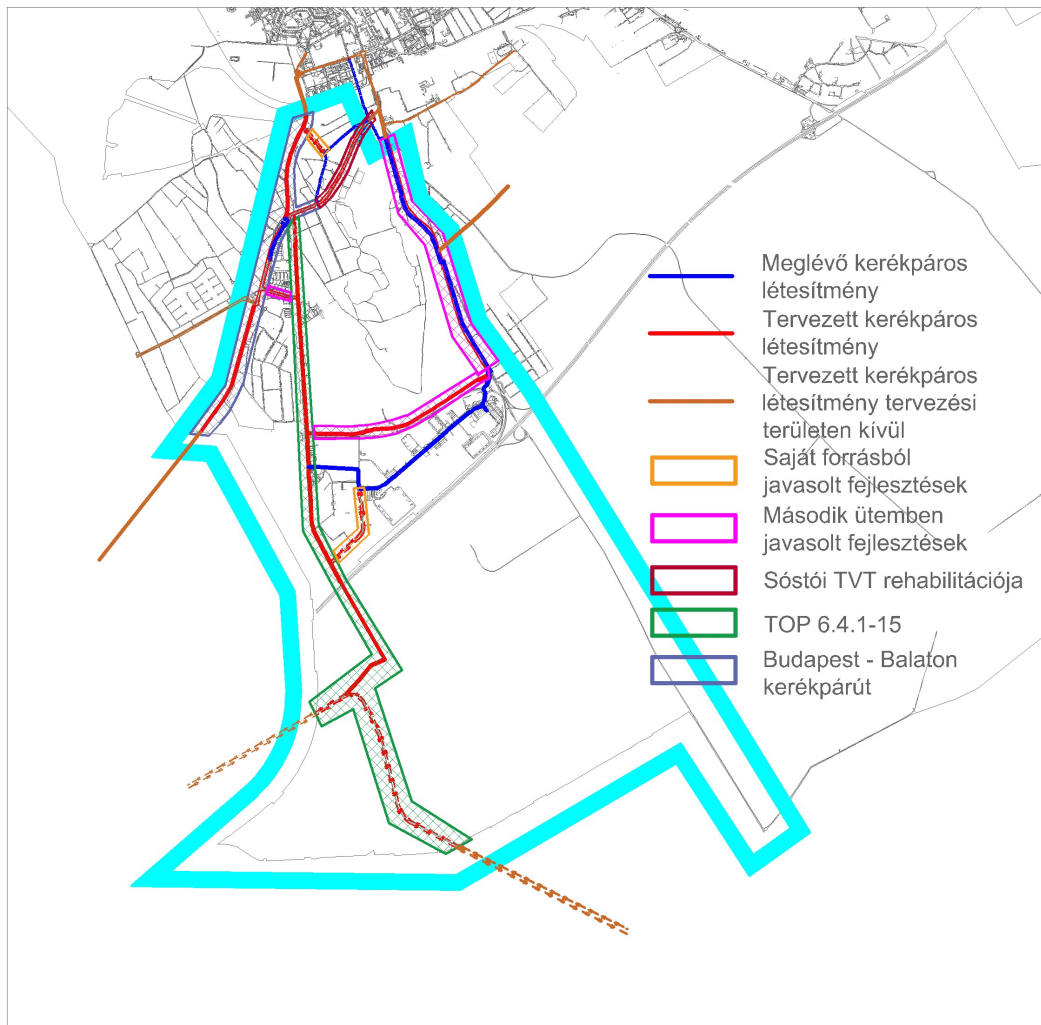
## 6.2.7 Saját forrásból megvalósításra tervezett beavatkozások a vizsgált városrészben

A 56. táblázat mutatja be a vizsgált városrészben az önkormányzati saját forrásból megvalósításra tervezett beavatkozásokat.

Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz..	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény/ütemezés
IV.Ú3	AMERIKAI FASOR (Holland fasor – M7 felé)	930	B	kerékpárosbarát út kijelölése	2017-2018, Tác/Gorsium kerékpárúttal
IV.Ú9	VÁSÁRTÉRI UTCA	340	C	kerékpárosbarát út kijelölése, ellenirányú kp közlekedés biztosítása	Balatoni út IV.Ú1 szakaszával

56. táblázat: Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások

A fejlesztési lehetőségek keretében 6.2.1 – 6.2.5 és a 6.2.7 fejezetekben javasolt létesítményeket az 41. térkép mutatja be.



41. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése

### 6.2.8 A városból kilépő, szomszédos településeket elérő kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításának ütemezése

A **Budapest – Székesfehérvár - Balaton** országos kerékpárút megvalósítása és ütemezése a 6.2.4 fejezetben található.

**Székesfehérvártól délre** (a 6307 jelű és a 63. sz. főút mentén lévő települések) elérhetősége a városhatárig közös nyomvonalon vezethető. Így a Székesfehérvár – Tác/Gorsium kerékpárút (a 6307. jelű út mellett, a Sárvíz nyugati oldalán) kiépítésével a város részéről Aba (és a 63. sz. főút mellett, a Sárvíz keleti oldalán lévő települések) elérése is biztosítottá válik. Ennek ütemezését a 6.2.2 fejezet mutatja.



## Térképek jegyzéke

1. térkép: Székesfehérvár kerékpárforgalmi hálózati terveinek területi lehatárolása (külterületekkel együtt).....	8
2. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészei szabályozási tervének szelvénybeosztása (az érintett belterületi szelvények kék színű kiemelésével) .....	12
3. térkép: Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészei szabályozási tervének szelvénybeosztása (az érintett belterületi szelvények kék színű kiemelésével) .....	13
4. térkép: A Sóstó Ipari Park beépítési tervének helyszínrajza.....	14
5. térkép: A vizsgált városrész lehatárolása.....	15
6. térkép: Városnegyedek és városrendezési körzetek (forrás: [Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei, 2004] .....	16
7. térkép: A vizsgált városrész javasolt kerékpárforgalmi hálózati kapcsolatai .....	18
8. térkép: Forgalomvonzó létesítmények a vizsgált területen .....	21
9. térkép: A főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált területen .....	22
10. térkép: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben (nagyítható méretben lásd az 1. számú mellékletben).....	22
11. térkép: A vizsgált városrész országos főútjai, valamint városi fő-és gyűjtőútjai.....	24
12. térkép: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) nagyobb méretben lásd az 1. kötet 12.c. mellékletét. Frissítése jelenleg folyamatban van. ....	25
13. térkép: Körforgalmú csomópontok és gyalogos átkelőhelyek a vizsgált városrészben.	28
14. térkép: A vizsgált területen található vasútvonalak.....	29
15. térkép: A vasútvonalak jelenlegi átjárási lehetőségei a vizsgált városrészben (a déli közig. határon lévő Szabadbattyán – Börgönd vasútvonal nélkül) .....	32
16. térkép: Egyirányú utcák és zsákutcák a vizsgált városrészben.....	34
17. térkép: A meglévő lakó-pihenő övezetek a vizsgált városrészben .....	35
18. térkép: A kerékpáros balesetek helyszínei a vizsgált területen 2011-2015. években ...	39
19. térkép: A helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek környezetében a kerékpárparkolás igényként merülhet fel.....	40
20. térkép: Meglévő fedett kerékpárparkolók a vizsgált városrészben.....	42
21. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere .....	43
22. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítményei .....	45
23. térkép: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és értékelésük .....	53
24. térkép: A városi fő és gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények és a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése (lásd még 9. melléklet) .....	56
25. térkép: Budapest – Balaton kerékpárútnak a vizsgált városrészből kivezető szakasza, Székesfehérvár – Szabadbattyán, Kőszárhegy és Polgárdi összekötésével, az építési ütemek jelölésével.....	57
26. térkép: Székesfehérvár déli várostérségében 20 km-en belül lévő települések és a Sárvíz völgye Tájvédelmi körzet .....	57

27. térkép: Átkötő kerékpározási lehetőségek földutakon és ösvényeken a Sóstó - és a Homokbánya Természetvédelmi Területeken .....	59
28. térkép:A vizsgált városrész problématerképe.....	63
29. térkép: Országos Területrendezési Terv a vizsgált városrészre vonatkozóan .....	65
30. térkép: Székesfehérváron való átvezetéssel javasolt országos/nemzetközi kerékpárút .....	66
31. térkép: Az „A” hálózati szerepű Budapest –Balaton, és a javasolt „A” hálózati szerepű (Jeruzsálemi)kerékpárút a vizsgált városrészben.....	66
32. térkép: A Budapest – Balaton kerékpárút Székesfehérváron áthaladó nyomvonala (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv, 3.5 He) .....	69
33. térkép: ....A vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei 5 km-en (2,5 km-es körön) belül helyezkednek el. Székesfehérvár városközpontjából indulva a vizsgált városrészben 5 km-en belül elérhető területek .....	72
34. térkép: A változtatásra nem szoruló területek kijelölése a vizsgált területen.....	73
35. térkép: Székesfehérvár-Tác/Gorsiumi kerékpárút lehetséges nyomvonalai .....	79
36. térkép: Tervezett vasúri átjárási lehetőségek a vizsgált városrészben .....	81
37. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége, valamint a zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladás lehetősége	84
38. térkép: A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek kiterjesztésének lehetősége .....	85
39. térkép: A kerékpáros pihenőhelyek helyszínei az „A” és „B” hálózati funkciójú szabadidős kerékpárforgalmi létesítmények mellett.....	90
40. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztések a vizsgált városrészben ..	101
41. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése .....	112

## Képek jegyzéke

1. kép: A Holland fasor – Auchan bekötés körforgalomban a kerékpáros átvezetés a Holland fasoron .....	26
2. kép: A 8.sz főút – 63. sz. főút – Sárkeresztúri út körforgalmi csomópontjában a 8. sz. főúthoz vezetett kerékpárút és a keresztezés kerékpáros átvezetés nélkül .....	27
3. kép: A Sárkeresztúri út – Sóstó út útcsatlakozása a kerékpáros átvezetéssel .....	27
4. kép: A Sárkeresztúri út melletti kerékpárút átvezetése a Halom utcai útcsatlakozásnál	28
5. kép: A sóstó Ipari Parkban a Holland fasor melletti kerékpárút átvezetése az útcsatlakozásnál .....	29
6. kép: A Balatoni út a Komáromi és a Szombathelyi vasútvonalak felüljárói után magas töltésen halad. A nagy forgalmú út mellett csak egy keskeny járda vezet. ....	30
7. kép: A Vásártéri utcai felüljáró.....	31
8. kép: A Batthyány utcai fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezés (a Nagykanizsai vonalon), külön kerékpáros létesítmény nélkül .....	31
9. kép: Szárcsa utca Sóstó –Basa ároknál lévő kerékpáros- és közúti híd.....	33

10. kép: Fedett kerékpárparkoló a Sóstó Természetvédelmi Terület Szárcsa utcai bejáratánál .....	41
11. kép: Fedett kerékpárparkoló Batthyány utcában, a Táncsics Mihály Általános Iskola mellett .....	41
12. kép: Fedett kerékpárparkoló a Sóstói Stadionnál .....	42
13. kép: Térképes tájékoztató tábla az Alsóvárosi kerékpárúton .....	43
14. kép: Sóstói kerékpárút tájékoztató táblája .....	43
15. kép: Szárcsa utca melletti kerékpárút a Temető utcai útcsatlakozásnál (1. szakasz) ....	46
16. kép: A Szárcsa utcai kerékpárút korábbi külterületi szakasza mellett 2014-ben megvalósított közvilágítás (1 szakasz).....	46
17. kép: Sárkeresztúri út melletti kerékpárút (1. szakasz) .....	47
18. kép: 2. szakasz optikailag elválasztott gyalog-és kerékpárútja, a körforgalmak között, a 8.sz. főúti ágtól .....	48
19. kép: A Holland fasor közös gyalog-és kerékpárútja az Auchan körforgalomtól a Jüllich Glas útcsatlakozásig (3. szakasz) .....	49
20. kép: Sóstó Ipari Parkban a Holland fasor melletti kerékpárút (4. szakasz) .....	49
21. kép: A Homoksori kijelölt kerékpárosbarát út (5. szakasz) .....	50
22. kép: Csíkvári sétány kerékpárútja (6. szakasz) .....	51
23. kép: Balatoni út közös gyalog-és kerékpárútja (7. szakasz) .....	52
24. kép: A Szárcsa utcai gyalogos híd, amit a kerékpárút korszerűsítése, irányhelyes átalakításakor szélesíteni javasolt. ....	82
25. kép: Kerékpáros pihenőhely a Sóstó Természetvédelmi Terület főbejáratánál .....	89

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: A vizsgált terület városnegyede és városrendezési körzetei.....	16
2. táblázat: A vizsgált terület kerékpáros hálózati kapcsolatai a szomszédos városrészek valamint a szomszédos települések felé .....	17
3. táblázat: A vizsgált területen lévő óvoda és általános iskola .....	19
4. táblázat: A vizsgált területen lévő művelődési ház és könyvtár .....	19
5. táblázat: A vizsgált területen lévő templomok .....	19
6. táblázat: A vizsgált területen lévő temetők .....	19
7. táblázat: A vizsgált városrészben lévő közösségi területek .....	19
8. táblázat: A vizsgált városrészben lévő sportlétesítmények .....	20
9. táblázat: A vizsgált területen lévő orvosi rendelők és gyógyszertár .....	20
10. táblázat: A vizsgált városrészben lévő ipari parkok .....	20
11. táblázat: A vizsgált területen lévő irodaházak .....	20
12. táblázat: A vizsgált városrészben lévő bevásárló központok .....	20
13. táblázat: A vizsgált városrész gyorsforgalmi és országos főútjainak forgalmi adatai Forrás: KIRA rendszer .....	23
14. táblázat: A vizsgált városrész elsőrendű főútjainak mértékadó óraforgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.) .....	24
15. táblázat: Székesfehérvár gyűjtőútjainak forgalma a vizsgált városrészben (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.) .....	25

16. táblázat: Székesfehérvár vizsgált városrészében a fő-és gyűjtőutak körforgalmi csomópontjaiban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda).....	27
17. táblázat: A vizsgált városrész hidjai.....	32
18. táblázat: Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben.....	34
19. táblázat: Zsákutcák és a kerékpáros továbbhaladás jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben.....	34
20. táblázat: 2011. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	36
21. táblázat: 2013. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	36
22. táblázat: 2014. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	36
23. táblázat: 2015. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben .....	36
24. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset okozója.....	37
25. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset részese .....	37
26. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója.....	38
27. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset részese .....	38
28. táblázat: Balesetek helyszínei betűrendbe rendezve .....	39
29. táblázat: Helyközi megállóhelyek a vizsgált városrészben.....	40
30. táblázat: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei (2016. augusztusi állapot).....	44
31. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése a vizsgált városrészben .....	52
32. táblázat: Országos fő és mellékutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei.....	54
33. táblázat: Városi főutak mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények.....	55
34. táblázat: Gyűjtőutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények.....	55
35. táblázat: Székesfehérvár városkörzetében lévő települések kerékpáros elérhetőségei és fejlesztései a Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján.....	67
36. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítményekből a nem megfelelő szakaszok .....	74
37. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésénél alkalmazható megoldások, amikor a közút forgalma 10.000-20.000 ÁNF közötti .....	74
38. táblázat: A Balatoni úton (városi elsőrendű főúton) javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei .....	76
39. táblázat: A Csíkvári úton (városi gyűjtőúton) javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti .....	77
40. táblázat: Városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 2.000 - 4.000 ÁNF közötti .....	78
41. táblázat: A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetés vizsgálata .....	82
42. táblázat: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata a városrészben .....	83
43. táblázat: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából.....	83

44. táblázat: Rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások a vizsgált városrészben (kívül önkormányzati tulajdonú/fenntartású intézmények, valamint templomok) .....	87
45. táblázat: Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák), ahol a tárolás az intézmény területén belül javasolt.....	88
46. táblázat: Szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a kerékpáros pihenőhelyek lehetséges helyszínei a vizsgált városrészben .....	89
47. táblázat: A vizsgált területből kivezetően javasolt kerékpárutak az elérendő településekkel, úti célokkal .....	91
48. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései, fejlesztései .....	93
49. táblázat: A városi elsőrendű főutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei .....	96
50. táblázat: A városi gyűjtőutak javasolt új kerékpárforgalmi létesítményei.....	100
51. táblázat: A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolásközterület újraoszt .....	107
52. táblázat: A Fenntartható városi közlekedésfejlesztés keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények, az összehangolási igényekkel .....	109
53. táblázat: A Sóstó Természetvédelmi terület közúti elérhetősége fejlesztésében tervezett kerékpárforgalmi létesítmény.....	110
54. táblázat: A Budapest - (Székesfehérvár) - Balaton kerékpárút projektjében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	110
55. táblázat: Második ütemben javasolt fejlesztések .....	111
56. táblázat: Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások .....	111

## Ábrák jegyzéke

1. ábra: Balatoni úti mintakeresztelvény a Batthyány utcától (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv).....	93
2. ábra: Balatoni út Horvát István u. - Batthyány u. körforgalom közötti támfalas szakasz (forrás: Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. terve, tervező: Polányi Péter)..	95
3. ábra: Balatoni út a Sóstói lakóteleptől a városhatár felé (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv).....	95
4. ábra: Batthyány utca javasolt keresztelvénye (forrás: Főmterv–Utiber Konzorcium megvalósíthatósági tanulmányterv) .....	97
5. ábra: A Csíkvári út korszerűsítésének tervezett mintakeresztelvénye (forrás: Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedési Iroda, tervező: Halász Anikó) ...	97
6. ábra: A Vásárhelyi utca meglévő útburkolata mellett, attól függetlenül kialakítható egyoldali kétirányú kerékpárút.....	99
7. ábra: A Székesfehérvár – Tác/ Gorsiumi kerékpárút D.1.2 szakaszának javasolt keresztelvénye.....	102