

SZÉKESFEHÉRVÁR

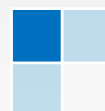
KÖZÉPISKOLAI CAMPUS

KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV



Pro Urbe Kft.

2017.augusztus

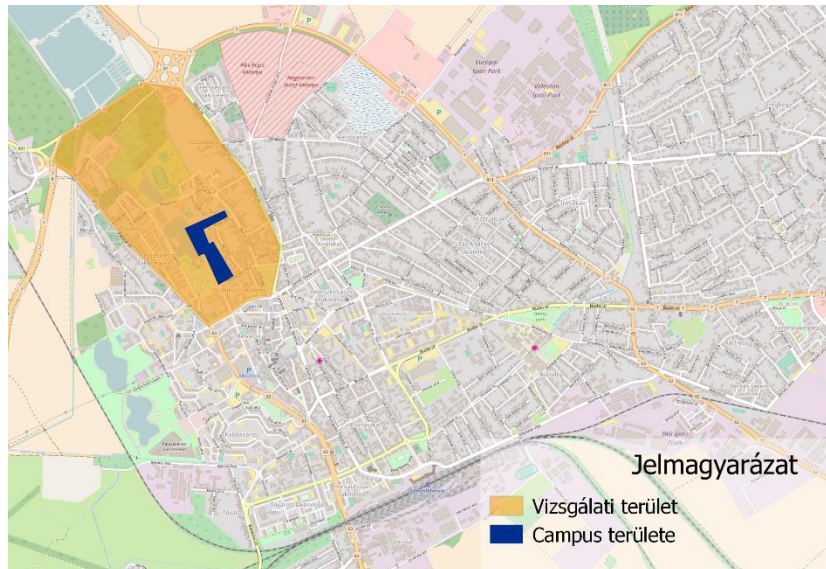


Tartalom

1) Campus fejlesztés rövid leírása	2
2) Közlekedési helyzetkép felmérése	4
a) Közúti közlekedés	4
b) Községi közlekedés	8
c) Parkolási helyzet.....	9
d) Kerékpáros helyzet	10
e) Gyalogos forgalmi helyzet	10
3) Campus projekttől független projektek hatása a vizsgálati területre	11
a) Intermodális csomópont	11
b) Közút és közterület fejlesztések	11
c) Kerékpáros fejlesztések.....	13
d) Depónia Nonprofit Kft. költözése.....	14
4) A teljesen kiépített Campus közlekedési hatásai és javaslat azok kezelésére	15
a) Hatás.....	16
b) Beavatkozási javaslat.....	16
5) Rajzi munkarészek	18

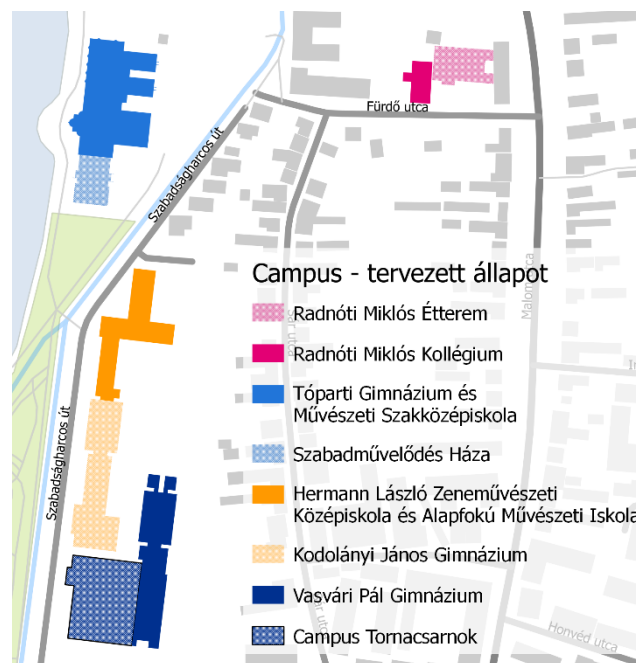
1) Campus fejlesztés rövid leírása

Modern városok program keretében Székesfehérvár középfokú oktatási centrumot hoz létre a Szabadságharcos út Mészöly Géza utcától északra eső szakaszán. Elhelyezkedését, illetve a vizsgálati területlehatárolást az alább ábra mutatja.



1. ábra A Campus elhelyezkedése, és a vizsgálati terület Székesfehérváron

A vizsgálati terület határoló útjai az alábbiak: Móri út, Mátyás király krt., Schwäbisch Gmünd utca, Palotai út, Szent Flórián körút. A Campusnak nevezett oktatási központ végső állapotában az alábbi ábrán ismertetett intézményeket és épületeket fogja magába foglalni.



2. ábra Campus - tervezett állapot

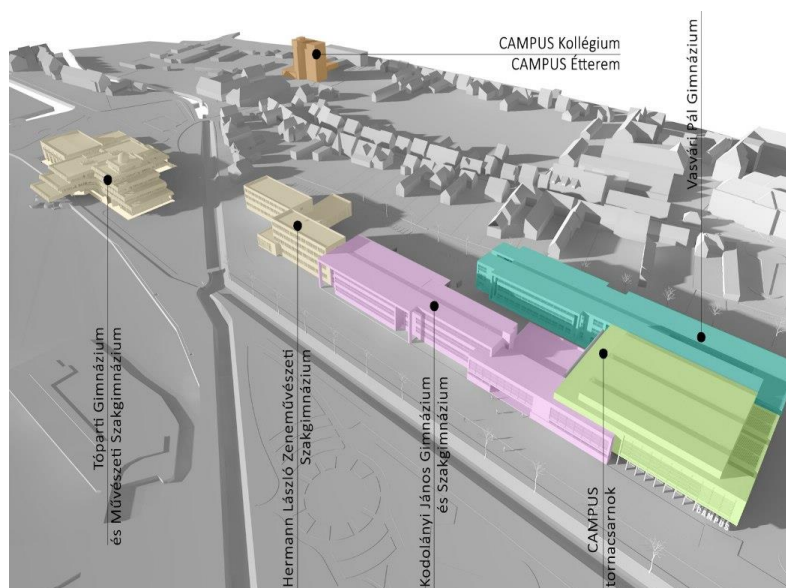
**SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV**

A tervek szerint 2020 szeptemberétől itt működik a Vasvári Pál Gimnázium, a Hermann László Zeneművészeti Szakgimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola, a jelenlegi is itt működő Tóparti Gimnázium és Művészeti Szakgimnázium és a Kodolányi János Gimnázium és Szakgimnázium.

A meglévő épületek közül a volt Ybl Miklós Általános Iskolát elbontják, helyére a 24 osztályos Vasvári gimnázium és egy új, 400 fős lelátóval rendelkező tornacsarnok épül. A nem elbontandó épületeket gépészetileg teljesen felújítják, a belső tereket átalakítják, homlokzati hőszigetelést és nyílászáró cseréket hajtanak végre. A Hermann zeneiskola a volt Kodolányi János Főiskola épületébe költözik, ott egy 200 fős nagy hangversenytermet és több gyakorlati próbahelyet is kialakítanak. Az elképzelések szerint a 16 osztályos iskolaépületben, 24 osztállyal működő Tóparti gimnázium megkapja a mellette lévő Szabadművelődés Háza 2-3. szintjét, miközben a földszint és a negyedik emelet továbbra is a kultúra szolgálatában marad. A közelben lévő Sörház téri kollégiumépületet és éttermet is felújítják. Előbbi 199 férőhelyes lesz és elsősorban a négy intézmény diákjait szolgálja ki, míg az étterem 600 adagos konyhát kap. A Campus az alábbi (maximális) létszámokkal fog üzemelni.

Intézmény neve	Gimnáziumi tanulók		Eltolt tanrendű tanulók		Tantestület létszáma
	Max. létszám	Korosztály	Max. létszám	Korosztály	Max. létszám
Vasvári Pál Gimnázium	864 fő	14-19			80 fő
Kodolányi János Gimnázium	864 fő				80 fő
Hermann László Zeneművészeti Középiskola és Alapfokú Művészeti Iskola	80 fő	14-20	800	8-20	
Tóparti Gimnázium és Művészeti Középiskola	864 fő	14-19			80 fő
Összesen	2600 fő		800 fő		240 fő

Az iskola választás egyik kiemelkedő döntési szempontja az intézmény elhelyezkedése, megközelíthetősége. Felmenő rendszerben fog azok aránya lecsökkeni az érintett intézményekben, akik nem voltak tisztában az intézmény választásakor annak költözésével, illetve új helyszínével. Az építész tervek alapján az alábbi látványterv készült.

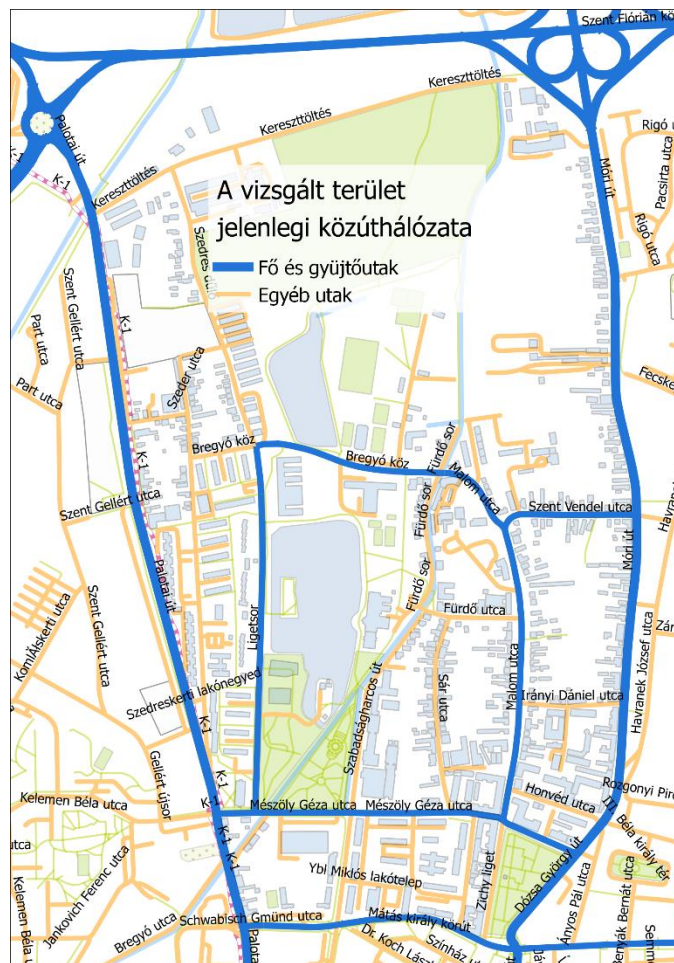


3. ábra Építészeti látványterv

2) Közlekedési helyzetkép felmérése

a) Közúti közlekedés

A vizsgált terület jelenlegi közúthálózatát a következő ábra ismerteti. A terület határoló útjain (Móri út, Mátyás király krt., Schwäbisch Gmünd utca, Palotai út, Szent Flórián körút) túl kiemelt jelentőségű a Mészöly Géza utca, Liget sor, Bregyó köz és a Malom utca, ezek ugyanis azok a közvetlen határoló utak, amelyek jelentősebb gyűjtőúti szerepre alkalmasak, illetve azt már most be is töltik. A tágabb közúthálózat kapcsán érdemes megemlíteni, hogy keleti – nyugati irányban a város átjárhatóságát két egyedi városi textúra határozza meg. Az egyik a történelmi belváros, mely a (kis) Budai út és a Mátyás király körút között nem biztosít átjárhatóságot, a másik pedig a Csónakázó tó, amely a Mészöly Géza utca és a Bregyó köz közötti területet öleli fel. Északról dél felé sorrendben ezek a keleti – nyugati kapcsolatot biztosító áttörési pontok egyre terheltebbek: a Bregyó köz (ma még) alig forgalmas, a Mészöly Géza és a Mátyás király körút terhelése már jelentős, a kis Budai út, illetve a Horvát István út pedig a város kritikus útvonalainak számítanak.



4. ábra Közút hálózat a tervezési területen

A közúti gépjármű-közlekedés vizsgálatára május 30-án forgalomszámlálást végeztünk. A számlálást az alábbi csomópontokban végeztük el:

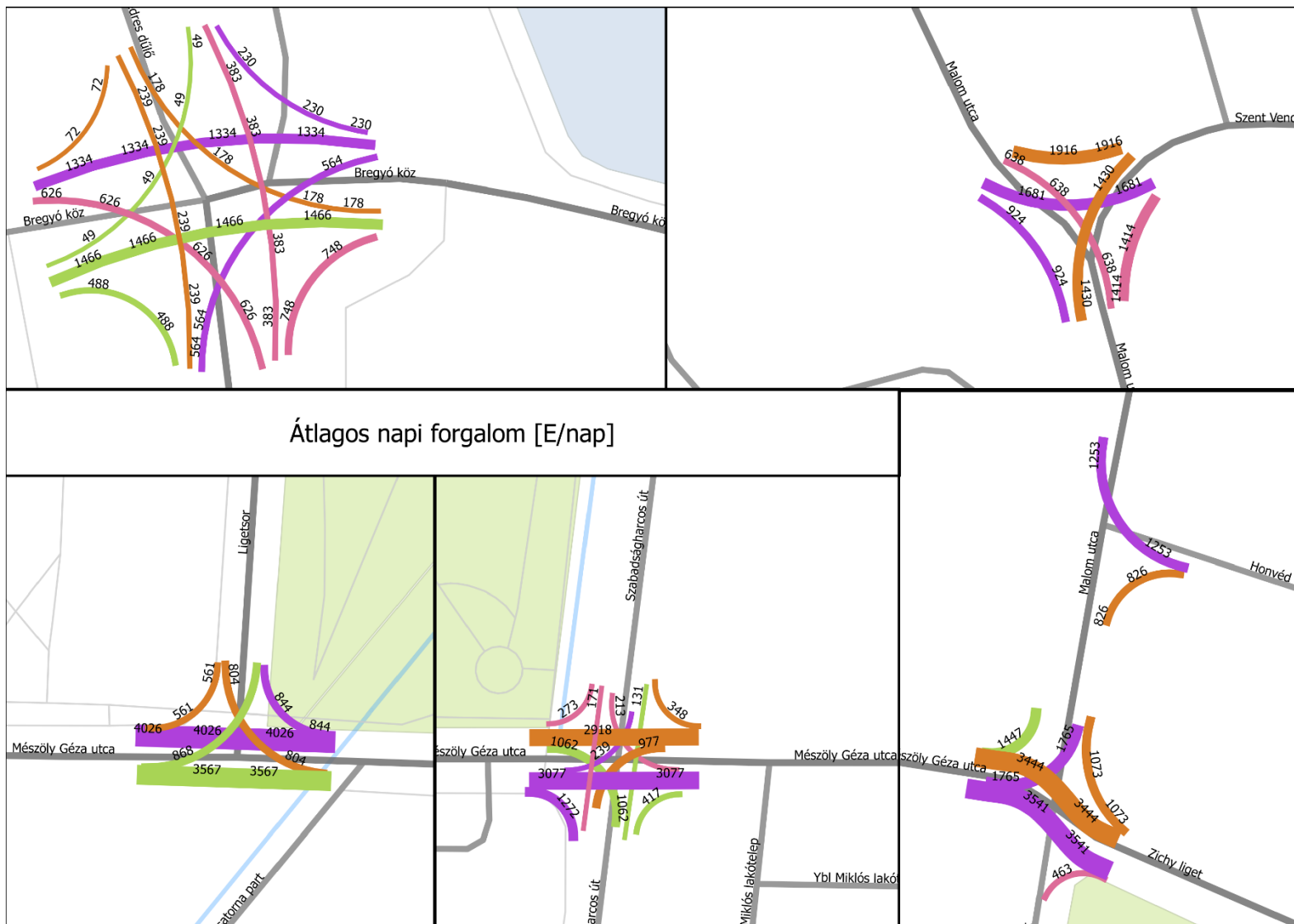
- Malom utca – Szent Vendel utca (Sörház tér)
- Malom utca – Honvéd utca (csak kanyarodó irányok számolása)
- Mészöly Géza utca – Malom utca – Zichy liget
- Mészöly Géza utca – Szabadságharcos út

SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV

- Mészöly Géza utca – Liget sor
- Liget sor – Bregyó köz – Szeder utca – Szedres dűlő

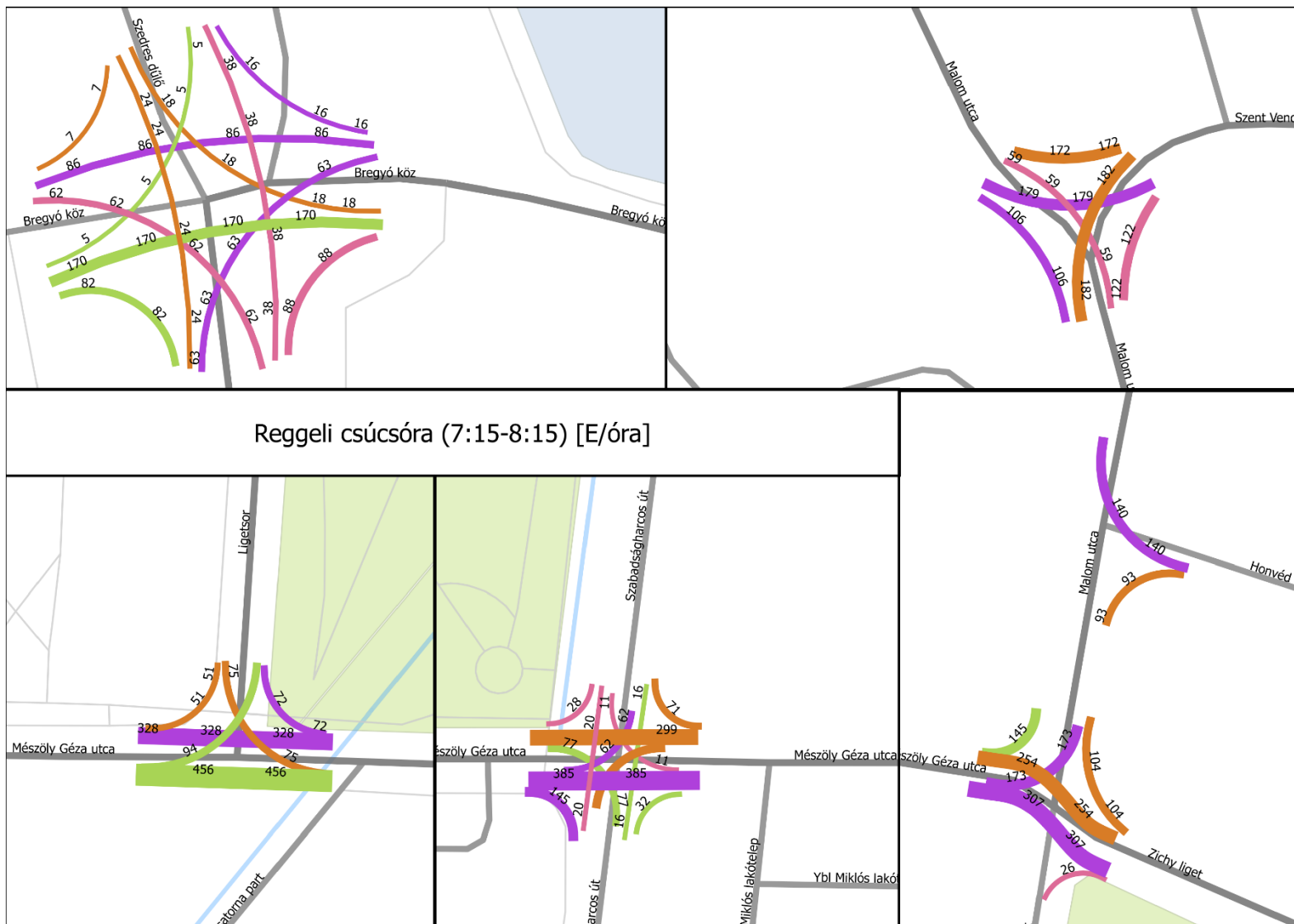
A csomópontokban minden esetben reggel 6:00-10:00, délután pedig 14:00-18:00 között számoltuk a forgalmat. A következő két ábrán a helyszínt eltorzítva mutatjuk be az átlagos napi forgalmat (ÁNF), és a Campus működését tekintve kritikus 7:00-8:00 között időszakot, mindkét esetben egységjármű per nap mértékegységgel.

**SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV**



5. ábra Átlagos napi forgalom [E/nap]

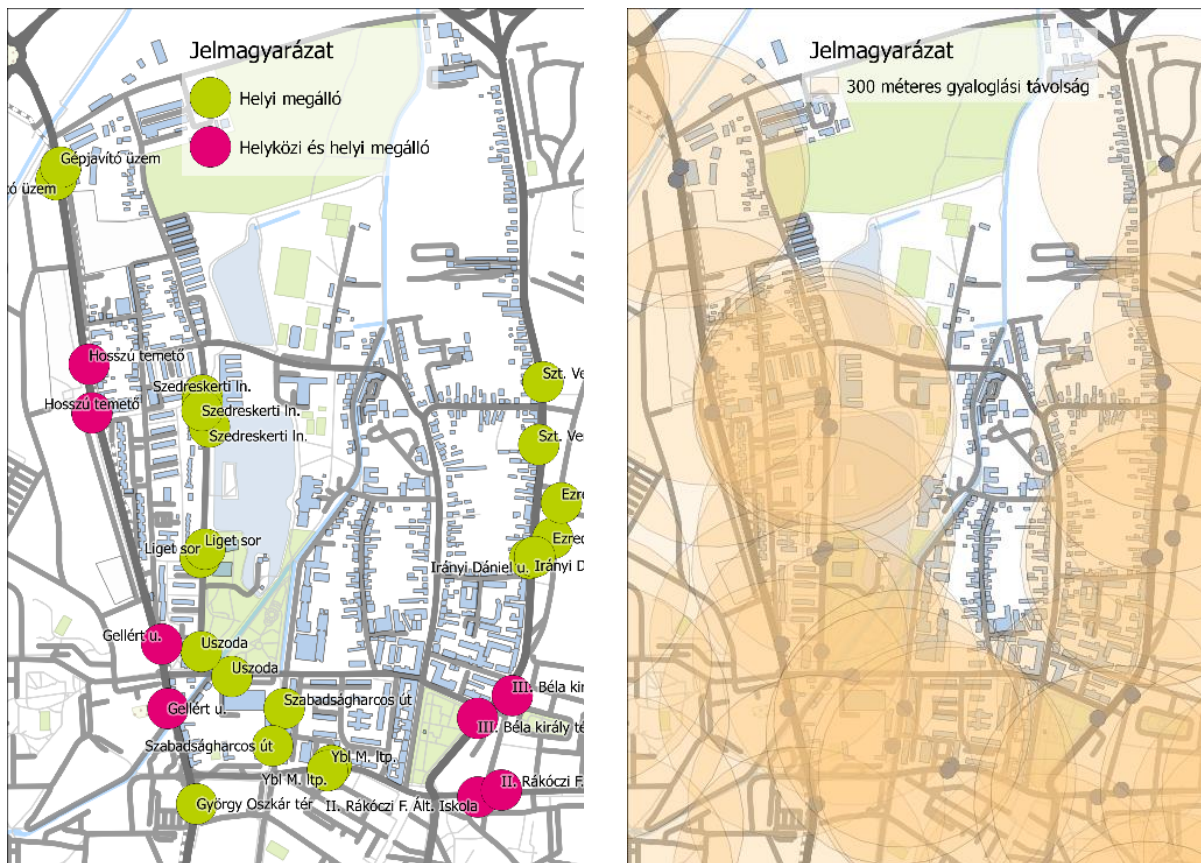
**SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV**



6. ábra Reggeli csúcsóra [E/óra]

b) Községi közlekedés

Az elsődleges eljutási mód a középiskolai tanulók számára a közösségi közlekedés. A következő, bal oldali ábra ismerteti a tervezési terület releváns megállóhelyeit. A jobb oldali ábra pedig a szokásos 300 méteres lefedettséget mutatja. Utóbbi kapcsán meg kell említeni, hogy a Liget sor és a Szedreskerti lakónegyed megállóok keleti megközelíthetőségét a Csónakázó tó miatt a jelölt 300 méteres távolságot jelentősen meghaladóan kerülni kell. Ennek figyelembe vételével megállapítható, hogy jelentős terület marad ki a környező városrészekre jellemző térbeli lefedettségéből (a Szabadság harcos utca Varga csatornával párhuzamos szakasza, a Fürdő sor, a Fürdő u., a Sörház tér, Rét u.).



7. ábra Megállóhelyek a Campus környékén

A közösségi közlekedés szolgáltatás vizsgálatok az alábbi kategóriákat érdemes külön kezelni:

Helyi járással érkezők/távozó

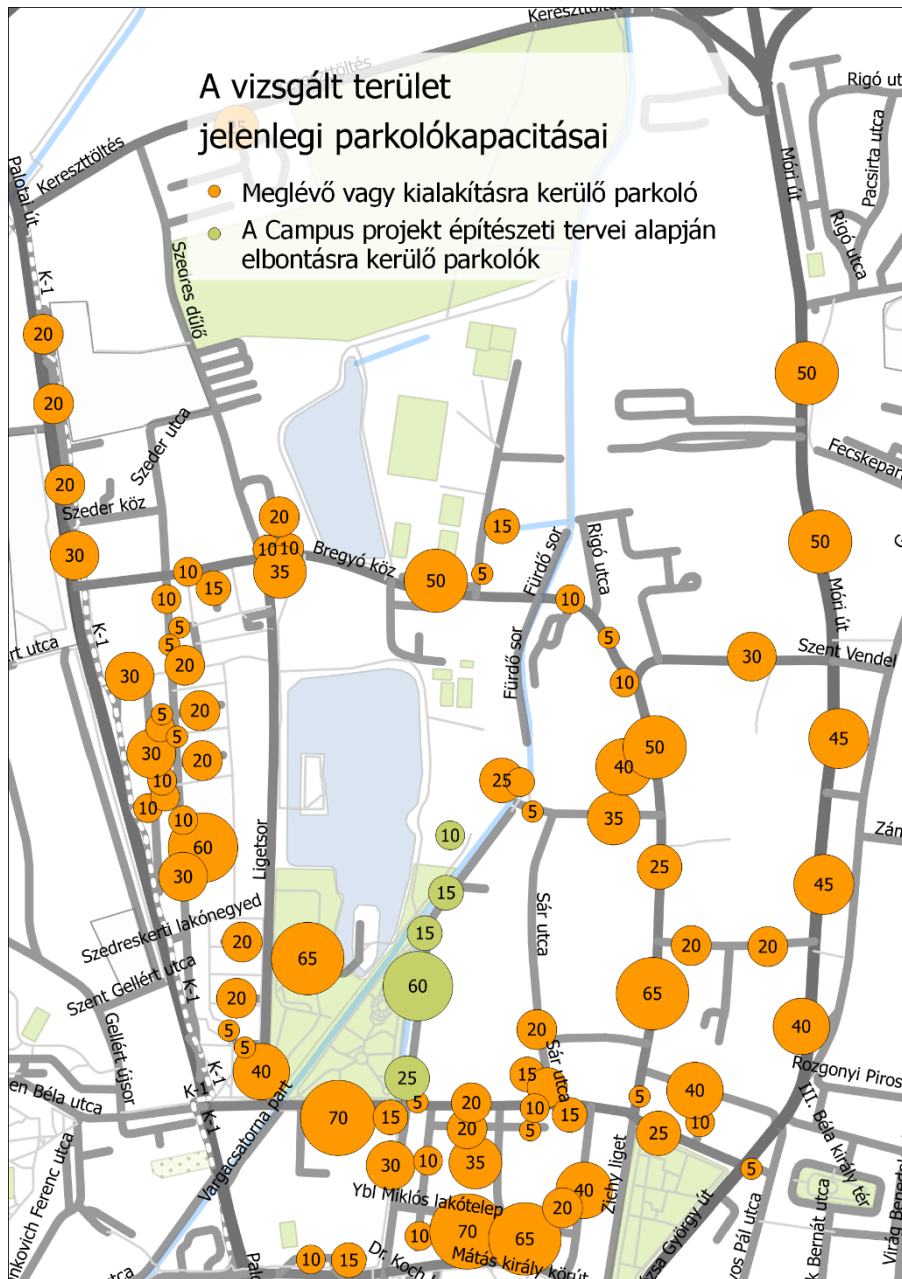
Helyszínelési tapasztalatok alapján elmondható, hogy a diákok elsősorban a Szabadságharcos út megállóhelyet használják a Campus megközelítésére, ezen kívül még az Úszoda, Gellért utca, bizonyos esetekben az Ybl M ltp. megállóhely ad kényelmes gyaloglási távolságon belül megfelelő viszonylatot.

Távolsági járással érkezők/távozó

A 8, 81, 811 sz. főutak felől közösségi közlekedéssel, azaz ebben az esetben távolsági autóbuszszal érkező tanulók jó gyalogos kapcsolatot kapnak a Gellért utcai (6 perc gyaloglás), III. Béla király tér (10 perc) és II. Rákóczi iskola (12 perc) megállóhelyek irányából. Ha egyéb szempont nem jelenik meg (pl.: más helyszínen történő délutáni foglalkozás), ezen irányból ingázók nem váltanak helyi bérletet. Minden egyéb útirányokból érkezők/távozó ma az Autóbuszállomás felől még elfogadható gyaloglási idővel eléri a Campust (14 perc). Ez a helyzet változni fog az Intermodális csomópont létesítésével, így a helyközi megállóhelyek irányába biztonságos gyalogos kapcsolatokat elsősorban a fenn említett három megálló irányában fontos kialakítani.

c) Parkolási helyzet

A jelenlegi, és a Campus építészeti beavatkozásai által kialakuló parkolási helyzetet az alábbi ábra ismerteti. Összesen mintegy 100 parkolóhely felszámolásával jár, hogy a Campus közvetlen kapcsolatba kerüljön a Rózsaligettel.

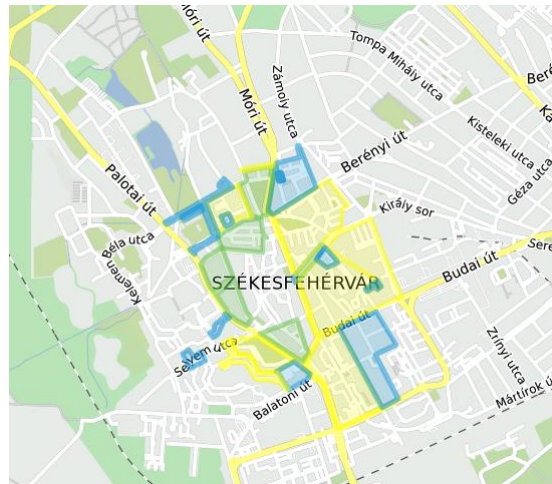


8. ábra Parkolóhelyek a tervezési területen

Reggel 7 és 8 óra között a Szabadságharcos utca északi részén található, zsákutcás parkoló felületre közel 150 jármű hajt be, és közel 60 jármű hajt onnan ki. A lakóingatlan megközelítését célzó forgalmat nem jelentős, csak pár ház közelíthető meg ezen az útvonalon keresztül. Az érkező és távozó forgalom különbözősége ezért jól kiadja, hogy hányan parkolnak ott hosszabb távon, és mekkora a „Kiss and Go” jellegű gyorsparkolási igény (továbbiakban K&G). Jelen iskolai létszámok mellett ez közel 60 járművet jelent egy órában. A Tóparti Gimnázium jelenleg a Fürdő utcán keresztül is elérhető, azonban ez számos útirányból kiesik. Helyszínelési tapasztalatok alapján azt lehet mondani, hogy ez a K&G parkolás negyed részben a Tóparti Gimnázium célponttal bírt. A jelenlegi és tervezett középiskolai

SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV

kapacitások arányait figyelembe véve a teljesen kiépített Campus tervezett K&G forgalmi igénye 150 jármű/csúcsóra lesz.



9. ábra Fizető övezetek határai (forrás: Nemzeti Mobilfizetési Zrt.)

Az a mintegy 80-90 jármű, amely hosszabb távon ott parkol annak a következménye, hogy ez jelenleg épp a fizető övezet határ túli, ingyenes parkolóhely. Az építészeti tervek következményeként ez az állapot meg fog szűnni, hiszen ez a szakasz csak tűzoltók és árukiszolgálás számára járható, közteressített övezet lesz. Hasonló parkolási helyzet tapasztalható jelenleg a Malom utcában, amely szintén kedvező, még ingyenes felületet ad. Az épületekhez köthető OTÉK szerinti parkolóhely előírásokra az építész tervek kitérnek.

d) Kerékpáros helyzet

Helyszínelési tapasztalatok alapján elmondható, hogy a Campust jelenleg alig használják kerékpárral, annak ellenére, hogy a forgalomszámlálás alatt kerékpározáshoz igen kedvező időjárás volt. Ennek részben oka lehet, hogy a környéken nincs teljesen kiépített kerékpáros infrastruktúra. Kerékpárút jelenleg csak Palotai út mentén található, amely Feketehegy felé ad megfelelő kapcsolatot.

e) Gyalogos forgalmi helyzet

A közösségi közlekedés gyalogos elérhetőségén túl két másik vonatkozásban érdemes a gyalogos közlekedéssel foglalkozni. Az egyik a Campus szomszédos parkokkal való kapcsolata. Erről elmondható, hogy jelenleg a csatornák elvágó hatása jól választja le a közútról (Szabadságharcos út északi része) a parkokat, ugyanakkor ennek a közútnak a megszüntése indokolja, hogy közvetlen kapcsolat kerüljön a parkokkal kialakításra a csatornák beépítésével és/vagy gyalogos hidak létesítésével. A másik fontos gyalogos cél a Csitány G. Emil Uszoda és Strand, amelyben jelentős iskolai úszásoktatás zajlik. A Campus és Uszoda közötti gyalogos forgalmi igény várhatóan növekedni fog.

3) Campus projekttől független projektek hatása a vizsgálati területre

a) Intermodális csomópont

A Székesfehérvári Intermodális Közösségi Közlekedési Központ projekt a jelenlegi Autóbuszpályaudvar funkcióit a Vasútállomás mellé helyezi. A projekt 2017 nyarán az engedélyezési és kiviteli tervek előkészítési fázisában van, a létesítmény kivitelezése a Campus projekt befejezésének idejére esik. Székesfehérváron az Intermodális csomópont létesítése, és beüzemelése után alapvetően változik meg a város közösségi közlekedési szerkezete, mind a helyközi autóbuszok, mind a helyi autóbuszok vonalait hozzá kell illeszteni. A helyi hálózat a kettős közlekedési központ egységesítését kell, hogy lekövesse. A helyközi hálózat a városon belüli útvonalat kell, hogy úgy válassza meg, hogy az vagy megfelelő átszállási kapcsolatokat biztosítson a helyi hálózatra, vagy közvetlenül érjen el fontos úti célokat. A hálózatszerkesztés feladatai túlmutatnak a Campus projekt jelentette lokális igény változáson, ennek okán konkrét hálózati változtatási javaslatot nem adunk jelen projekt során. Ugyanakkor jelezzük, hogy a Campus létrejöttével egy igen jelentős, és a tervezés során kiemelt figyelmet megkövetelő terület jön létre.

A fentiek mellett azonban közel biztosra vehető, hogy a megváltozott hálózaton is a 811, 81 és 8 sz. főút felől érkezők ugyanazon megállóhelyeket a távlati hálózaton is érinteni fogják, mint ma. Ennek okán ezen megállók felől a biztonságos gyalogos kapcsolatot erősíteni szükséges.

b) Közút és közterület fejlesztések

Zichy liget összekötése a belvárosi gyalogos övezetekkel

Székesfehérvár városa célul tűzte ki a Fő utca, mint belvárosi gyalogos tengely, valamint a Zichy liget összekötését, ezzel növelve a belvárosi gyalogos övezeteket és emelve az övezet minőségét. Ugyanakkor ezen változtatás nem csak a Mátyás király körút megszakítását jelenti a Fő utca, valamint a Zichy liget között, hanem makroszkopikus szintű forgalmi átrendeződéseket is generál. Az egybefüggő belvárosi terület és az északi részeken található tavak következtében a városban viszonylag kevés kelet-nyugati tengely található.

- 1) A Mátyás király körúthoz közel található a Mészöly Géza utca, amely az összekötés esetén első számú opció lenne az átterhelődött forgalom levezetésére, ugyanakkor a megnövekedett megjelenő forgalom csomóponti átalakításokat indukálna az útvonalon. A Mészöly Géza utca ugyanakkor közvetlenül a Campus területének déli oldalán vezet, így az ide átterhelődő forgalom ellentétes a projekt általános céljaival, melyek a terület forgalomcsillapítását helyezik előtérbe.
- 2) A Campus területét északról kerülő Bregyó köz – Szeder utca útvonal szolgálhat alternatívaként a kelet-nyugat irányú forgalom levezetésére a Malom utca vagy a Szent Vendel utca segítségével. Ugyanakkor ez az útvonal a Mátyás király körúthoz képest jelentős utazási idő többlettel jár, valamint igényli a Szeder utca átkötését a Palotai útra a megfelelő forgalomlebonnyolódás érdekében.
- 3) A déli célpontú kelet-nyugati irányú mozgások tekintetében a belvárostól délre a Budai út a következő reális alternatíva, ugyanakkor az Alba Plaza környéki célterületre ez az útvonal is jelentős utazási idő többletet foglal magába.

Mind a Campus projekt, mind a Zichy liget projekt érzékelhetően okoz forgalomnövekedést a Mészöly Géza utcán. Ezek egymást negatív irányba erősítő hatások lehetnek:

- a Zichy projekt kapcsán egy jelentős átmenő forgalom kerül a Mészöly Géza utcára (amely forgalom elsősorban haladni szeretne köztük jelentős számban helyi és helyközi buszokkal), míg

SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV

- a Campus projekt kapcsán eredő és cél forgalom keletkezik (amelyek jellemzője, hogy parkolóhelyet keresnek, manővereznek, stb., haladásuk lassabb, és kevésbé folyamatos).

A Zichy liget projekt ma ismert tervezett tartalma, hogy végleg és teljesen kizárják a forgalmat a Mátyás király körút érintett szakaszáról. Közlekedés szakmai szempontok alapján megfontolásra javasoljuk, hogy a városi gyalogos zónák összevonása csak időszakos legyen: ünnep és szabadnapokon, illetve nyáron. Ennek következtében a negatív hatások időben eltolva jelentkeznek, hiszen a Campus projekt oktatási napokon terheli a Mészöly Géza utcát, míg Zichy liget lezárása e napokon kívül. Erre a forgalomtechnikai – városépítészeti megoldásra számos jól működő hazai és nemzetközi példa van, ilyen többek között a budai Ybl Miklós tér a Várkert bazár előtt.

Szeder utcai átkötés

A Bregyó köz és a Palotai út között közlekedő forgalom jelenleg a Szeder közön keresztül valósul meg, amely nem ideális gyűjtőúti funkció levezetésére. A konfliktushelyzetek és az utazási idő csökkentése céljából a Szeder utca kikötése tervezett a Palotai útra a Bregyó köz tengelyében. Az átkötéshez kapcsolódóan a Palotai úton egy új csomópont kialakítása tervezett. A projekt kiemelten fontos, ha a fenti, Zichy liget projekt a jelenleg ismert tartalommal valósul meg.

Keresztöltés átkötés, 7.sz. főút és 81.sz. főút csomóponti átalakításai

A Keresztöltés utcai átkötés nem ad olyan jelentős tehermentesítő funkciót, mint a fent említett Szeder utcai átkötés, de a két főút csomóponti átépítései kapcsán praktikus befejezni ezt a párszáz méteres szakaszt. A beavatkozásnak csekély jelentősége van a Campus projektet tekintve.

Liget sor felújítása

A Liget sor 2017 nyarán esedékes felújítása során rendezésre kerül a parkolási helyzet az óvoda előtti területen, valamint a Koronás Park északi részén kerülnek kialakításra parkolóhelyek. Mindkét területen merőleges állású parkolóhelyek kialakítása tervezett.

Malom utca átépítés

A Malom utca a jelenlegi fizető parkolási övezet határán helyezkedik el, így rendkívül népszerű parkoló terület a belváros elérése céljából. Ezen kialakult helyzetre reagálva a terület átépítése tervezett, a parkolási helyzet rendezését szem előtt tartva. A jelenlegi párhuzamos parkolási rendet a tervezett állapotban merőleges állású parkolóhelyek váltják fel.

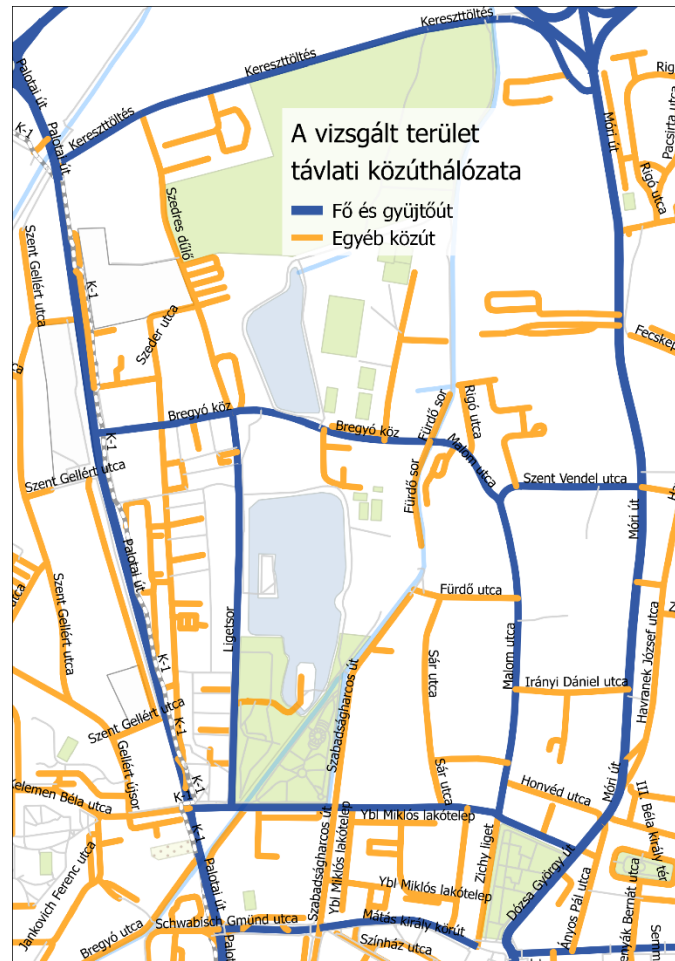
Csomóponti átalakítások

A tervezési területen az alábbi csomópontok átalakítása tervezett:

- Keresztöltés – Móri út
- Fecskepart – Móri út (tervezett körforgalom)
- Szeder utca – Bregyó köz (tervezett körforgalom)
- Sörház tér (tervezett körforgalom)
- Szent Vendel utca – Móri út (tervezett körforgalom)
- Mészöly Géza utca – Szabadságharcos út (tervezett körforgalom)
- Zichy liget – Dózsa György út (tervezett körforgalom)
- Schwäbisch Gmünd utca – Szabadságharcos út – Mátyás király körút (tervezett körforgalom)
- Dózsa György út – Mátyás király körút – Várkörút – Szekfű Gyula utca (tervezett körforgalom)

Távlati közúthálózat

A Campus projekt nélkül (is) megvalósuló távlati közúthálózat az alábbi képen látható. Ez az állapot ugyan csak tervezett, de ez tekinthető a hatástanulmányhoz köthető tanulmánytervek alapjának.



10. ábra Távlati közút hálózat – a Campushoz kapcsolódó fejlesztések nélkül

c) Kerékpáros fejlesztések

A tervezett Campus területének környékén jelenleg a Palotai úton és a Várkörúton találhatóak meglévő kerékpárforgalmi létesítmények. A tervezési területen az alábbi útszakaszok esnek a hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények kategóriába:

- Keresztöltés: kerékpáros nyom felfestése a Móri úti átkötés után
- Szeder köz – Szeder utca – Bregyó köz: kétoldali útpadka burkolat kiépítésével egyirányú kerékpársávok kialakítása
- Szent Vendel utca: egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán
- Mészöly Géza utca: egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán
- Schwäbisch Gmünd utca: egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán
- Mátyás király körút: egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán
- Liget sor: egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán
- Szabadságharcos út: egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán
- Malom utca: egyirányú kerékpársávok az út mindkét oldalán
- Dózsa György út: egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán
- Móri út: egyirányú kerékpársáv az út mindkét oldalán

A Rózsaliget és a Koronás Park területén tervezett kerékpáros pihenőhelyek kialakítása. A tervezési területen az alábbi 5 helyszínen tervezett a leendő közbringa rendszerhez kapcsolódó dokkoló állomás kialakítása az I. ütemben:

SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV

- Uszoda (Csitány G. Emil Uszoda és Strand)
- Középiskolai Campus
- Bregyó (Bregyó közti Regionális Atlétikai Központ)
- Táncház (Alba Regia Táncegyesület)
- Kodolányi János Főiskola és Radnóti Miklós Kollégium

A városi kerékpárforgalmi hálózati terv számol a tervezett Campus forgalomgeneráló hatásával.

d) Depónia Nonprofit Kft. költözése

A Depónia Nonprofit Kft. költözésével értékes terület szabadul fel a Campus közvetlen környezetében. Az alábbi ábrán látható a használható terület, pirossal jelezve az elbontásra nem kerülő épületeket.



11. ábra Depónia Kft. telephelye

A képen pirossal jelzett épületek közötti terület az Önkormányzat szándéka szerint a Campus projekt során hasznosítható.

4) A teljesen kiépített Campus közlekedési hatásai és javaslat azok kezelésére

Az alábbiakban összegezzük azokat a közlekedési helyzeteket, amelyek a Campus projekt megvalósulásával kritikussá válhatnak a területen.

a) Hatás

Jelentősen megnövekvő igény gyalogos felületekre

A jelenleg érvényben lévő forgalmi rend szerint a Fürdő sor legvégéig is elhajtanak a járművek, akár a Szabadművelődés Háza bejáratáig. Ez mellett, hogy nem esztétikus, a megnövekvő gyalogosforgalommal is konfliktus helyzeteket teremt.

A jelenleg is meglévő gyalogos igény fog erősödni a helyközi megálló irányából.

Növekvő Kiss and Go rövididejű parkolási igény, és további parkolási igények

A Campus teljes kiépítésével várhatóan a jelenlegi 50-60 jármű/csúcsórás K&G forgalmi igény elérheti a 150 jármű/csúcsórát, ez ha egy ponton jelenik meg, a szükséges manőverezések, biztonságos kiszállási lehetőségek miatt kiemelten kezelendő probléma.

A jelenleg a Szabadságharcos út északi részén található parkolóhelyek átadása közterületnek a hétvégi, Csónakázó tó körüli szabadidős programok, és az egyes iskolai rendezvények miatt válik jelentős problémává.

Megállóhelyek várható utasforgalmi növekedése

A Szabadságharcos út mindkét buszmegállójában jelentkezik jelentős utasforgalom növekedés. Ez ugyan nincs rossz helyen, ám a Mészöly Géza utca gyalogos keresztezése konfliktus pont, kiiktatása előnyös. Továbbá a Bregyó szabadidő központ és a Sörház tér elérhetősége nem kielégítő közösségi közlekedéssel, de a fent említett megálló a Tóparti Gimnáziumtól

b) Beavatkozási javaslat

- I.1. Javasolt korlátozott behajtású úttá alakítani a Fürdő utca végét, és a teljes Fürdő sort; a Tóparti Gimnázium közvetlen közeléből pedig teljesen kitiltani a járműveket.**
- I.2. Javasolt gyalogos tengely kialakítása az Ybl Miklós lakónegyeden keresztül a városközpont felé.**
- I.3. Javasolt csomóponti beavatkozással (akár körforgalom, akár jelzőlámpás csomópont) segíteni a Campus és a III. Béla király tér helyközi megálló közötti biztonságos gyalogos elérést, különös tekintettel a Móri út keresztezésére.**
- I.4. A Varga csatorna és a Malom csatorna elválasztó hatását érdemes megtörni egy-egy gyalogos híddal, és a hozzájuk tartozó gyalogos úttal az épp kivitelezés alatt álló új Liget sorról nyíló parkolót összekötni a Campusszal.**
- I.5. A napi tankezdet idejét 5-10 perccel érdemes eltolni az egyes intézményekben, ha ezt más oktatási szempontok nem írják felül.**
- I.6. K&G sávot szükséges kialakítani a Mészöly Géza utca Sár utca és Szabadságharcos út közé eső szakaszán.**
- I.7. K&G parkolót szükséges kialakítani a Sörház tér és a Fürdő utca környékén.**
- I.8. Az előbbi beavatkozás hatására megjelenő célforgalom terhelheti a Sár utcát, így ennek zsákutcás kialakítása javasolt.**
- I.9. Nagykapacitású parkosított parkoló létesítése szükséges a Depónia Kft. jelenlegi telephelye területének felhasználásával.**
- I.10. A Szabadságharcos út megállóhelyeit érdemes az Uszoda elé áthelyezni, így legalább centrum felől érkezőknek nem szükséges gyalogosan keresztezni a Mészöly Géza utca forgalmát.**

SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÉPISKOLAI CAMPUS KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS TANULMÁNYTERV

sem esik már kényelmes távolságra. Nem kezelt probléma, hogy iskolai táborok előtt és után biztosítani kell a diákokat szállító turista buszok biztonságos megközelíthetőségét.

Évnyitók, évzárók, ballagások alatti parkolási helyzet

Évnyitók, évzárók és ballagások során éves szinten kiugróan magas parkolási igény fog jelentkezni, amely ugyanakkor olyan egyedi terhelés, hogy a teljes parkolási igényt kiszolgáló infrastruktúra kialakítása egyrészt nem elvárható, másrészt az év nagyobb részében olyan városi felületeket eredményez, amelyek kihasználatlanok, és nem esztétikusak. Az iskolai férőhely kapacitások alapján akár 500 érettségiző is lehet egy évben, ami egy visszafogott 1,5 jármű/diák aránnyal számolva is kiugróan magas parkolási igény.

Sport rendezvények alatti parkolási helyzete

A Campusszal létesített Tornacsarnokban rendezett sportrendezvények során a környékbeli lakóterületek lakosainak parkolása érdeksérelemmel járhat.

Kerékpáros eljutási lehetőségek fejlesztése, bérbringa rendszer kiépítése

Feltételezve, hogy fokozatosan kialakul az összefüggő városi kerékpáros hálózat megfelelő eljutási lehetőséget biztosít, az így kialakuló jelentősebb kerékpáros forgalom konfliktusba kerül az itt megjelenő gyalogos forgalommal.

I.11. Autóbuszos decentrum kialakítása javasolt a jelenlegi Depónia területén, részben a közforgalmú autóbuszok, részben a különjáratú autóbuszok részére.

I.12. Amennyire ez oktatás-szervezési szempontból megoldható, ezeket a rendezvényeket egymástól eltolva javasolt megrendezni.

I.13. Javasolt, hogy a rendezvényeket a hatóságok és egyéb szervezetek (rendőrség, városgazdálkodás, polgárőrség, iskolai igazgatás) egyeztetett módon operatív törzset felállítva szervezzék és bonyolítsák le. A Campus környékén található jelentősebb felületű parkolókat (így a Depónia területén létesítendő parkolót is) lezárni a közforgalom elől, és dedikáltan a rendezvényre érkezők számára biztosítani.

I.14. Javasolt a problémát a Campus kiépítése után utánkövetni, és ha a helyzet indokolja, a Tornacsarnok környéki fizető parkolás idejét kitolni este nyolc óráig és/vagy költségét megemelni.

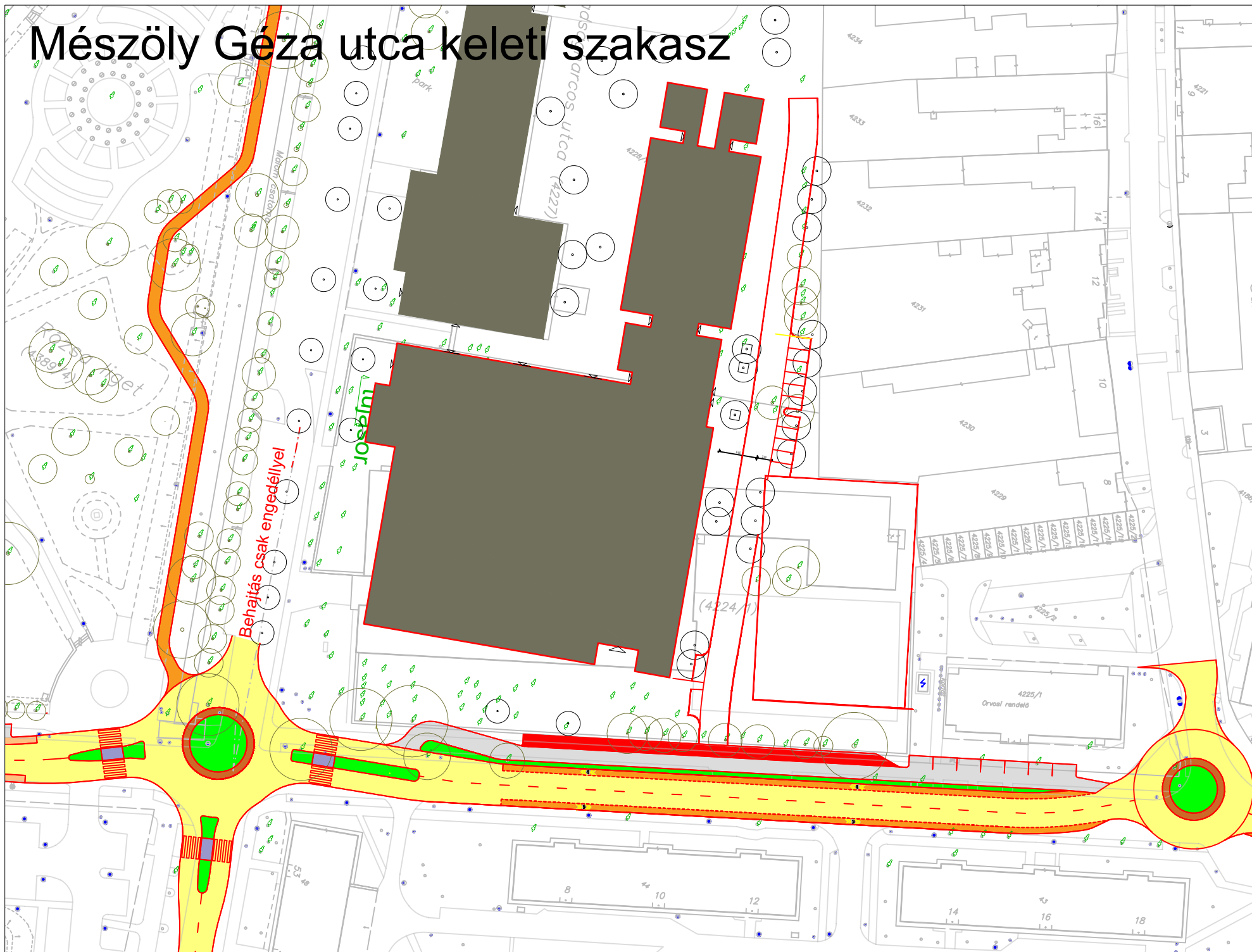
I.15. A következő három gyalogos forgalomtól jól elkülönített kerékpáros megközelítést javasolt kialakítani a Campus területén: A fürdő sorral párhuzamos gyalogút mellett a Bregyó közig; a Szent Vendel utcáig; valamint a Mészöly Géza utcáig.

5) Rajzi munkarészek

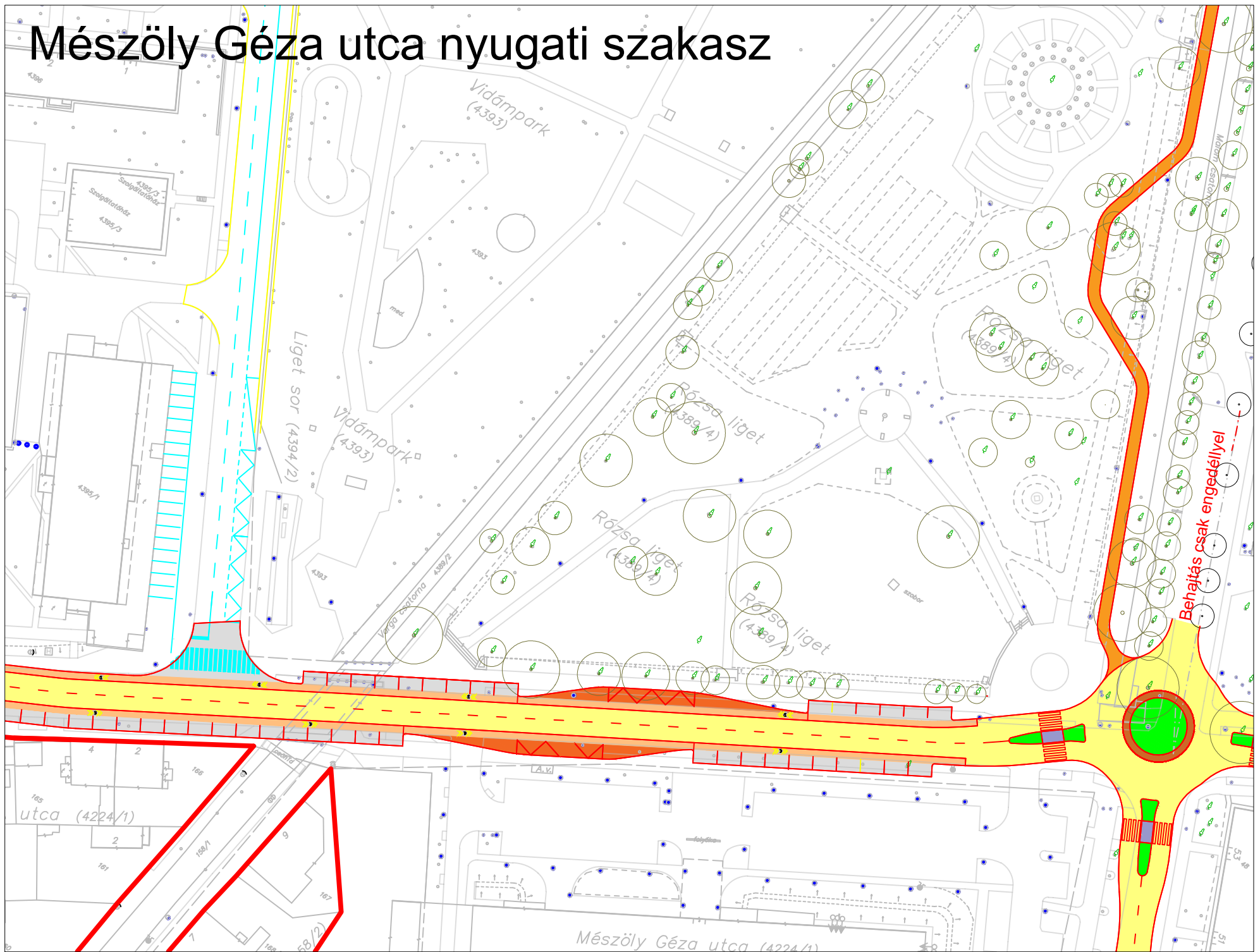
Campus északi terület külső közlekedés



Mészöly Géza utca keleti szakasz



Mészöly Géza utca nyugati szakasz



Campus buszforduló és parkoló

