



**Közlekedésfejlesztés  
Mérnöki Iroda Kft.**

8000 Székesfehérvár, Babér u. 1.  
tel.: +36209578040  
[kozlekedesfejlesztas@axian.hu](mailto:kozlekedesfejlesztas@axian.hu)



# **SZÉKESFEHÉRVÁR RÁCHEGY, VÁRALJA, ÓRHALMI SZŐLŐK ÉS BÖRGÖND KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE**

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

## **3. KÖTET**

### **EGYEZTETÉSI VÁLTOZAT**

Dokumentum történet			
Verzió címe	Verzió dátuma	Nem végleges, továbbfejlesztése tervezett (TF) vagy végleges verzió (V)	Megjegyzés
SZÉKESFEHÉRVÁR RÁCHEGY, VÁRALJA, ÓRHALMI SZŐLŐK ÉS BÖRGÖND KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE	2018. 06. 20	TF	

**Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából készítette  
Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft.**

**SZÉKESFEHÉRVÁR RÁCHEGY, VÁRALJA, ÓRHALMI SZŐLŐK ÉS BÖRGÖND  
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE****A kerékpárforgalmi hálózati tervet készítette:****Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft.**

Polányi Péter

tervező

**BELSŐ MUNKACSOPORT****Közlekedési Iroda részéről:**

Nagy Zsolt

irodavezető

Juhászné Viniczai Ágnes

konzulens

Papp Márton (3.2.6, 3.3.4, 4.3.5-hoz adatok)

Járja Krisztina (3.3.6-hoz adatok)

**Főépítési Iroda részéről:**

Lantay Attila

főépítész

(3.1.3, 3.1.4. 4.1.4)

Sagát Ágnes (3.1.3, 3.1.4. 4.1.4)

**Projektmenedzsment Iroda részéről:**

Krečsmár Zsuzsanna

irodavezető

(6.2)

**KÜLSŐ MUNKACSOPORT**

KTE Fejér Megyei Szervezete

Magyar Közút NZrt. Fejér Megyei Igazgatósága

**TÁMOGATÓ CIVIL SZERVEZET**

Fejér Megyei Kerékpáros Sportegyesület FMKSE

Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvár és Térsége Területi Szervezete

## Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék .....	3
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
3.2 A vizsgált terület bemutatása.....	15
3.2.1 Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása .....	15
3.2.2 A vizsgált városrész lehatárolása.....	15
3.2.3 Településszerkezet a vizsgált területen.....	16
3.2.4 Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen.....	17
3.2.5 A vizsgált városrész kerékpáros főhálózati kapcsolatai.....	17
3.2.6 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek .....	19
3.2.7 A kerékpáros közlekedés szerepe .....	24
3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete .....	24
3.3.1 A közutak forgalomnagysága .....	24
3.3.2 A közúti csomópontok kerékpározhatósága .....	27
3.3.3 Elválasztó létesítmények a vizsgált városrészben .....	28
3.3.4 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete.....	34
3.3.5 A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonya a vizsgált városrészben .....	35
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.....	40
3.3.9 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer .....	41
3.4 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények bemutatása és értékelése a vizsgált városrészben	42
3.4.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben .....	42
3.4.2 A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése vizsgált városrészben .....	44

3.5	Értékelés és problématerkép .....	48
3.5.1	Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben .....	48
3.5.2	A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása .....	53
3.6	Közbringa.....	58
3.7	Szervezeti-működési háttér.....	58
3.7.1	A fejlesztésért felelős szervezet .....	58
3.7.2	Az üzemeltetésért felelős szervezet:.....	58
3.7.3	A kerékpáros fejlesztésekre és fenntartásra-üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása: .....	59
3.7.4	Aktív helyi és országos civil szervezetek a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában, tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése .....	59
3.8	A fejlesztési terület kijelölése.....	59
4.	A fejlesztési lehetőségek felmérése .....	60
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz .....	60
4.1.1	Az Országos Területrendezési Terv vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai és Magyarország kerékpáros térképe.....	60
4.1.2	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia .....	61
4.1.3	A Fejér Megye Területfejlesztési Programnak a vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai .....	61
4.1.4	Székesfehérvár szerkezeti és szabályozási tervei alapján vizsgált városrész fejlesztési lehetőségei .....	62
4.1.5	A Közlekedésfejlesztési Konceptió vonatkozó megállapításai.....	63
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	63
4.2.1	A településszerkezetből, domborzati (és klimatikus) viszonyokból fakadó lehetőségek, kötöttségek, nehézségek bemutatása. ....	63
4.2.2	A célállomások és forgalomgeneráló létesítmények, főbb kibocsátó (lakó) területek elhelyezkedésének várható változása.....	64
4.2.3	A kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei.....	64
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei.....	66
4.3.1	A változtatásra nem szoruló területek kijelölése .....	66
4.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei és kötöttségei.....	66
4.3.3	Az új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei .....	68
4.3.4	Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei .....	76
4.3.5	A kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei .....	79
4.3.6	A parkolási rend átalakításának lehetőségei.....	83
4.3.7	Korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek létrehozásának lehetőségei .....	84





4.3.8	Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése.....	84
4.3.9	A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei	84
4.3.10	A kerékpárparkolás, a kerékpártárolás, a multimodalitás és a kerékpáros pihenőhelyek fejlesztési lehetőségei .....	85
4.3.11	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei.....	89
4.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	90
5.	A javasolt fejlesztések bemutatása .....	91
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései .....	91
5.1.1	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése .....	91
5.1.2	Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása .....	94
5.1.3	A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése .....	118
5.1.4	A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése.....	119
5.1.5	Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati .....	120
5.1.6	A kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése .....	121
5.2	Közbringa rendszer megvalósításának javaslata .....	121
5.3	Szervezeti-működési háttér.....	122
5.3.1	A kerékpáros közlekedésért felelős koordináció szervezeti, személyi és tárgyi feltételeinek javítása. ....	122
5.3.2	Aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés fejleszthetőségének bemutatása a kerékpáros közlekedés, ill. kerékpáros turizmus témájában .....	122
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	122
5.5	Kísérő intézkedések, szemléletformálás .....	122
5.5.1	A kerékpározás általános népszerűsítése .....	122
5.5.2	A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel .....	122
5.5.3	A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése .....	122
5.5.4	Szakmai közvélemény szemléletformálása .....	122
6.	Megvalósítás, ütemezés, több fázisú intézkedési terv a forráslehetőségekkel .....	123
6.1	Szakmai együttműködések és összehangolások a kerékpáros közlekedésfejlesztések érdekében .....	123
6.1.1	Szakmai szervezetekkel való együttműködések fejleszthetősége .....	123
6.1.2	Fejlesztések összehangolása a többi szakterület fejlesztéseivel, az azokba való beintegrálás	124
6.2	Tervezett kerékpárosbarát fejlesztések rangsorolása, ütemezése .....	124
6.2.1	Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés pályázati felhívás keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények (TOP 6.1.5-15 felhívás alapján)	124

6.2.2	A „Multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok” kiszolgáló közúthálózatának fejlesztése során, a Modern Városok Program keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények 125
6.2.3	Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények..... 126
6.2.4	A Velencei-tó turisztikai fejlesztésének projektjében, a Modern Városok Program keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészt érintően..... 127
6.2.5	Saját forrásból megvalósításra tervezett beruházások 2018. évben ..... 128
6.2.6	Az Alba Airport repülőtér fejlesztésével összhangban javasolt kerékpárforgalmi létesítmények..... 129
6.2.7	Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások 2019-től a vizsgált városrészben129
6.2.8	Második ütemben javasolt fejlesztések ..... 130
6.2.9	A városból kilépő, szomszédos településeket elérő kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításának ütemezése ..... 132
Térképek jegyzéke ..... 134	
Képek jegyzéke ..... 135	
Táblázatok jegyzéke ..... 136	
Ábrák jegyzéke ..... 138	

## 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 az 1. kötet, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati terve mutatja be.

Ez a 3. kötet „Ráchegy, Váralja, Őrhalmi szőlők és Börgönd kerékpárforgalmi hálózati terve” szorosan kapcsolódik az 1. kötethez „Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervéhez”. A két kötetnek azonos a fejezeti felosztása, ugyanakkor a városra általánosan érvényes megállapítások ebben a kötetben nem ismétlődnek meg, csak hivatkozás történik az 1. kötet azonos fejezeteire.

Ez a kötet többek között olyan fejlesztéseket is vizsgál, mint az Intermodális Csomópont projekt vasútállomástól délre eső területeinek, a Déli összekötőút 2/a, 2/b. ütemének, valamint az Alba Aréna projektjének kerékpárforgalmi létesítményei, azok hálózatba való bekötése, továbbá a Velencei-tó déli oldal – Dinnyés - Börgönd – Székesfehérvár kerékpáros összekötése.

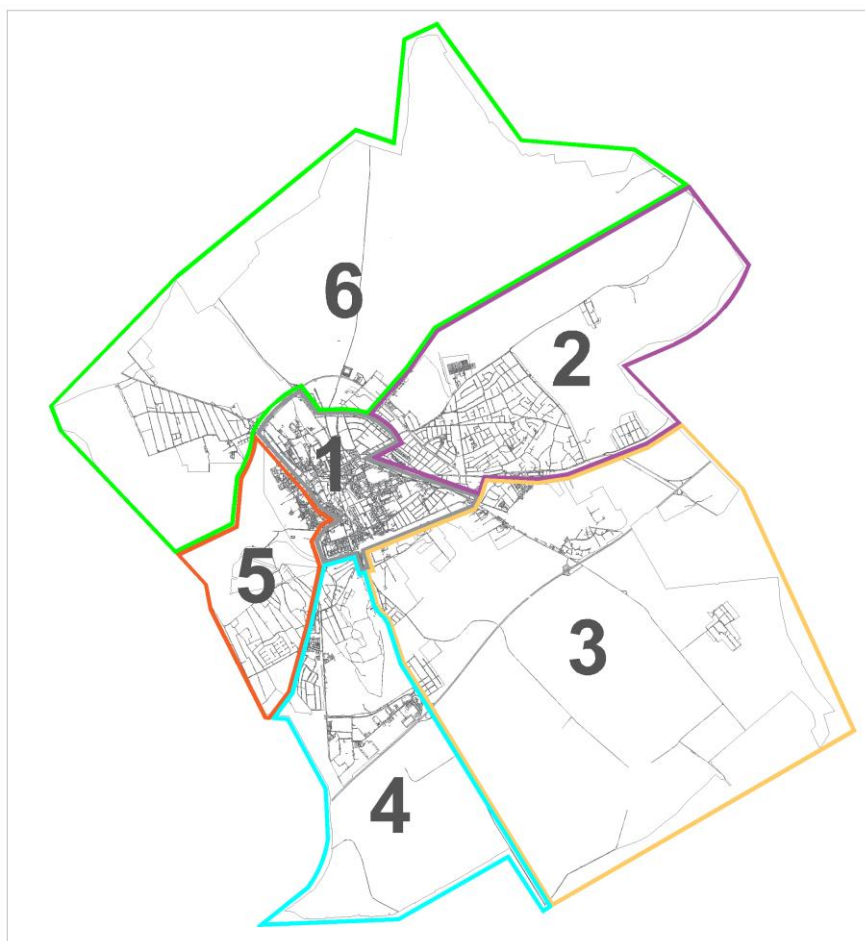
## 2. Bevezető

Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati terve (továbbiakban KFHT. 1. kötet) az egyeztetési változatban 2016. június hóra 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, Őrhalmi 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 kerékpárforgalmi hálózati terv, (KFHT 4. kötet, a belváros és tágabb környezetének lehatárolásától délre, a külterületekkel együtt), 2016. évben készült el a Közlekedési Irodán.

A tárgyi 3. kötet (a belváros és tágabb környezetének lehatárolásától délkeletre), a Sárkeresztúri út (és folytatásában 63. sz. főút) valamint a Kölcsey utca – Béke tér – Mártírok útja– Zentai utca – Budai út által határolt területet foglalja magába, a külterületekkel együtt.

A területnek része a Ráchegy-, a Köfém- és a Berkes lakótelepek, a Váralja, az Órhalmi szőlők, Börgönd településrész, továbbá az Alba Ipari Zóna, a Déli Ipari Park, az Alcoa Köfém területe.

A városrészben a közeljövőben jelentős úthálózati fejlesztések várhatók. Az 1988. évi I. tv. 8.§. alapján "A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek." Ezért is aktuális a kerékpárforgalmi hálózati terv 3. kötete (továbbiakban KFHT 3. kötet) elkészítése, hogy a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt a kerékpárforgalmi fejlesztések is megvalósuljanak úgy, hogy azok hálózatba való bekötése is biztosított legyen.

A KFHT. 3. kötet a TOP 6.4.1-16 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 fejezetek,- amelyek az egész városra érvényesek - a 3. kötetben nem ismétlődnek meg, csak hivatkozás történik az 1. kötetre.

Az KFHT. 3. kötetének feladata, hogy felmérje a kijelölt városrész kerékpáros közlekedésének helyzetét és javaslatot adjon a fejlesztésekre. A javasolt fejlesztések között a városrészből megközelíthető várostárségi települések és turisztikai célpontok is szerepelnek.

A fejlesztéseket kísérő intézkedések a KFHT 1. kötetben kerültek bemutatásra (amelyekre jelen KFHT 3. kötetben csak hivatkozás van), ezért a KFHT 3. kötet javaslatai a KFHT 1. kötetben kidolgozott javaslatokkal együtt komplexek és biztosíthatják, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

A KFHT 3. kötet 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 várható pályázati lehetőségeinek, projektjeinek bemutatásával. A felhasználható források között a TOP források közül a TOP-6.4.1-16 „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” valamint a TOP 6.1.5-15 „Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés” pályázati felhívások (ez utóbbi alapján a Déli összekötőút 2. ütemének megvalósítása tervezett), kerültek figyelembe véve. IKOP forrás alapján tervezett az „Intermodális csomópont” (az előkészítése az „IKOP-3.2.0-15-2017-00024” azonosítószámú projekt keretében fut) mely a vizsgált területet a vasútállomás déli oldalán érinti. A „Modern Városok Program” (MVP) keretében az Alba Aréna Multifunkcionális Jég- és Rendezvénycsarnok kiszolgáló úthálózatával kapcsolatos kerékpárforgalmi létesítményeket, valamint a „Velencei-tó turisztikai fejlesztése” keretében a Velencei-tó kör - Dinnyés – Börgönd – Székesfehérvár kerékpáros összekötésének lehetőségeit, valamint az Alba Airport fejlesztését vettük figyelembe.

---

<sup>1</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-16-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejlesztz>

A lehatárolt terület határán vezet a Budapest – Balaton kerékpárút tervezett nyomvonala, a 8116 j. Fehérvári út mellett, a Kisfaludi településrész átellenes oldalán, valamint a 7. sz. főút belterületi szakaszán a Budai út mellett, a meglévő létesítmény korszerűsítésével, mely már a KFHT 2. kötet része.

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

## 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: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítményei TÉRKÉP
4. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése (Word)
5. sz. melléklet: Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált területen (Excel)
6. sz. melléklet: A vizsgált területen hiányzó és korszerűsítendő, valamint a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
7. sz. melléklet: Problématérkép a vizsgált városrészre vonatkozóan TÉRKÉP
8. sz. melléklet: Magyarország kerékpáros térképe (2017. június)
9. sz. melléklet: Fejlesztési lehetőségek és kötöttségek a meglévő korszerűsítendő és a javasolt új létesítményekre (Excel)
10. sz. melléklet: Javasolt fejlesztések a meglévő korszerűsítendő és a javasolt új létesítményekre (Excel)
- 11.sz. melléklet: A javasolt új és korszerűsítendő kerékpárforgalmi létesítmények TÉRKÉP
- 12.sz. melléklet: A fejlesztési források szerinti ütemezés, az egyes projektek keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények (Excel)
13. 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 a KFHT. 1. kötetben, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében, ugyanezen számozás alatt.

##### 3.1.2 Fejér Megye Területfejlesztési Program

Lásd a KFHT 1. kötetben.

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

Általános leírását lásd a KFHT. 1. kötetben.

A vizsgált területen, Ráchegy, Váralja, Órhalmi szőlők és Börgönd városrészekben 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:

- a Budai út- Nagyszombati út csomópontja (a vizsgált terület határán, amit a KFHT 2. kötete fog tárgyalni),
- a 62. sz. főút – Alba Ipari Zóna (Repkény utcai) csomópontja, valamint
- a Sárkeresztúri út – Auchan körforgalom (a városrész határán, amit a 4. KFHT tárgyal).

###### Alközpontok a 3.2.3 fejezet szerinti városrészenként:

A vizsgált terület keleti (B) és a déli (C) városnegyedeket, a technopolis (X) területét, továbbá Székesfehérvár, Börgönd külső városrészt (E1) érinti

B2- Öreghegyi városrész déli része, a Budai úttól délre eső Ráchegyi alközpontja a Vereckei utca a Zombori út és a Topolyai utca közötti térsége,

B3- Dél-keleti ipari területnek nincs kijelölt alközpontja

C1- Alsóvárosi városrész Széchenyi u. – Szárcsa u. – Sárkeresztúri úttól keletre eső részén a Szerkezeti tervben két alközpont is kijelölésre került. Az egyik a Széchenyi utca Új Váralja sor és Csíkvári út közötti térsége, mely a vizsgált terület határán helyezkedik el, és a KFHT. 4. kötetének területére esik. A másik a fejlesztésre vár a tervezett déli összekötőút Juharfa utcai szakasza alatti területen.

X - A Technopolis fejlesztésre vár, jelenleg nincs kijelölt alközpontja

###### A zöldfelületek hálózata:

A jelentős zöldfelületű különleges területek:

- aplítbánya geológiai rétegsor földtani alapszelvény, természeti emlék a Budai út déli oldalán (a Nagyszombati utca és Kisfalud között),
- Köfém Sportcsarnok környezete, a Verseci u. – Titeli u. – Zombori u. között.

További zöldfelületi csomóponti elemek, melyek az egész város lakosságát szolgáló, egyedi rekreációs funkciójú területek (erdők, zöldterületek, közparkok, természetvédelmi terület)

- Rácbánya területe a Budai úttól délre, a Zentai úti Általános Iskola mögött, az Apatini utcától északra,
- Köfém lakótelep házai által körbevett terület,
- Dinnyési-Fertő Természetvédelmi terület

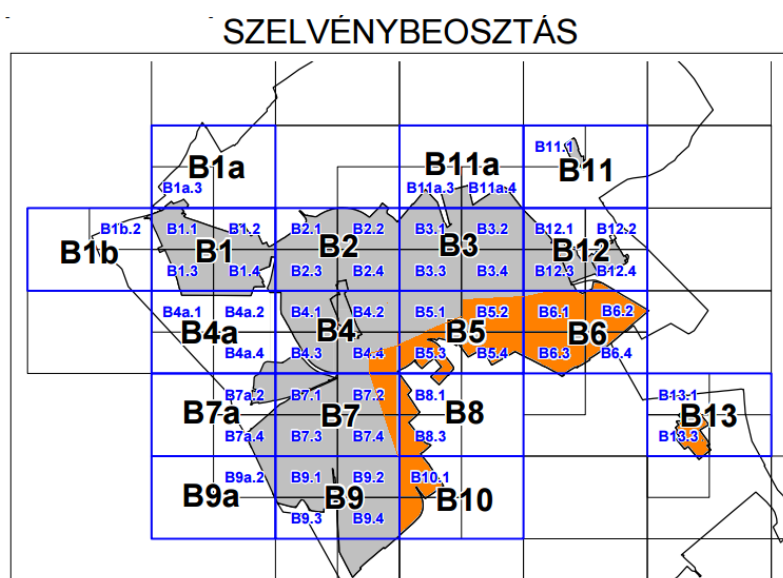


### 3.1.4 Székesfehérvár helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei

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 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 Önkormányzat Közgyűlése 34/2007.(XI.30.) rendelete Székesfehérvár Megyei Jogú Város **Ráchegy** szabályozási tervéről és helyi építési szabályzatáról.

1. Székesfehérvár Megyei Jogú Város külterületének valamint egyes belterületi területrészeinek szabályozási terveiből a vizsgált terület 16 belterületi és 10 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.4.4 szelvény<sup>3</sup> a Széchenyi u., Kölcsey u., Béke tér, valamint a Váralja északi része  
 B.5.1 szelvény<sup>4</sup> a Mártírok útja a Madách utcától a Seregélyesi útig,  
 B.5.2 szelvény<sup>5</sup> a Budai út a Zentai utcától, Verseci utca, Topolyai utca,  
 B.5.3 szelvény<sup>6</sup> a Mártírok útja a Fűtőház utcától a Madách Imre utcáig és az ettől délre lévő belterületi részek,  
 B.5.4 szelvény<sup>7</sup> a 62 sz. Seregélyesi főút a Déli Ipari Park részen,

<sup>2</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/KULTER-BELTER\\_HESZegyseges-2017\\_04\\_26.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/KULTER-BELTER_HESZegyseges-2017_04_26.pdf)

<sup>3</sup>[http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepitesi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ\\_m%C3%B3d\\_0711/B4\\_4.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/Foepitesi%20Iroda/2016/nagyH%C3%89SZ_m%C3%B3d_0711/B4_4.pdf)

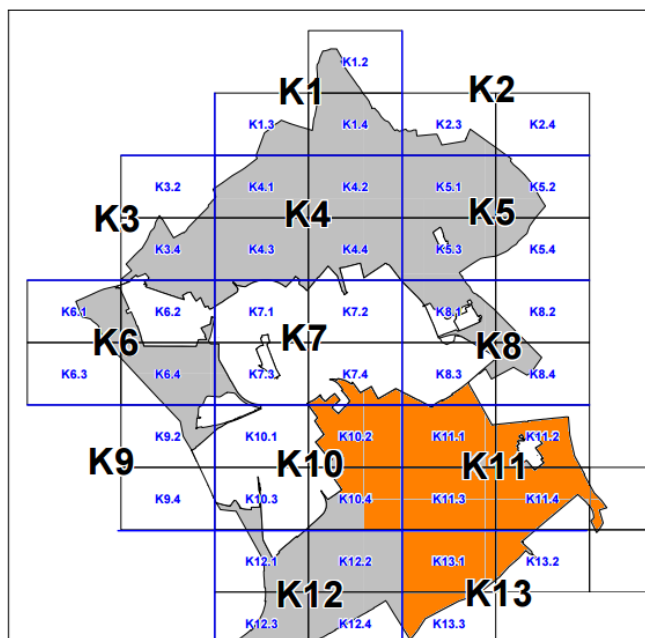
<sup>4</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B5\\_1.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B5_1.pdf)

<sup>5</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B5\\_2.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B5_2.pdf)

<sup>6</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B5\\_3.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepitesi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B5_3.pdf)



- B.6.1 szelvény<sup>8</sup> a Budai út a Krasznai utcától keletre,  
 B.6.2 szelvény<sup>9</sup> a 7. sz. főút az M7 ap-ig,  
 B.6.3 szelvény<sup>10</sup> a 62 sz. Seregélyesi főút az Alba Ipari Zóna részen,  
 B.6.4 szelvény<sup>11</sup> az Alba Ipari Zóna keleti része  
 B.7.2 szelvény<sup>12</sup> a Szárca utca, Sárkeresztúri út, Váralja, Alba Volán Zrt.,  
 B.7.4 szelvény<sup>13</sup> a Sárkeresztúri út és a „fa” utcák,



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

- B.8.1 szelvény<sup>14</sup> a Déli összekötőút 2. ütem egyes területrészei  
 B.8.3 szelvény<sup>15</sup> a Déli összekötőút 2. ütem Börgöndi út csomópontja és attól délre eső területek,  
 B.10.1 szelvény<sup>16</sup> az Órhalmi szőlők területe,  
 B.13.1 szelvény<sup>17</sup> Börgönd É-i része,

<sup>7</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B5\\_4.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B5_4.pdf)

<sup>8</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B6\\_1\\_1.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B6_1_1.pdf)

<sup>9</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B6\\_2.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B6_2.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B6\\_3.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B6_3.pdf)

<sup>11</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B6\\_4.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B6_4.pdf)

<sup>12</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B7\\_2.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B7_2.pdf)

<sup>13</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B7\\_4.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B7_4.pdf)

<sup>14</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B8\\_1.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B8_1.pdf)

<sup>15</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/B8\\_3.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/B8_3.pdf)

<sup>16</sup> [http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B10\\_1.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B10_1.pdf)

### B.13.3 szelvény<sup>18</sup>Börgönd belterület

Az érintett külterületi szelvények (lásd 3. térkép) a K7.4, K8.3, K10.2, K11.1, K11.2, K11.3 K11.4, K13.1, K 13.2, és K13.3.

### 2. Székesfehérvár **Ráchegy** szabályozási tervét a 4. térkép mutatja



4. térkép: Székesfehérvár Ráchegy szabályozási terve<sup>19</sup>

### 3.1.5 Székesfehérvár Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Konceptiója

Lásd az 1. kötet ugyanezen fejezetében.

<sup>17</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/\\_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B13\\_1.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B13_1.pdf)

<sup>18</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/\\_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/B13\\_3.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/B13_3.pdf)

<sup>19</sup>[http://www.szekesfehervar.hu/\\_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi\\_iroda/2017\\_0426\\_hatalyosulas/Rachegy\\_SZT.pdf](http://www.szekesfehervar.hu/_upload/editor/2017/onkormanyzat/dokumentumok/foepiteszi_iroda/2017_0426_hatalyosulas/Rachegy_SZT.pdf)

## 3.2 A vizsgált terület bemutatása

### 3.2.1 Székesfehérvár közlekedésének rövid bemutatása

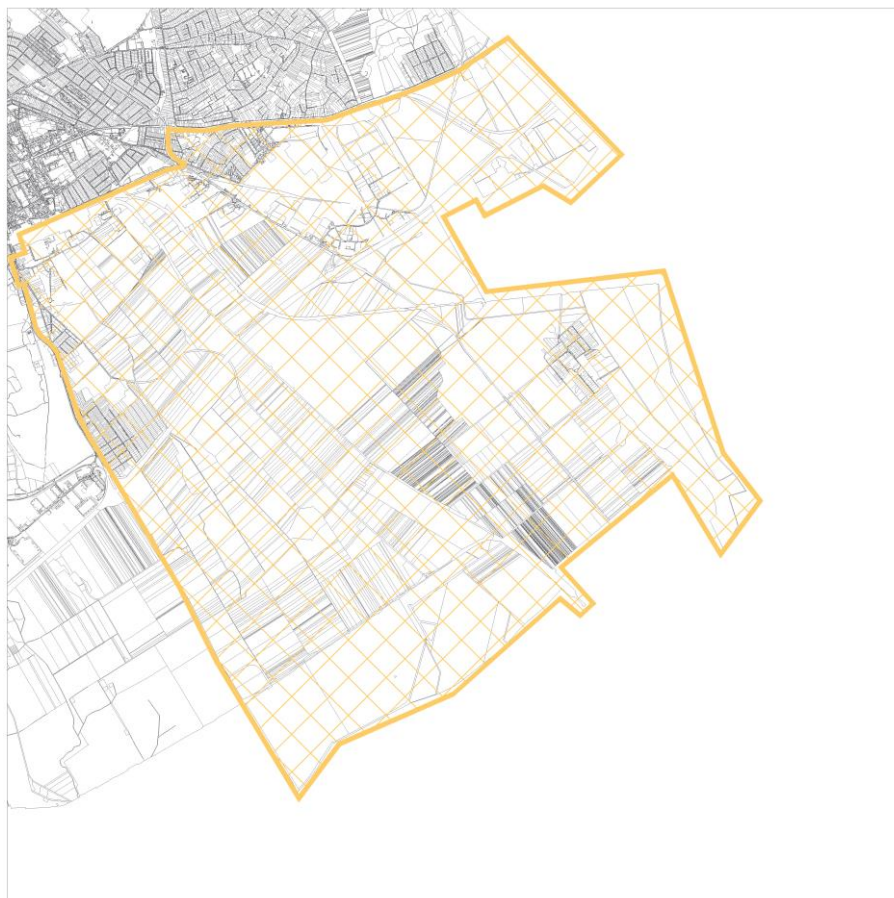
Lásd az 1. kötet ugyanezen fejezetében.

### 3.2.2 A vizsgált városrész lehatárolása

A vizsgált városrész **Székesfehérvár Ráchegy, Váralja, Órhalmi szőlők és Börgönd városrészek** bel- és külterülete. Ebben a városrészben található a Ráchegy a Köfém és a Berkes lakótelepekkel, a Váralja, az Órhalmi szőlők, Börgönd településrész, továbbá az Alba Ipari Zóna, a Déli Ipari Park, az Alcoa Köfém továbbá az a volt Alba Volán Zrt. és Aranykorona Zrt. területe.

A vizsgált városrész úgy került kijelölésre, hogy a Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervétől délkeletre eső bel- és külterületeket a város közigazgatási határáig vizsgálja. A lehatároláson belül több, a közeljövő várható fejlesztés is található (az Alba Aréna építése, a déli összekötőút kiépítése, az intermodális csomópont déli oldali fejlesztése, a Velencei-tó turisztikai és az Alba Airport fejlesztése).

A lehatárolt terület határán vezet a Budapest – Balaton kerékpárút tervezett nyomvonala, a 8116 j. Fehérvári út mellett, (Kisfaludi településrész átellenes oldalán), valamint a 7. sz. főút belterületi szakaszán a Budai út mellett, a meglévő létesítmény korszerűsítésével, mely már a KFHT 2. kötet része.



5. térkép: A vizsgált városrész lehatárolása

A vizsgált városrészt a következő utcák határolják:

- északról csatlakozik a KFHT1. kötet (Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezete) délkeleti részéhez, a Kölcsey utca – Béke tér – Mártírok útja - Zentai utca – Budai út – 7. sz. főút – Fehérvári út (8116 j. út) alatti terület rész a város közigazgatási határáig. A határoló utcák közül a Kölcsey utca – Béke tér – Mártírok útja a KFHT1. kötetben szerepel, a Budai út – 7. sz. főút – Fehérvári út (8116 j. út) a KFHT2. kötetben fog szerepelni.
- keletről és délről a város közigazgatási határa,
- nyugatról a Széchenyi utca (a Csíkvári utcától), majd a Szárcsa - Sárkeresztúri út – 63. sz. főút határolja a város közigazgatási határáig (a Szárcsa utcától az utcák a KFHT4. kötetben szerepelnek).

A városi főutak és a város közigazgatási határa által lehatárolt vizsgált városrész kelet-nyugati irányban átlag 8 km észak-déli irányban átlag 8,5 km. A vizsgált terület 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

Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei alapján a tervezési terület a keleti (B) és a déli (C) városnegyed, a technopolis (X) területét, továbbá Székesfehérvár, Börgönd külső városrészt (E1) érinti (lásd a 6. térképet).

A keleti Öreghegy városrész városrendezési körzeteiből a B2 városrész déli része, a Ráchegy területe, (a Budai úttól délre eső terület), valamint a B3 dél-keleti ipari terület, a déli városnegyed körzeteiből a C1 Alsóvárosi városrész keleti része az érintett.

<b>B déli része</b>	<b>Öreghegyi városrész déli része</b>	B2 egy része	Ráchegy, Budai úttól délre
		B3	Dél-keleti ipari terület
<b>C keleti része</b>	<b>Déli városnegyed keleti része</b>	C1 egy része	Alsóvárosi városrész keleti része
<b>X</b>	<b>Technopolis</b>	X	Technopolis
<b>E</b>	<b>Külső városrész</b>	E1	Börgönd

1. táblázat: A vizsgált terület városnegyedei és városrendezési körzetei

A B2, Öreghegyi városrész Budai úttól délre eső területének fő funkciója lakóterület. Itt található a Ráchegyi lakóterület, valamint a Köfém Lakótelep.

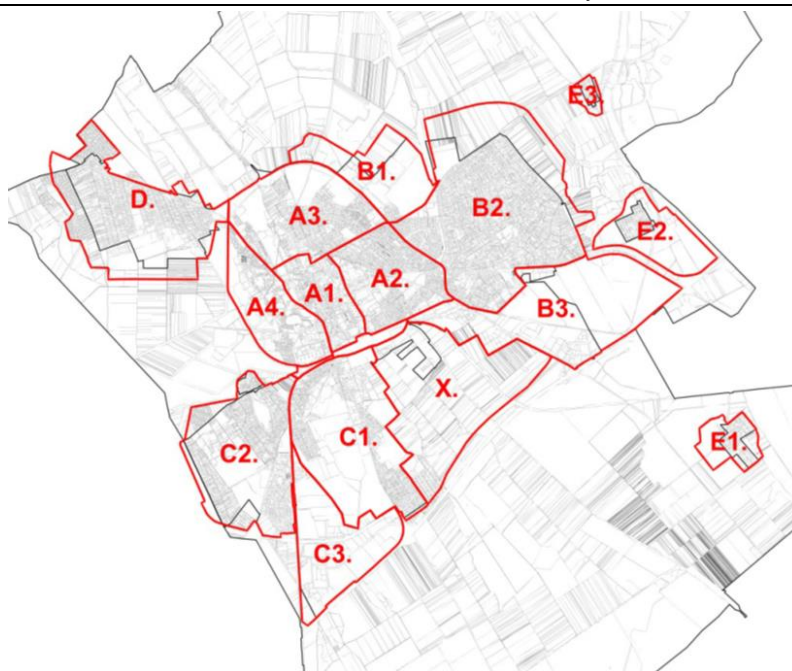
A B3, Dél-keleti ipari terület fő funkciója üzemi (Alba Ipari Zóna, Alcoa Köfém, Déli Ipari Park), másodlagos funkciója gazdasági, kereskedelmi.

A C1 Alsóvárosi városrész keleti részének (Szárcsa-Sárkeresztúri úttól keletre eső) területének fő funkciója lakóterület (Órhalmi szőlők), másodlagosan azonban gazdasági, üzemi, mezőgazdasági funkció is jellemzi (Új Váralja sor melletti ipari területek, KNYKK (volt Alba Volán Zrt.) telephelye).

Az X-el jelölt Technopolis területe jelenleg beépítetlen, még nem került kialakításra. A terület fejlesztését a tervezett déli összekötőút megépítése segítheti elő.

Az E1 Börgönd városrész fő funkciója lakóterület, ugyanakkor itt található a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Terület egy része.





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

### 3.2.4 Domborzati és klimatikus viszonyok a vizsgált területen

#### Domborzati viszonyok:

Általános leírást lásd az 1. kötetben.

A vizsgált terület síkvidéki jellegű. Egyedül az Öreghegyi városrész Budai úttól délre eső területén, Ráchegyen vannak kisebb emelkedők.

Összességében megállapítható, hogy a domborzati viszonyok ideálisak a kerékpározáshoz.

#### Éghajlat:

Lásd az 1. kötetben

#### Klimatikus viszonyok:

Általános leírást lásd az 1. kötetben

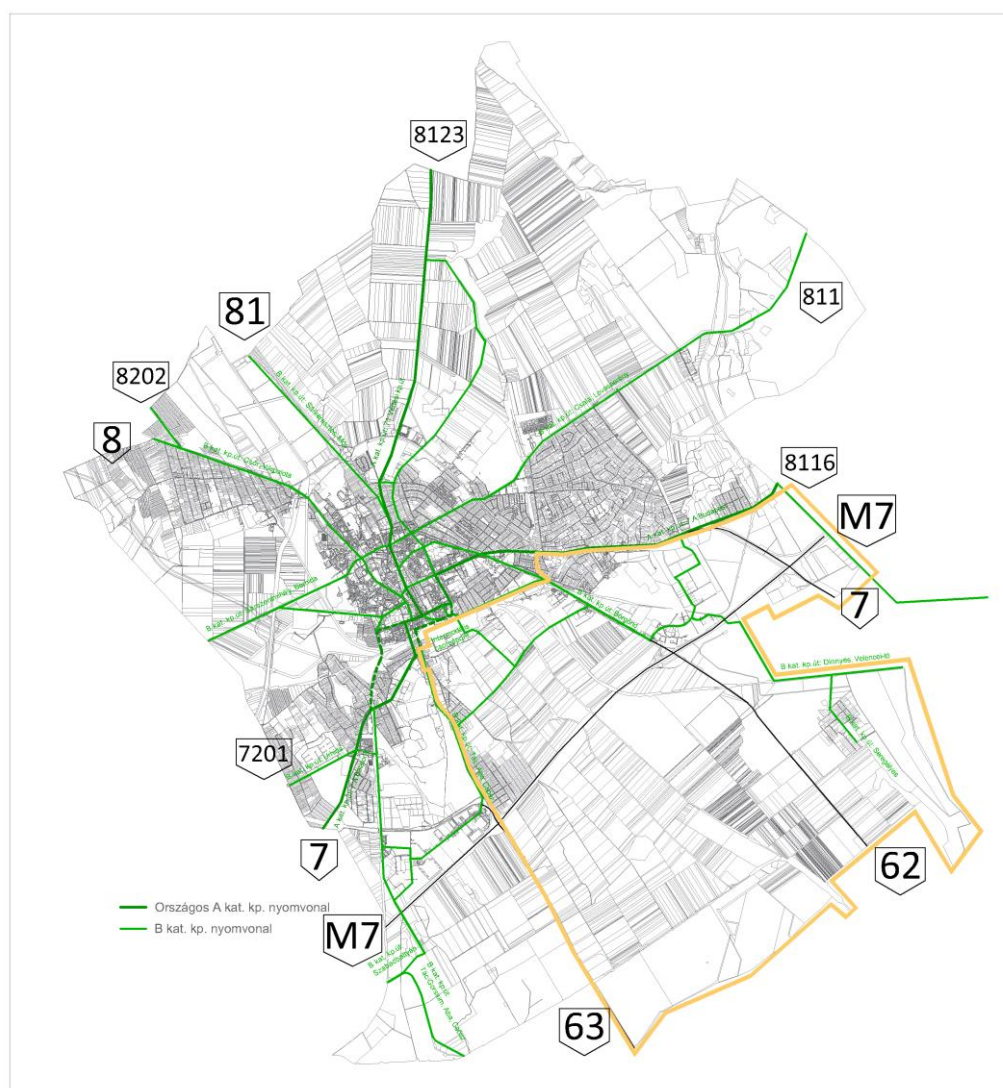
A vizsgált városrészben jelenleg alacsony a beépítettség és a burkoltsági arány. A Köfém lakótelep házai szellős zöldövezettel vannak körbevéve, a Ráchegy és Órhalmi szőlők területe családi házas beépítésű. A Dél-keleti ipari terület (Alba Ipari Zóna, Alcoa Köfém, Déli Ipari Park) beépítettsége is szellős. A vasútállomástól délre, a Váralja, Órhalmi szőlőktől keletre eső területek a 7. sz. főútig, illetve az M7 autópályáig nagy kiterjedésű beépítetlen szántó területek (melynek oka a vasútvonalak miatti korlátozott közúti megközelíthetőség). A vizsgált terület klimatikus viszonyai a városi átlagnál kedvezőbbek. Ugyanakkor a területen jelentős fejlesztések várhatók, melyek hosszabb távon várhatóan a beépítettséget is növelni fogják.

### 3.2.5 A vizsgált városrész kerékpáros főhálózati kapcsolatai

A vizsgált városrész legjelentősebb kerékpáros főhálózati kapcsolatait (A és B kategóriájú útvonalak) a városközpont, a szomszédos városrészek, valamint a szomszédos települések összeköttetése vonatkozásában az alábbi táblázat, valamint térkép mutatja be, a teljes város területéből kiemelve.

	Kerékpáros kapcsolatot biztosító út	szomszédos városrész	szomszédos települések	kerékpárút kategória
6.	7. sz. Budai út- 8116 j. Fehérvári út (országos közutak) (A vizsgált városrész határán, amit a KFHT. 2. kötet tárgyal)	Öreghegy Kisfalud	Budapest-Balaton kerékpárút része Pákozd, Sukoró, Velencei-tó északi oldal és tóköri	A
7.	Seregélyesi út – Repkény utca	Börgönd	Dinnyés Gárdony-Agárd Velencei-tó déli oldal és tóköri Seregélyes	B
8.	Széchenyi utca – Szárcsa utca – Sárkeresztúri út (A vizsgált városrész határán, amit a KFHT 4. kötet tárgyal)	Váralja, Órhalmi szőlők, Sóstó Ipari Park, Sóstó Természetvédelmi Terület	Tác/Gorsium, Csósz, Soponya, Kálóz, Aba, Sárkeresztúr, Szabadbattyán	B

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



7. térkép: A vizsgált városrész javasolt kerékpárforgalmi főhálózati kapcsolatai<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Közlekedésfejlesztési Konceptió figyelembe vételével, kiegészítésével

A 2. táblázatban 6 sorszámmal jelzett, Budai út mentén a Velencei-tó északi partja felé vezető útvonal jelenleg is elérhető kerékpárral, korszerűsítése a Budapest –Balaton országos kerékpárút fejlesztésének keretében a közeljövőben várható. A vizsgált városrész határán lévő kerékpáros útvonalat a KFHT2. kötet tárgyalja.

A 7. sorszámu útvonal a Seregélyesi út vonalán indulva még kiépítésre vár. Folytatásában Székesfehérvár-Börgönd településrész, a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Terület, Dinnyés, valamint a Velencei-tó déli partjának közvetlenebb elérése válhat lehetővé. Dinnyéstől indulva Seregélyes is megközelíthető a 62. sz. főút elkerülésével.

A 8. sorszámu a vizsgált városrész határán lévő Széchenyi utca – Szárcsa utca – Sárkeresztúri út mentén meglévő útvonalat, illetve a folytatásában a, Tác/Gorsium felé a kiépítésre váró kerékpárutat a KFHT4. kötet tárgyalja.

### 3.2.6 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

A vizsgált területen a célállomásokot 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 területen egy óvoda és egy általános iskola található.

	Általános Iskola	címe
1.	Zentai úti Általános Iskola	Székesfehérvár, Zentai út 8.
2.	Szivárvány Óvoda	Székesfehérvár, Zombori út 19.

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

#### 3.2.6.2 Szakképző iskolák a vizsgált területen

A területen egy szakközépiskola és két képzési intézmény működik, mindegyik a Seregélyesi úton.

	Gimnázium, szakközépiskola	címe
1.	SzfSzC Árpád Szakgimnáziuma, Szakközépiskolája és Kollégiuma	Székesfehérvár, Seregélyesi út 88-90.

	Képző intézmény	címe
1.	Székesfehérvári Regionális Képző Központ	Székesfehérvár, Seregélyesi út 123.
2.	Türr István Képző és Kutató Intézet	Székesfehérvár, Seregélyesi út 123.

4. táblázat: A vizsgált területen lévő szakközépiskola és képző intézmények

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

A vizsgált városrészben négy könyvtár is található, ebből kettő specifikus műszaki könyvtár.

A területen működik a Kőfém Oktatási és Közművelődési Központ, valamint két múzeum működik egy helyszínen, az Alumíniumipari Múzeum, valamint a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. A szálláslehetőség egy szállóban, illetve két motelben biztosított.

Könyvtárak		címe
3.	Aranybulla Könyvtár Alapítvány	Székesfehérvár, Kőfém ltp. 1.
4.	Vörösmarty Mihály Tagkönyvtár	Székesfehérvár, Zentai út 8.
5.	Alcoa-Kőfém Kft. Műszaki Könyvtára	Székesfehérvár, Verseci u. 1-15.
6.	ARÉV Műszaki Könyvtár	Székesfehérvár, Seregélyesi út 108.

Művelődési ház		címe
1.	Kőfém Oktatási és Közművelődési Központ	Székesfehérvár, Verseci utca 1-15.

Múzeum		címe
1.	Alumíniumipari Múzeum	Székesfehérvár, Zombori út 12.
2.	Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum	Székesfehérvár, Zombori út 12.

5. táblázat: A vizsgált területen lévő könyvtárak, művelődési ház és múzeumok

Szálló, motel		címe
1.	Fehérvár Szálló	Székesfehérvár, Kőfém ltp. 14.
2.	Ráchegy Motel	Székesfehérvár, Kőfém ltp.
3.	Panama Motel	Székesfehérvár, Had u. 2.

6. táblázat: A vizsgált területen lévő szállók, motelek

### 3.2.6.4 Templomok és temetők a vizsgált területen

A területen egy református templom, a lehetőségek háza, és két temető található.

		címe
1.	Budai úti református templom	Székesfehérvár, Budai út 113.
2.	Lehetőségek Háza	Székesfehérvár, Nyárfa u. 14.

Temető		címe
1.	Szentlélek Katonatemető	Székesfehérvár, Sárkeresztúri ú 8.
2.	Börgöndi temető	Székesfehérvár-Börgönd

7. táblázat: A vizsgált területen lévő templomok, temetők

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

A vizsgált városrész jelentős zöldfelületű- és egyedi rekreációs funkciójú területei a 3.1.3 fejezetben a Szerkezeti Terv alapján is bemutatásra kerültek. Börgöndön a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Területen további turisztikai célpontok találhatóak, mint a Fertőzug Állatsimogató és a Börgöndi horgásztó.

Az Új Váralja soron kerül nyaranta megrendezésre Székesfehérvár Zenei fesztiválja, a Fezen.

A városrészben jelentős sportlétesítmények találhatóak, mint az Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok, a Volán Fehérvár Öttusa Szakosztály sportlétesítményei, a Kőfém Sportcsarnok és Uszoda, valamint a First Field amerikai futball pálya (az egykori MÁV Előre sportpálya helyén). A vizsgált területen várható az Alba Aréna Multifunkcionális Rendezvény- és Sportcsarnok kiépítése, ami a város legjelentősebb és legnagyobb közösségi csarnoka lesz.

Közösségi terek		címe
1.	Rácbánya	Budai úttól délre, a Zentai úti Általános Iskola mögött, az Apatini utcától északra
2.	Aplitbánya geológiai rétegsor földtani alapszelvény, természeti emlék	Székesfehérvár, 7 sz. főút, Budai út déli oldalán
3.	Kőfém lakótelep házai által körbevett terület	Székesfehérvár Kőfém ltp.
4.	Dinnyési-Fertő Természetvédelmi terület	Székesfehérvár-Börgönd
5.	Fezen Klub és Fezen fesztivál	Székesfehérvár, Takarodó u.



**8. táblázat: A vizsgált városrészben lévő közösségi területek**

	<b>Sportlétesítmények</b>	<b>címe:</b>
1.	First Field amerikai futball pálya	Székesfehérvár, Takarodó u. 3.
2.	Köfém Sportcsarnok és Uszoda	Székesfehérvár, Verseci u. 1-15.
3.	Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok	Székesfehérvár, Raktár u. 1.
4.	Volán Fehérvár Öttusa Szakosztály	Székesfehérvár, Börgöndi út 14.

**9. táblázat: A vizsgált városrészben lévő sportlétesítmények**
**3.2.6.6 Orvosi-rendelő és gyógyszertár a vizsgált területen**

A területen egy felnőtt háziorvosi és sportorvosi rendelő, valamint egy gyógyszertár működik, mindegyik a Köfém lakótelepen.

	<b>Orvosi rendelő, gyógyszertár:</b>	<b>címe:</b>
1.	Felnőtt háziorvosi és sportorvosi rendelő	Székesfehérvár, Köfém ltp. 11/A
2.	Aranybulla Gyógyszertár	Székesfehérvár, Köfém ltp. 11/A

**10. táblázat: A vizsgált területen lévő orvosi rendelő és gyógyszertár**
**3.2.6.7 Ipari létesítmények, irodaházak és bevásárló központok a vizsgált területen**

A városrészben helyezkedik el a folyamatosan fejlődő Alba Ipari Zóna, a Köfém-Alcoa, valamint a Déli Ipari Park. A 62. sz. főút melletti Alba Ipari Zóna dinamikusan terjeszkedik a 7. sz. főút felé, valamint az Arconic-Köfém Kft. is új zöldmezős beruházásban tervezi az újabb gyárát.

A vizsgált terület irodaházai közül a Sárkeresztúri úton található a a Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési felügyelősége és a Magyar Autóklub.

A vizsgált városrész nagyobb bevásárló helyei egyrészt a 62. sz. főút (Seregélyesi út) mellett, nagyrészt a terület határainál helyezkednek el, a Budai út déli oldalán, valamint a Sárkeresztúti út mellett (ez utóbbi a vizsgált terület határán, de azon kívül van).

	<b>Ipari Parkok</b>	<b>címe</b>
1.	Alba Ipari Zóna	Székesfehérvár, Seregélyesi út és a Bicske-Székesfehérvár vasútvonal térsége
2.	Arconic - Köfém	Székesfehérvár, Verseci u. és a Bicske-Székesfehérvár vasútvonal közti terület
3.	Déli Ipari Park	Székesfehérvár, Seregélyesi úttól délre eső terület

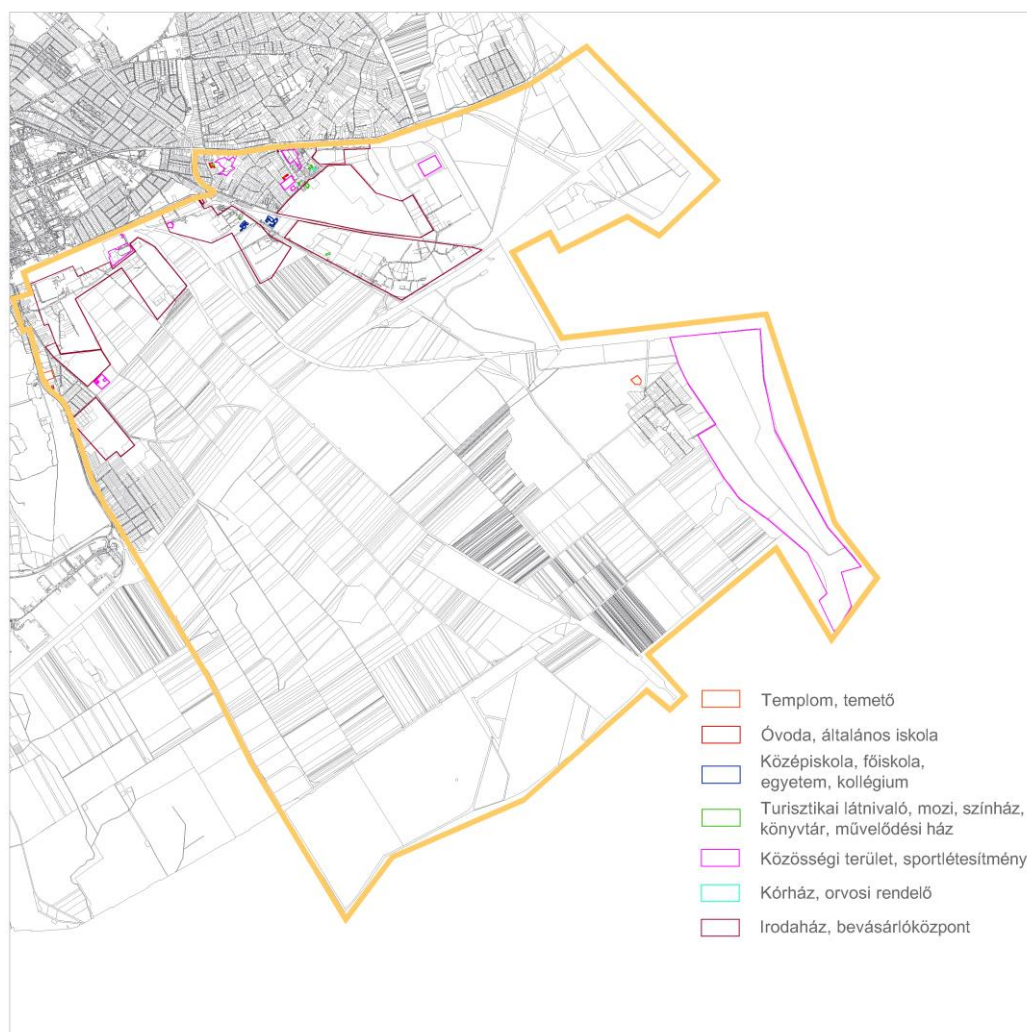
**11. táblázat: A vizsgált városrészben lévő ipari parkok**

	<b>Irodaházak</b>	<b>címe</b>
1.	Posta	Székesfehérvár, Zombori út 2.
2.	Székesfehérvári Vállalkozói Központ	Székesfehérvár, Seregélyesi út 113.
3.	Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége	Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 12.
4.	Magyar Autóklub	Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 14.
5.	Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ	Székesfehérvár, Börgöndi út 14.

**12. táblázat: A vizsgált területen lévő irodaházak**

	<b>Bevásárló központ, áruház</b>	<b>címe</b>
1.	Lidl Áruház	Székesfehérvár, Mártírok útja 11.

**13. táblázat: A vizsgált városrészben lévő bevásárló központok**



8. térkép: Forgalomvonzó létesítmények a vizsgált területen

### 3.2.6.8 A főbb kibocsátó (lakó) területek

A a főbb kibocsátó (lakó) területek a (3.2.3 pontban ismertetett) településszerkezet szerint a B2, C1 és az E1 városrészében találhatók.

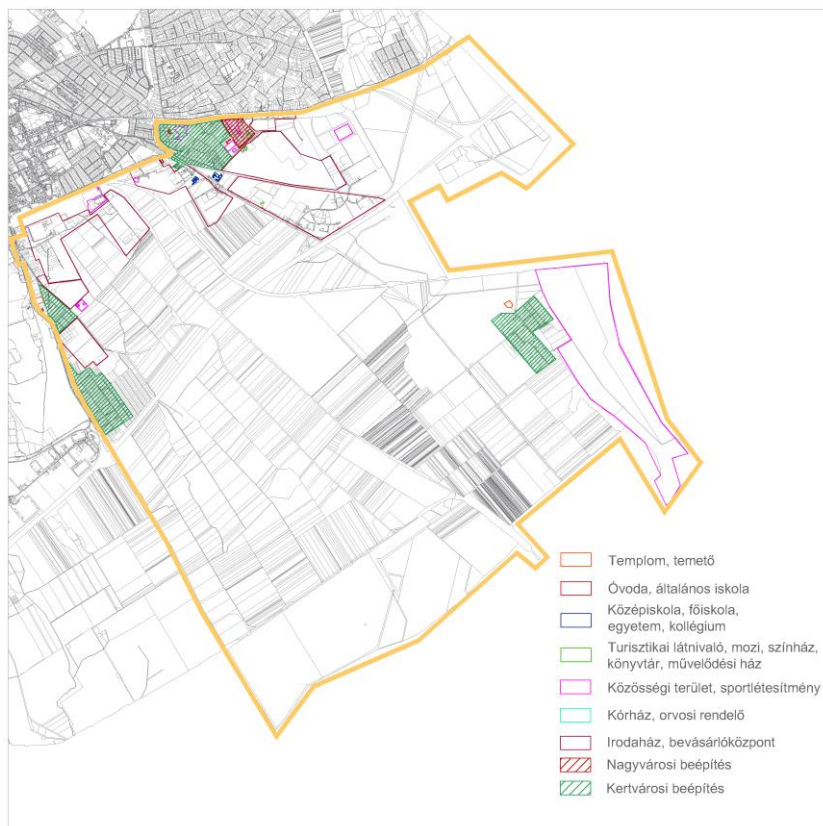
- B2, Öreghegyi városrész Budai úttól délre eső területe, fő funkciója lakóterület, itt található a Ráchegyi lakóterület, valamint a Köfém lakótelep.
- C1 Alsóvárosi városrész keleti része (Szárca-Sárkeresztúri úttól keletre eső) terület, fő funkciója lakóterület, az Őrhalmi szőlők területe
- E1 Börgönd városrész, fő funkciója lakóterület

A városrészek lakosságának alacsony, a lakóterületek kertvárosi beépítése kapcsán. Kivétel ez alól a Köfém lakótelep.

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



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



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

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

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.

### 3.2.7 A kerékpáros közlekedés szerepe

A kerékpáros közlekedés szerepének általános leírását, a kerékpározás egyéni és társadalmi előnyeit lásd az 1. kötetben.

Az autóközpontú városból egy élhetőbb városra való átalakítás érdekében kiemelkedően fontos az alternatív közlekedési módok, köztük a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés erősítése.

#### Kerékpáros forgalmi adatok a városrészeire vonatkozóan

Kerékpáros forgalmi adatokkal a vizsgált városrészeire vonatkozóan nem rendelkezünk.

## 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 az Alba Ipari Zónában közforgalomnak megnyitott magánutak is vannak.

A területen áthalad ÉNY-DK irányban a 62. sz. országos főút (aminek belterületi szakasza a Seregélyesi út), és a 7. sz főút külterületi szakasza, valamint ÉK-DNY irányban az M7 autópálya.

A terület észak-keleti határán vezet a 7. sz. főút Budai úti belterületi szakasza, valamint folytatásában, a 8116 jelű Kápolnásnyék-Pákozdi összekötő út (Kisfalud mellett), ami a KFHT. 2. kötetének a része. A terület nyugati határán halad a Széchenyi utca - Sárkeresztúri út, folytatásában a 63. sz. főút, ami a KFHT. 4. kötetének a része.

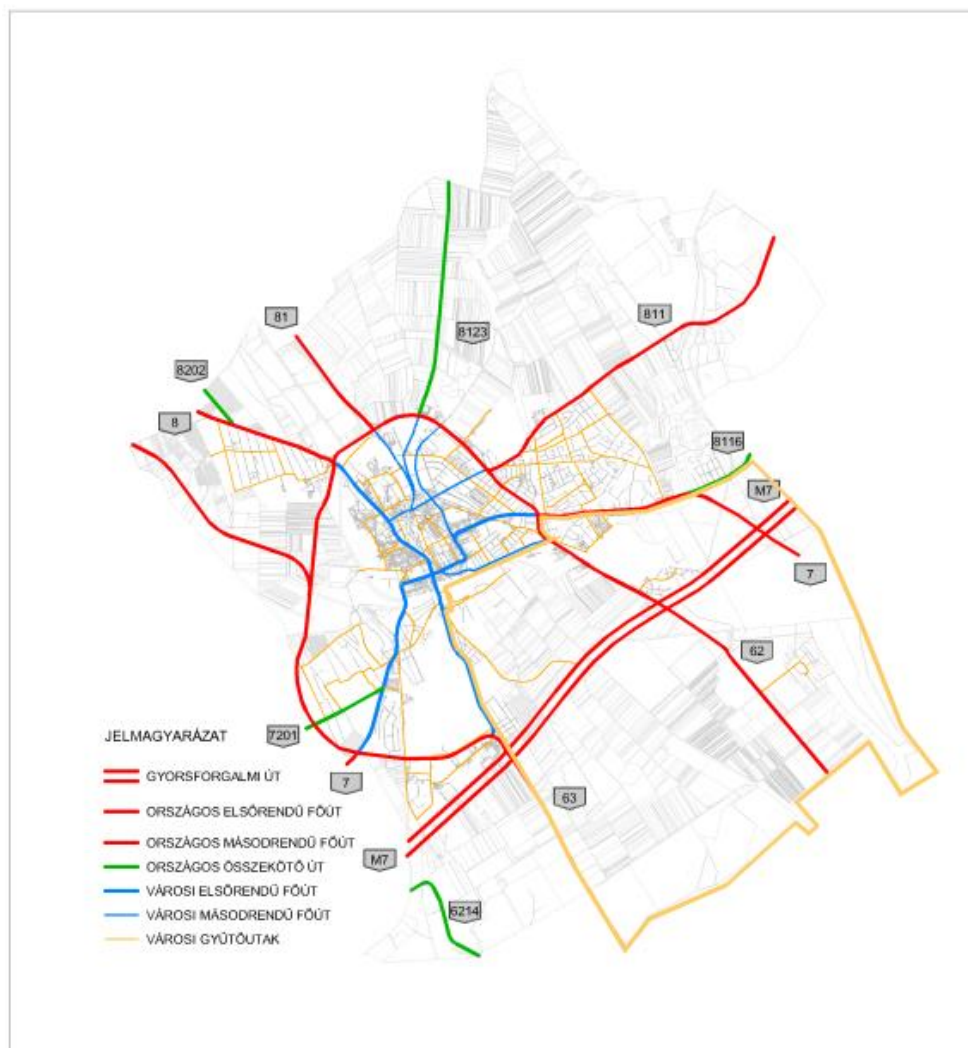
Út neve	forgalmi sávok	E/nap
<b>GYORSFORGALMÚ FŐÚT a vizsgált városrészben</b>		
M7 autópálya	2+3 sáv	40.893
<b>ORSZÁGOS FŐÚTAK a vizsgált városrészben</b>		
7. sz. BUDAPEST-SZÉKESFEHÉRVÁR-LETENYE elsőrendű főút ( városhatár - Fehérvári út)	2-3 sáv	21.870
62. sz. DUNAÚJVÁROS - SZÉKESFEHÉRVÁR másodrendű főút (Városhatár – Mártírok útja)	2 sáv	16.360–21.220

14. táblázat: A vizsgált városrész gyorsforgalmi és országos főútjainak forgalmi adatai (Forrás: Pro Urbe 2016 csúcsóra E/h-ból képezve)

Út neve	forgalmi sávok (kanyarodó nélkül)	csúcsóra EJ/óra	E/nap
<b>ELSŐRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
SZÉCHENYI UTCA (Csíkvári út – Temető utca között)	2 sáv	1 986	19 860

15. táblázat: A vizsgált terület érintett főút szakaszának forgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.)





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

Út neve	forgalmi sávok kanyarodó s. nélkül	csúcsóra EJ/óra	E/nap
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
ADONYI ÚT (Ráchegy)	2 sáv	628	6 280
BÖRGÖNDI ÚT (Váralja)	2 sáv	200 alatt	2 000 alatt
BÖRGÖNDI BEKÖTŐÚT (Börgönd)	2 sáv	200 alatt	2 000 alatt
BÖRGÖND, MURVÁS ÚT és FŐ UTCA	2 sáv	200 alatt	2 000 alatt
REPKÉNY UTCA	2 sáv	637	6 370
SZÉCHENYI UTCA (Sárkeresztúri út és Börgöndi út között)	2 sáv	380	3 800
TOPOLYAI UTCA (Ráchegy)	2 sáv	620	6.200
ÚJ VÁRALJA SOR (Váralja)	2 sáv	575	5 750
VERSECI UTCA (Ráchegy)	2 sáv	637	6 370
ZOMBORI UTCA (Ráchegy)	2 sáv	217	2 170

16. táblázat: A vizsgált terület gyűjtőútjainak forgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.)

A vizsgált területen nincs országos kezelésű mellékút.

Városi elsőrendű főút a vizsgált terület határán a Széchenyi utca Csíkvári út – Temető utca közötti útszakasza. A főút folytatásában a Szárca utca – Sárkeresztúri út a KFHT 4. kötetének része.

A városi gyűjtőutak nem biztosítják teljes körűen a terület közúti feltárását. A vizsgált terület viszonylagos fejletlensége az úthálózat hiányosságaira vezethető vissza.



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

A közeljövőben a vizsgált területen több nagyobb úthálózati fejlesztés is tervezett (lásd 16. táblázat):

- az Új Váralja sor összekötése a Mártírok útjával,
- a déli összekötőtűt 2. ütem építése, a Köles utca – Juharfa utca között,
- az Alba Aréna kiszolgáló közúthálózat építése, melynek keretében az Alba Ipari Zónában lévő, 62. sz. főúttól induló Repkény utca-Kamilla utca összekötésre kerül a 7. sz. főúttal,
- az Alba Airport megközelítését biztosító bekötőtűt a 62-63. sz. főutak összekötésével.

Tervezett út neve	Projekt forrásának megnevezése	A kiépítés tervezett ideje
<b>Tervezett VÁROSI FŐ-és GYŰJTŐUTAK a vizsgált területen</b>		
Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése (déli összekötőtűt '0' ütem)	IMCS (NIF Zrt. beruházásában)	2020-2021
Déli összekötőtűt építése tervezett a Köles utca – Juharfa utca között)	TOP 6.1.5-2015	2019-2020
Alba Aréna kiszolgáló közúthálózat (ennek keretében a 62. sz. főúttól induló Repkény utca-Kamilla utca összekötésre kerül a 7. sz. főúttal)	MVP programban	2018-2019
Alba Airport megközelítését biztosító bekötőtűt a 62-63. sz. főutak összekötésével.	MVP programban	2020 után

17. táblázat: A vizsgált területen tervezett új gyűjtő-és főutak

Az Új Váralja sor forgalmának növekedése várható azt követően, hogy megvalósul az összekötése a Mártírok útjával.

A vizsgált terület belterületén a Seregélyesi úton (62. sz. főút) és a Széchenyi utca érintett szakaszán (Csíkvári út – Temető utca közötti szakasz) a legnagyobb forgalom. Jellemzőek a forgalmi dugók a csomópontoknál, a csúcsforgalmi időszakokban, naponta kétszer.

A városrész külterületi részén, az M7 autópályán a megengedett sebesség 130 km/óra, a 62. sz. és a 7. sz. főút a külterületi szakaszán 90 km/óra, a 62. sz. főúton a Köles utcától a Repkény utcáig 60 km/óra. A városi gyűjtőutakon a megengedett sebesség 50 km/óra.

A korlátozott sebességű, illetve csillapított forgalmú területeket a 3.3.6 fejezet mutatja be.

A 7,5 tonnánál nehezebb gépjárművek a „Fehérvár Gyűrű” (M7 autópálya - 62. sz. főút - Kadocsa u.) területén belül csak áruszállítás jelleggel közlekedhetnek. A gyűrűn kívül esik az Alba Ipari Park és az Alcoa Kőfém területe, valamint a 62. sz. főút mellett van a Déli Ipari Park területe, mely részeken 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. A kerékpáros létesítmények csomópontban való átvitelének javasolt módja a kerékpárforgalmi létesítmény típusától, valamint a csomópont típusától is függ.

A vizsgált városrészben a Seregélyesi úton négy jelzőlámpával irányított közúti csomópont, egy jelzőlámpás gyalogos-átkelőhely, valamint egy körforgalmi csomópont van, mindegyik a 62. sz. főúton, melyeket a 17. táblázat és a 13. térkép mutat be. Egyik csomópontban sem biztosított jelenleg a kerékpárosok átvezetése (mivel a 62. sz. főúton jelenleg nincs kerékpárforgalmi létesítmény).

A vizsgált terület jelzőlámpás irányítású és körforgalmú csomópontjai				
sor-szám	út neve (1)	út neve (2)	csomópont típusa	kerékpáros átvezetés
1.	62. számú főút, Seregélyesi út	Mártírok útja	jelzőlámpa irányítású	nincs
2.	62. számú főút, Seregélyesi út	Had utca	jelzőlámpa irányítású	nincs
3.	62. számú főút, Seregélyesi út	Tejüzemi autóbusz megálló	jelzőlámpás gyalogos-átkelőhely	nincs
4.	62. számú főút, Seregélyesi út	Köles utca	körforgalom	nincs
5.	62. számú főút, Seregélyesi út	bekötőút (GP)	jelzőlámpa irányítású	nincs
6.	62. számú főút, Seregélyesi út	Repkény utca	jelzőlámpa irányítású	nincs

18. táblázat: A vizsgált területen a jelzőlámpa irányítású és körforgalmú csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda)

A Széchenyi utca Csíkvári úti körforgalma a KFHT 1. kötet része.

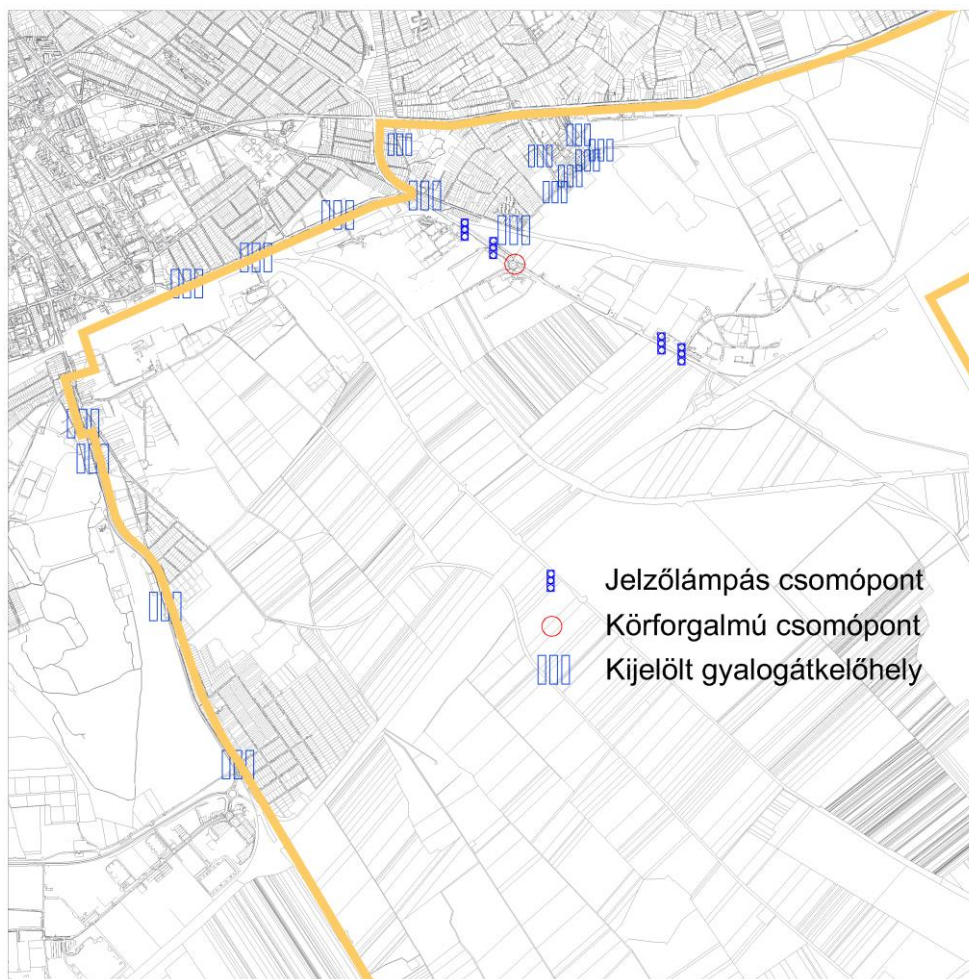
A 7. sz. főút (Topolyai utca, Zombori út és Zentai úti) jelzőlámpás csomópontjai a KFHT. 2. kötetének részei.

Gyalogos-átkelőhelyek a vizsgált területen belül a Seregélyesi út jelzőlámpás irányítású és körforgalmú csomópontjain kívül a Széchenyi utcában a Csíkvári út körforgalmi csomópontjában és a Temető utcánál, valamint a Zentai út, Adonyi út, Verseci utca és Topolyai utcákban kerültek kijelölésre.

A területet határán, de azon kívül eső Szárcsa utcában, a Sárkeresztúri úton, Mártírok útján valamint a Budai úton vannak még gyalogos-átkelőhelyek.

A vizsgált terület legforgalmasabb városi útjai (lásd 3.3.1 fejezet) az Adonyi út, Topolyai utca, a Verseci utca és Zombori utca, az Új Váralja sor, valamint az Alba Ipari Zónát feltáró Repkény utca, melyek egyikén sincs kerékpáros létesítmény. Jelenleg ezen utakon és azok csomópontjaiban a kerékpáros közlekedés a forgalmi sávokban a gépjárművek között lehetséges, ami nem biztonságos. A csomópontokban kijelölt gyalogos-átkelőhelyek igénybevétele csak gyalogosként lehetséges, mivel nincsenek kerékpáros átvezetések (kerékpárforgalmi létesítmények híján).

A városi fő- és gyűjtőutakon kívüli utcák általában lakóutcák. Ezek egy része lakó-pihenő övezeti, valamint korlátozott sebességű terület (lásd 3.3.6 fejezetet). Ezekben a csomópontokban jobbkézszerű szabály szerint (a kis forgalom és csökkentett sebesség alapján) jelenleg is biztonságosan lehet kerékpárral közlekedni. A többi lakóutca felülvizsgálata is folyik, az övezetbe sorolás érdekében.



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

### 3.3.3 Elválasztó létesítmények a vizsgált városrészben

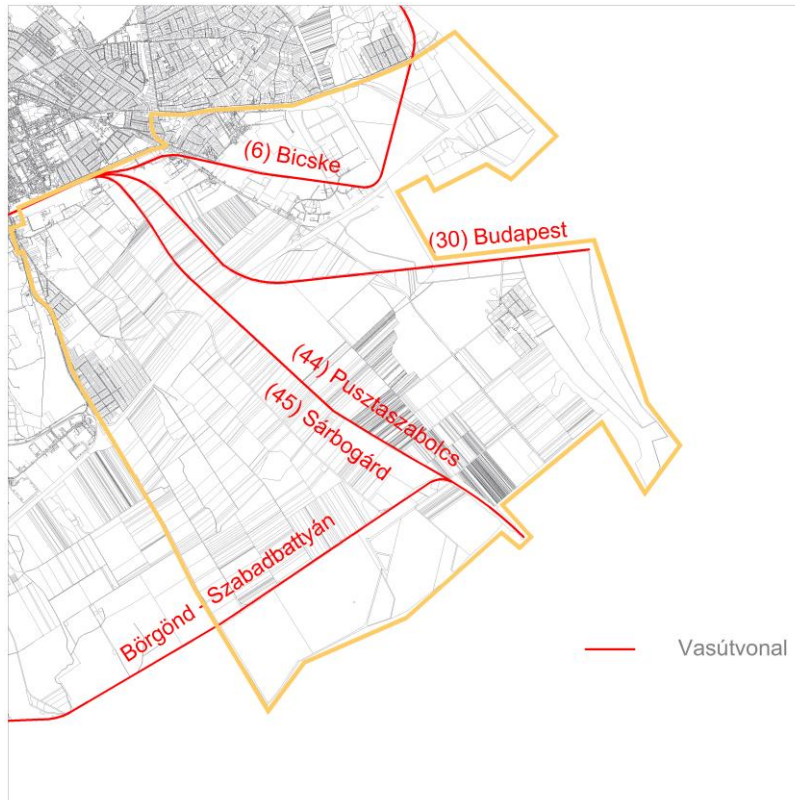
#### 3.3.3.1 Vasúti keresztezések:

Székesfehérváron van a Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja, a vasútállomásnál 31 vágánnyal. A város szempontjából igen jelentős elválasztó létesítmények a vasútvonalak. A vizsgált területet négy vasútvonal is átszeli (ebből az egyik két vasútvonal közös szakasza):

- A 30 és 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasútvonal kétvágányú villamosított vasúti fővonal. A tranzeurópai vasúthálózat része. A vizsgált terület északi részén van a vasútállomás. A vasútvonal az állomás és az M7 ap. között a 62. sz. főúttal párhuzamosan halad, az M7 autópálya alatt keresztezi a 62. sz. főutat egy közúti felüljáróval.
- A 44-es és 45-ös számú vasútvonalak Börgönd és Székesfehérvár között (a vizsgált területen) közös nyomvonalon haladnak.  
A 44-es számú Pusztaszabolcs-Székesfehérvár vasútvonal egyvágányú, nem villamosított, tranzeurópai vasúti fővonal.  
A 45-ös számú Sárbogárd-Székesfehérvár vasútvonal egyvágányú, nem villamosított vasútvonal.
- A 6-os számú Bicske-Székesfehérvár vasútvonal egyvágányú, nem villamosított vonal. Jelenleg csak Székesfehérvár és Lovasberény között járható, itt szórványos teherforgalom zajlik.



- A Szabadbattyán- Börgönd vasútvonal egyvágányú, nem villamosított vonal, a vizsgált terület déli részén. Börgöndnél csatlakozik a 44-es számú Székesfehérvár –Pusztaszabolcs vonalra. Jelenleg nincs állandó személyforgalma, a 44-es vonalon a vonatok Székesfehérvárig közlekednek.



14. térkép: A vizsgált területen található vasútvonalak

**A vizsgált terület a vasúti keresztezései (lásd a 15. térképen):**

**A 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasúti fővonalat**

- a 62 sz. főút 41+325 km szelvényében felüljáró híddal keresztezi. A közúti felüljáró 2010-ben épült, de a hídon és a hozzávezető úton sem került biztosításra a kerékpáros forgalom (lásd 1. kép),
- az M7 autópálya felüljáróval keresztezi, ami kerékpárral nem használható,
- a Repkény utca magasságában földút keresztezi, ami fény-és félsorompóval biztosított. A vasúti keresztezést a mezőgazdasági járművek használják, a földutat a kerékpárosok elvileg használhatják, de az forgalomvonzó létesítményez nem vezet.
- a Börgönd településrész Fő utcájától északra burkolt út keresztezi, ami fény-és félsorompóval biztosított (2. kép). Ez a vasúti átjáró Székesfehérvár közigazgatási határán kívül esik, ugyanakkor Börgönd kerékpáros elérhetőségénél szerepe lehet.

**A 44-es számú Pusztaszabolcs-Székesfehérvár vasútvonal és 45-ös számú Sárbogárd-Székesfehérvár vasútvonalak közös nyomvonalát**

- az M7 autópálya felüljáróval keresztezi, ami kerékpárral nem használható.



1. kép: A 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasútvonal felett, a 62. sz. főút 41+325 km szelvényében lévő közúti felüljáró, mely nem alkalmas kerékpáros létesítmény átvezetésére (forrás: Egységes Hídnyilvántartási Rendszer<sup>21</sup>)



2. kép: A 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasútvonal fény-és félsorompóval biztosított vasúti átjárója Börgöndnél (fotó: Papp Márton)

**A 6-os számú Bicske - Székesfehérvár vasútvonalat** (ami jelenleg csak Székesfehérvár és Lovasberény között üzemel)

- a 62. sz. főút a fényorompóval keresztezi. A hídon és a hozzávezető úton nincs biztosítva a kerékpáros forgalom (lásd 1. kép),
- az Adonyi út végén a Verseci utcánál gyalogos felüljáró keresztezi. A hídra való lépcsős felvezetésnél a kerékpáros forgalom nincs biztosítva (3. kép),
- a Zsálya utca fényorompó nélküli, jelzőtáblával biztosított vasúti keresztezés, amit a kerékpárosok is használhatnak (mivel a forgalom 2.000 E/nap alatt van),
- a Repkény utca szintén fényorompó nélküli, jelzőtáblával biztosított vasúti keresztezés, amit elvileg használhatnak a kerékpárosok, ugyanakkor a Repkény utca 6.370 E/nap forgalma miatt külön kerékpáros létesítményre lenne szükség.

<sup>21</sup>Egységes Hídnyilvántartási Rendszer <http://hidadatok.hu/>

- egy mezőgazdasági földút (az M7 autópálya közelében) jelzőtáblával biztosítva keresztezi, a földutat a kerékpárosok elvileg használhatják, de az forgalomvonzó létesítményez nem vezet
- a mezőgazdasági útként használt régi 7. sz főút felhagyott nyomvonala (a 7. sz. főút mellett) jelzőtáblával biztosítva keresztezi,
- a 7. sz. főút felüljáró híddal keresztezi, ahol nincs biztosítva a kerékpáros átvezetés.



3. kép: A 6-os számú vasútvonal feletti gyalogos felüljáró az Adonyi útnál, kerékpáros vezetősín nélkül (Fotó: Papp Márton)

### A Szabadbattyán- Börgönd vasútvonalat

- a Börgöndi út fény- és félsorompóval biztosítva keresztezi. Mivel a Börgöndi út forgalma jelenleg 2.000 E/nap alatt van, külön kerékpáros létesítmény nem szükséges.



15. térkép: A vasútvonalak jelenlegi átjárási lehetőségei a vizsgált területen



### 3.3.3.2 A vízfolyások keresztezései

A vizsgált városrészben lévő vízfolyások a Basa-árok, a Sóstót a Basa árokkal összekötő árok, Nagyszombati úti-árok déli szakasza, valamint az 'A' jelű árok. (A középkorban a várat körülölelő mocsarakat déli oldalról a Basa árok táplálta, délről észak felé folyva.)

A Nagyszombati úti-árok folytatásában az 'A' jelű árok Öreghegy és az ipari területek csapadékvizeit vezeti le a Dinnyés- Kajtori - csatorna felé.

Az időszakos vízfolyásokat a terület útjai több helyen áteresszel keresztezik. A vizsgált területen (az M7 autópálya, valamint a vasútvonalak vízfolyás hídjait nem számítva), a városi úthálózaton mindössze egy kisebb nyílású híd van, Börgönd Fő utca folytatásában az 'A' jelű árok felett (lásd 18. táblázat).

	út neve	áthidalt akadály	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet
1.	Börgönd, Fő u. folytatása	A jelű árok	közúti híd	4,08 m	7,05 m (korlátok között)

19. táblázat: A vizsgált városrész hídja

### 3.3.3.3 A nagyforgalmú utak keresztezései

Székesfehérvár nagy forgalmú útjairól az átfogó leírást lásd a KFHT 1. kötetében.

A vizsgált terület egyrészt a „Fehérvár Gyűrűn” belül, másrészt azon kívül helyezkedik el. A területen áthalad az M7 autópálya (ÉK-DNY irányban) a 62. sz. főút, a 7. sz főút külterületi szakasza (ÉNY-DK irányban) és a Széchenyi utca egy szakasza. A vizsgált terület északi határán a 7.sz. főút (belterületi szakasza és a 8116 j. összekötő út, nyugati határán a Szárcsa - Sárkeresztúri út (rég 63. sz. főút) vezet. (A határoló utak keresztezései a KFHT 2. és 4. kötetében szerepelnek).

Az autópálya kerékpáros keresztezése csak külön szintben biztosítható, valamint a 62. sz. és 7. sz. főutak külterületi szakaszainak keresztezése is így javasolt.

Az **M7 autópálya** felett a 62. sz. főút felüljáró hídja nem alkalmas a kerékpárosok átvezetésére (lásd a 4. képet). A kerékpárosok M7 autópálya feletti átvezetése a 62. sz. főút mellett a meglévő híd szélesítésével, vagy új autópálya feletti kerékpáros híd építésével lenne biztosítható.



4. kép: A 62. sz főút 43+325 km szelvényében az M7 autópálya feletti híd, mely nem alkalmas kerékpáros létesítmény átvezetésére (forrás: Egységes Hídnyilvántartási Rendszer<sup>22</sup>)

Az M7 autópálya felett a 7. sz. főút felüljáró hídja sem alkalmas a kerékpárosok átvezetésére, ezért a **7. sz főúti** kerékpározás kiváltására létesült kerékpáros útvonal eltávolodik a főúttól. A kerékpárút a 8116 jelű út és a Császár-víz mentén vezet, majd rácsatlakozik 6213 jelű kerékpározásra kijelölt útra, amely egyben a Velencei-tó körnek is a része. A kerékpárút az M7 autópályát a Császár-víz mellett, annak hídnyílásában keresztezi (5-6. kép).

<sup>22</sup>Egységes Hídnyilvántartási Rendszer <http://hidadatok.hu/>



5. kép: Császár-víz töltésén vezető kerékpárút M7 autópálya előtti szakasza (fotó: Juhászné Viniczai Ágnes)



6. kép: Császár-víz töltésén vezető kerékpárút átvezetése az M7 autópálya alatt (fotó: Juhászné Viniczai Ágnes)

Az M7 autópálya **Császár-víz hídja alatti kerékpározás korlátozottan lehetséges!** A Velencei-tó vízpótlását (a Pátkai tározó felől évente általában kétszer, 2-3 hetes időszakban) a Császár-vízen oldják meg. Vízpótláskor a híd alatti szakaszon a vízszint a kerékpárút járszintje fölé emelkedik, lehetetlenné téve a kerékpáros közlekedést!

A **Seregélyesi út** (62 sz. főút) **belterületi szakaszán** a főút keresztezése gyalogos átkelőkkel jelenleg négy helyen biztosított (lásd 13. térkép és 17. táblázat).

- a Mártírok útjai csomópontban,
- a Seregélyesi út Tejüzem autóbusz-megállónál lévő jelzőlámpás irányítású gyalogos átkelők helyénél,
- a Köles utcai körforgalomban, a Seregélyesi út mindkét ágán, valamint
- a Repkény utcai jelzőlámpás csomópontban.

Az átkelők helyek egyikénél sincs biztosítva a kerékpáros átvezetés, mivel a Seregélyesi úton és az úthoz csatlakozó utcákban nincs kerékpáros létesítmény.

A **Széchenyi utca** érintett főúti szakaszán a Csíkvári úttól a Temető utcáig a főút keresztezése gyalogos átkelőkkel a két végpontnál biztosított, a Csíkvári úti körforgalomnál és a Temető utcai gyalogos átkelők helyénél. Itt sincs biztosítva a gyalogos-átkelők mellett a kerékpáros átvezetés, mivel a Széchenyi utca érintett szakaszán nincs kerékpáros létesítmény.

### 3.3.4 A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak helyzete

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

A vizsgált területen jelenleg három egyirányú utca található (a magánutakon kívüli közutakon). Jelenleg a három utcából egy utcában a Zentai út egyirányú szakaszán biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés.

	Egyirányú utca	az út szélessége	Ellenirányú kerékpározás biztosított (B)/nem biztosított (N)	B/N
1.	Zentai út a Budai út és a Melencei utca között	7,6 m	Biztosított	B
2.	Juharfa utca Sárkeresztúri út és Fenyőfa utca között	3,3-3,7m	Nem biztosított	N
3.	Domb utca Sárkeresztúri út és Őrhalom utca között	3,1-3,5m	Nem biztosított	N

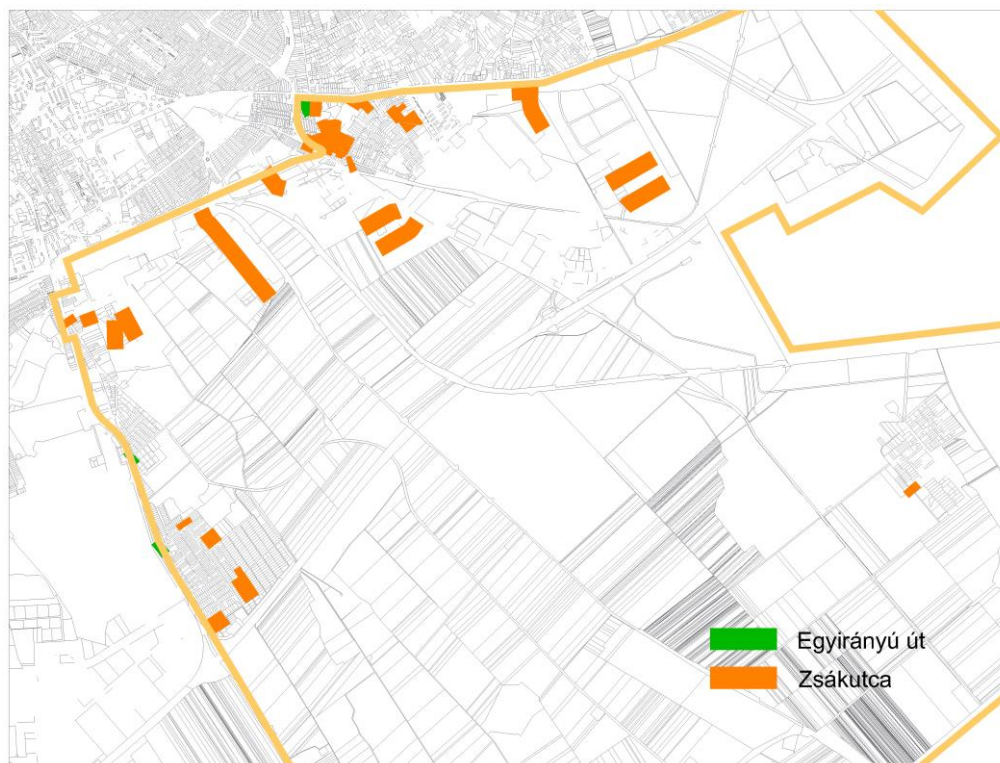
20. táblázat: Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált területen

#### 3.3.4.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek helyzete

A vizsgált városrészben lévő 29 zsákutcából jelenleg 2 utcában biztosított táblával is jelölve a kerékpáros továbbhaladás, az Adonyi út, valamint a Zentai út zsákutca szakaszán.

	Zsákutca	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított (B) / nem biztosított (N)	B/N
1.	Adonyi út (Zentai úttól a Seregélyesi útig)	a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított	B
2.	Adonyi út (40-42 között)	nem biztosított, a Seregélyesi úton nincs kerékpáros továbbhaladási lehetőség	N
3.	Apatini utca (Rácbánya felé vezető ág)	nem biztosított, a Rácbánya miatt	N
4.	Árok utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
5.	Bácskai utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
6.	Barack utca	nem biztosított, de 15 m-e kiépítéssel útra csatlakoztatható	N
7.	Bárándi utca	nem biztosított, az utca földúti folytatása beépítetlen terület	N
8.	Belgrádi utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
9.	Berkenye utca	nem biztosított, az Alba Ipari Parkban van	N
10.	Börgönd, KatICA utca	nem biztosított, az utca földúti folytatása beépítetlen terület	N
11.	Dolovai sor	nem biztosított, a Rácbánya miatt	N
12.	Eszéki út	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs (elzárt Bányató)	N
13.	Határ utca két vége	az utca két vége, a Domb utcától északra és a Mandula utcától a Barackfa utcáig (tábla nélkül)	N
14.	Hegyes utca	nem biztosított, az utca folytatása beépítetlen terület	N
15.	Kórogyi utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
16.	Kőfém lakótelepi út (Zombori utcával párhuzamos ága)	nem biztosított, a Budai belső út felé szükséges	N
17.	Köles utca	nem biztosított, az utca földúti folytatása beépítetlen terület	N
18.	Körte utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
19.	Kukorica utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
20.	Levendula utca	nem biztosított, az Alba Ipari Parkban van	N
21.	Palánkai utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
22.	Raktár utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
23.	Széchenyi utca (az Új Váralja sornál)	nem biztosított az Új Váralja sor és a Széchenyi utca (városi főút) felé	N
24.	Szilva utca	nem biztosított, az utca földúti folytatása beépítetlen terület	N
25.	Szüret utca	Szilva utcától a keleti ágának földúti folytatása beépítetlen terület	N
26.	Takarodó út	az Új Váralja sortól az északi ág a vasútállomás területe miatt zsákutca, a déli ág földútban folytatódik	N
27.	Újlaki utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
28.	Zára utca	nem biztosított, gyalogos továbbhaladási lehetőség sincs	N
29.	Zentai út (a Szabadkai utca és az Adonyi út között)	zsákutca a kerékpáros továbbhaladás biztosításával	B

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



16. térkép: Egyirányú utcák és zsákutcák a vizsgált városrészben

A vizsgált városrész zsákutcáit a 21. táblázat és a 16. térkép mutatja be.

### 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 területen nincs fizető parkolóhely. A területen elsősorban az intézményeknél (pl. Zentai úti Általános Iskola), valamint az Alcoa-Köfém Ipari Parknál okoz gondot a parkolás.

A többi iparterületeken a parkolás megoldott, rendezett.

A vizsgált területen a parkolás nem jelent olyan mértékű konfliktusforrást a kerékpáros közlekedésre, mint a belváros és tágabb környezetében. Ezt a 3.3.7.2 fejezet kerékpáros balesetek elemzése is mutatja, mely szerint a vizsgált öt évben 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>23</sup>

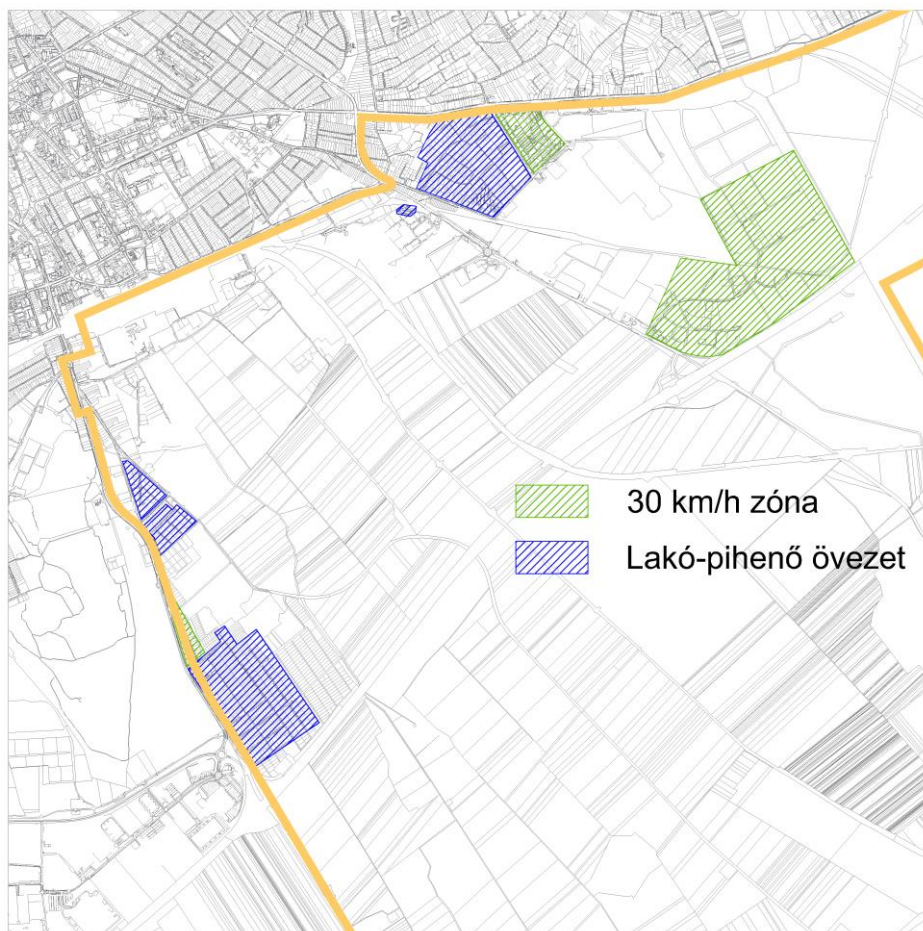
Lakó-pihenő övezetek a területen:

- Ráchegyen, az Adonyi út – Verseci út – Zombori út – Budai út – Titeli út – Becskereki út által határolt lakóterület,

<sup>23</sup> Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az Önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?



- Alsóvárosi városrész Sárkeresztúri úttól keletre eső részén, a Sárkeresztúri út – Juharfa utca – Börgöndi út által határolt terület,
- az Órhalmi szőlők, a Sárkeresztúri út – Domb utca – Szilva utca – Barack utca által határolt terület.
- 62. sz. főút mellett a Seregélyesi úti lakótelep.



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

30 km/h övezetek a területen:

- Ráchegyen, a Zombori út – Verseci utca – Topolyai utca – Budai út által határolt lakóterület
- Órhalom utca
- az Alba Ipari Zóna területe a 62. sz. főút mellett.

A csillapított forgalmú lakóterületek, lakó-pihenő övezetek, valamint a 30 km/h övezetek bemutatását a 17. térkép szemlélteti.

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

A 2011-2015. évek 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 2 baleset volt, ebből a kerékpáros 1 esetben volt annak okozója (a táblázatban pirossal jelölt sorok), és 2 esetben volt a baleset részese.



**2011.**

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Adonyi u. 12.	Könnyű	Okozó/ jobbra tartás
2	Adonyi u. – Pancsovai u.	Súlyos	Részes/előzés

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

2012. évben 1 baleset volt a vizsgált városrészben, ahol a kerékpáros a baleset részese volt.

**2012.**

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
1	Palánkai u.	Súlyos	Részes/kanyarodás

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

2013. és 2014. években nem volt kerékpáros baleset a vizsgált területen.

2015-ben volt a legmagasabb a kerékpáros balesetek száma az öt év vonatkozásában, valamint a kerékpárosok által okozott balesetek száma is a legmagasabbak között volt (22. táblázat). Összesen 5 baleset volt, és mind az 5 esetben a kerékpáros volt az okozója a baleseteknek.

**2015.**

	Baleset helye	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/ baleseti ok
1	Sárkeresztúti u. – Juharfa u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
2	Titeli u.- Kórogyi u.	Súlyos	Okozó/ elsőbbség
3	Budai u. –Zentai u.	Súlyos	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő+tilos jelzés)
4	Adonyi u.- Bácskai u.	Anyagi kár	Okozó/ elsőbbség
5	Adonyi u. 90.	Könnyű	Okozó/ kikerülés

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

Az öt év alatt a vizsgált városrészben összesen 8 regisztrált kerékpáros baleset volt. Az éves átlag évi 1,6 baleset. A 8 balesetből 6 esetben a kerékpáros volt a baleset okozója, 2 esetben a baleset részese volt. Átlagban 75%-ban a kerékpárosok okozták a baleseteket, 25 %-ban részesei voltak. Ez az arány évenként igen erősen változott. Az okozott és a részes balesetek aránya, 2011-ben 50-50%, 2012-ben 0-100%, 2015-ben 100-0% volt (ami a kis számú balesetek miatt statisztikailag nem értékelhető).

**3.3.7.2 A baleseti okok elemzése**

A baleseti okok elemzését mutatja a 23-24. táblázat.

A 23. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros volt a baleset okozója. Az öt év alatt a 6 balesetből a legtöbbet, 3-at, az elsőbbség meg nem adása (a kerékpárosok részéről) okozta. 1 baleset volt a gyalogos-átkelőhelyen elsőbbség meg nem adása, valamint 1 kikerülés miatt.

Kerékpáros a baleset okozója						
Baleseti ok	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
elindulás (járdáról)	0	0	0	0	0	0
elsőbbség	0	0	0	0	3	3
elsőbbség (gy. átkelő)	0	0	0	0	1	1
figyelmetlen, gondatlan vez.	0	0	0	0	0	0
jobbra tartás	1	0	0	0	0	1
kanyarodás	0	0	0	0	0	0
kikerülés/sávváltás	0	0	0	0	1	1
követési távolság	0	0	0	0	0	0
gyorshajtás	0	0	0	0	0	0
oldaltávolság	0	0	0	0	0	0
gyalogos elütés járdán	0	0	0	0	0	0
<b>Összesen:</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

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

A 24. táblázat azokat a baleseteket elemzi, ahol a kerékpáros részese volt a baleseteknek. Az öt év alatti 2 ilyen balesetből az egyik oka az elsőbbség meg nem adása volt (a gépjárművek részéről) a másik a kanyarodási szabályok be nem tartása.

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	0	0	0	0	0	0
hátramenet	0	0	0	0	0	0
kanyarodási szabályok	0	1	0	0	0	1
sávváltás	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0
<b>Összesen:</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

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

Összességében megállapítható, hogy a csomópontokban fordult elő a balesetek zöme. A kerékpárosok 4, (3 elsőbbség, 1 gyalogos átkelőhely elsőbbség meg nem adásából adódó) a gépjármű vezetők 2 (egy előzéses és egy kanyarodásos) balesetet okoztak csomópontban. A vizsgált területen az öt év során bekövetkezett 8 balesetből 6 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 25-26. táblázat. A vizsgált városrészben a 6 kerékpáros által okozott balesetből 1 volt anyagi káros, 3 könnyű és 2 súlyos személyi sérüléssel járt, ami 17%-50%-33%-os megoszlást jelent.

Sérülés foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója						
Sérülés foka	2011	2012	2013	2014	2015	összesen
Anyagi kár	0	0	0	0	1	1
Könnyű	1	0	0	0	2	3
Súlyos	0	0	0	0	2	2
<b>Összesen</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

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

A vizsgált városrészben a két balesetből, amikor a kerékpáros a baleset részese volt, nem volt anyagi káros és könnyű baleset, mindkettő súlyos személyi sérüléssel járt, ami 0%-0%-100%-os megoszlást jelent (26. táblázat). Ezt összehasonlítva a kerékpárosok által okozott balesetek megoszlásával látható, hogy átlagban kisebb személyi sérüléssel járnak azok a balesetek, melyeket a kerékpáros okoz, és 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	0	0	0	0
Súlyos	1	1	0	0	0	2
<b>Összesen</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

28. 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 27. 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 a 8 balesetből 4 az Adonyi utcában volt, de mindegyik más-más helyen.

	Balesetek helyszínei	Sérülés foka	Kerékpáros minősége/baleseti ok
2011	Adonyi u. 12.	Könnyű	Okozó/ jobbra tartás
2011	Adonyi u. – Pancsovai u.	Súlyos	Részes/előzés
2015	Adonyi u. 90.	Könnyű	Okozó/ kikerülés
2015	Adonyi u.- Bácskai u.	Anyagi kár	Okozó/ elsőbbség
2015	Budai u. –Zentai u.	Súlyos	Okozó/ elsőbbség (gy. átkelő+tilos jelzés)
2012	Palánkai u.	Súlyos	Részes/kanyarodás
2015	Sárkeresztúti u. – Juharfa u.	Könnyű	Okozó/ elsőbbség
2015	Titeli u.- Kórogyi u.	Súlyos	Okozó/ elsőbbség

29. 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, amelynek déli oldali (Új Váralja sor és környékének) fejlesztése a vizsgált terület északi részére esik.

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

A vizsgált városrészben nincs helyi autóbusz decentrum.

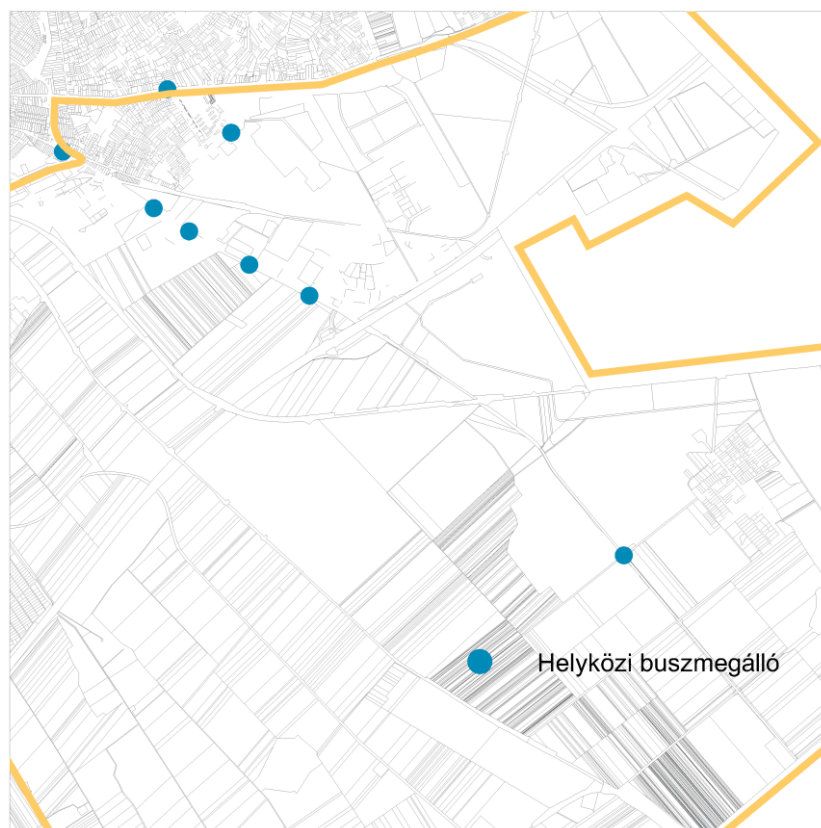
A helyközi közlekedés megállóhelyeit a 28. táblázat, valamint a 19. térkép mutatja.

Helyközi hálózat megállóhelyei Székesfehérváron belül a Piac téri autóbusz-pályaudvarig		
irány útvonal	Megállóhelyek	db száma
62.sz. főút felől (Seregélyes, Börgönd)	- tejüzem (Köles utcánál), - Seregélyesi út 96. - Seregélyesi út 108. - Repkény u. - Szfvár., Börgöndi elágazás	5 db
Helyközi megállóhelyek száma összesen:		5 db

30. táblázat: Helyközi megállóhelyek a vizsgált városrészben

A Széchenyi utca érintett szakaszán, valamint a területen áthaladó 7. sz. főút külterületi szakaszán nincs helyközi megállóhely.

A 62. sz. főút 5 db helyközi megállóját a 29. táblázat és a 19. térkép mutatja. Ezek közül elsősorban a Szfvár., Börgöndi elágazás megállóhely mellett merül fel igényként kerékpártárolás, mivel ezt a megállót a Börgöndről a bekötőúton kerékpárral érkezők is igénybe veszik.



19. térkép: A helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek mellett 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 és a jó elhelyezkedés. A **hosszabb időtartamú kerékpártárolásnál** a biztonság mellett előtérbe kerül az időjárás elleni védelem is.<sup>24</sup>

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

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

A kerékpárparkolók- és tárolók kihelyezője általában a létesítmény üzemeltetője és fenntartója. A vizsgált területen lévő általános iskolában (Zentai úti Általános Iskola), valamint a középfokú oktatási intézménynél (Árpád Szakképző Iskola és Kollégium) az iskola területén biztosított a kerékpárok tárolása (bár ezek nem fedett tárolók).

A vizsgált városrészben a közterületen jelenleg nincsenek kerékpárparkolók. Ennek oka, hogy a területen lévő forgalomvonzó létesítményekhez, ipari parkokhoz, valamint intézményekhez még nem épültek ki a kerékpáros létesítmények, amelyek alapján a kerékpárparkolás is igényként merülne fel.

### 3.3.9 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszerét a KFHT 1. kötete mutatja be, a teljes városra vonatkozóan. A meglévő számozási rendszer az É-D és K-Ny-i tengelyen alapul, jelenleg már elavult (lásd 20. térkép).

A területen a három meglévő kerékpáros létesítmény mellett, az Adonyi út zsákutca szakaszán, a Verseci úton és a Császár-víz mellett is található kerékpáros útirányjelző táblák.

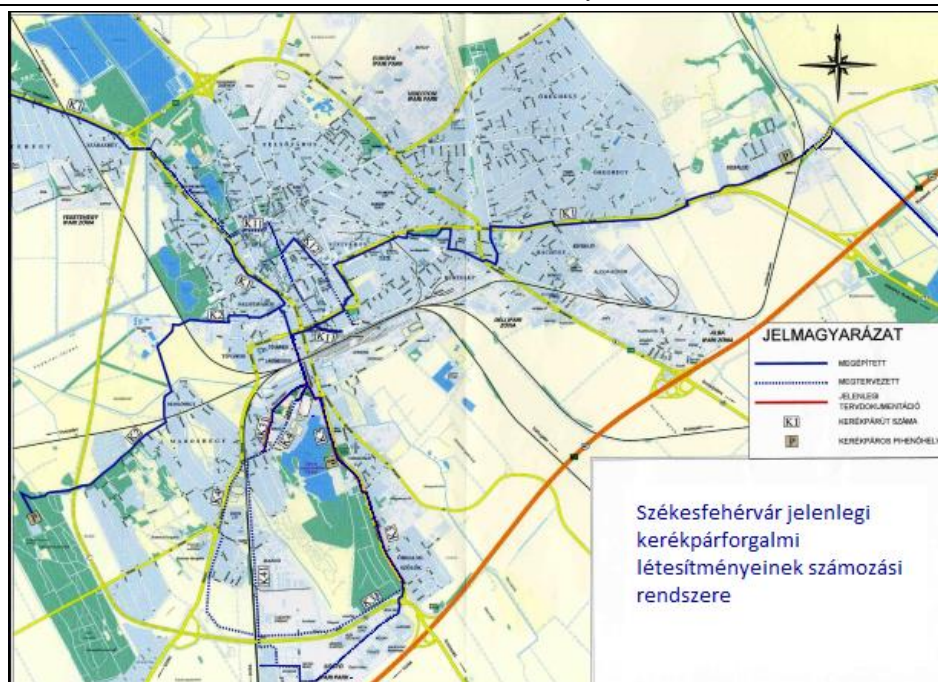
A tervezett Budapest-Balaton kerékpárút megvalósulását követően az Adonyi utca zsákutca szakaszán és a Verseci úton a meglévő kerékpáros létesítményeknek a hálózatban „C” hálózati szerepük lesz, nem fognak a kerékpáros főhálózati elemek közé tartozni, így azokat nem lesz szükséges útirányjelző táblákkal jelölni.

A vizsgált területen egyedül a Császár-víz melletti kerékpáros létesítmény „B” hálózati szerepű kerékpáros útvonal, ami a tervezett Budapest-Balaton kerékpárútra csatlakozik, ezért annak megvalósulásával együtt az útirányjelző táblarendszere is felülvizsgálandó.

---

<sup>24</sup> Magyar Kerékpárosklub: Kerékpárparkolók és -tárolók kialakítása és elhelyezése  
[http://kerekpárosklub.hu/sites/default/files/kerekpártarolok\\_ajanlas.pdf](http://kerekpárosklub.hu/sites/default/files/kerekpártarolok_ajanlas.pdf)





20. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere

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

#### 3.4.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészben

A Székesfehérvár meglévő, jelölt és kiépített kerékpárút-hálózatát a teljes városra vonatkozóan a KFHT 1. kötetének 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, kisértőút, valamint 0,6 km a kerékpáros nyommal kijelölt kerékpár-hálózati elem.

A vizsgált terület infrastrukturális elmaradottságát jelzi többek között a kerékpárforgalmi létesítmények hiánya. A területen mindössze három helyen, a Zentai úton, az Adonyi utca zsákutca részén, valamint a Császár-víz töltésén (külterületen a 8.116 j úttól a 6.213 jelű útig) van kerékpárforgalmi létesítmény.

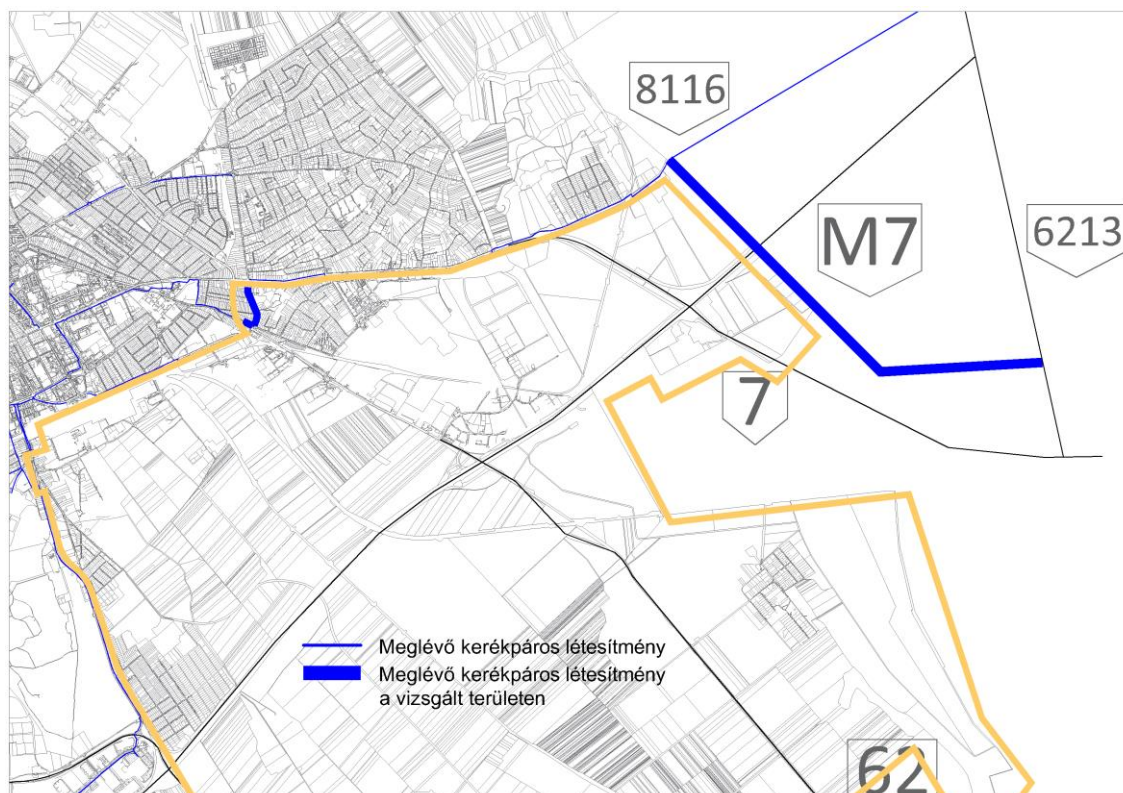
1. A Zentai úton, a Budai úttól az Adonyi útig, (mely az 1. kötet része). A kisértőút utcában kijelölt 500 m hosszú kerékpáros létesítmény három szakaszból áll:
  - 1.a behajtani tilos, kivéve célforgalom jelzés mellett egyirányú forgalom van a Budai úttól a Melencei utcáig, az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításával (180 m)
  - 1.b kétirányú forgalom van a Szabadkai utca és a Melencei utca között, mely szakaszon a Zentai úti Általános Iskola miatt igen jelentős a parkolási igény (180 m),
  - 1.c zsákutca, a kerékpáros továbbvezetés biztosításával a Szabadkai utca és az Adonyi zsákutca közötti szakasz (140 m).
2. Az Adonyi út zsákutca szakaszán, A Seregélyesi úttól a Zentai útig. A kisértőút utcában kijelölt létesítmény folytatásában vezet egyik oldalról a Zentai úti kijelölés, másik oldalról a (kis)Seregélyesi úti kerékpáros létesítmény (mely a KFHT 1. kötetének része).

	kerék- pár forg. lét. hosz- sza (km) (a+b+c+d+e+f)	Kis- forg. utca, jelöl- ve (a)	Kp nyom (b)	Kerék- pársáv (c)	Önálló kerék- párút (d)	Osz- tott gyalog- és kp. út (e)	Osztat- lan gy.- és kp.út (f)	kiépít- tett kp. forg. lét. hosz- sza (km) (c+d+e+f)	
<b>Keleti útvonal</b> (Budai út elkerülésére, Kisfalud, Velencei-tó, Dinnyés, Gárdony felé)									
1.	Zentai úti kerékpáros létesítmény)	0,5	0,5						
2.	Adonyi út zsákutca szakasza	0,1	0,1						
3.	Császár-víz töltésén a 8.116j. úttól a 6.213 j. útig, Dinnyés, Agárd felé	3,2			3,2			3,2	
<b>3. városrész összesen (km):</b>		<b>3,8</b>	<b>06,</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3,2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3,2</b>

31. táblázat: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítménye (2017. decemberi állapot)

3. A Császár-víz töltésén a 8.116 jelű úttól a 6.213 jelű útig. A Császár-víz töltésén haladó 3,2 km hosszú önálló kerékpárút Székesfehérvár közigazgatási területének határán, de azon kívül esik (a terület tulajdonosa a Magyar Állam, kezelője a Vízügyi Igazgatóság). Mivel a kerékpárút Székesfehérvár és a Velencei-tó déli partja közötti kapcsolatot biztosítja, ezért a kerékpárút kiépítője, tulajdonosa és kezelője Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata.

A vizsgált terület kerékpáros létesítményeit a 30. táblázat és a 21. térkép mutatja be.



21. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítménye

### 3.4.2 A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése vizsgált városrészben

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése, valamint korszerűségi (jogsabályi és műszaki elavultság) vizsgálata.

#### 1. Zentai út kisértalmú útján kijelöléssel biztosított kerékpárút

A kisértalmú úton kijelöléssel biztosított a kerékpározás, három eltérő kialakítású (1.1 egyirányú utca, 1.2 kétirányú utca, és 1.3 zsákutca) szakaszon. Az utcában a gépjármű forgalom (ÁNF) nagysága 2.000 E/nap alatti. A közúton engedélyezett sebesség: 50 km/óra.

A kijelölés az ÁNF és a közúton engedélyezett sebesség alapján az Útügyi Műszaki Előírás<sup>25</sup> 6.1 ábrája szerint a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása az 1. „Vegyes forgalom” tartományba esik. Az 1. tartományban megfelelő megoldás a kisértalmú utca kerékpározásra való kijelölése, így a műszaki előírás szerint a gépjárműtől való elválasztás megfelelő.

#### 1.1 Zentai út a Budai úttól a Melencei utcáig

A behajtani tilos, kivéve célforgalom jelzés mellett a kisértalmú egyirányú utcában ellenirányú kerékpáros közlekedés van kijelölve.

A kialakítás a jelenlegi műszaki előírások mintáitól eltérő kialakítású (a kijelölés a műszaki előírások kiadása előtt valósult meg). Az egyirányú forgalommal megegyezően közlekedő kerékpáros helye nem az útburkolat jobb oldalán került kijelölésre, hanem a gépjármű forgalmi sávjától balra, ami a megszokottól eltérő kialakítás.



7. kép: Zentai úti kerékpáros létesítmény a Budai úttól a Melencei utcáig, 1.a szakaszon, az Eszéki utcánál) (forrás: Google)

A kialakítás főként a Melencei utcai csomópontban jelent problémát, az Adonyi út felé haladó kerékpárosok részére, mivel a csomópontban oldalváltás is szükséges mert az 1.b szakaszon már irányhelyes a kerékpáros közlekedés.

A forgalomtechnika kiegészítésre szorul a kerékpárosokra vonatkozó kiegészítő táblákkal. Az Eszéki utca csomópontjában az elsőbbségadás kötelező tábla alatt hiányzik a kiegészítő tábla, ami alapján az elsőbbségadás a kerékpársávon haladók részére is kötelező, a behajtani tilos tábla alatt a kivéve kerékpár kiegészítő tábla hiányzik, ami alapján a jelölt iránnyal szemben is lehet közlekedni.

#### 1.1 szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kijelölés nem ellentétes az útügyi műszaki előírásokkal.

<sup>25</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11



**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolat a Budai úttól az Eszéki útig megfelelő állapotú, az Eszéki utcától a Melencei utcáig felújításra szorul. A forgalomtechnika jelzések kiegészítésre szorulnak, a kiegészítő táblák több helyen hiányoznak.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** A kijelölés módja elavult, mivel nem irányhelyes kialakítású. Ez főleg a csomópontoknál jelent problémát, mivel azok kialakításai nem megoldottak.

### 1.2 Zentai út a Szabadkai utca és a Melencei utca között

A kisforgalmú utca ezen szakaszán (az általános iskola előtti szakasz) nem jelzi tábla, illetve burkolati jel a kerékpáros közlekedést. Az iskola előtti szakaszon az utca két oldalán parkoló autók konfliktusforrást jelentenek a kerékpározás számára.

#### 1.2. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** a kis forgalom alapján nem szükséges a gépjárműtől való elválasztás, ugyanakkor kedvezőtlen az iskola hosszában a kétoldalon való parkolás, ami akadályozza a kerékpáros közlekedést.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** A burkolat nem megfelelő állapotú. A forgalomtechnika módosítása javasolt (parkolás szabályozása, kerékpáros nyom jelzések).

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Irányhelyesen lehet közlekedni a szakaszon, viszont feloldandó az iskola előtti gépjármű parkolások konfliktusforrása .



8. kép: Zentai út a Melencei utcától a Szabadkai utcáig, az 1.b szakaszon (forrás: Google)

### 1.3 Zentai út a Szabadkai utca és az Adonyi út között

A zsákutca szakaszon jelölésre került a kerékpárosok továbbhaladása.



9. kép: Zentai út a Szabadkai utca és az Adonyi zsákutca között, az 1.c szakaszon (forrás: Google)

### 1.3. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kijelölés megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

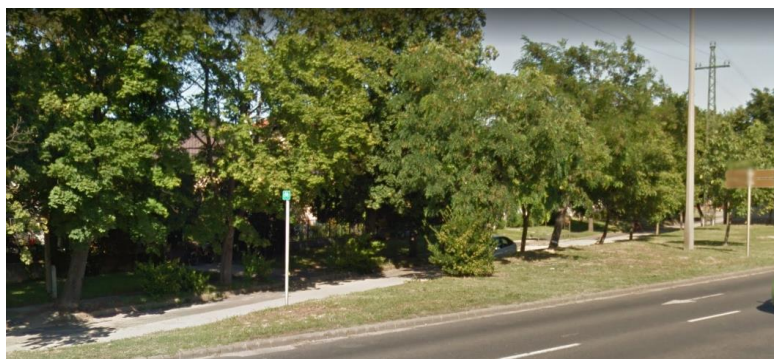
**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolat nem megfelelő állapotú, valamint javasolt a forgalomtechnika kiegészítése, a kerékpáros nyomok jelzésével.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Megfelelő, irányhelyes.

## 2. Adonyi út zsákutca szakasza

A Zentai út 1.3 zsákutca szakaszához, valamint a (kis) Seregélyesi út kerékpáros létesítményéhez csatlakozik. Az útburkolat nem megfelelő állapotú, a forgalomtechnika is kiegészítésre szorul (a kerékpáros nyomok jelzésével). Az útburkolat felújítása a forgalomtechnika felülvizsgálatával együtt 2018. évben várható.

A Seregélyesi út felé a továbbhaladás jelenleg egy kapubejárón keresztül biztosított, ami nem megfelelő, valamint a Seregélyesi út mellett a jelzőlámpás átkelőhelyig a korábbi gyalogjárdán kijelölt közös gyalog-és kerékpárút szélesítendő.



10. kép: Adonyi út kerékpározásra kijelölt zsákutca szakasza (forrás: Google)

### 2. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** Az Adonyi utcában a kijelölés megfelel az útügyi műszaki előírásoknak (2.1), a Seregélyesi út mellett, a Seregélyesi úti jelzőlámpás átkelőhelyig a gyalogjárda használható kerékpározásra, nem megfelelő a szélessége és a jelölése (2.2).

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolat nem megfelelő állapotú, a forgalomtechnika kiegészítésre szorul, kerékpáros nyomok jelzésével (2.1). A Seregélyesi úthoz való csatlakozás korszerűsítendő, valamint a Seregélyesi úti jelzőlámpás átkelőhelyig közös gyalog-és kerékpárút szélesítendő (2.2).

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Az Adonyi zsákutca irányhelyes, megfelelő (2.1) A Seregélyesi úti jelzőlámpás csomópontban hiányzik a kerékpáros átvezetés (2.2)

### 3. Császár-víz mentén (külterületen) a 8.116 jelű úttól a 6.213 jelű útig

A kerékpárút a Kisfalud – Dinnyés kerékpárút részeként valósult meg, a GKM 2007. évi pályázata alapján, kiépítése és forgalomba helyezése 2008. évben valósult meg. A vizsgált területbe a Császár-víz töltésén vezető szakasza esik, a 8.116 jelű (Kápolnásnyék-Pákozdi összekötő) úttól a 6.213 jelű (Dinnyés-Pákozdi összekötő) útig. A kerékpárút és a Császár-víz ezen szakasza a KDT. Vízügyi Igazgatóság tulajdonában, Pákozdi külterületén lévő területre esik, de Székesfehérvár és a Velencei-tó déli partja közötti kerékpáros kapcsolatot biztosítja a 7. sz. főút kiváltása érdekében, ezért építtetője és kezelője is Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata.

A kerékpárút az M7 autópályát a Császár-víz partján vezetve keresztezi. A Császár-víz a Velencei-tó vízpótlását biztosítja a Pátkai-tározó leeresztésével. Vízleeresztéskor a kerékpárút ezen szakasza víz alá kerül, nem járható (az M7 keresztezésére lásd még a 3.3.3.3. pontot). Vízleeresztéskor ez a kerékpárút szakasz a 6.213 jelű kisművelési úton (ami a Velencei-tó kör



részét képezi), valamint a 8.116 jelű út mellett később kiépült kerékpárúton (ami a Budapest-Balaton kerékpárút részét is képezi) kerülő

### 3. szakasz értékelése:

**ÚME szerint:** A kerékpárút az M7 keresztezésén kívül megfelel az útügyi műszaki előírásoknak.

**Műszaki elavultság (burkolat állapota, forgalomtechnika):** Az útburkolat megfelelő állapotú, az M7 autópálya keresztezése nem megfelelő.

**Műszaki elavultság (korszerűség, irányhelyesség):** Megfelelő, különálló kerékpárút. Az M7 alatt egy új műtárgy építése szükséges a kerékpárosok átvezetésére.

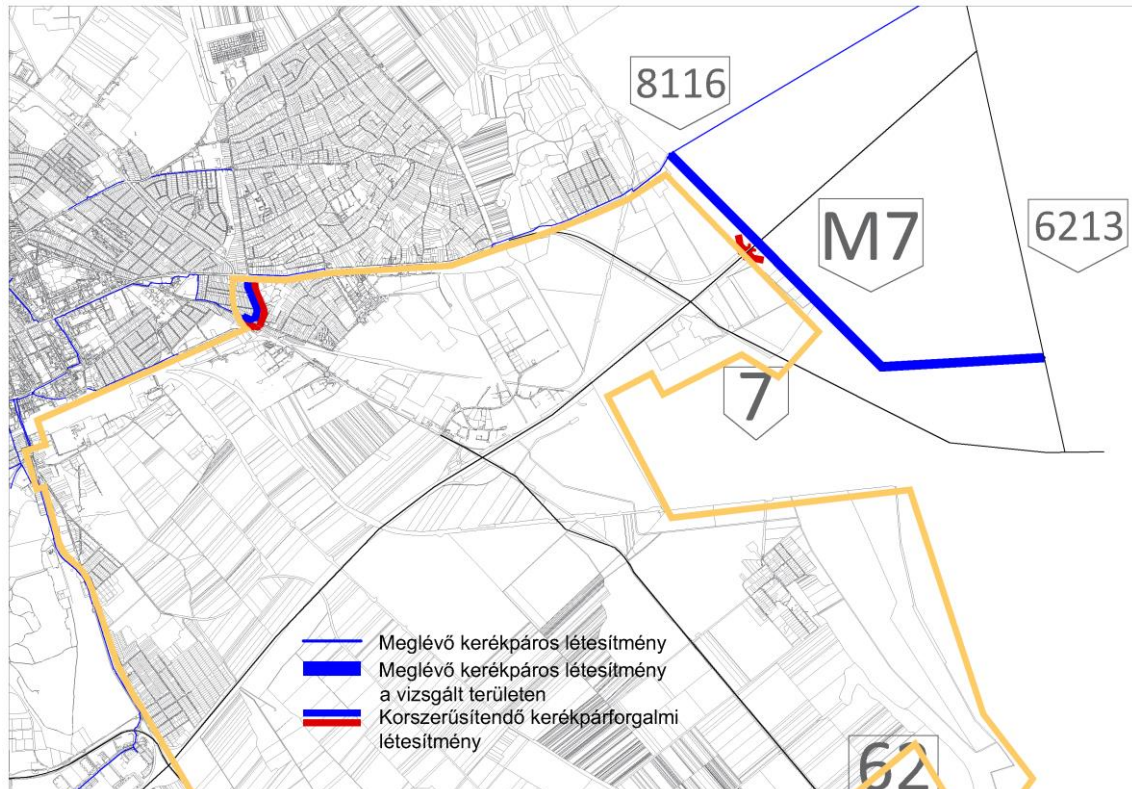
A Császár-víz menti kerékpárút a 6213 jelű kisforgalmú úton Pákozdtól, és Pákozdtól a Budapest – Balaton kerékpárút meglévő szakaszán (kerülőúttal) kikerülhető.



11. kép: A Császár-víz mentén haladó kerékpárút (forrás: P.H. Közlekedési Iroda)

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	Értékelés (ÚME)	Műszaki elavultság
	<b>Keleti útvonal</b> (Budai út elkerülésére)				
1.1.	Zentai út, a Budai úttól a Melencei utcáig, ellenirányú kerékpáros forgalom biztosítása	0,2	C	megfelelő	Egyoldali, nem irányhelyes kialakítású
1.2.	Zentai út, a Szabadkai utca és a Melencei utca között	0,2	C	megfelelő	rossz az útburkolat, a forgalomtechnika kiegészítendő
1.3.	Zentai út, Melencei utca és az Adonyi utca között	0,1	C	megfelelő	rossz az útburkolat, a forgalomtechnika kiegészítendő
2.1	Adonyi út zsákutca szakasza	0,1	C	megfelelő	rossz az útburkolat, a forgalomtechnika kiegészítendő
2.2	Adonyi zsákutcától a Seregélyesi úti átkelőhelyig	0,03	C	nem megfelelő	kerékpáros átvezetés szükséges a jelzőlámpás gyalogos-átkelőhelynél
3.	Császár-víz töltésén a 8.116j. úttól a 6.213 j. útig, Dinnyés, Agárd felé	3,2	B	új híd építése szükséges az M7 autópályánál, egyébként megfelelő	külterületi kétirányú kerékpárút az M7 keresztezésén kívül megfelelő

32. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése a vizsgált területen



22. 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 közutakat, és a városi fő-és gyűjtőutakat, megvizsgálva, hogy melyek mellett hiányoznak a kerékpárforgalmi létesítmények, (3.5.1.1 és 3.5.1.2 fejezetekben). A 3.5.1.3 fejezetben bemutatjuk a tervezett úthálózati fejlesztéseket, vizsgálva, hogy indokolt-e mellettük kerékpárforgalmi létesítmény, a 3.5.1.4 fejezetben az összefüggő kerékpárhálózat érdekében teszünk javaslatokat, valamint a 3.5.1.5 fejezetben a várostérségben lévő települések kerékpáros elérhetőségét vizsgáljuk.
- a 3.5.2 fejezetben összefoglaljuk a vizsgált területre vonatkozó problémákat. Értékeljük az elválasztó létesítményeket, a kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmakat, a parkolási rend és kerékpárosok viszonyát, a csillapított forgalmú területeket, a baleseti helyzetet, a kerékpár tárolás és parkolás helyzetét, a meglévő kerékpáros útirányjelző táblákat, az utak mellett meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket, valamint összefoglaljuk a hiányzó, a korszerűsítendő, valamint az úthálózati fejlesztésekkel együtt indokolt kerékpárforgalmi létesítményeket.

#### 3.5.1 Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények 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. Az alábbiakban megvizsgáljuk, hogy hol szükséges kerékpárforgalmi létesítmény a vizsgált városrész fő- és gyűjtőúthálózatán, a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt, illetve a város dél-keleti várostérségében lévő települések elérhetősége érdekében.

### 3.5.1.1 Országos főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált terület az országos főutak közül az M7 autópálya, valamint a 62. sz. főút (Mártírok útja – városhatár) közötti szakaszát érinti (lásd a 3.3.3.3 fejezetet).

**Az M7 autópálya** irányának megfelelő országos kerékpárút lesz a tervezett Budapest – Balaton kerékpárút (a vizsgált területen kívül, annak északi határán halad).

**A 7. sz. főúti** kerékpározás kiváltására a 8116 jelű út és a Császár-víz mentén létesült kerékpárút szolgál, a folytatásában a 6213 jelű út igénybevételével

**A 62. sz. főút** mellett helyezkedik el a Déli Ipari Park és a folyamatosan bővülő Alba Ipari Zóna. Ezek felé jelentős hivatásforgalmi igény jelentkezik, ezért indokolt a kerékpáros létesítmény megvalósítása.

A 62. sz. főút külterületi szakasza környezetében lévő települések és turisztikai célpontok kerékpáros elérhetőségének vizsgálatával a 3.5.1.4 fejezet foglalkozik.

	Út neve	E/nap	kp forg. létesítmény
<b>ORSZÁGOS FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>			
	M7 autópálya	40.893	tervezett Budapest-Balaton kerékpárút
	7. sz. főút	21.870	meglévő Császár-víz melletti kerékpárút
III.Ú1	62 sz. DUNAÚJVÁROS – SZÉKESFEHÉRVÁR másodrendű főút (Mártírok útja – városhatár)	16.360– 21.220	<b>hiányzik</b>

33. táblázat: Országos főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

### 3.5.1.2 Városi fő-és gyűjtőutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei

A vizsgált városrész érintett városi főútja a Széchenyi utca Csíkvári úttól Temető utcáig tartó szakasza. (lásd a 3.3.1 fejezetet). Az útszakasz elején, a Csíkvári úton, 2018-ban tervezett az irányhelyes kerékpársávok kiépítése. Az útszakasz folytatásában a Szárcsa utcában (a Temető utcától) van kerékpáros létesítmény (Alsóvárosi kerékpárút).

	Út neve	E/nap	hálózati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>ELSŐRENDŰ FŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
III.Ú2	SZÉCHENYI UTCA (Csíkvári út – Temető utca között)	18 510	B	<b>hiányzik</b>

34. táblázat: Az érintett városi főúton hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény

A vizsgált városrészben egyik városi gyűjtőúton sincs kerékpárforgalmi létesítmény. A Börgöndi úton, Börgöndi bekötőúton és Börgöndön a Murvás úton, valamint folytatásában a Fő utcán a forgalom 2.000 E/nap alatt van. Hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény az Adonyi úton, a folytatásában a Verseci utcában és a Topolyai utcában, mely utcákon a Kőfém Alcoa ipartelepe közelíthető meg.

Az Új Váralja sor gépjármű forgalma tovább növekedhet a vasútállomás déli oldalán tervezett Intermodális Csomópont déli oldali fejlesztéseivel.

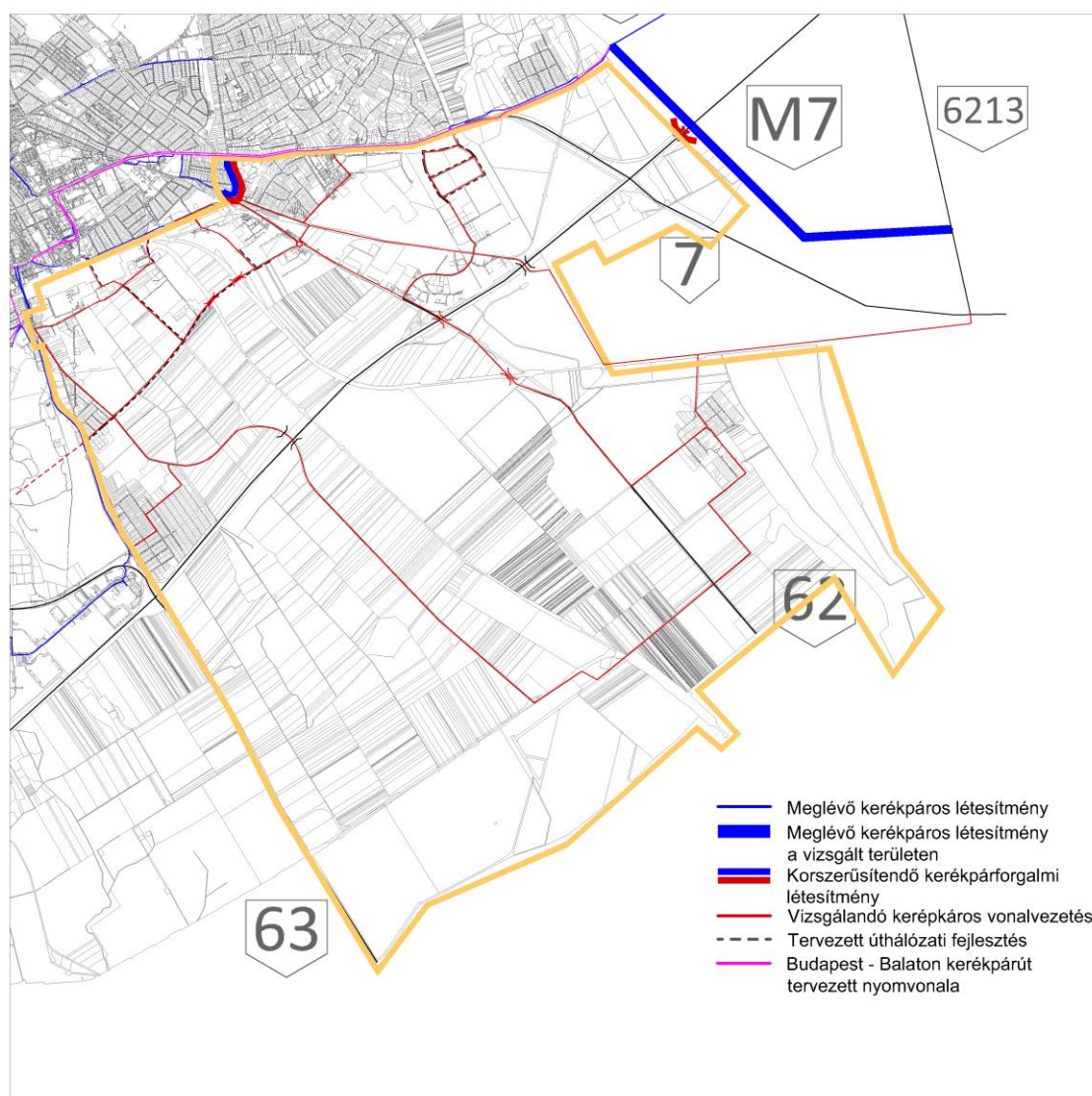
Az Alba Ipari Zónában lévő Repkény utca közforgalomnak megnyitott magánút.



A gyűjtőutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket 35. táblázat mutatja be.

	Út neve	E/nap	hálózati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>VÁROSI GYŰJTŐUTAK a vizsgált városrészben</b>				
III.Ú3	ADONYI ÚT (Ráchegy)	6 280	B	hiányzik
III.Ú4	BÖRGÖNDI ÚT (Váralja)	2 000 alatt	C	kis gépjármű forgalom
III.Ú5	BÖRGÖNDI BEKÖTŐÚT (Börgönd)	2 000 alatt	-	kis gépjármű forgalom
III.Ú6	BÖRGÖND, MURVÁS ÚT és FŐ UTCA	2 000 alatt	B	kis gépjármű forgalom
III.Ú7	REPKÉNY UTCA	6 370	B	hiányzik
III.Ú8	SZÉCHENYI UTCA (Sárkeresztúri út és Börgöndi út között)	3 800	C	kis gépjármű forgalom
III.Ú9	TOPOLYAI UTCA (Ráchegy)	6 200	C	hiányzik
III.Ú10	ÚJ VÁRALJA SOR (Váralja)	5 750	C	hiányzik
III.Ú11	VERSECI UTCA (Ráchegy)	6 370	C	hiányzik
III.Ú12	ZOMBORI UTCA (Ráchegy)	2 170	C	kis gépjármű forgalom

35. táblázat: A gyűjtőutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények



23. térkép: A területen hiányzó és korszerűsítendő valamint tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmények (lásd még a 6. mellékletet)

A gyűjtőúthálózaton a hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeket a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelésével együtt (3.4.2 fejezet) a 23. térkép szemlélteti.

### 3.5.1.3 A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt indokolt kerékpárforgalmi létesítmények

A 3.3.1 fejezetben bemutatásra került, hogy a vizsgált terület viszonylagos fejletlensége az úthálózat hiányosságaira vezethető vissza. A közeljövőben a vizsgált területen több úthálózati fejlesztés is tervezett:

- az **Új Váralja sor** kerékpáros létesítményének (3.5.1.2 fejezet szerinti Ú10) az összekötése a Mártírok útjával, a vasútállomás területe feletti közúti felüljáróval az **Intermodális Csomópont** beruházásának a része (Ú13/1).
- a **vasútállomás korszerűsítésének** projektjében tervezett a vasútállomás feletti **gyalogos-kerékpáros felüljáró**. A felüljáró déli vége és az Új váralja sor (Ú.10) közötti kerékpáros kapcsolatot a **Délivasút utcán** keresztül lehet megvalósítani (Ú13/2). Ezzel egyben a déli összekötőút északi ága mellett tervezett kerékpáros létesítménnyel (Ú15/2-vel) való kapcsolat is biztosítható. Az Intermodális Csomópont déli oldalán, annak beruházásában kamerával figyelt B+R és P+R parkolók is tervezettek.
- az **Alba Aréna multifunkcionális jég-és rendezvénycsarnok** beruházásában a kiszolgáló közúthálózat építésével együtt a tervek szerint kerékpáros létesítmények is megvalósulnak (Ú14). Az itt tervezett kerékpáros létesítmények az Alba Aréna csarnokot kötik össze a tervezett Budapest – Balaton kerékpárúttal, ami egyúttal az Alba Ipari Zóna kerékpáros bekötését is jelenti a Budapest-Balaton kerékpárút felé.
- a **déli összekötőút kiépítése** a Köles utca – Juharfa utca között tervezett, mely út a 62. számú főutat köti össze a Sárkeresztúri úttal (rég 63. sz. főút). A közúti fejlesztés kerékpárforgalmi létesítménnyel együtt tervezett, a városrészek közötti rövidebb kapcsolatot biztosítása és a terület feltárása érdekében (Ú15/1).
- a **déli összekötőút északi ága az Új Váralja sor felé** szintén kerékpárforgalmi létesítménnyel együtt tervezett, a déli összekötőút beruházásában.
- a **déli összekötőút északi ága az Raktár utca felé** szintén kerékpárforgalmi létesítménnyel együtt javasolt, ez az összekötőág ág azonban már nem része a déli összekötőút projektjének.

	Út neve	E/nap	hálózati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>Tervezett úthálózati fejlesztések a vizsgált városrészben</b>				
III.Ú13/1	Új Váralja sor (Ú9) – Mártírok útja összekötése (vasút feletti felüljáróval)	4 000-nél nagyobb	C	szükséges
III.Ú13/2	Vasútállomás feletti gyalogos-kerékpáros felüljáró déli oldal összekötése az Ú10- és Ú15/2-vel	2000-nél kisebb	D	szükséges
III.Ú14	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózata (a Budapest-Balaton kerékpárútra való rákötéssel)	4 000-nél nagyobb	C/B	szükséges
III.Ú15/1	Déli összekötőút építése a Köles utca – Juharfa utca között)	4 000-nél nagyobb	C/B	szükséges
III.Ú15/2	Déli összekötőút északi ága az Új Váralja sor felé	4 000-nél nagyobb	C	szükséges
III.Ú15/3	Déli összekötőút északi ága az Raktár utca felé	4 000-nél nagyobb	C	szükséges

36. táblázat: A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt szükséges kerékpárforgalmi létesítmények

- az **Alba Airport** kiépítésével együtt annak a megközelítését biztosító utak kiépítése, a 62-63. sz. főutak összekötése is tervezett. A 63. sz. főút kikötése felé nem szükséges kerékpáros létesítmény, mivel a repülőtér kerékpáros megközelítése a városból a Börgöndi út felől rövidebb úton is lehetséges, és a 63. sz. főút mellett sem tervezett kerékpárút létesítése (lásd KFHT 4. kötetét). A 62. sz. főút, Börgönd és a Velencei-tó déli része felé javasolható a kerékpáros összekötés, a meglévő földutak felhasználásával, ugyanakkor ez a 62. sz. főút külterületi szakaszának keresztezését is igényli.



### 3.5.1.4 Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

Az Alba Aréna kiszolgáló úthálózatával megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmények összekötése a Budai útmentén vezető Budapest-Balaton kerékpárúttal tervezett. Az összekötés a déli irányban a Seregélyesi út (62. sz. főút) felé is javasolt (ezzel a 7. sz. és 62. sz. főutak összekötése is megvalósulna). Ehhez az Alba Aréna kiszolgáló úthálózata (Ú15) és az Alba Ipari Zónában lévő a Repkény utca (Ú7) között (a szintén az Alba Ipari Zónában lévő) **Kamilla utca** kerékpáros létesítményének kiépítése is javasolt (Ú16).

A Seregélyesi út javasolt kerékpáros létesítményét (a Köles utcai körforgalomtól) célszerű **összekötni az Adonyi utcában** javasolt kerékpáros létesítménnyel, egy önálló (úttól független) kerékpáros létesítménnyel (Ú17). A szabályozási terv az összekötésre lehetőséget ad. Az átkötéshez a 6-os számú vasútvonal keresztezése is szükséges.

A **Börgöndi út** (Ú4) javasolt kerékpáros létesítményét célszerű **összekötni** a Sárkeresztúri út mellett (KFHT 4. kötet) meglévő **Alsóvárosi kerékpárúttal**. Ez a Sárkeresztési út Halom utcai csomópontjától a Halom-, Határ- és Vermek lakóutcák kerékpározásra való kijelölésével biztosítható (Ú18), melyek forgalma kisebb, mint 2.000 E/nap/két irány.

A kisforgalmú, **Székesfehérvár – Lovasberény vasútvonal** (6-os számú vasútvonal) felhagyása esetén, annak nyomvonalán is célszerű kerékpáros létesítmény létrehozása. A vasútvonal jelenleg csak havonta 1-2 alkalommal, csak teherszállításra használt. A javasolt kerékpáros nyomvonal az Adonyi utcát (Ú3) kötné össze az Alba Aréna tervezett kiszolgáló úthálózatán (Ú14) és az Alba Ipari Zónában (Ú7, Repkény utcában) javasolt kerékpáros létesítményekkel.

	Út neve	E/nap	hálózati sz.	kp. forg. létesítmény
<b>Összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények</b>				
III.Ú16	Kamilla utca (Alba Aréna kerékpárforgalmi létesítmények (Ú14) és a Repkény utca (Ú7) között)	4 000-nél nagyobb	B	javasolt
III.Ú17	Seregélyesi út – Adonyi út összekötése	úttól független	C	javasolt
III.Ú18	Börgöndi út –Sárkeresztúri úti kerékpáros létesítmény összekötése a Halom u.- Határ u. – Vermek u. vonalán	2 000-nél kisebb	C	javasolt
III.Ú19	Székesfehérvár - Lovasberény vasútvonal felhagyása esetén, annak helyén	úttól független	C	javasolt

37. táblázat: Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

### 3.5.1.5 Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések (Székesfehérvár-Börgönd, Seregélyes, Dinnyés, Velencei-tó déli települései) kerékpáros elérhetősége

A tervezett Budapest- Balaton kerékpárút a vizsgált terület északi határán vezet, a Budai út és folytatásában a 8116. jelű Fehérvári út mellett, melyet a KFHT 2. kötete mutat be.

Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések:

- Székesfehérvárhoz külterülettel kapcsolódó Székesfehérvár - Börgönd településrész, valamint
- a 62. sz. főút folytatásában Seregélyes.

Turisztikai célpontok a várostól dél-keleti irányban, a vizsgált területről megközelíthetően:

- Székesfehérvár - Börgönd településrész mellett a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület, a Fertőzug –Állatsimogató, valamint a Börgöndi horgásztó,
- Dinnyés és a Velencei-tó déli oldalának turisztikai látványosságai,
- Seregélyes, Zichy-Hadik kastély.

Székesfehérvárról jelenleg is elérhető kerékpáron Dinnyés, valamint a Velencei-tó déli partjának települései, ugyanakkor Börgönd kerékpáros elérésével és Börgönd-Dinnyés települések összekötésével egy rövidebb útvonal alakulna ki ezen települések, és azok turisztikai célpontjai felé (lásd 24. térkép).



24. térkép. térkép: Székesfehérvár dél-keleti várostérségében 20 km-en belül lévő települések és a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület

A Székesfehérvár –Börgöndre vezető kerékpárút létesítése a 62. sz. főút mellett akadályokba ütközik, mivel azt nem lehet átvezetni a 62. sz. főút M7 autópálya felett meglévő felüljáró hídján, valamint a 62. sz. főút (a 2010-ben létesült) 30a vasúti fővonal feletti hídján sem (lásd az 1. és 2. képeket a 3.3.3.1 és 3.3.3.3 fejezetekben). A kerékpárút 62. sz. főút melletti vezetése esetén két új kerékpáros felüljáró híd kiépítésére lenne szükség. A 4.3.3.5 fejezetben ezért Börgöndre vezető, 62. sz. főúttól független, lehetséges kerékpáros nyomvonalakat is szükséges megvizsgálni, a fajlagosan olcsóbb, (kerékpáros felüljáró hidak nélküli) megvalósíthatóság érdekében.

### 3.5.2 A helyzetértékelés és a problématerkép bemutatása

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

- **A közutak forgalomnagyságának értékelése** (a 3.3.1 fejezet alapján):

A vizsgált (bel-és külterületi) területen országos közutak is áthaladnak, az M7 autópálya, a 62. sz. főút (Seregélyesi út), valamint a 7. sz. főút külterületi szakasza. Ez utóbbiak forgalma is közelíti 20.000 E/napot.

A vizsgált területen határán rövid szakaszon érintett a Széchenyi utca városi főúti szakasza (a Csíkvári úttól a Temető utcáig). A tíz városi gyűjtőútból forgalma alapján öt emelkedik ki, melyek az Adonyi utca, Verseci utca, Topolyai utca, Új Váralja sor és az Alba Ipari Zónában lévő Repkény utca.

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

A vizsgált városrészben négy jelzőlámpával irányított közúti csomópont, egy jelzőlámpás gyalogos-átkelőhely, valamint egy körforgalmi csomópont van, mindegyik a 62. sz. főúton. A kerékpárosok átvezetése jelenleg egyiknél sem biztosított, mivel a 62. sz. főúton jelenleg nincs kerékpárforgalmi létesítmény.

A vizsgált területen a legtöbb kerékpáros baleset a csomópontokban volt. A 3.3.7.4 fejezet szerint nyolc balesetből öt volt (különböző) csomópontban. Ezekben a csomópontokban jelenleg nincsenek kerékpáros létesítmények (kivéve a Budai út – Zentai út csomópontját, ahol korszerűsítés javasolt.)

• **Elválasztó létesítmények értékelése** (a 3.3.3 fejezet alapján):

- **A vasúti keresztezések értékelése** (a 3.3.3.1 fejezet alapján): Székesfehérváron van a Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja. A vizsgált városrészt öt vasútvonal keresztezi.

A **30a számú** Budapest-Székesfehérvár kétvágányú villamosított transzeurópai vasúti fővonalnak a 62. sz. főút külterületi részével és az M7 autópályával van külön szintű keresztezése, mely kerékpárral nem használható.

A **44-es számú** Pusztaszabolcs-Székesfehérvár egyvágányú, nem villamosított, transzeurópai vasúti fővonalnak és a vele közös nyomvonalon haladó **45-ös számú** Sárbogárd-Székesfehérvár vasútvonalnak egy közúti keresztezése van az M7 autópályával, ami kerékpárral szintén nem járható.

A **6-os számú** Bicske-Székesfehérvár egyvágányú, nem villamosított vasútvonalon, (melyen szórványos teherforgalom zajlik), hét közúti keresztezése is van. Ezek közül csak a kisforgalmú (földutakon) biztosított a kerékpárosok közlekedése, a 62. sz. főút vasúti keresztezésében, az Adonyi út végén lévő felüljárón, a Repkény utca keresztezésében és a 7. sz. főút hídján nem.

A **Szabadbattyán-Börgönd** egyvágányú, nem villamosított vasútvonalnak egy közúti fényzorompóval biztosított keresztezése van a Börgöndi úttal, ami a kis forgalom alapján kerékpárral is használható.

A kerékpáros hálózati kapcsolatok, valamint a kerülőút nélküli kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében több helyen is indokolt a vasútvonalak kerékpáros keresztezésének biztosítása, a szintbeni vasúti átjárók szélesítésével, a kerékpárosok helyének kijelölésével.

A tervezett új közúthálózat fejlesztések során megvalósuló vasúti felüljárókon (Déli összekötőút vasúti hídjai, és az Új Váralja sor összekötése a Mártírok útjával) a kerékpáros közlekedés biztosítása is szükséges.

- **A vízfolyások keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.3.2 fejezet alapján):

A vizsgált városrészben mindössze egy kisebb nyílású közúti híd van, mely hídon jelenleg is biztosított a kerékpárosok közlekedése, a kis forgalom alapján.

- **A nagyforgalmú utak keresztezéseinek értékelése** (a 3.3.3.3 fejezet alapján):

A területen az országos kezelésű M7 autópálya, 62. sz. főút (Seregélyesi út), valamint a 7. sz. főút külterületi szakasza vezet át.

Az **M7 autópálya** és a 62. sz. főút valamint a 7. sz. főút külön szintű keresztezését biztosító felüljáró hidak nem alkalmasak a kerékpárosok átvezetésére. Ugyanakkor a Babér utca folytatásában lévő földút (a 62. sz. és 7. sz. főutak között) az M7 autópálya felett egy felüljáróval vezet át, amelyet felhasználható a kerékpárosok átvezetésére.

**7. sz. főúti** kerékpározás kiváltására a 8116 jelű út és a Császár-víz mentén létesült kerékpárút szolgál, a folytatásában a 6213 jelű út igénybevételével. A kerékpárút az M7 autópályát a Császár-víz mellett, annak hídnáljárásában keresztezi, ami a Velencei-tó vízpótlásakor nem használható, mivel a vízszint a kerékpárút járószintje fölé emelkedik.

A **62 sz. főút** keresztezése a belterületi szakaszon a gyalogosok számára négy helyen lehetséges, a Mártírok útjai jelzőlámpás csomópontban, a Tejüzem autóbusz megállóhely jelzőlámpás gyalogos átkelőhelyénél, a Köles utcai körforgalmú csomópontban, valamint a Repkény utcai jelzőlámpás csomópontban. Kerékpáros keresztezések jelenleg nincs kialakítva, de azokat is itt célszerű megvalósítani.

A **Széchenyi utca** érintett szakaszának (Csíkvári úttól a Temető utcáig) a keresztezése a gyalogosok számára két helyen lehetséges, a Csíkvári úti körforgalomban és a Temető utcai gyalogos-átkelőhelyénél. Kerékpáros keresztezések itt sincsenek kialakítva.

• **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. Ezek közül egy utcában biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés.
- **A zsákutcák értékelése, amelyekben nem biztosított kerékpárosok továbbhaladása** (a 3.3.4.2 fejezet alapján): A vizsgált városrészben lévő 29 zsákutcából jelenleg 2 utcában biztosított táblával is jelölve a kerékpáros továbbhaladás, az Adonyi út, valamint a Zentai út zsákutca szakaszán.

• **A parkolási rend és a kerékpáros közlekedés viszonyának értékelése** (a 3.3.5 fejezet alapján)

A vizsgált területen nincs fizető parkolóhely.

A területen elsősorban az intézményeknél (pl. Zentai úti Általános Iskola), valamint az Alcoa-Köfém Ipari Parknál okoz gondot a parkolás. A többi iparterületeken a parkolás megoldott, rendezett.

• **A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek értékelése** (a 3.3.6 fejezet alapján)

A négy területen van jelenleg lakó-pihenő övezet kijelölve, és három területen 30km/h zóna. Ez kedvező, de további területek bevonása is vizsgálandó.

• **A baleseti helyzet értékelése** (a 3.3.7 fejezet alapján)

A vizsgált területen 2011-2015. években átlag évi 1,6 baleset volt. A legtöbb baleset az elsőbbség meg nem adásából adódott (ezek közül volt olyan, amikor a kerékpáros a baleset részese, és olyan is amikor a kerékpáros a baleset okozója volt). Ez rámutat arra, hogy a közlekedésbiztonságot intézkedésekkel, nevelő-oktató tevékenységgel is növelni szükséges. Az öt év alatt nem volt a parkoló autók ajtónyitása miatti, valamint hátramenetből adódó baleset, a területen nem jellemző a parkoló autók és a kerékpárosok konfliktusa. A balesetek alapján baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható. Öt év alatt a 8 balesetből 4 az Adonyi utcában volt, de mindegyik más-más helyen. (Az Adonyi utcában nincs, de szükség lenne kerékpáros létesítményre).

• **A kerékpártárolás, kerékpárparkolás és multimodalitás értékelése** (a 3.3.8 fejezet alapján).

A közeljövőben a vasútállomáson várható az intermodális csomópont fejlesztése, amelynek déli oldali (Új Váralja sor és környékének) fejlesztése a vizsgált terület északi részére esik. Itt B+R kerékpáros parkolók létesítése is várható.

A vizsgált városrészben nincs helyi autóbusz decentrum

A helyközi buszmegállóknál (62. sz. főúton 5 db) jelenleg nem biztosított a kerékpárok tárolása. Erre leginkább a 62. sz. főút börgöndi elágazásánál van igény.

A területen lévő általános iskolában (Zentai úti Általános Iskola), valamint a középfokú oktatási intézménynél (Árpád Szakképző Iskola és Kollégium) az iskola területén biztosított a kerékpárok tárolása.

A vizsgált területen a város többi részénél alacsonyabb színvonalon van a kerékpáros infrastruktúra és nincsenek a közterületen nagyobb kerékpárparkolók sem. Az ipari parkokhoz és intézményekhez még nem épültek ki azok a kerékpáros létesítmények, melyek alapján a kerékpárparkolás is igényként merülne fel.

• **Kerékpáros útirányjelző táblarendszer értékelése** (a 3.3.9 fejezet alapján).

A város kerékpáros útvonalai mellett lévő útirányjelző táblák és azok számozási rendszere elavult. A vizsgált területen még gyedül a Császár-víz melletti kerékpáros létesítmény „B” hálózati szerepű kerékpáros útvonal, ami a tervezett Budapest-Balaton kerékpárútra csatlakozik, ezért annak megvalósulásával együtt az útirányjelző táblarendszere is felülvizsgálandó.

• **A meglévő, de átépítendő vagy felújítandó kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.4.2 fejezet alapján):

A vizsgált területen mindössze három helyen van kerékpárforgalmi létesítmény.

A **Zentai úton** kifizorgalmú utcában kijelöléssel biztosított a kerékpározás, három eltérő forgalomszervezésű (1.1 egyirányú utca, 1.2 kétirányú utca, és 1.3 zsákutca) szakaszon.

Az ÚME szerint értékelve a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények megfelelőek. Irányhelyesség szempontjából az 1.1 szakasz nem megfelelő. Ez főleg a csomópontoknál jelent problémát, mivel azok kialakításai nem megoldottak. Az útburkolat állapota alapján az 1.2 és 1.3 szakasz is felújításra szorul, ugyanezen szakaszokon a burkolatra kerékpáros nyomok felfestése is javasolt.

Az **Adonyi utca** zsákutca szakaszán az útburkolat nem megfelelő állapotú, a forgalomtechnika kiegészítésre szorul, kerékpáros nyomok jelzésével (2.1). A Seregélyesi úthoz való csatlakozás korszerűsítendő, valamint a Seregélyesi úti jelzőlámpás átkelőhelyig a közös gyalog-és kerékpárút alakítandó ki, a Seregélyesi úton a kerékpárosok átvezetésével (2.2).

**Császár-víz mentén (külterületen) a 8.116 jelű úttól a 6.213 jelű útig vezető önálló kerékpárút** (3.) útburkolata megfelelő állapotú, az M7 autópálya keresztezése nem megfelelő, új műtárgy építésére lenne szükség a kerékpárosok állandó jellegű átvezetése érdekében.

• **Országos főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése** (a 3.5.1.1 fejezet alapján).

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

A 62 sz. főút mellett a belterületi szakaszon igény van a kerékpáros létesítményre.

de a 62. sz. főút M7 autópálya feletti meglévő hídján a kerékpárút átvezetése csak a híd szélesítésével, vagy új kerékpáros híd építésével lenne biztosítható. Ugyanez a helyzet a 30a vasút fővonal felett átvezető új hídnál is. A vizsgált területen az M7 autópálya felett van egy földutat átvezető felüljáró (az Alba Ipari Park keleti végénél) a Babér utca folytatásában, valamint a 30a transzeurópai vasúti fővonalat szintben lehet keresztezni a Börgöndi fényjelzéssel szabályozott keresztezésnél. A 62. sz. főutat kiváltó kerékpárutat a fenti M7 autópálya híd és vasúti átjáró irányába célszerű vezetni, Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések és a turisztikai célpontok felé.

• **A városi fő- és gyűjtőúthálózat hiányzó kerékpárforgalmi létesítményeinek értékelése** (a 3.5.1.2 fejezet alapján).



A vizsgált városrész érintett városi főútvonalán a Széchenyi utca- Csíkvári úttól Temető utcáig tartó szakaszán, valamint a 10 városi gyűjtőút egyikén sincs kerékpárforgalmi létesítmény. Négy gyűjtőúton, a Börgöndi úton, Börgöndi bekötőúton és Börgöndön a Murvás úton, valamint folytatásában a Fő utcán a forgalom 2.000 E/nap alatt van, ahol nem szükséges különválasztott kerékpárforgalmi létesítmény. A Zombori utcában a forgalom alig haladja meg a 2.000 E/napot (2.170e/nap). Hiányzik a kerékpáros infrastruktúra a Széchenyi utca érintett szakaszán, az Adonyi úton, a folytatásában a Verseci és a Topolyai utcában, mely utcákon a Kőfém Alcoa ipartelepe közelíthető meg, az Új Váralja soron, valamint az Alba Ipari Zónában lévő Repkény utcában. (Ez utóbbi utca közforgalomnak megnyitott magánút.)

• **A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt indokolt kerékpárforgalmi fejlesztések értékelése** (a 3.5.1.3 fejezet alapján).

A vizsgált terület viszonylagos fejletlensége az úthálózat hiányosságaira vezethető vissza. A közeljövőben a vizsgált területen több úthálózati fejlesztés is tervezett, kerékpárforgalmi fejlesztésekkel együtt.

Az Új Váralja sor kerékpáros létesítményének kiépítése az Intermodális Csomópont beruházásában tervezett, melynek során az út összekötésre kerül a Mártírok útjával, a vasútállomás területe feletti hosszú felüljáróval.

A déli összekötőút 2. ütem építése, a Köles utca – Juharfa utca között, szintén kerékpárforgalmi létesítménnyel együtt javasolt, mely út a Széchenyi utcát (rég 63. sz. főút) köti össze a 62. számú főúttal.

Az Alba Aréna kiszolgáló közúthálózat építése keretében tervezett kerékpáros létesítmények az Alba Aréna (Budapest – Balaton kerékpárútról való) elérésén kerékpáros elérésén túl az Alba Ipari Zóna kerékpáros elérését is szolgálhatja.

• **Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények**

Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében három kerékpárforgalmi létesítmény javasolt:

A Kamilla utcában, ami az Alba Aréna tervezett kiszolgáló úthálózatának kerékpárforgalmi létesítményeit köti össze a Repkény utcán át a Seregélyesi úttal, a Seregélyesi út és az Adonyi utca kerékpáros létesítményét is javasolt összekötni egy úttól független nyomvonalon, valamint a Börgöndi út javasolt kerékpáros létesítményét célszerű összekötni a Sárkeresztúri út mellett (KFHT 4. kötet) meglévő Alsóvárosi kerékpárúttal.

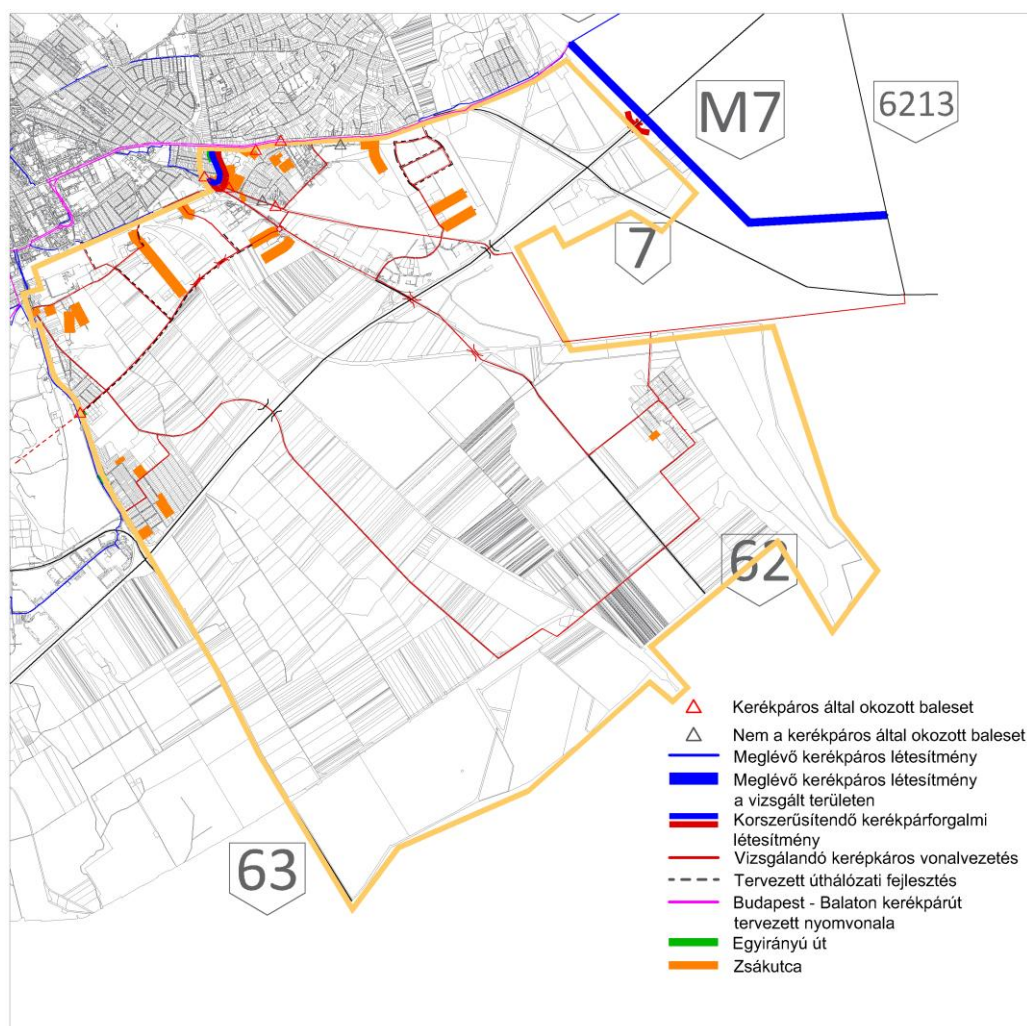
• **A városból kivezető várostérségi (a várost a környező településekkel összekötő) kerékpárforgalmi létesítmények értékelése** (a 3.5.1.4 fejezet alapján).

Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések a Székesfehérvárhoz külterülettel kapcsolódó Székesfehérvár - Börgönd településrész, valamint a 62. sz. főút folytatásában Seregélyes.

Turisztikai célpontok a várostól dél-keleti irányban, a vizsgált területről megközelíthetően Székesfehérvár - Börgönd településrész mellett a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület, a Fertőzug –Állatsimogató, a Börgöndi horgásztó, Dinnyés és a Velencei-tó déli oldalának turisztikai látványosságai, Seregélyes, Zichy-Hadik kastély.

Börgönd kerékpáros elérésével és Börgönd-Dinnyés települések összekötésével egy rövidebb útvonal alakulna ki a fenti települések, és a turisztikai célpontok felé. Ugyanakkor a Seregélyesi út folytatásában nem célszerű közvetlen a 62. sz. főút melletti kerékpárút létesítése, mivel azt csak külön kerékpáros híddal lehet átvezetni a 62. sz. főút M7 autópálya feletti felüljáró hídján, valamint a 30a vasúti fővonal felüljáró hídján. Ezért Börgöndre vezetően a 62. sz. főúttól független nyomvonalakat is szükséges megvizsgálni.

A problématerképet a 25. térkép mutatja be. A problématerkép nagyítható formában a 10. mellékletben található.



25. térkép: A vizsgált városrész problématerképe (lásd a 7. sz. mellékletet)

## 3.6 Közbringa

Székesfehérváron jelenleg még nincs közbringa rendszer. A közbringa rendszer létesítésének előfeltétele egy összefüggő és biztonságos kerékpár-hálózati fejlesztés, a KFHT 1. kötetében bemutatott tervezett állomások között.

## 3.7 Szervezeti-működési háttér

### 3.7.1 A fejlesztésért felelős szervezet

Lásd a KFHT 1. kötetében, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

### 3.7.2 Az üzemeltetésért felelős szervezet:

Lásd a KFHT 1. kötetében, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

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

Lásd a KFHT 1. kötetében, 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 a KFHT 1. kötetében, Székesfehérvár belvárosának és tágabb környezetének kerékpárforgalmi hálózati tervében.

2017. óta az Önkormányzatnak a Fejér Megyei Kerékpáros Sportegyesülettel (FMKSE) is van kapcsolata.

## **3.8 A fejlesztési terület kijelölése**

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata a kerékpárosbarát fejlesztéseket 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

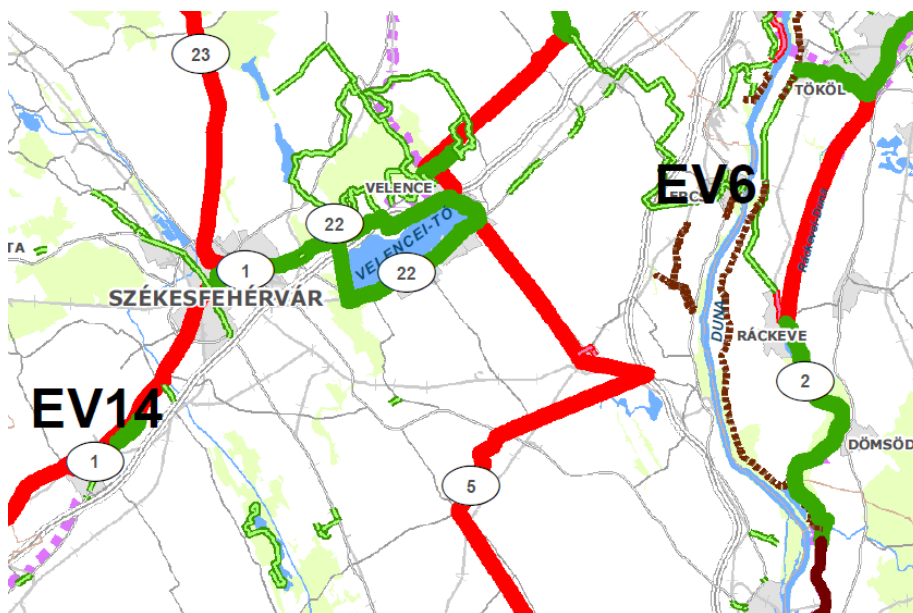
### 4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

#### 4.1.1 Az Országos Területrendezési Terv vizsgált városrészre vonatkozó megállapításai és Magyarország kerékpáros térképe

A többször módosított 2003. évi XXVI. törvény 1/6. mellékletében szereplő, Székesfehérvárt érintő két országos kerékpárút közül egyik sem érinti a vizsgált területet.

Hazánk (2017. júniusi) kerékpáros térképéből (lásd a 8. melléklet) mutatja Székesfehérvár környezetét a 26. térkép. A vizsgált terület északi határán húzódik az 1. számú Budapest-Balaton kerékpárút, (ami egyben a javasolt EV 14 transzeurópai kerékpáros vonal), valamint északkeletre a 22. számú Velencei-tó kör. A 3.5.1.5 fejezet, a Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések kerékpáros elérhetősége alapján a Börgönd városrész felé javasolt („B” hálózati szerepű) kerékpáros útvonalat a 22. számú Velencei-tó körrel, továbbá a Börgönd-Dinnyés - Seregélyes felé a javasolt kerékpárutat az 5. számú országos („A” hálózati szerepű) fővonallal is célszerű összekötni (Seregélyes és Szabadegyháza közötti csatlakozással).

Székesfehérvár felől a 2. számú, EV6 (EuroVelo) kerékpárútra három ponton is lehetséges lehet az csatlakozás: az 1. számú kerékpáros fővonalon Budapest felé indulva, valamint az 5. számú kerékpáros fővonalon felé, vagy a dunai Adony-Lórév komp után az húzódó árvédelmi töltésről, vagy dél-kelet felé továbbhaladva Soltnál.



#### Meglévő kerékpáros létesítmények

- kerékpárforgalmi létesítmény és kerékpározásra ajánlott útvonal
- kerékpárforgalmi létesítmény és kerékpározásra ajánlott útvonal - Fő hálózati elemek
- árvédelmi töltés
- árvédelmi töltés - Fő hálózati elemek

#### Tervezett kerékpáros fejlesztések

- tervezett kerékpáros fejlesztések
- tervezett kerékpáros fejlesztések - Fő hálózati elemek

26. térkép: Magyarország kerékpáros térképéből (2017. június) Székesfehérvár környezete (a teljes térkép a 8. melléklet)



## 4.1.2 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési 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 (239. oldalán) lévő kerékpárút fejlesztéseinek részletét, valamint Fejér Megye Területrendezési Terve, Térségi Szerkezeti Terv részletét a vizsgált területből kiindulóan a 27. térkép mutatja be.



27. térkép: Fejér Megye Területfejlesztési Program kerékpárút fejlesztéseinek részlete, valamint Fejér Megye Területrendezési Terve, Térségi Szerkezeti Terv részlete

A Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján Székesfehérvár és a szomszédos, illetve 20 km-en belüli települések kerékpáros elérhetőségeit, a KFHT 1. kötete 1-12. számozással látta el. A vizsgált területről a 7. számozású vonal indul ki.

Út-irány	A várostérség 20 km-en belüli települései	kp. elérés biztosított igen/nem	meglévő kerékpárút/kisforgalmú kerékpározható út	hiányzó kerékpárút
7.a	Bőrgönd	nem		Szfvár. Seregélyesi úttól Bőrgöndig
7.b	Dinnyés , Agárd, Gardony	igen	az északi parttól a Velencei-tóköron	Bőrgöndtől továbbvezetve rövidebb útvonalon
7.c	Seregélyes	nem		Bőrgöndtől továbbvezetve Seregélyesig

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

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

A 7. számú vonal a Megyei Területfejlesztési Program alapján térségi jelentőségű kerékpárút. A Székesfehérvár belterületén a Seregélyesi út, a 62. sz. főút mellett halad, és a Megyei Területfejlesztési Program és Fejér Megye Területrendezési Terve szerint külterületen is a 62. sz. főút mentén vezet Seregélyes felé.

A 3.3.3 fejezetben, az elválasztó létesítményeknél ugyanakkor megállapításra került, hogy a 62. sz. főút mellett az M7 autópálya feletti hídon, valamint a 30a számú vasúti fővonal felett a meglévő hidakon nincs lehetőség a kerékpáros forgalom átvezetésére, új kerékpáros hidakra lenne szükség. A 4.3.3.5 fejezetben vizsgáljuk meg, hogy lehetséges-e olyan nyomvonal Bőrgönd felé, ami nem igényli új nagynyílású kerékpáros hidak építését. Amennyiben megvalósulna Székesfehérvár - Bőrgönd – Dinnyés - Velencei-tóköri összekötés, akkor nincs szükség a Bőrgöndtől délre a 62. sz. főút melletti kerékpáros

létesítményre, mivel Dinnyés- Seregélyes között a kiskforgalmú 6213 jelű országos útnak a közeljövőben várható a kerékpározásra való kijelölése

#### 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 vizsgált területen ilyen városkapu a 62. sz. főút – Alba Ipari Zóna (Repkény utcai) csomópontja, melynek területén a kerékpárosok részére megállásra alkalmas helyet, város információs- valamint kiszolgáló lehetőséget is biztosítani javasolt.

##### **Alközpontok**

A város –fejlődésének történetéből következően- önálló karakterű városrészekből áll, melyek ellátását, igazgatását a településközponti vegyes és központi vegyes használatú területek teszik lehetővé. Ilyen alközpont a vizsgált területen Ráchegy alközpontja a Vereckei utca a Zombori út és a Topolyai utca között. Ezen a területen, mint csomóponti elemen szükséges biztosítani a kerékpáros hálózat alapvető kiszolgálását. Az alközpont alkalmas lehet a belvárosba és az ipari parkba érkező gépjárművek közlekedésszükségletét váltó helyének kialakítására is, de érdemes a kerékpáros ingázók igényeivel is számolni. Az alközpontban javasolt megoldani a kerékpáros hálózatnak a tömegközlekedési hálózattal történő metszéseit úgy, mint: közlekedési hálózati tájékoztatási pont, közlekedésszükséglet-váltó hely (gyalogos - bérbicikli, kerékpár – tömegközlekedés, gépkocsi - tömegközlekedés, gépkocsi – kerékpár, gépkocsi – bérbicikli).

##### **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 Budai út mellett tervezett Budapest-Balaton kerékpárútról három jelentős zöldfelületű terület is elérhető, az Aplitbánya geológiai rétegsor földtani alapszelvény, természeti emlék, a Kőfém lakótelep zöldfelületű része, valamint a Zentai-Apatini utcából a Rácbánya területe, a Zentai úti Általános Iskola mögött.

A Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület kerékpárral való elérhetőségének megvalósításával a városi zöldháló vonalas kapcsolati rendszere erősíthető, a településrész ökológiai potenciálja növelhető. A hálózat fejlesztésnek eszköze a kerékpáros létesítményt kísérő fásított zöldsávok kialakítása, a meglévők rekonstrukciója.

Székesfehérvár vizsgált városrészének helyi építési szabályzatai és szabályozási tervei a 3.1.4 fejezet hivatkozásain érhetőek el.

#### 4.1.5 A Közlekedésfejlesztési Koncepció vonatkozó megállapításai

A kerékpáros közlekedés fejlesztésével a koncepció III. részének 5. fejezete<sup>26</sup> foglalkozik, melynek megállapításait lásd az 1. kötetben, ugyanezen számozás alatt.

## 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. A településszerkezet, a forgalomvonzó és kibocsátó lakóterületek vizsgálata szerint:

- A B2 Öreghegyi városrész Budai úttól délre eső területének fő funkciója lakóterület. Itt található a Ráchegyi lakóterület, valamint a Köfém Lakótelep, ugyanakkor zöldfelületi és spotterületi funkciók is jelen vannak. Határán halad el a Budapest-Balaton kerékpárút, így a terület minél sűrűbben való felfűzése javasolt az országos kerékpárútra.
- A B3 Dél-keleti ipari terület fő funkciója üzemi (Alba Ipari Zóna, Alcoa Köfém, Déli Ipari Park), másodlagos funkciója gazdasági, kereskedelmi. Több intézmény (kormányhivatal) is található a területen. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés kiszolgálása mellett, turisztikai célokat is szolgálhat, a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület, valamint a Velencei-tó déli partja felé.
- A C1 Alsóvárosi városrész keleti részének (Szárca-Sárkeresztúri úttól keletre eső) területének fő funkciója lakóterület (Órhalmi szőlők), másodlagosan azonban gazdasági, üzemi, mezőgazdasági funkció is jellemzi, Új Váralja sor melletti ipari területek, KNYKK (volt Alba Volán Zrt.) telephelye. A vizsgált terület határán meglévő kerékpárút vezet a Szárca - Sárkeresztúri út mellett, melynek a belváros és a Sóstó Ipari Park között hivatásforgalmi szerepe van, távlatban Tác-Gorsium felé való kiépítéssel térségi és turisztikai szerepe is lehet. A városrész kerékpáros létesítményeit erre a kerékpárútra javasolt felfűzni.
- Az X-el jelölt Technopolis területe jelenleg beépítetlen, még nem került kialakításra. A terület fejlesztését a tervezett déli összekötőút megépítése segítheti elő, a tervezett kerékpáros létesítménnyel. A területen hosszabb távon várható további úthálózati beruházásoknál is figyelni kell a kerékpáros közlekedés fejlesztésére.
- Az E1 Börgönd városrész fő funkciója lakóterület, ugyanakkor itt található a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Terület egy része, amelynek rekreációs funkcióját kerékpáros eléréssel lehet erősíteni.

A vizsgált városrészben alacsony a beépítettség, és a burkoltsági arány, összességében magas a növényborítottság. Ugyanakkor nagyon jelentős gépjármű forgalommal terhelt a területet átszelő 62. sz. főút, M7 autópálya, a terület északi részén áthaladó 7. sz. főút, valamint a terület nyugati részét határoló Szárca utca és Sárkeresztúri út. A klimatikus

<sup>26</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio\\_konceptiak/Szfvár\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio_konceptiak/Szfvár_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)

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 a terület 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 korszerűsítéseknél 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 több jelentős változás is várható, melyek mindegyikéhez biztosítani szükséges a kerékpáros közlekedést:

- Az Alba Aréna Multifunkcionális Csarnok fejlesztése, mely megvalósítását követően a város legnagyobb (8.000 fős) csarnoka lesz.
- A vasútállomáson tervezett Intermodális Csomópont déli oldali fejlesztése érinti a vizsgált terület északi részét. A vasútállomás felett tervezett gyalogos-kerékpáros felüljáróhoz szükséges a kerékpáros létesítmények odavezetése, valamint az Új Váralja sor - Mártírok útjai összekötésnél, a vasútállomás feletti felüljárón is szükséges a kerékpáros közlekedés biztosítása.
- A tervezett déli összekötőút a Seregélyesi utat (62. sz. főutat) köti össze a Sárkeresztúri városi főúttal (rég 63. sz. főút), a Köles utca - Juharfa utca vonalán, városrészeket rövidebb úton összekötve. Az déli összekötőút projektének része az északi irányban kiágazó út (A3 jelű, a Déli vasút utca felé) kapcsolódik az Intermodális Csomópont déli oldalához.
- A tervezett Alba Airport fejlesztése a terület déli részén várható.

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

A kibocsátó lakóterületekben nem várható nagyobb változás, de a vasútállomástól délre eső, jelenleg beépítetlen területeken, az intermodális csomópont és az úthálózat fejlesztést követően (déli összekötőút) akár ilyen jellegű fejlesztés is elképzelhető.

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

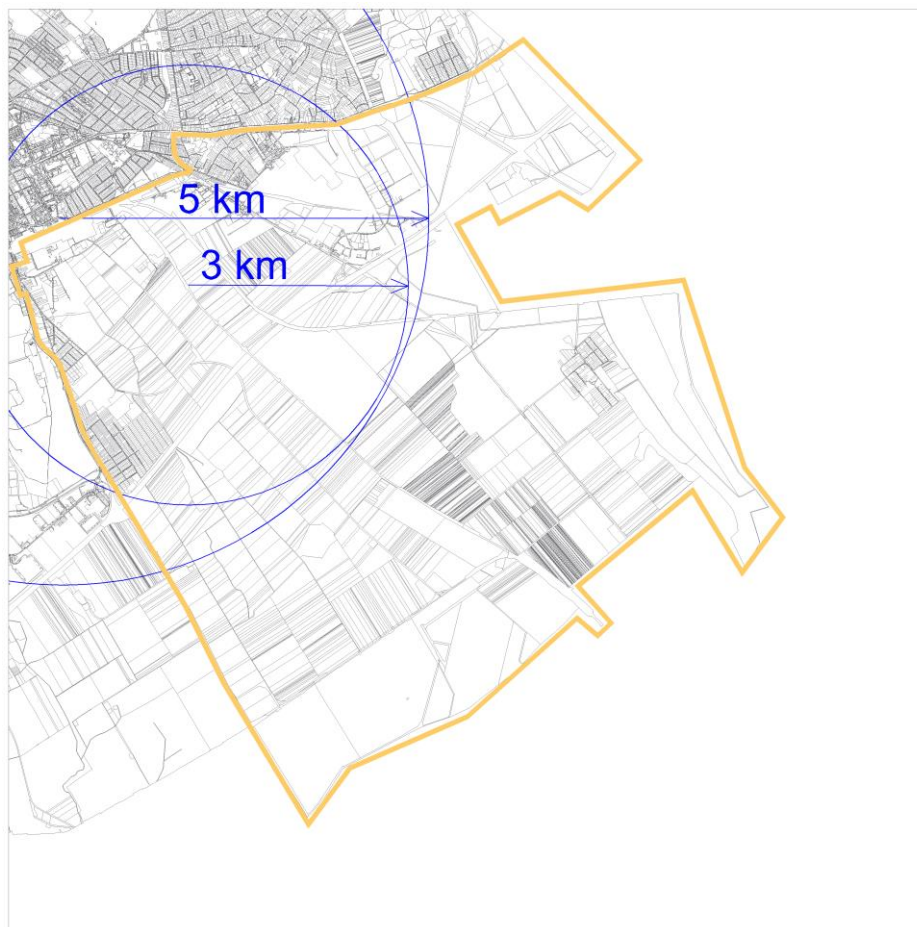
A kerékpározás városi környezetben általában öt kilométeres távolságig gyorsabb bármely más közlekedési módnál, ha az utazási időt háztól házig mérjük. (Az 1. kötet 6. ábrája



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 28. térkép egyrészt azt mutatja, hogy a vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei (Börgönd városrész kivételével) 3 kilométeres körön belül helyezkednek el. Másrészt Székesfehérvár városközpontjából indulva azt is szemléltetjük, hogy a vizsgált terület célállomásai és kibocsátó lakóterületei elérhetők öt kilométeren belül.



**28. térkép:** A vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei 3 km-es körön belül helyezkednek el. Székesfehérvár városközpontjából indulva a vizsgált városrész 5 km-en belül elérhető területei

Az 1. kötet 2. ábrája mutatja be Székesfehérvár „Modal Split” adatait, mely szerint a kerékpározás részaránya 5 %, az egyéni gépjármű közlekedés 55 %-ával szemben.

Kiemelt cél a **kerékpáros közlekedés részarányának növelése**, mely érdekében még számtalan kiaknázatlan lehetőség van. Ehhez a város közlekedési hálózatának kerékpárosbarát fejlesztésére, szemléletformáló, népszerűsítő és oktató-nevelő kampányok beindítása szükséges.

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.

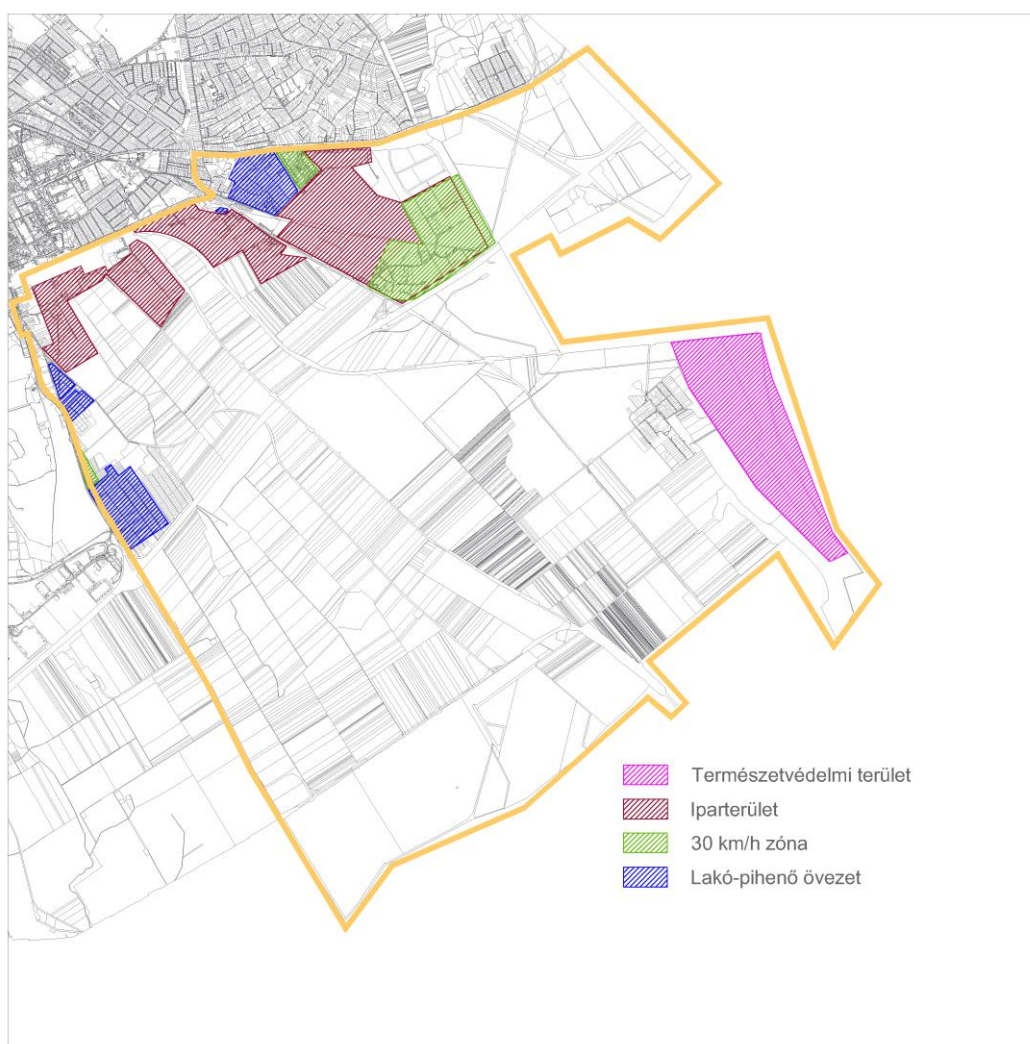
Székesfehérvár kerékpáros közlekedés részaránya növelésére, a kerékpárosbarát hálózat kialakítására vonatkozó SWOT analízist lásd az 1. kötet 50. táblázatában.

## 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 (lásd 29. térkép):

- a 3.3.6 pont fejezet 17. térképén is bemutatott négy lakó-pihenő övezet, valamint három a korlátozott sebességű (30 km/h) zóna,
- a természetvédelmi terület (Dinnyési-Fertő Természetvédelmi terület).
- közforgalom számára nem megnyitott ipari területek



29. 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 kerékpáros létesítmények (lásd 38. táblázat).

A meglévő kerékpárút szakaszok korszerűsítési lehetőségei:

Az Zentai úton (1.1-1.3 szakaszokon) és az Adonyi út zsákutca szakaszán (2) a kisforgalmi utcában kijelölt kerékpárforgalmi létesítmények az ÚME 2-1.203, a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint az 1. „Vegyes forgalom” tartományba esnek így nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása.

A **Zentai út 1.1 szakaszú** egyirányú utcájában a kerékpáros létesítmény nem irányhelyes, hanem egyoldali kialakítású, ami a csomópontoknál problémát jelent. A kijelölés forgalomtechnikájának módosítása javasolt. Ellenirányban lehetséges a kerékpáros nyomok felfestése, vagy kerékpársáv létesítése, a forgalmi sávban szintén a kis forgalom miatt lehetséges a kerékpáros nyomok felfestése.

A **Zentai út 1.2 szakaszú** kétirányú utcájában az általános iskola környéki parkolások jelentenek konfliktusokat. Vizsgálandó az egyirányú forgalmi rend bevezetése és a kieső parkoló mennyiség közúttól független biztosítása. Az egyirányú forgalmi rend esetén ellenirányban lehetséges a kerékpáros nyomok felfestése, vagy kerékpársáv létesítése, a forgalmi sávban szintén a kis forgalom miatt lehetséges a kerékpáros nyomok felfestése.

A **Zentai út 1.3 (zsákutca) szakaszán** és az **Adonyi út 2. (zsákutca) szakaszán** a szintén lehetséges kerékpáros nyomokkal, vagy nyitott kerékpársávokkal korszerűsíteni a forgalomtechnikai kialakítást.

A **Császár-víz melletti, külterületen haladó kerékpárút (3. számú,** ami a 7. sz. főúton való kerékpározást váltja ki) az úttól független vonalvezetésű. A kerékpárút állapota megfelelő, azonban a Velencei-tó Császár-vízen történő vízpótlásakor a kerékpárút M7 autópálya alatti szakasza víz alá kerül. (lásd a 3.3.3.3 fejezetben az M7 keresztezéseit, valamint a 2. képet). A kerékpárút állandó használatosságának érdekében többféle megoldás is lehetséges:

- az M7 autópálya alatt, a Császár-víz és a kerékpárút között mobil gát építése, a Velencei-tó vízpótlásának időszakára,
- az M7 autópálya alatt új, a Császár-víz hídjától független kerékpáros aluljáró építése,
- esetleg lehetőség lehet a Császár-víz áthelyezése, új autópálya alatti híd építésével.

Az új kerékpáros aluljáró híd építése M7 autópálya alatt a Budapest-Balaton kerékpárút megvalósíthatósági tanulmányában is szerepel, az előkészítés alatt lévő beruházásnak (engedélyezési terv szinten) azonban ez nem része.

	Kerékpárforgalmi létesítmény	hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Értékelés	Lehetőségek
1.1	Zentai út a Budai úttól a Melencei utcáig, az egyirányú utcában egyoldali kétirányú	0,2	C	500	Egyoldali, nem irányhelyes kialakítású	kerékpáros nyomok, és/vagy kerékpársáv
1.2	Zentai út a Melencei utca és a Szabadkai utca között	0,2	C	1600	rossz az útburkolat, parkolási gondok, de irányhelyes	egyirányú forgalmi rend, kerékpáros nyomok, és/vagy kerékpársáv, parkoló fejlesztés
1.3	Zentai út a Szabadkai utcától Adonyi útig zsákutca szakasza	0,1	C	200	rossz az útburkolat, a forgalomtechnika mód., de irányhelyes	kerékpáros nyomok, vagy nyitott kerékpársávok
2.	Adonyi út zsákutca szakasza	0,1	C	200	rossz az útburkolat, a forgalomtechnika kiegészítendő, de irányhelyes	kerékpáros nyomok, vagy nyitott kerékpársávok
3.	Császár-víz töltésén a 8.116j. úttól a 6.213 j. útig, Dinnyés, Agárd felé	3,2	B	közúttól független	az M7 keresztezésében a vízpótlás miatt nem lehet állandóan használni	M7 autópálya alatt - mobil gát, vagy - új kerékpáros aluljáró híd építése

39. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felújítási, korszerűsítési lehetőségei

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

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

Az M7 autópálya irányának megfelelő országos kerékpárút lesz a Budapest – Balaton kerékpárút, melyet a KFHT2. kötete mutat be.

A 7. sz. főút kiváltására létesült a Kisfalud-Dinnyési kerékpárút (melynek a Császár-víz melletti szakasza esik a vizsgált területre).

A Seregélyesi út (62. sz. főút) mellett nincs kerékpárforgalmi létesítmény. A főút a Mártírok útjától a z M7 autópályáig négy forgalmi sávós út.

**A Seregélyesi út Mártírok útja és a 6. sz. vasútvonal keresztezése közötti szakaszán**, az út széle és a családi házak kerítése között nem áll rendelkezésre az a szélesség, ami biztosítaná a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását. Van olyan épület, amely alatt az utcafronttól indulva mélygarázst alakítottak ki. Célszerű lenne ezért a főút területének újraosztásával a helybiztosítás, azonban a Magyar Közút NZrt Fejér Megyei Igazgatóságával történt egyeztetés alapján, a főúton a 4 forgalmi sáv nem csökkenthető. Legfeljebb a vasúti átjáró utáni (4 forgalmi sávon felüli) jobbra kanyarodó sáv elhagyásához tudnak hozzájárulni, hogy ne legyen szükség új támfalak építésére. A fentiek figyelembe vételével a **Seregélyesi út Mártírok útja –Köles utcai szakaszt rövid és középtávon** párhuzamos kerékpárforgalmi létesítményekkel célszerű kikerülni. Erre

- a keleti oldalon az Adonyi út (Ú3), ad lehetőséget, az Adonyi út Seregélyesi út összekötésével (Ú17),
- a nyugati oldalon a Raktár utca, a déli összekötő útig való fejlesztésével (Ú15/3), és a déli összekötőút kiépítésével (Ú15/1) van lehetőség.

A 62. sz. főút mellett Mártírok útja és a 6. sz. vasútvonal keresztezése közötti kerékpározás biztosítása (Ú1.2), mivel nem áll rendelkezésre az ehhez szükséges terület, kerülőút nélkül csak hosszú- illetve nagytávon látszik megvalósíthatónak.

A **Seregélyesi út Köles utca – Repkény utca közötti szakaszán** (Ú1.1) nincs helyhiányból adódó kötöttség, lehetséges a főút melletti kerékpáros létesítmény kiépítése. A főút ezen szakaszán a megengedett sebesség 60 km/h.

Az ÚME 2-1.203,<sup>27</sup> a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint a 62. sz. főút melletti kerékpárforgalmi létesítmény a „3. Kerékpárút vagy gyalog-és kerékpárút” tartományába tartozik.

ORSZÁGOS FŐÚT mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:				
	Út neve	E/nap	kerékpársáv	kp.út, v. gyalog-és kp.út	párh. kiserővel közút, szervízút, lakóutca	egyéb forgalommentes út
III.Ú1.1	62. sz. főút Köles utca – Repkény utca közötti szakasza	16.360	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú1.2	62. sz. főút Mártírok útja - Köles utca közötti szakasza	21.220	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

40. táblázat: A Seregélyesi úton (62. sz. főút) belterületi szakaszán javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei és kötöttségei

<sup>27</sup> Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, ÚT 2-1.203 Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.11

A főút mellett a Köles utca – Repkény utca között a gyalogjárda is hiányzik. A gyalogos forgalom az út mellett kisebb, mint 60 fő/csúcsóra/két irány. Az ÚME 2-1.203 a kerékpáros és gyalogosforgalom szétválasztására vonatkozó 6.2 ábrája szerint amennyiben nem haladja meg a forgalom a 420 kerékpáros/csúcsóra/két irányt, úgy a 3-elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút is létesíthető.

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

A városi fő- és gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítményeket az 3.5.1.2 fejezetben azonosítottuk. Ezek kiépítési lehetőségeit és kötöttségeit a 41-43. táblázat veszi sorba.

A 41-43. táblázatokban 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.

VÁROSI FŐÚT mellett hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény		10.000-20.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:				
Út neve	E/nap	kerékpársáv	kp.út, v. gyalog-és kp.út	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forgalommentes út	
III.Ú2/1	SZÉCHENYI UTCA Csíkvári út – Új Váralja sor közötti szakasza	19 860	alkalmazható	alkalmazható	részben alkalmazható	nem
III.Ú2/2	SZÉCHENYI UTCA Új Váralja sor – Temető utca közötti szakasza	19 860	alkalmazható	alkalmazható	nem	részben alkalmazható

41. táblázat: Az érintett városi főúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000 -20.000 ÁNF közötti

A **Széchenyi utca Csíkvári út – Új Váralja sor szakaszán** irányhelyes vezetés esetén felhasználható a főút keleti oldalán lévő kisforgalmú egyirányú szervizút, ami a gépjárművek részére csak célforgalommal vehető igénybe. Az nyugati oldalon irányhelyes kerékpáros létesítmény építhető.

A **Széchenyi utca Új Váralja sor – Temető utca szakaszán** a főút keleti oldalán a Széchenyi utca zsákutca szakasza vehető igénybe mindkét irányban. A nyugati oldalon folytatható a Temető utcáig az irányhelyes létesítmény.

A 4.000 - 10.000 közötti ÁNF kategóriába a vizsgált területen öt utca tartozik, az **Új Váralja sor**, az **Adonyi út** és a folytatásában a **Versei és a Topolyai utca**, valamint az Alba Ipari Zónában lévő **Repkény utca**. A 42. táblázat mutatja be az itt javasolt új kerékpárforgalmi létesítményének kialakításánál alkalmazható megoldásokat.

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

Amennyiben bizonyos kötöttségek miatt közös gyalog- és kerékpárút létesítése történne, úgy a gyalogos forgalomtól való elválasztást az ÚME 2-1.203, a kerékpáros és a gyalogosforgalom szétválasztására vonatkozó 6.2 ábrája szerint szükséges elvégezni.



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 kerékpár-sáv	kerékpár-sáv	kerékpár-út, v. gyalog-és kerékpár-út	párh. kifiz. közút, lakóutca	egyéb forgalommentes út	
III.Ú3	ADONYI ÚT (Ráchegy)	6 280	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú7	REPKÉNY UTCA	6 370	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú9	TOPOLYAI UTCA (Ráchegy)	6 200	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú10	ÚJ VÁRALJA SOR (Váralja)	5 750	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú11	VERSECI UTCA (Ráchegy)	6 370	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

42. táblázat: A városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti

A 2.000 - 4.000 ÁNF között a 42. táblázat mutatja az új kerékpárforgalmi létesítmények kialakításánál alkalmazható megoldásokat, melybe a Széchenyi utca gyűjtőúti szakasza, valamint a Zombori utca esik bele.

A **Széchenyi utca** Sárkeresztúri út és Börgöndi út közötti szakaszán a forgalom csak a főúthoz közeli építőanyag áruházak előtt haladja meg a 2.000 E/nap/két irányt, a többi szakaszán ezen érték alatt marad.

A **Zombori utcánál** a közút ÁNF nagysága 2.170 E/nap/két irány, ami kismértékben haladja meg a 2.000E/nap/két irány határt.

A fenti utcákban az útpadka burkolat, a kerékpáros nyom, a nyitott kerékpársáv, a kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút létesítése is lehetséges. A Zombori utcánál, mivel vele párhuzamosan, az utca mögött egy lakótelepi utca is található, (melyen jelenleg is lehetséges a kerékpáros forgalom), a párhuzamos kifiz. közút alkalmazása is lehetséges.

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. kerékpá-rozásra	nyitott kerékpár-sáv	kerékpár-sáv	kerékpár-út, v. gyalog-és kerékpár-út	párh. kifiz. közút, lakóutca	egyéb forgalommentes út	
III.Ú8	SZÉCHENYI UTCA (a Sárkeresztúri úthoz közeli szakaszon)	3 800	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú12	ZOMBORI UTCA (Ráchegy)	2 170	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem

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

A vizsgált területen az ÁNF 2.000 E/nap/két irány forgalomnagyság alatti, gyűjtőút funkciót is betöltő utcák:

- **III.Ú4 Börgöndi út,**
- **III.Ú5 Börgöndi bekötőút (62. sz.főúttól Börgönd felé)**
- **III.Ú6 Börgönd, Murvás út és Fő utca**

Ezek az utcák jelenleg 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.

#### 4.3.3.3 A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt indokolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

A 3.5.1.3 fejezetben a 36. táblázat három olyan fejlesztést mutat be, ahol a kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése az úthálózat fejlesztésével együtt indokolt (Ú13-Ú14-Ú15).

A 44. táblázat szerinti fejlesztéseknél a közutak becsült ÁNF forgalma meghaladja a 4.000 E/nap/két irányt. Ez alól kivétel a 13/2 szakasz kerékpáros létesítménye a **Délivasút utcában**, amely a vasútállomás feletti gyalogos-kerékpáros felüljáró déli oldala és az Új Váralja sor közötti kapcsolatot biztosítja. Az itt várható forgalom 2.000 E/nap/két irány alatti, ezért az ÚME 2-1.203, a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztására vonatkozó 6.1 ábrája szerint az utca az 1. „Vegyes forgalom” tartományba esik, nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása, elégséges a kerékpáros nyomok felfestése.

TERVEZETT ÚTHÁLÓZATI FEJLESZTÉSSEL együtt indokolt kerékpárforgalmi létesítmény		4.000 -10.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:									
Út neve	E/nap becsült	részleges v. teljes útpadkaburk.	széles forgalmi sáv	kerékpáros nyom	autó-busz forg. sáv haszn. kerékpárosra	nyitott kerékpársáv	kerékpársáv	kerékpárút, v. gyalog-és kerékpárút	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forgalommentes út	
III.Ú13/1	Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése	4.000 feletti	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú14	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózata	4.000 feletti	nem	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú15/1	Déli összekötőút (Köles u. – Juharfa u.)	4.000 feletti	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú15/2	Déli összekötőút é-i ága (Déli vasút u.)	4.000 feletti	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem
III.Ú15/3	Déli összekötőút é-i ága (Raktár u.)	4.000 feletti	alkalmazható	nem	alkalmazható	nem	alkalmazható	alkalmazható	alkalmazható	nem	nem

44. táblázat: Az úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei

#### 4.3.3.4 Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

A 3.5.1.4 fejezetben az összefüggő kerékpáros hálózat érdekében négy kerékpáros létesítmény javasolt:

Az Alba Ipari Zónában lévő **Kamilla utca (Ú16)** forgalma az Alba Aréna multifunkcionális jég- és rendezvénycsarnok úthálózata kiépítését követően várhatóan meg fogja haladni a 4.000 E/nap forgalmat. Az út a 7. és 62. sz. főutak összekötésében is szereppel bír (az Alba Aréna kiszolgáló úthálózata kiépítését követően. A Kamilla utca kiépítésének lehetőségét a 45. táblázat mutatja.

ÖSSZEFÜGGŐ KERÉKPÁRHÁLÓZAT ÉRDEKÉBEN indokolt kerékpárforgalmi létesítmény		4.000 -10.000 ÁNF között alkalmazható megoldások:									
Út neve	E/nap	részle- ges v. teljes útpadka burk.	széles forgalmi sáv	kerék- páros nyom	autó- busz forg. sáv haszn. kerékpá- -rozásra	nyitott kerékpár- sáv	kerékpár- sáv	kerékpár- út, v. gyalog-és kerékpár- út	párh. kisforg. közút, szervizút, lakóutca	egyéb forga- lom- mentes út	
III.Ú16	Kamilla utca , 7. sz. – 62. sz. főutak összekötése	4.000 E/nap felett	nem	nem	alkalmaz- ható	nem	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	alkalmaz- ható	nem	nem

45. táblázat: Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében a Kamilla utcában javasolt kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei

Az **Adonyi út - Seregélyesi út kerékpáros összekötésére (Ú17)** a 62. sz. főúti kerékpározás kiváltása érdekében van szükség, mivel a négysávós Seregélyesi út Mártírok útja – vasúti átjáró közötti szakaszán helyhiány miatt (közel lévő családi házak) nem lehetséges a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása. A Seregélyesi út ezen szakaszát párhuzamos kerékpárforgalmi létesítménnyel célszerű kikerülni, amire az Adonyi utca alkalmas. Az Adonyi utcával való összekötés önálló (úttól független) kerékpáros létesítménnyel oldható meg. A szabályozási terv erre a kialakításra lehetőséget ad, a gyalogos forgalom biztosítása mellett. (lásd 4.3.3.1 pont). Az átkötéshez a 6-os számú (Bicskei) vasútvonal keresztezése is szükséges. Az itt lévő gyalogos felüljáró kerékpárral tolosínek beépítésével lenne használható. Ugyanakkor a kis forgalmú vasútvonal keresztezése (havonta 1-2-szer, csak teherszállításra használt a vasútvonal), a bevágásban lévő keresztszelvénye ellenére szintben is megoldható. A szintbeni keresztezéssel a veszített magasság is kisebb.

A **Börgöndi út** javasolt kerékpáros létesítményét (Ú3) célszerű **összekötni** a Sárkeresztúri út mellett (KFHT 4. kötet) meglévő **Alsóvárosi kerékpárúttal**. Ez a Sárkeresztési út Halom utcai csomópontjától a **Halom-, Határ- és Vermek lakóutcák kerékpározásra való kijelölésével biztosítható (Ú18)**, melyek forgalma kisebb, mint 2.000 E/nap/két irány, a „Vegyes forgalom” tartományba esik, nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása, kerékpáros nyomok felfestése is alkalmazható.

A **Székesfehérvár – Lovasberény vasútvonal (6-os számú vasútvonal) felhagyása esetén, annak helyén javasolt kerékpáros létesítmény (Ú19)**, mely az Adonyi utcát (Ú3) köti össze az Alba Aréna tervezett kiszolgáló úthálózatán (Ú14) és az Alba Ipari Zónában (Ú7, Repkény utcában) javasolt kerékpáros létesítményekkel, úttól függetlenül önálló kerékpárútként alakítható ki.

#### 4.3.3.5 A város dél-keleti várostérségében, a belterületből kivezető, a szomszédos településeket elérő kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei

Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő településeket (Székesfehérvár-Börgönd, Dinnyés, Seregélyes, Velencei-tó déli partja és a tóköri) és a látványosságokat a 3.5.1.5 fejezet tartalmazza, valamint bemutatja, hogy a Börgöndre vezető kerékpárút létesítése a 62. sz. főút mellett akadályokba ütközik. Kerékpáros létesítményt nem lehet átvezetni a 62. sz. főút M7 autópálya felett meglévő felüljáró hídján (3.3.3.3 fejezet, 4. kép), valamint a 62. sz. főút (a 2010-ben létesült) 30a vasúti fővonal feletti hídján sem (3.3.3.1 fejezet, 1. kép). A 62. sz. főút melletti vezetés esetén két új (30 méternél hosszabb) kerékpáros felüljáró híd építésére lenne szükség (lásd még a 24. térképet).

Székesfehérvár-Börgöndre vezető, 62. sz. főúttól független, lehetséges kerékpáros nyomvonalakat az alábbiakban vizsgáljuk meg, a fajlagosan olcsóbb, (kerékpáros felüljáró hidak nélküli) megvalósíthatóság érdekében.

Az **M7 autópálya kerékpáros keresztezése** megoldható a 62. sz. főúttól a Repkény utca, Babér utca és folytatásában lévő földút felhasználásával (a 62. sz. és 7. sz. főutak között), mely földút az M7 autópálya felett egy felüljáróval vezet át (12. kép).



12. kép: A Babér utca folytatásában lévő híd az M7 autópálya 57-950 km szelvényében  
(forrás: Egységes Hídnyilvántartási Rendszer)

A mezőgazdasági célra használt kisforgalmú út a „Vegyes forgalom” tartományba esik, nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása, így az felhasználható a kerékpárosok átvezetésére.

A **transzeurópai 30a vasúti fővonal keresztezése** Börgönd északi határában, a Fő utca folytatásában meglévő, fény- és félsorompóval biztosított vasúti keresztezésnél lehetséges. Ezt a keresztezést is csak mezőgazdasági célra használják, forgalma alapján a „Vegyes forgalom” tartományba esik, nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása. Ugyanakkor ez a vasúti átjáró Székesfehérvár közigazgatási határán kívül helyezkedik el (lásd 2. kép).

A kerékpárosok átvezetésére alkalmas M7 autópálya híd és a 30a vasúti fővonal fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezése között több kerékpáros útvonal is lehetséges, (részben Pákozdhöz területét is érintve), amelyekből most két T1/1 és a T1/2-vel jelölt útvonalat azok előnyeit és hátrányait vizsgáljuk. Az útvonalakat a 30 térkép mutatja be.

**T1/1 nyomvonal: a Babér utcától Börgönd városrészig az egyik lehetséges nyomvonal:**

A Babér utca folytatásában lévő M7 autópálya hídja után Székesfehérvár és Pákozdi közigazgatási határának vonalán, de Székesfehérvárhoz tartozó területen halad, mezőgazdasági területek igénybevételével. A 30a vasútvonalat elérve annak északi oldalán vezet (Pákozdhöz tartozó mezőgazdasági területen), a fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésig. A kiépített vasúti keresztezéstől (Székesfehérvár közigazgatási területén) kisforgalmú úton lehet Székesfehérvár Börgönd településig eljutni.

A nyomvonal előnye: rövidebb, és nagyobb hosszon halad Székesfehérvár közigazgatási területén.

Hátránya: a nyomvonalhoz a szabályozási terv módosítása, mezőgazdasági területek művelésből való kivonása szükséges.

**T1/2 nyomvonal: a Babér utcától Börgönd városrészig a másik lehetséges nyomvonal:**

A Babér utca folytatásában lévő M7 autópálya hídja után az M7 autópályával közel párhuzamosan vezető földúton halad a Zsíros tanyáig, ami nagyjából Pákozdi közgazgatási területén halad. A Zsíros tanyától déli irányba fordulva szintén meglévő földúton vezet (Pákozdihoz tartozó területen) a fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésig. A kiépített vasúti keresztezéstől (Székesfehérvár közgazgatási területén) kiserővel lehet Székesfehérvár Börgönd településig eljutni.

A nyomvonal előnye: a kerékpáros létesítmény meglévő földúton halad, a megvalósításához nem, vagy kisebb mértékben szükséges a szabályozási terv módosítása, mezőgazdasági területek művelésből való kivonása.

Hátránya: hosszabb az útvonal, a Zsíros tanyánál sok tulajdonossal rendelkező ipartelepen vezet át, valamint nagyobb hosszon halad Pákozdi közgazgatási területén.

**A T1/1 és T1/2 nyomvonalak közül a választást** a fentieknél részletesebb tanulmányterv alapján javasoljuk, ami alapján Székesfehérvár és Pákozdi szabályozási tervének módosítása is szükségessé válhat.

**T2 nyomvonal: a Széchenyi utca - Börgöndi út vonalán át, földutakon, vasúti és a 62. sz. főút keresztezésével Börgönd városrészig**

A Széchenyi utca (Ú7) folytatásában lévő Börgöndi út (Ú3) a forgalma alapján a „Vegyes forgalom” tartományba esik, nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása. A Börgöndi út az M7 autópályát meglévő aluljárón át keresztezi, és elvezet a Szabadbattyán- Börgönd vasútvonalig, ahol az Alba-Airport is tervezett.

A tervezett repülőtér is célszerű összekötni Székesfehérvár-Börgönddel, Dinnyéssel, a Velencei-tó településeivel és Seregélyessel. Ehhez meglévő földutak és meglévő vasúti keresztezések használhatók fel (Szabadbattyán- Börgönd és a 44 számú Pusztaszabolcs-Székesfehérvár vasútvonalak tekintetében), a 62. sz. főútig. A 62. sz. főutat a meglévő útcsatlakozásnál javasolt keresztezni (a Magyar Közút NZrt. által előírt feltételekkel) majd a továbbiakban is meglévő földutakon lehetne Börgöndre eljutni (T2).

A nyomvonal előnye: a kerékpáros létesítmény a Börgöndi úton kijelöléssel javasolt (Ú3) létesítménytől az Alba-Airport repülőtértől többnyire meglévő mezőgazdasági földutakon halad.

Hátránya: Ez az útvonal Börgönd elérése vonatkozásában nemcsak hosszabb a T1/1 és T1/2 útvonalaknál, de több keresztezést is igényel. Ezekből legproblémásabb a 62. sz. főút külterületi szakaszának keresztezése. Székesfehérvártól indulva Börgöndöt délről kerülővel érne el, ami Dinnyés, a Velencei-tó déli partja és Seregélyes felé is előnytelen, ugyanakkor a tervezett repülőtér és az említett települések összekötése érdekében mégis javasolható nyomvonal

**T3 nyomvonal: Dinnyés, a Velencei-tó déli települései és Seregélyes felé**

Székesfehérvárról. A Börgönd városrész felé javasolt T1 (T1/1, vagy T1/2) útvonalból kiágazóan Dinnyés és a Velencei tó déli partja felé is el lehetne jutni, a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület tavai között, a 30a számú Budapest-Székesfehérvár vasúti fővonal északi oldalán (Pákozdi közgazgatási területén). Ez az útvonal Székesfehérvár - Dinnyés a Velencei-tó déli települései és Seregélyes felé egy rövidebb útvonalat jelentene, mint az északi part felé haladó Budapest-Balaton kerékpárútról való megközelítés.

Ezen az útvonalon a Dinnyés-Kajtori - csatorna keresztezése is szükséges, egy új hídgal, a 30a transzeurópai vasútvonal hídja mellett. A vasúti fővonal Székesfehérvár közgazgatási határán kívül eső Dinnyés-Kajtori-csatorna hídját a .. kép mutatja.





13. kép: A 30a transzeurópai vasútvonal Dinnyés-Kajtori – csatorna hídja, Székesfehérvár közigazgatási határán kívül (fotó: Papp Márton)

Dinnyést elérve három kerékpáros útvonalhoz lehetséges a csatlakozás:

- A meglévő Velencei-tó körhöz való csatlakozás, ehhez a 7. sz. főút és a 6213 jelű Seregélyes –Pákozdi út keresztezésének kerékpárosbarát átalakítása szükséges, mivel ebben a csomópontban lehet biztosítani a csatlakozást.
- Dinnyéstől a Gárdonyi Géza utca folytatásában lévő, a 7. sz. főút déli oldalán Agárd-Gárdony felé vezető meglévő kerékpárúthoz. Ezen az úton érhető el kerékpárral a Börgöndhöz legközelebb eső vasútállomás, ami a Budapest-Székesfehérvár vasúti fővonalon lévő dinnyési állomás.
- Seregélyes felé, mivel a 6213 jelű kismagymű összekötő úton kijelöléssel tervezett ez a kerékpáros létesítmény.

Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések felé (Börgönd, Dinnyés, Velencei-tó déli oldala, Seregélyes) javasolt kerékpáros útvonal három belterületi kerékpárforgalmi létesítménytől is indítható:

- a Budai út (7. sz. főút) mellett tervezett Budapest-Balaton kerékpárúttól, az Alba Aréna tervezett kiszolgáló közúthálózatának kerékpáros létesítményén (Ú13) és a Kamilla utcán (Ú15) áthaladva a Babér utcáig, és onnan a T1/1, vagy a T1/2 nyomvonalon.
- a javasolt Seregélyesi úti (62. sz. főút, Ú1) és Repkény utcai kerékpáros létesítményen (Ú6) a Babér utcáig, és onnan a T1/1, vagy a T1/2 nyomvonalon.
- a Széchenyi utcában (Ú7) és a Börgöndi úton (Ú3) javasolt kerékpáros létesítményen, majd meglévő földutakon a 62. sz. főút keresztezésével, Börgöndöt déli irányból elérve.

A Császár-víz mentén meglévő kerékpárút (3) új külön szintű keresztezési igénye az M7 autópályával 4.3.2 fejezetben a 3. Császár víz melletti kerékpáros létesítmény korszerűsítésének lehetőségei között került bemutatásra.



30. térkép: Székesfehérvártól Börgönd—Dinnyés— Velencei-tó déli partja— Seregélyes felé a lehetséges kerékpáros nyomvonalak

#### 4.3.3.6 A keresztmetszeti kialakítás szempontjai, burkolatok kiválasztása

Lásd az 1. kötet ugyanezen számú fejezetében.

### 4.3.4 Elválasztó létesítmények keresztezésének fejlesztési lehetőségei

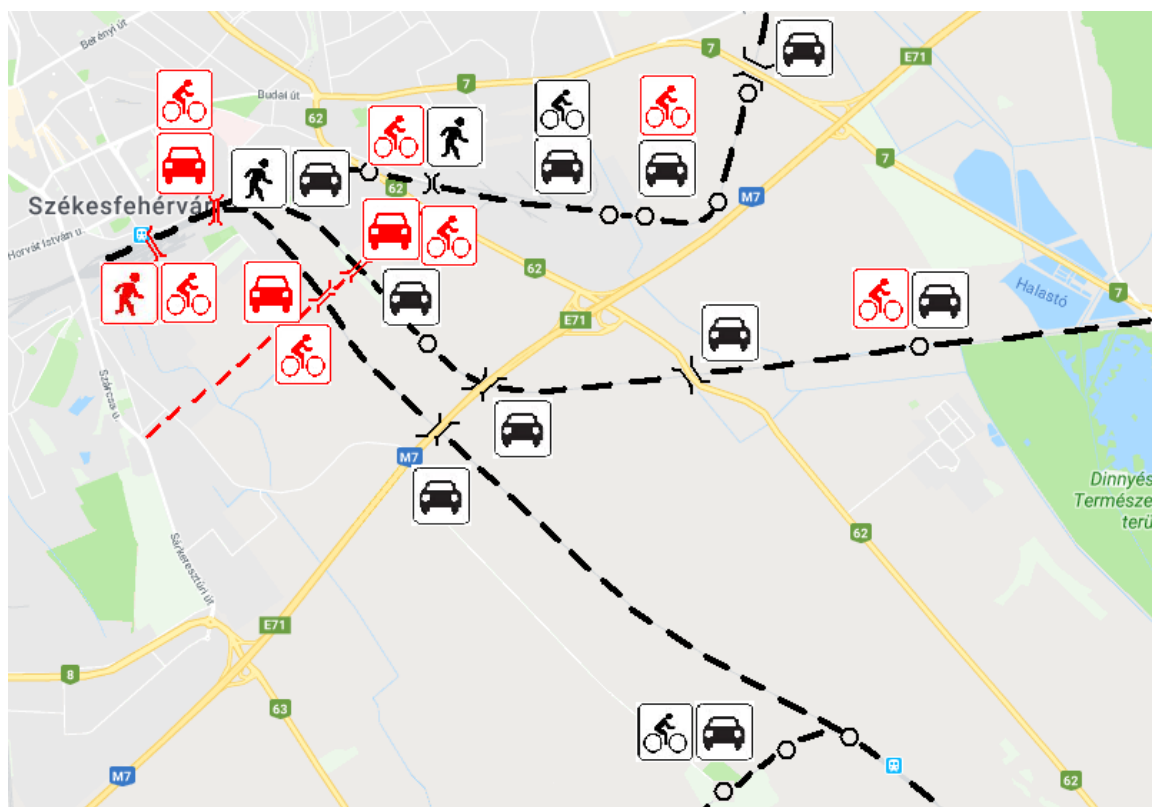
#### 4.3.4.1 A vasúti keresztezések fejlesztési lehetőségei

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.

A közeljövőben jelentős változást hozhat a déli összekötőút beruházásában tervezett két vasúti felüljáró (a 30a és 44-45-ös vasútvonalak felett), valamint az Intermodális Csomópont beruházásában az állomási vágányok felett tervezett közúti felüljáró megvalósítása, mely hidak mindegyike tartalmaz kerékpáros létesítményt, továbbá a vasútállomás korszerűsítési projektjében tervezett gyalogos-kerékpáros felüljáró. Az alábbiakban az egyes kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolva is bemutatjuk a vasúti keresztezések fejlesztési lehetőségeit (lásd még a 32. térkép):

- Az Ú7 szakaszon, az Alba Ipari Zónában lévő Repkény utca fejlesztése során a 6. számú Bicske-Székesfehérvár (egyvágányú, jelenleg csak Lovasberényig működő) vasútvonal kerékpáros keresztezése is szükséges lesz. A Repkény utca fogalma alapján (6370 E/nap), szükséges a kerékpárforgalom elválasztása a közúti forgalomtól. A jelenlegi

- vasúti keresztezés jelzőtáblával biztosított, ezért közvetlenül az út mellett létesített kerékpáros létesítmény (pl. irányhelyes kerékpársávok) esetén is elégséges ez a biztosítási mód.
- Az Ú13/1 szakaszon az „Intermodális Csomópont” fejlesztési projektjében egy közúti híd létesítése is tervezett az egyik oldalán kerékpáros létesítménnyel, a vasútállomás területe felett, az Új Váralja sor és a Mártírok útja összekötésével.
  - Az Ú13/2 szakaszon, az „Intermodális Csomópont” fejlesztési projektjével érintett Délivasút utca csatlakozik a vasútállomás fejlesztési projektjében épülő gyalogos-kerékpáros felüljáró hídhoz. A tervezett híd, melynek I. üteme már kiépült, a vasútállomás épületének keleti oldalától indul, és a vasútállomás északi és déli oldalán lévő városrészeket köti össze.
  - Az Ú15/1 szakaszon a „déli összekötő út” építésével közúti híd létesítése tervezett kerékpáros létesítménnyel egyrészt a 30a számú, Budapest-Székesfehérvár transzeurópai villamosított vasúti fővonal felett, másrészt a 44.és 45. számú vasútvonalak szintén villamosított közös szakasza felett.
  - Az Ú17 szakaszon, az Adonyi út - Seregélyesi út (62. sz. főút) összekötése során, a 6. számú vasútvonal kerékpáros keresztezésével.
  - A T1 szakaszon Börgönd felé felhasználható kerékpározásra a 30a Budapest – Székesfehérvár vasúti fővonal és a Börgöndi Fő utca folytatásában lévő a jelzőlámpával biztosított vasúti keresztezés (lásd 4.3.3.5 fejezetben).



31. térkép: Tervezett vasúti átjárási lehetőségek a vizsgált városrészben

#### 4.3.4.2 Vízfolyások keresztezésének fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3.2 fejezetben bemutatásra kerültek a vizsgált városrészben lévő időszakos vízfolyások (Basa-árok, a Sóstót a Basa árokkal összekötő árok, Nagyszombati úti-árok déli szakasza valamint az 'A' jelű árok).

Az időszakos vízfolyások felett az utak általában átteresekkel vezetnek át, mindössze egy kisebb nyílású híd van önkormányzati úton a területen. A Börgöndi Fő utca folytatásában a vasúti keresztezés felé vezető út 'A' jelű árok hídján nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása, mivel a 1. „Vegyes forgalom” tartományba esik, így azon a kerékpárosok átvezetése biztosított.

	út neve	áthidalt vízfolyás	híd funkciója	Nyílás	Keresztmetszet	kerékpáros átvezetés
1.	Börgönd, Fő u. folytatása	A jelű árok	közúti híd	4,08	7,05 m a korlátok között	a kisértalmú úton biztosított a kerékpárosok átvezetése

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

A területen a tervezett új úthálózati fejlesztések műtárgyait (Alba Aréna kiszolgáló úthálózatán a Nagyszombati úti-árok keresztezése, Déli összekötőúton a Basa-árok keresztezése) úgy kerültek megtervezésre, hogy azokon a kerékpáros átvezetések is biztosítottak.

Székesfehérvár közigazgatási területén kívül, a javasolt **T3 kerékpáros nyomvonal és a Dinnyés-Kajtori - csatorna keresztezésénél** van új kerékpáros hídépítésre igény vízfolyás felett (lásd a 4.3.3.5 fejezetet).

#### 4.3.4.3 A nagyforgalmú utak keresztezésének fejlesztési lehetőségei

A 3.3.3.3 fejezet mutatja be a város nagyforgalmú, vizsgált területre eső országos közútjait, melyek **külterületen** az M7 autópálya, a 62 sz., valamint a 7. sz. főút (Budai út).

Az **M7 autópálya** alatt egy helyen javasolt új kerékpáros aluljáró, a **Császár-víz menti** (7. sz. főúti kerékpározást kiváltó) **kerékpárútnál (3)**, ahol a meglévő kerékpárútnak új keresztezése javasolt az M7 autópályával (az új aluljáró híd szükségességének indoklását lásd a 4.3.2. fejezetben, a (3.) Császár-víz melletti, külterületen haladó kerékpárútnál).

A **62. sz. főút** M7 autópálya feletti hídjánál a kerékpárosok átvezetése csak a híd szélesítésével, vagy új autópálya feletti híd építésével lenne biztosítható. Ugyanakkor a Babér utca folytatásában lévő földút az M7 autópálya felett egy felüljáróval vezet át, amelyen nem szükséges a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása, ezért az felhasználható a kerékpárosok (62.sz főúttal párhuzamos úton való) átvezetésére. Ezen a hídon keresztül Székesfehérvár dél-keleti várostérségében lévő települések (Székesfehérvár-Börgönd, Dinnyés és a Velencei-tó déli települései, Seregélyes) és a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Terület érhető el (új autópálya híd építése, illetve a meglévő híd szélesítése nélkül) (lásd még a 4.3.3.5 fejezet **T1/1 és T1/2 jelű** nyomvonal vizsgálatokat)

A **7. sz. főút** kerékpáros közlekedését a Császár-víz melletti kerékpárút váltja ki. A főút külterületi szakaszán kerékpáros keresztezési igény Székesfehérvár közigazgatási területén kívül, a 6213j jelű út keresztezésénél van, ahol a javasolt **T3 jelű nyomvonal** csatlakozna a Velencei kerékpáros tókörhöz.

A vizsgált terület **belterületi részén** a 62 sz. főút és a Széchenyi utca (volt 63. sz. főút) egy szakasza érintett.

A 62 sz. belterületi szakaszán gyalogos-átkelőhely négy helyen biztosított, a Mártírok útjai csomópontban, a Seregélyesi út Tejüzem autóbusz-megállónál lévő jelzőlámpás irányítású gyalogos-átkelőhelynél, a Köles utcai körforgalomban (a Seregélyesi út mindkét ágán), valamint a Repkény utcai jelzőlámpás csomópontban.



A **Mártírok útjai jelzőlámpás csomópont** Seregélyesi úti ágán a gyalogos átkelőhely mellett a kerékpárosok átvezetése is szükséges, a Mártírok útján tervezett kerékpárút (KFHT 1. kötet) és az Zentai úti (1) az Adonyi úti (2 és Ú3) meglévő és tervezett létesítményekkel való összekötése érdekében.

A **Köles utcai körforgalmú csomópontban** szintén szükséges a kerékpárosok átvezetése a gyalogos átkelőhelyek mellett, mert ez az átkelés fogja biztosítani a Seregélyesi út mellett javasolt (Ú1), a déli összekötőút mellett tervezett (Ú15/1) és a Seregélyesi és Adonyi út között javasolt (Ú17) kerékpáros létesítmények összekötését. A csomópont átépítését a Magyar Közút NZrt. hosszabb távon tervezi. (A jelenlegi egysávos körforgalom helyett turbó körforgalomra való átépítéssel, ami nem kedvező a gyalogos és kerékpáros keresztezés kialakításához). Az átépítés során a kerékpárosok átvezetésének biztosítása is szükséges.

A **Repkény utcai jelzőlámpás csomópontban** a Seregélyesi úti ágán akkor nem lesz szükséges a gyalogos-átkelőhely mellett a kerékpárosok átvezetésének kialakítása, amennyiben a Seregélyesi úton egyoldali kétirányú kerékpárút létesül a beépített oldalon. A jelzőlámpás csomópont Repkény utcai ágán amennyiben irányhelyes kerékpársávok létesülnek, szükség lesz a gyalogos-átkelőhely mellett a kerékpárosok átvezetésére is.

A **Széchenyi utca** érintett főúti szakaszán (a Csíkvári úttól a Temető utcáig) a főút keresztezése gyalogos átkelőhelyekkel a két végpontnál biztosított, a Csíkvári úti körforgalomnál és a Temető utcai gyalogos átkelőhelynél.

A **Csíkvári út mellett** tervezett irányhelyes kerékpársávok (KFHT 1. kötet) a terv szerint bevezetésre kerülnek a Széchenyi utcai egysávos körforgalomba, és így fognak csatlakozni a csomópontba a Széchenyi utca északi ágán meglévő irányhelyes kerékpársávok is (KFHT 1. kötet). A vizsgált területbe a Széchenyi utca déli ága tartozik (Ú2), ahol szintén irányhelyes létesítmény kialakítása javasolt, hogy az bevezethető legyen a körforgalomba.

A **Temető utcánál** kijelölt gyalogos-átkelőhely van. Az átkelőhely mellett kerékpáros átvezetés kialakítása is javasolt, annak érdekében, hogy a Temető utcában meglévő (kisforgalmú utcában kijelölt) kerékpáros létesítményt (KFHT 1. kötet) össze lehessen kötni a vizsgált területen javasolt Széchenyi utca főúti ágán javasolt (Ú2), a Széchenyi utca összekötő úti szakaszán javasolt (Ú8), valamint a Széchenyi utca zsákutca szakaszán javasolt (ZS18) kerékpáros létesítményekkel.

### 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 három egyirányú utcát.

A **Zentai út Budai út és a Melencei utca közötti szakaszán** jelenleg is biztosított az ellenirányú kerékpáros közlekedés (ennek értékelését lásd 3.4.1 fejezetben).

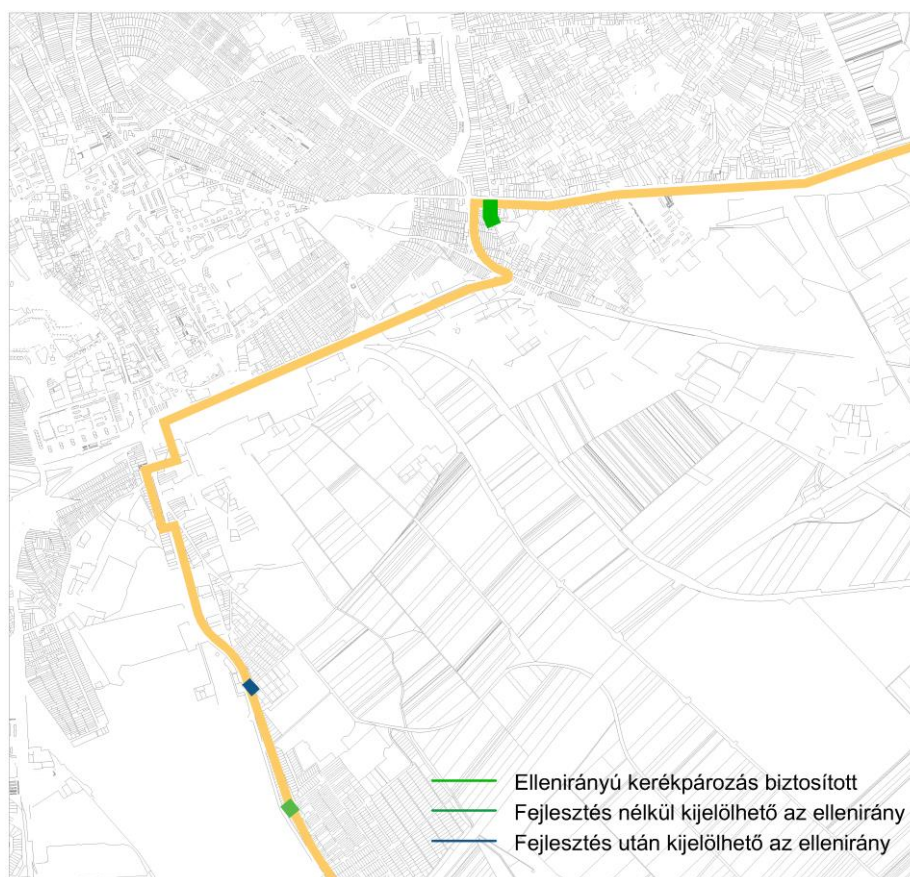
A **Juharfa utca** része a Déli összekötő útnak. Az útfejlesztés előkészítése a kerékpáros közlekedés biztosításával folyamatban van. (Ú 15/1 létesítmény)



	Egyirányú utca	az út szélessége	Jelenleg B/N	Jelenlegi állapot/Javaslat	Jele
1.	Zentai út a Budai út és a Melencei utca között	7,6 m	B	Biztosított	B
2.	Juharfa utca Sárkeresztúri út és Fenyőfa utca között	3,3-3,7m	N	Az utca része a déli összekötőútnak, az útfejlesztése során biztosításra kerül a kerékpáros közlekedés	F
3.	Domb utca Sárkeresztúri út és Órhalom utca között	3,1-3,5m	N	Kijelölhető az ellenirányú közlekedés	K

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

A **Domb utca érintett szakaszán** nincs kiemelt szegély. Az útügyi műszaki előírás<sup>28</sup> 7.3.4 fejezete a kiemelt szegélyes szakaszokra vonatkozóan határozza meg a legkisebb szükséges szélességet. Figyelembe véve, hogy a Domb utca lakó-pihenő övezeti besorolású és nincs kiemelt szegély, személygépkocsi forgalom esetén már a 3,25 m széles burkolaton is kijelölhető az ellenirányú kerékpáros forgalom. Tekintve, hogy az utca egyirányú szakasza rövid és belátható, valamint az esetleges nagyobb gépjármű közlekedése esetén a padkára való lehúzódnás is biztosított, javasolt az ellenirányú kerékpáros közlekedés kijelölése, a padkák rendezésével, esetleg burkolásával.



32. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége

#### 4.3.5.2 Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálata

A zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálatát mutatja be a 43. táblázat. A városrészben 29 zsákutca van, melyekből a továbbhaladás két utcában biztosított.

<sup>28</sup> e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Útügyi Műszaki Utasítás

Nyolc utcában a zsákutca végéből a továbbhaladás a gyalogosok és a kerékpárosok részére sem lehetséges, a telekviszonyok alapján. Ezek az Árok utca, Bácskai utca, Belgrádi utca. Eszéki utca, Kórogyi utca, Körte utca, Újlaki utca és a Zára utca.

Két utca, a Bárándi utca és a Szüret utca beépítetlen földútban folytatódik, nincs olyan célpont, ami miatt a kerékpáros továbbhaladásra szükség lenne.

Az Adonyi út 40-42 között induló zsákutca szakaszának kinyitása a Seregélyesi út felé azért nem javasolt, mivel a Seregélyesi út érintett szakaszán nem lehetséges kerékpáros létesítmény építése (az ehhez szükséges terület hiánya miatt).

Fejlesztéssel biztosítható a kerékpáros továbbhaladás 16 utcában.

Ebből két utcában, az **Apatini utcában** és a **Dolovai soron** a kerékpárosok továbbhaladása azt követően lesz lehetséges, miután megvalósul a szabályozási tervben, a Rácbánya területén jelölt szabadidő park, a rekultiválandó bányaterület helyén.

További hat utcában a szabályozási terv biztosítja az utcák összekötését, a zsákutca jelleg megszüntetését, melyek a Barack utca, a börgöndi Katica utca, a Dolovai sor, a Határ utca déli oldala, a Hegyes utca és a Szilva utca. A **Barack utca** az Órhalmi szőlők lakóterületen egy új utcanyitást, melynek jelentős része jelenleg még beépítetlen. Az utca vége 15m-es kiépítéssel csatlakoztatható a Sárkeresztúri kerékpárúthoz, az utca végén lévő kifizetési kifizetési útjal. A Barack utcára csatlakozik a **Határ utca déli oldali zsákutca** szakasza is. A **Szilva utca** vége szintén beépítetlen, a Határ és Barack utcákkal való összekötésére (hosszú távon) a szabályozási terv lehetőséget ad. A **Hegyes utca** Bárándi úttal való összekötésének, valamint a Börgöndi Katica utca átkötési lehetőségét is a szabályozási terv biztosítja. Ezek a fejlesztések a lakóterületek fejlődésével, bővülésével várhatóak.

A **Köles utca** része a „déli összekötőút” projektnek. Az útfejlesztés előkészítése folyamatban van, melynek része az egyoldali kerékpárút kiépítése. A **Kukorica utca** a „déli összekötőút” kiépítését követően rácsatlakoztatható annak 1. sz. körforgalmi csomópontjára, amelybe a **Raktár utca** folytatása is csatlakoztatható a „déli összekötőútra”.

A **Palánkai utca** zsákutca jellege a tervezett Alba Aréna multifunkcionális sport-és rendezvénycsarnok közúthálózati fejlesztésével szűnik meg, mivel rácsatlakozik annak úthálózatára. A **Berkenye és Levendula utcák** zsákutca jellegének megszüntetését az Alba Ipari Park közúthálózati fejlesztése fogja biztosítani. (lásd az 5.1.2.3 fejezet 36. térképét)

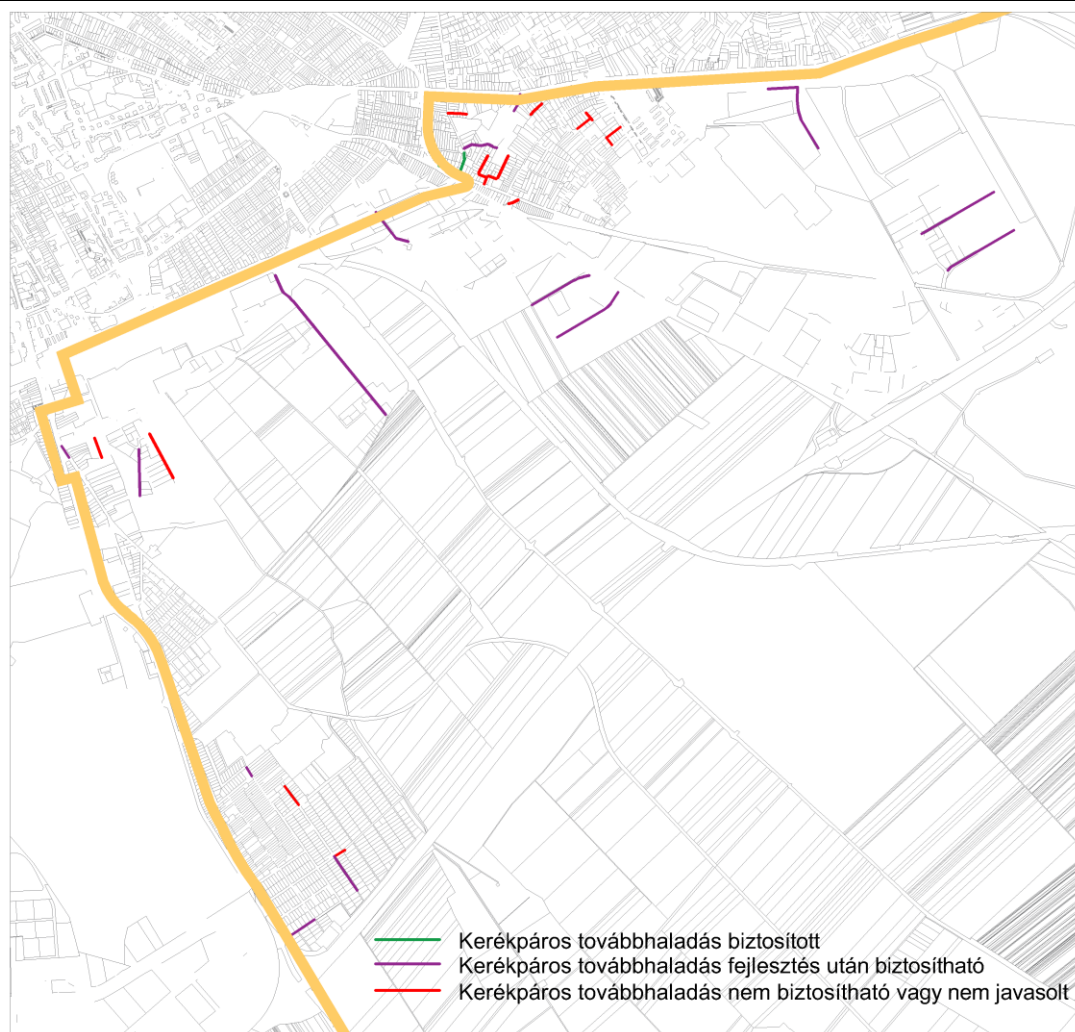
A **Takarodó utcának** jelenleg az északi és déli ága is zsákutca. A Takarodó utca északi ágának Mártírok útjával való összekötése az Intermodális Központ fejlesztésében tervezett, a déli oldali vége a tervezett „déli összekötőútra” csatlakozik.

A **Széchenyi utca zsákutca szakasza** az Új Váralja sor (Ú10) javasolt kerékpárforgalmi létesítményének megvalósításával válhat a kerékpárosok részére átjárhatóvá.

A **Kőfém lakótelepi út** Zombori utcával párhuzamos zsákutca ágát jelenleg is sokan használják kerékpározásra, amit a Budapest-Balaton kerékpárútra célszerű rákötni.

	Zsákutca	B/N	A zsákutcából a kerékpáros továbbhaladás vizsgálata	B/N
1.	Adonyi út (Zentai úttól a Seregélyesi útig)	B	a kerékpáros továbbhaladás táblával jelölve biztosított	B
2.	Adonyi út (40-42 között)	N	a Seregélyesi út érintett szakaszán nem javasolt kerékpáros létesítmény	N
3.	Apatini utca (Rácbánya felé vezető ág)	N	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt lehetséges a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	F
4.	Árok utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
5.	Bácskai utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
6.	Barack utca	N	15 m-es kiépítéssel csatlakoztatható a Sárkeresztúri kerékpárúttal összekötést biztosító kisforgalmú útra	F
7.	Bárándi utca	N	az utca földúti folytatása beépítetlen, nincs célpont	N
8.	Belgrádi utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
9.	Berkenye utca	N	az Alba Ipari Zóna fejlesztésével megszűnik a zsákutca jellege	F
10.	Börgönd, Katica utca	N	szabályozási terv szerint a zsákutca jelleg megszüntethető	F
11.	Dolovai sor	N	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt lehetséges a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	F
12.	Eszéki út	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján, Bányató)	N
13.	Határ utca	N	a déli végén a továbbhaladás a Barackfa utca kinyitásával együtt biztosítható	F
14.	Hegyes utca	N	a területfejlesztést követően összeköthető a Bárándi úttal	F
15.	Kórogyi utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
16.	Kőfém lakótelepi út (Zombori utcával párhuzamos ága)	N	a kerékpárosok részére a továbbhaladás a Budapest-Balaton kerékpárútra való kikötéssel javasolt	F
17.	Köles utca	N	az utca része a déli összekötőútnak, az útfejlesztése során önálló kerékpárút épül	F
18.	Körte utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
19.	Kukorica utca	N	a déli összekötőút kiépítése után fejlesztéssel rácsatlakoztatható annak 1. sz. körforgalmú csomópontjára	F
20.	Levendula utca	N	az Alba Ipari Zóna fejlesztésével megszűnik a zsákutca jellege	F
21.	Palánkai utca	N	az Alba Aréna fejlesztésével összekötésre kerül annak közúthálózatával	F
22.	Raktár utca	N	a déli összekötőút kiépítése után fejlesztéssel rácsatlakoztatható annak 1. sz. körforgalmú csomópontjára	F
23.	Széchenyi utca zsákutca szakasza (Új Váralja sornál)	N	az Intermodális Csomópont fejlesztésébe tartozó Új Váralja sor kerékpáros létesítményei felé a kerékpáros továbbhaladás biztosítása is szükséges	F
24.	Szilva utca	N	a terület fejlődésével összeköthető a Határ és Barack utcákkal	F
25.	Szüret utca	N	az utca földúti folytatása beépítetlen, nincs célpont	N
26.	Takarodó út	N	az utca északi irányban az IMCS projektben összekötésre kerül a Mártírok útjával, déli oldalon a „déli összekötőúttal”	F
27.	Újlaki utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
28.	Zára utca	N	zsákutca továbbhaladási lehetőség nélkül (telekviszony alapján)	N
29.	Zentai út (a Szabadkai utca és az Adonyi út között)	B	zsákutca kp. továbbhaladás az Adonyi utca zsákutca szakasza felé (az A3 felé is szükséges lesz a továbbhaladás)	B/F

48. táblázat: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából



33. térkép: A zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálata

#### 4.3.6 A parkolási rend átalakításának lehetőségei

A vizsgált területen nincs fizető parkolóhely. Két területen van parkolóhiány, végig a Verseci utca mentén, valamint a Zentai úton az általános iskola előtt meglévő kerékpárút szakaszon (1.2).

A Verseci utca (Ú10) kerékpáros létesítményét a parkolóhelyek fejlesztésével együtt javasolt kialakítani. A parkolások megoldásához részben az Alcoa-Köfém területének az igénybevétele is javasolt.

A Zentai úton a meglévő, kerékpározásra kijelölt kisforgalmi utca középső, iskola előtti szakaszán (1.2) a parkolás okozta konfliktusok megoldására több lehetőség is van:

- a közúttól teljesen független parkolás biztosítása az iskola területének igénybevételével,
- a közút mellett azzal párhuzamosan az iskola kerítésének beljebb helyezésével történő parkolófejlesztés,
- a közúton egyszerre csak egy oldalon való, (elsősorban B+R) parkolás biztosítása, egy szakaszon az egyik oldalon, a következő szakaszon a másik oldalon, a kisforgalmú út tengelyének elhúzásával.
- az utca egyirányúsítása a parkolások biztosítása érdekében.

A fenti javaslatok vegyesen is alkalmazhatóak.

A parkolási rend átalakítását pl. a Verseci utca vonatkozásában, a közlekedési módváltással összekapcsolva is javasolt tovább vizsgálni. A nagyobb parkolókból pl. az Alba Arénához tervezett parkolókból a vizsgált terület úticéljainak elérését módváltással javasolt biztosítani, pl. közösségi közlekedéssel (helyi autóbusz), kerékpárral, valamint közbringa rendszerrel. Mindezt a parkolók használatát ösztönző díjszabással javasolt támogatni.

#### 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>29</sup> (a 7. Forgalomcsillapítás részben) szerepelteti azokat a területeket, ahol lehetséges a forgalomcsillapítás.

A korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek kiterjesztésének lehetőségét jelenleg meglévő, valamint a Közlekedésfejlesztési Konceptióban szereplő területek alapján, a 33. térkép mutatja be.

#### 4.3.8 Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése

##### **A parkoló autók és kerékpárforgalom közötti konfliktushelyek:**

A vizsgált terület parkolásból adódó konfliktushelyei a 4.3.6 fejezetben bemutatásra kerültek: Verseci út mentén végig (Ú10), valamint a Zentai út középső, iskola előtti szakasza (1.2). Mindkét helyen a parkolóhelyek hiánya okozza a konfliktust. A megoldás lehetőségeit a 4.3.6 fejezet tárgyalja.

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

Az áruszállításnak és árufeltöltésnek jelenleg nincs visszajelzett konfliktushelye a vizsgált területen. Az ipari területeken a gépjárművekre való áruátrakások, és mozgatások az iparterületeken belül, a közúti területektől függetlenül biztosítottak.

#### 4.3.9 A baleseti gócek, 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 bemutatása alapján kifejezett baleseti góc, balesetveszélyes csomópont nem azonosítható, de öt év alatt a vizsgált területen előfordult 8 balesetből

- 4 baleset volt az Adonyi utcában volt, de mindegyik más-más helyen. Ez rámutat az Adonyi út kerékpáros létesítményének (Ú2) szükségességére, amit mindenképpen irányhelyesen célszerű kialakítani, a csomópontok minél nagyobb forgalombiztonsága érdekében.

<sup>29</sup> [http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio\\_konceptiak/Szfvár\\_kozlekedesfejlesztési\\_koncepcioja\\_III\\_resz.pdf](http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/user/7/File/koncepcio_konceptiak/Szfvár_kozlekedesfejlesztési_koncepcioja_III_resz.pdf)



- egy baleset volt a Zentai út Budai úti csomópontjában (1.1) szakasz elején, ahol a meglévő kialakítás korszerűsítésének lehetőségeit lásd a 4.3.2 fejezetben,
- egy baleset volt a Sárkeresztúti utca – Juharfa utca csomópontjában. A csomópont átépítése a kerékpáros átvezetés biztosításával a déli összekötőtű kiépítése keretében tervezett,
- egy baleset volt a Budai úttal párhuzamos Palánkai utcában, mely kis forgalmú utca, irányhelyesen használható, itt a gépjárművek sebességének csökkentése javasolható, valamint
- egy baleset volt a Titeli utca - Kórogyi utca csomópontjában, amelyek szintén kis forgalmú utcák, kerékpárral irányhelyesen használhatóak, és jelenleg is lakó-pihenő övezeti besorolással rendelkeznek.

A közlekedésbiztonság javítása ügyében a lehetséges 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>30</sup> 42§. (5) szakasz szerint biztosítani kell a kerékpártárolók elhelyezését minden olyan építményhez, ahol rendszeres kerékpáros forgalomra számítani kell. Az elhelyezendő kerékpárok számát az OTÉK 7. sz. melléklete szerint szükséges kiszámítani, 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 tervezett 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>31</sup> a vizsgált területen a közösségi művelődési, kulturális egységeknél (Gárdonyi Géza Művelődési Ház), sportolás célját szolgáló egységeknél, közösségi tereknél, orvosi rendelőknel, stb.

A rövid idejű parkolásnál a csapadék elleni védelem nem annyira lényeges. A kerékpárparkolót a bejáráshoz 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 térfelügyelő kamerarendszer, 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.

<sup>30</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)

<sup>31</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)

A 49. táblázat a vizsgált városrészben az önkormányzati tulajdonú/fenntartású, rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomásokat mutatja be.

Könyvtár, művelődési ház, múzeum	címe
Aranybulla Könyvtár Alapítvány	Székesfehérvár, Kőfém ltp. 1.
Vörösmarty Mihály Tagkönyvtár	Székesfehérvár, Zentai út 8.
Alcoa-Kőfém Kft. Műszaki Könyvtára	Székesfehérvár, Verseci u. 1-15.
Alumíniumipari Múzeum	Székesfehérvár, Zombori út 12.
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum	Székesfehérvár, Zombori út 12.
Kőfém Oktatási és Közművelődési Központ	Székesfehérvár, Verseci utca 1-15.

Templom, Temető	címe
Budai úti református templom	Székesfehérvár. Budai út 113.
Lehetőségek Háza	Székesfehérvár, Nyárfa u. 14.
Szentlélek Katonatemető	Székesfehérvár, Sárkeresztúri ú 8.
Börgöndi temető	Székesfehérvár-Börgönd

Park, liget, Közösségi tér	címe
Rácbánya	Budai úttól délre, a Zentai úti Általános Iskola mögött, az Apatini utcától északra
Aplitbánya geológiai rétegsor földtani alapszelvény, természeti emlék	Székesfehérvár, 7 sz. főút, Budai út déli oldalán
Kőfém lakótelep házai által körbevett terület	Székesfehérvár Kőfém ltp.
Dinnyési-Fertő Természetvédelmi terület	Székesfehérvár-Börgönd
Fezen Klub és Fezen fesztivál	Székesfehérvár, Takarodó u.

Sportközpont	címe
First Field amerikai futball pálya	Székesfehérvár, Takarodó u. 3.
Kőfém Sportcsarnok és Uszoda	Székesfehérvár, Verseci u. 1-15.
Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok	Székesfehérvár, Raktár u. 1.
Volán Fehérvár Öttusa Szakosztály	Székesfehérvár, Börgöndi út 14.
tervezett Alba Aréna Multifunkcionális Rendezvény- és Sportcsarnok	Székesfehérvár, Rozmaring utca.

Orvosi rendelő, gyógyszerár	címe
Felnőtt háziorvosi és sportorvosi rendelő	Székesfehérvár, Kőfém ltp. 11/A
Aranybulla Gyógyszertár	Székesfehérvár, Kőfém ltp. 11/A

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

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

#### 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. Az 50. táblázat a vizsgált városrész általános és középiskoláit mutatja be, ahol a hosszú idejű kerékpártárolásra van igény.

Általános iskola, gimnázium	címe
Zentai úti Általános Iskola	Székesfehérvár, Zentai út8.
SzfSzC Árpád Szakgimnáziuma, Szakközépiskolája és Kollégiuma	Székesfehérvár, Seregélyesi út 88-90.
Székesfehérvári Regionális Képző Központ	Székesfehérvár, Seregélyesi út 123.
Türr István Képző és Kutató Intézet	Székesfehérvár, Seregélyesi út 123.

50. táblázat: Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák), ahol a tárolás az intézmény területén belül javasolt.

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.

#### 4.3.10.4 Az intermodalitás fejlesztésének lehetőségei

A vasútállomáson tervezett **Intermodális Csomópont déli oldalának** fejlesztése a vizsgált területre esik. Ennek keretében a vasútállomás felett egy új gyalogos-kerékpáros felüljáró épül, melynek déli oldalán, a vizsgált területre eső jelentős átszállási ponton, többek között a kerékpárok hosszú idejű tárolását szükséges megvalósítani.

Székesfehérvár-Börgönd városrész jelenleg csak gépjárművel érhető el. A városrész közelebb esik a Dinnyés- vasútállomásához, mint Székesfehérvár- vasútállomáshoz. Az intermodalitás fejlesztése érdekében is javasolt a **Börgöndi városrész kerékpáros összekötése Dinnyéssel** (lásd a 4.3.3.5 fejezet, T3 vonal). Ezzel a fejlesztéssel a Börgöndi városrész kötöttpályás közlekedésre való rákötése, kerékpárral való elérése, valamint az átszállások lehetősége is biztosítottá válna.

Az intermodalitás keretében a közösségi közlekedés minden megállójára úgy tekintünk, mint lehetséges átszállási pontokra a közösségi közlekedés és a kerékpározás közlekedési hálózatai között<sup>32</sup>. Ezekon az átszállási pontokon a kerékpárok hosszú idejű tárolását javasolt megvalósítani. A kutatások szerint az egyes állomások vonzaskörzete 2 km<sup>2</sup>-ről 32 km<sup>2</sup>-re nő, (vagyis a vonzaskörzet 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>33</sup>

A 62. sz. főút melletti távolsági autóbussz megállóknál, ahol elsősorban igény lehet a kerékpártámaszokra:

- tejüzemnél (Köles utcánál),
- Seregélyesi út 96.
- Seregélyesi út 108.
- Repkény utcánál
- Börgöndi elágazásnál.

A fenti helyeken a kerékpártárolók elhelyezésének főbb szempontjai<sup>34</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>35</sup>

---

<sup>32</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>33</sup> e-UT 03.04.12:2012 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója 119.o.

<sup>34</sup> Ua.

<sup>35</sup> 253/1997. (Xii.20) Korm. rendelet 7. sz. melléklete

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

A legkisebb forgalmú helyeken 2-3 kerékpártámasz (4-6 férőhely) is elegendő lehet, a bővítés lehetőségével, utólagosan az igények kielégítésével.

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

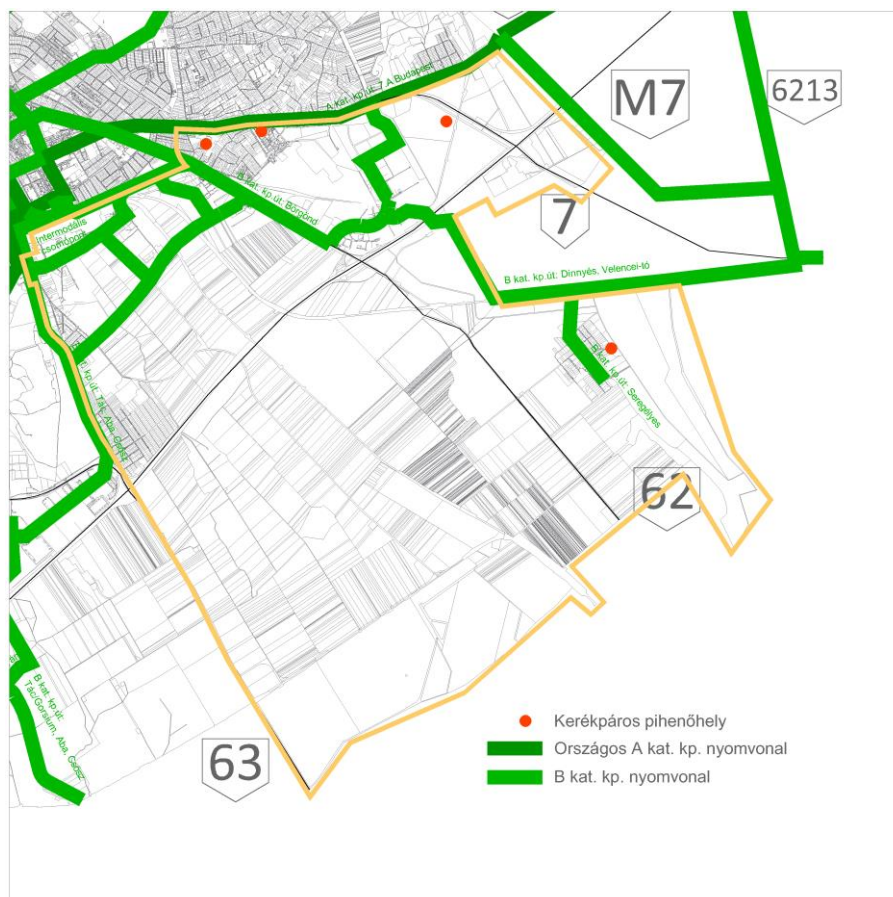
#### 4.3.10.5 Kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei, kialakítása

A szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei az 1. számú országos Budapest – Balaton kerékpárút (EV14) Budai úti szakasza mellett, attól délre:

- az Aplitbánya geológiai rétegsor földtani alapszelvény, természeti emlék területén,
- a Köfém lakótelep házai által körbevett zöldterületen,
- a Rácbánya, bánya-tó területén és a körülötte lévő zöldterületen.

Kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszíne a javasolt „B” hálózati szerepű, Börgönd-Seregélyes felé vezető (a 6. számú országos és az EV6 kerékpárútra csatlakozó), és kerékpárforgalmi létesítmény mellett a vizsgált területen:

- a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Területen, a Fertőzug Állatsimogató és a Börgöndi horgásztó környékén.



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

A szabadidős célú kerékpáros útvonalak mellett a javasolt kerékpáros pihenőhelyek helyszíneit a vizsgált városrészben a 34. térkép mutatja.

A kerékpáros pihenőhelyek kötelező szolgáltatásai: esővédő, illetve árnyékoló létesítmény térképpel, asztalok, padok, kerékpár-parkolóhely, szeméttárolók, a közelben lévő WC és ivóvíz vételező hely jelzése.

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

#### 4.3.11 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségei

Lásd az 1. kötetben ugyanezen számozás alatt. Időközben kiadásra került Magyarország kerékpáros térképe (2017. június). Az országos kerékpárutak számozását a térképen jelzett számozással összhangban szükséges kialakítani (lásd 4.1.1 fejezet, 27. térkép).

##### 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.

A javasolt „B” hálózati szerepű, Börgönd – Dinnyés (a 22. számú Velencei-tókörré csatlakozó) és a Börgönd-Seregélyes felé vezető (a 6. számú országos és az EV6 kerékpárútra csatlakozó) kerékpárút várostérségi úticéljait a 51. táblázat azonosítja. Az egyes kerékpáros csomópontokban az úticélok irányát és távolságát is célszerű előjelezni.

kp.út száma (helyi)	kerékpárforgalmi létesítmény javasolt neve	hálózati szerep	városterégi úticélok	Megvalósult kerékpárforgalmi létesítmények
7.	Székesfehérvár Börgönd-Dinnyési és Börgönd-Seregélyesi kerékpárút	B	Börgönd	tervezett
			Dinnyési-fertő Természetvédelmi Terület	tervezett
			Dinnyés	részben megvalósult
			Velencei-tó kör kerékpáros útvonal	megvalósult
			Seregélyes	tervezett
			Magyarország kerékpáros térképén az 5. számú kerékpárút	tervezett
			EV6 kerékpárút a Duna mentén	részben megvalósult

51. táblázat: A vizsgált területből kivezetően a lehetséges kerékpáros útvonalak

A vizsgált terület északi határán vezető 1. számú Budapest-Balaton kerékpárút várostérségi úticéljaival a KFHT2. kötete foglalkozik.

###### 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 az alábbiak találhatóak: Alumíniumipari Múzeum, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, és a Kőfém Oktatási és Közművelődési Központ szerepel, mint jelzendő és kitáblázandó célpont. További javasolt célpont a Fezen Klub, az Alba Volán Öttusa Sportlétesítményei, az Ifj. Ocskay Gábor Jégcsarnok, a Kőfém Sportcsarnok és Uszoda, a First Fielsd Amerikai Football Pálya (volt MÁV Előre Sportpálya), valamint tervezett célpont az Alba Aréna Multifunkcionális Sport-és Rendezvénycsarnok.



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

Lásd a KFHT 1. kötetében 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 helyszíni.

Az automatikus számláló berendezés beszerzése pályázati forrásból is lehetséges. a Fenntartható városi közlekedésfejlesztés TOP-6.4.1-16 pályázat keretében, a felhívás 3.1.2 fejezete „Önállóan nem támogatható, választható tevékenységek” között a D) „Kapcsolódó tevékenységcsoport” 5. bekezdése alapján:<sup>36</sup>

---

<sup>36</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 3.4.1 fejezet, az értékelésüket a 3.4.2 fejezet, a nem megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségét a 4.3.2 fejezet ismerteti.

Az alábbiakban bemutatásra kerül a nem megfelelőnek értékelt 1. Zentai úti és 2. Adonyi út zsákutca szakaszán lévő kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítésének javaslata, valamint a 3. Császárvíz mentén lévő kerékpárút M7 autópálya alatti szakaszán az állandó használhatóság érdekében javasolt fejlesztés.

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítéseit a 47. táblázat és a 40. térkép is mutatja.

##### 1.1 Zentai úton a Budai úttól a Melencei utcáig

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** Az egyirányú kisértelmű utca keleti oldalán a burkolaton egyoldali kétirányú kerékpárút van felfestve. A szakaszon a kerékpározásra való kijelölés módja elavult, mivel nem irányhelyes kialakítású. Ez főleg a csomópontoknál jelent problémát, mivel azok kialakításai nem biztonságosak. Az útburkolat a Budai úttól az Eszéki utcáig megfelelő állapotú, az Eszéki utcától a Melencei utcáig felújításra szorul.

**Javasolt fejlesztés:** Irányhelyes kialakítással ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok alkalmazása. Az irányhelyes kialakítás nem igényel oldalváltást a csomópontokban.

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

Az út kiemelt szegélyek közötti szélessége ezen a szakaszon: 7,5 m.

A szakaszon parkolási igény is jelen van. Az egyirányú utcában a meglévő burkolatszélesség lehetőséget ad arra, hogy a nyugati oldalon, (ahol jelenleg is parkolnak az autók), párhuzamos parkolósáv kerüljön kijelölésre, az ajtónyitás miatti biztonsági sávval. A forgalmi sávban, (a parkolás biztonsági sávján kívül), kerékpáros nyomok, ellenirányban, a szegély mellett kerékpársávok festhetők fel. Ellenirányban kerékpársáv alkalmazása javasolt (és azért nem kerékpáros nyomok), hogy ne parkoljanak rá a kerékpárosok útvonalára, valamint erre a kialakításra a rendelkezésre álló szélesség is lehetőséget ad.

**Megjegyzés:** Amennyiben a párhuzamos parkolósáv a keleti oldalon kerülne kialakításra, akkor a parkoló autókkal szemben történne a mellettük haladó kerékpáros közlekedése, így közöttük nem lenne szükséges biztonsági sáv alkalmazása. Ez a megoldás lehetőséget adna arra, hogy mindkét irányban kerékpársávok kerüljenek kialakításra (2,0 m parkolósáv, 1,25 m kerékpársáv, 3,0 m forgalmi sáv, 1,25 m kerékpársáv kiosztással).

**Összehangolási igény:** Az utcában a kerékpározásra való kijelölés módosítása az út burkolatának felújításával együtt javasolt, ami az Eszéki utca – Melencei utca között szükséges. Az útfelújítás a Zentai út további 1.2 és 1.3 szakaszaival együtt célszerű.

## 1.2 Zentai út, Melencei utca és Szabadkai utca között

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** A kisforgalmú utca burkolati jelek nélkül van kerékpározásra kijelölve. Az iskola előtti útszakaszon jelenleg kétoldali párhuzamos parkolás van, ami úgy lehetséges, hogy az iskolával szemközi járdára húzódnak fel az parkoló autók. A parkolások konfliktushelyzetet okoznak.

**Javasolt fejlesztés:** Egyirányú forgalmi rend (a Melencei utcától a Szabadkai utca felé) és egyoldali párhuzamos parkolás bevezetése, ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok alkalmazása.

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

Az út kiemelt szegélyek közötti szélessége ezen a szakaszon: 7,2-7,4 m

A gyalogos és kerékpáros közlekedés támogatása érdekében egyirányú forgalmi rend bevezetése, ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosításával, és lehetőleg egyoldali parkolás biztosítása javasolt.

Az egyirányú forgalmi rend bevezetése a Melencei utcától a Szabadkai utca felé célszerű, a párhuzamos parkolósávok biztosítása a keleti (az iskola felőli oldalon). Ezzel a megoldással a parkoló autókkal szemben haladna a javasolt kerékpársáv, így közöttük nem szükséges biztonsági sáv alkalmazása.

A parkolóhelyek kiesése miatt új, a közúti területtől független további parkolóhelyek fejlesztése is indokolt, melyek megoldási lehetőségeit a 4.3.6 fejezet tárgyalja.

**Megjegyzés:** Amennyiben az útfelújítással együtt a szegélyek is átépülnének és lehetőség lenne a 7,5 m burkolatszélesség kialakítására, úgy ez a megoldás lehetőséget adna arra, hogy mindkét irányban forgalomtól elválasztott kerékpársávok kerüljenek kialakításra (2,0 m parkolósáv, 1,25 m kerékpársáv, 3,0 m forgalmi sáv, 1,25 m kerékpársáv kiosztással).

**Összehangolási igény:**

A korszerűsítés az út burkolatának felújításával együtt javasolt.

## 1.3 Zentai út, Szabadkai utca és az Adonyi út között

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** A kisforgalmú zsákutcában az Adonyi út zsákutca szakasza felé biztosított a kerékpárosok továbbhaladása, de az út kerékpározásra való kijelölése burkolati jelek nélküli.

**Javasolt fejlesztés:** A zsákutcában nyitott kerékpársávok felfestése mindkét irányban.

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

Az iskola közelsége, a kerékpárosok előnybe részesítése érdekében javasolt a nyitott kerékpársávok felfestése. Ezzel a megoldással a kétirányú zsákutca szakaszon a gépjármű forgalom számára csak egy (széles) forgalmi sáv áll rendelkezésre. Az egymással szemben haladó gépjárművek a nyitott kerékpársáv igénybevételével tudják egymást előzni, a kerékpárosok elsőbbségének biztosításával. A fejlesztéssel együtt a keleti oldalon a gyalogjárda kiépítése is javasolt.

**Összehangolási igény:**

A nyitott kerékpársávok felfestése az út burkolatának felújításával együtt javasolt.

	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény	létesítmény hossza (km)	Hálózati funkció	ÁNF	Javasolt fejlesztés
1.1	Zentai úton a Budai úttól a Melencei utcáig	0,2	C	500	ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok alkalmazása
1.2	Zentai úton a Melencei utcától a Szabadkai utcáig	0,2	C	1600	egyirányú forgalmi rend bevezetése, ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok
1.3	Zentai út, Szabadkai utca és az Adonyi út között	0,1	C	200	a zsákutcában nyitott kerékpársávok felfestése mindkét irányban
2.	Adonyi út zsákutca szakasza	0,1	B	200	kisforgalmú zsákutca kerékpározásra való kijelölése kerékpáros nyomokkal
3.	Császár-víz mentén lévő kerékpárút	3,2	B	független	M7 autópálya alatt mobil gát, vagy új kerékpáros aluljáró, az állandó használhatóság érdekében

52. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései

## 2. Adonyi út zsákutca szakasza

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** A kisforgalmú zsákutcában a Zentai út felé biztosított a kerékpárosok továbbhaladása, de az út kerékpározásra való kijelölése burkolati jelek nélküli.

**Javasolt fejlesztés:** A burkolaton kerékpáros nyomok felfestése mindkét irányban, a folyamatos útirány jelölése érdekében. A 62. sz. főút Seregélyesi úti jelzőlámpás csomópontjáig a gyalog-és kerékpárút korszerűsítése, szélesítése.

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

Az útszakaszon nincs jelentős parkolási igény a közterületen, ezért a nyitott kerékpársávok helyett az útburkolaton kerékpáros nyomok alkalmazása is elégséges.

Az Adonyi úti zsákutca végén a kerékpárosok Seregélyesi útravaló rávezetéséhez rámpa létesítése, az Adonyi úttól a 62. sz. főút Seregélyesi úti jelzőlámpás csomópontjáig gyalog-és kerékpárút szélesítése, a jelzőlámpás csomópontjában a 62. sz. főutat keresztező gyalogos-átkelőhely mellett kerékpáros átvezetés létesítése javasolt.

### **Összehangolási igény:**

A „kerékpáros nyom” burkolati jelek felfestése az út felújításával együtt javasolt. A Seregélyesi úti kerékpáros átvezetés és beavatkozás a folytatásában lévő Seregélyesi úti kerékpáros létesítmény fejlesztésével célszerű megvalósítani (KFHT 1. kötet fejlesztése)

## 3. Császár-víz mentén vezető kerékpárút

**Jelenlegi kerékpárforgalmi létesítmény:** A Császár víz mentén önálló kétirányú kerékpárút, ami csak időszakos jelleggel használható. A Velencei-tó vízpótlását a Császár-vízen keresztül, (a Pátkai-tározó leeresztésével) biztosítják. Vízpótláskor az M7 autópálya alatt, a Császár-víz mellett haladó kerékpárút víz alá kerül, nem használható. A kerékpárút Székesfehérvár közigazgatási területén kívül helyezkedik el, azonban fenntartását Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata látja el.

**Javasolt fejlesztés:** Az M7 autópálya alatti átvezetésnek az állandó használhatósága érdekében többféle megoldás is lehetséges, a 4.3.2 fejezet alapján. Ezek

- az M7 autópálya alatt, a Császár-víz és a kerékpárút között mobil gát építése, a Velencei-tó vízpótlásának időszakára,
- az M7 autópálya alatt új, a Császár-víz hídjától független kerékpáros aluljáró építése,
- esetleg a Császár-víz áthelyezése, új autópálya alatti híd építésével.

A fenti megoldási lehetőségeket javasolt tovább vizsgálni, és az alapján eldönteni a javasolt fejlesztést.

## 5.1.2 Új kerékpárforgalmi létesítmények létrehozása

### 5.1.2.1 Országos főút mellett javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény

A 4.3.3.1 fejezet mutatta be a 62. sz. főút melletti új kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségeit és kötöttségeit. Bemutatásra került, hogy a főúton a Mártírok útjától a 6. sz. vasútvonal keresztezéséig nem áll rendelkezésre elegendő hely a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítására. Ezért a Seregélyesi út Mártírok útja –Köles utcai szakaszát rövid- és középtávon párhuzamos kerékpárforgalmi létesítményekkel javasolt kikerülni.

A keleti oldalon az Adonyi út (Ú3), és az Adonyi út Seregélyesi út összekötésével (Ú17), a nyugati oldalon a Raktár utca (Ú15/3), és a déli összekötő út fejlesztésével (Ú15/1).

A Köles utca – Repkény utca között javasolt új kerékpáros létesítmény (Ú1.1) a kerékpársáv, kerékpárút, vagy gyalog-és kerékpárút lehet.

#### III.Ú1.1 Seregélyesi út Köles utca – Repkény utca között javasolt új kerékpárforgalmi létesítménye

##### **Javasolt fejlesztés:**

Egyoldali kétirányú közös gyalog- és kerékpárút a beépített oldalon (lásd 48. táblázat, 36. térkép).

Hossza: 1.360 m

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

A főútnak ezen a szakaszon csak az egyik oldala beépített, ezért az egyoldali kétirányú létesítmény kialakítása javasolt. A főút mellett a gyalogjárda is hiányzik, így gyalog-és kerékpárútra van szükség. A gyalogos forgalom kisebb, mint 60 fő/csúcsóra/két irány, ezért az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút is létesíthető. A buszmegálló környezetében azonban vizsgálandó az elválasztott létesítmény kialakításának lehetősége.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárút „B” besorolású, mivel Börgönd, Seregélyes, valamint Magyarország kerékpáros térképén a 22. számú (meglévő) és 5. számú tervezett kerékpáros fő hálózati elemek elérését is szolgálja.

##### **Összehangolási igény:**

A Seregélyesi kerékpárút kiépítése az Adonyi út (Ú3), valamint az Adonyi utat a Seregélyesi úttal összekötő (Ú17) kerékpáros létesítményekkel összhangban javasolt. A városi hálózatra való csatlakozását nyugati oldalról a déli összekötőt (Ú15/1, Ú15/3) megvalósulása fogja elősegíteni.



### III.Ú1.2 Seregélyesi út Mártírok útja - Köles utca között hosszútávon javasolt új kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kétoldali irányhelyes kerékpár-, és gyalogút, vagy emelt (koppenhágai típusú) kerékpársávok (lásd 48. táblázat, 36. térkép).

Hossza: 910 m

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

A főútnak ezen a szakasza mindkét oldalon beépített, ezért az irányhelyes létesítmény kialakítása javasolt. A főút mellett helyenként a gyalogjárda is hiányzik, így gyalog-és kerékpárútra van szükség. A gyalogos forgalom kisebb, mint 60 fő/csúcsóra/két irány, ezért az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút is létesíthető.

A 62. sz. főút mellett Mártírok útja és a 6. sz. vasútvonal keresztezése közötti kerékpározás biztosítása kerülőút nélkül csak **hosszú- illetve nagytávon látszik megvalósíthatónak**, mivel a kiépítéshez szükséges terület nem áll rendelkezésre. A megvalósításhoz a szabályozási terv módosítása szükséges, ezt követően az érintett előkertek kisajátítása, továbbá az érintett mélygarázs kártalanítása.

ORSZÁGOS FŐÚTON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény					
	Út neve	Létesítmény hossza (km)	ÁNF E/nap	hálózati funkció	Javasolt fejlesztés
III.Ú1.1	SEREGÉLYESI ÚT 62. sz. főút Köles utca – Repkény utca között	1,36	16.360	B	Egyoldali kétirányú gyalog-és kerékpárút
III.Ú1.2	SEREGÉLYESI ÚT 62. sz. főút Mártírok útja - Köles utca között	0,91	21 220	B	Hosszútávon irányhelyes kerékpárút, vagy koppenhágai típusú kerékpársáv

53. táblázat: Országos főúton javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

#### 5.1.2.2 A városi fő-és gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

A 4.3.3.2 fejezet mutatja be a városi fő- és gyűjtő utakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit (40-42. táblázatok).

A lehetőségek és kötöttségek alapján a városi fő- és gyűjtőutakon a javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az alábbiak, melyeket összefoglalóan a 54-55. táblázat, a 35. térkép, valamint a 11. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutat.

### III.Ú2 Széchenyi utca (Csíkvári úttól a Temető utcáig) kerékpárforgalmi létesítménye

#### III. Ú2/1 Széchenyi utca a Csíkvári út – Új Váralja sor között

#### **Javasolt fejlesztés:**

A keleti oldalon a meglévő egyirányú, kisforgalmú szervízút kerékpározásra való kijelölése, nyugati oldalon egyirányú kerékpársáv vagy koppenhágai kerékpársáv.

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

A Csíkvári úton meglévő körforgalom és az Új Váralja soron tervezett körforgalom között szakaszon, a keleti (belváros felé vezető) oldalon felhasználható a főút mellett meglévő kisforgalmú egyirányú szervízút, ami a gépjárművek részére csak célforgalommal vehető igénybe.

A nyugati (belvárosból kifelé vezető) oldalon egyirányú kerékpársáv létesítése az Új Váralja sornál tervezett körforgalom során a felszabaduló útfelületen alakítható ki.

A Csíkvári úti körforgalomban biztosítani szükséges a kapcsolatot a Csíkvári úton 2018-ban megépíteni tervezett irányhelyes kerékpársávokkal, valamint a Széchenyi utca északi ágán meglévő kerékpársávokkal.

Az Új Váralja sornál a tervezett körforgalomban biztosítani szükséges a kapcsolatot az Új Váralja soron tervezett kerékpársávokkal, a Széchenyi utca zsákutca szakaszával, a zsákutcából a belváros, az egyirányú szervizutca felé, valamint a belvárosból kifelé vezető oldalon folyamatos vezetés javasolt a Temető utca felé.

### III. Ú2/2 Széchenyi utca az Új Váralja sor - Temető utca között

#### **Javasolt fejlesztés:**

A keleti oldalon a meglévő Széchenyi utcai zsákutca szakaszon a kerékpáros továbbhaladás biztosítása, nyugati oldalon az egyirányú kerékpársáv folytatása.

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

A keleti oldalon felhasználható a főút mellett a Széchenyi utca zsákutca szakasza.

A nyugati (belvárosból kifelé vezető) oldalon az egyirányú kerékpársáv létesítése részben az Új Váralja sornál tervezett körforgalom során felszabaduló útfelületen, részben a meglévő burkolt nyílt árok helyén alakítható ki.

Az Új Váralja sornál a tervezett körforgalomban a szükséges kerékpáros kapcsolatok az Ú2/1-nél bemutatásra kerültek.

A Temető utcai útcsatlakozásnál szükséges az összekötés a meglévő Alsóvárosi kerékpárúttal. A meglévő kerékpárút és a Széchenyi utcai zsákutca valamint a tervezett Széchenyi utcai összekötő úti szakaszok között a kerékpáros kapcsolat a meglévő gyalogos-átkelőhely melletti kerékpáros átvezetéssel biztosítható.

VÁROSI FŐÚTON javasolt új kerékpárgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	ÁNF E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
III.Ú2/1	SZÉCHENYI UTCA Csíkvári út – Új Váralja sor között	135	19 860	B	irányhelyes egyoldali kerékpársáv, valamint meglévő szervizút kijelölése
III.Ú2/2	SZÉCHENYI UTCA Új Váralja sor – Temető utca között	125	19 860	B	irányhelyes egyoldali kerékpársáv, és meglévő zsákutca szakaszon

54. táblázat: Javasolt új kerékpárgalmi létesítmények az érintett városi főútszakaszon

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárút „B” hálózati szerepű, mivel folytatásában a Sóstó Ipari Park, és Tác/Gorsium irányába vezet.

### III.Ú3 Adonyi út kerékpárgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes kerékpársávok az út két oldalán.

Hossza: 880 m

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

Az Adonyi út burkolatszélessége majdnem teljes hosszban (a Zentai úttól a Pancsovai utcáig) 9,0 m, az egyik oldalon párhuzamos térkő parkolósávval. A 9,0 m szélesség elégséges a két forgalmi sáv és a kétoldali irányhelyes kerékpársáv kialakításához. Ehhez a térkő parkolósávok aszfalt burkolatra való átépítése, és az új forgalomtechnika létesítése szükséges.

A megszüntetni javasolt párhuzamos parkolók pótlása az út jobb oldalán a Pancsovai úti útcsatlakozással szemközti oldalon, az út és a 6. számú vasútvonal közti területen lehetséges.

A Pancsovai utcától a Verseci utcáig a burkolat szélesítése is szükséges a kerékpársávok kialakításához.

A Zentai úti csomópontban az Adonyi úti zsákutca valamint a Zentai út irányába a kerékpárosok továbbhaladásához nem szükséges az út keresztezése, ezért az a jelzőlámpás csomópont előtt, attól függetlenül is biztosítható. Ellentétes irányban az átvezetés a Mártírok útjai jelzőlámpás csomópontban javasolt, a gyalogos-átkelőhely mellett, amihez a középsziget átépítése, és a jelzőlámpás csomópont átalakítása (felálló pozícióvonal hátrább helyezése) is szükséges.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárút „B” besorolású, mivel folytatásában a Seregélyesi úttal Börgönd, Seregélyes, valamint Magyarország kerékpáros térképén a 22. számú (meglévő) és 5. számú tervezett kerékpáros fő hálózati elemek elérését is szolgálja.

### III.Ú4 Börgöndi út kerékpárforgalmi létesítménye (a tervezett Alba Airport felé)

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kerékpározásra kijelölt kifizorgalmú út.

Hossza: 7.630 m

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

A jelenlegi forgalom (ÁNF kisebb mint 2.000 E/nap/két irány) jelenleg nem indokolja a külön kerékpárforgalmi létesítmény építését. A bel és a külterületi szakasza is a vegyes forgalom tartományába tartozik, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, a forgalmi sávban haladhat. A burkolat szélessége (5,5-6 m) alkalmas a kerékpáros nyomok felfestésére.

A burkolat állapota a belterületi szakaszon a Széchenyi utcától az Akácfa utcáig megfelelő, az Akácfa utcától a belterület végéig, illetve a külterületi szakaszon nem megfelelő állapotú. Főleg az útpálya szélei töredezettek, több helyen mozaikosan összetört a burkolat. A kerékpáros nyomok felfestése, a kerékpározásra való kijelölés csak a teljes szélességű burkolat felújításával, erősítésével javasolt.

Az M7 autópálya a Börgöndi út felett egy felüljáró híddal vezet át. A híd alatti szélesség megfelelő a közös útpályán való átvezetéshez.

A kerékpáros forgalom biztonságát további forgalomtechnikai intézkedésekkel javasolt elősegíteni. A belterületen 30 km/órás, a külterületen 60 km/órás sebességkorlátozással, valamint kerékpáros veszélyt jelző jelzőtáblával.

A tervezett Alba Airport kiépülése után a gépjármű forgalom meghaladhatja a 2.000 E/nap/két irányt, de nem várható, hogy eléri a 4.000 E/nap értéket, mivel a reptérhez a 63. számú és 62. számú főutak felől is bekötőút építése tervezett. A forgalom növekedése esetén a közúti és a kerékpáros forgalom szétválasztása a vegyes tartományba fog tartozni. A vegyes tartományban is alkalmazható a kerékpáros nyomok jelzése az útburkolaton, a fentebb javasolt sebességkorlátozás bevezetése mellett. Javasolt továbbá a teherforgalom korlátozása az úton olyan módon, hogy a tervezett Alba Airport tehergépjárművel való megközelítése a 63. sz. illetve a 62. számú főutak felől történhessen.

Jelenleg az út külterületi szakaszán gyakori a sárfelhordás. A kerékpározásra való kijelölés előtt ennek okait fel kell tárnai, az útcsatlakozásokat a burkolat felújítással együtt sárrázóval szükséges kiépíteni.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárút „C” besorolású, elsősorban a tervezett Alba Airport megközelítését szolgálhatja. Folytatásában a T2 úton ugyan Börgönd felé is el lehetne jutni, de ez a T1 úthoz képest ez nemcsak kerülőutat jelentene, de a 62. sz. főutat is szintben kellene hozzá keresztezni, ami miatt a „B” hálózati szerep nem szükséges.

### III.Ú5 Börgöndi bekötőút (62. sz. főúttól Börgönd felé)

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kerékpározásra kijelölt kisforgalmú út.

Hossza: 770 m

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

A jelenlegi forgalom (ÁNF kisebb mint 2.000 E/nap/két irány) jelenleg nem indokolja a külön kerékpárforgalmi létesítmény építését. Az útszakasz a vegyes forgalom tartományába tartozik, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, a forgalmi sávban haladhat.

A bekötőút korábban országos kezelésben volt, 2009-ben került önkormányzati kezelésbe, amit követően önkormányzati forrásból valósult meg az útburkolat felújítása, és 6,0 m-re való szélesítése. Az útpálya szélessége és állapota is alkalmas a kerékpáros nyomok felfestésére.

A kerékpáros forgalom biztonságát a külterületi útszakaszon további forgalomtechnikai intézkedésekkel javasolt elősegíteni, 60 km/órás sebességkorlátozással, valamint kerékpáros veszélyt jelző jelzőtáblával.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárút „D” besorolású. Börgönd településrészeiről a bekötőút 62. sz. főúti csomópontjában lévő helyközi autóbusz-megálló kerékpáros elérhetőségére van igény, ezért a buszmegállóban kerékpártámaszok létesítése is indokolt. (Folytatásában a 62. sz. főút mellett a magas költségek miatt nem javasolt kerékpárút létesítése, mivel Székesfehérvár felé csak új hidakkal lehetne keresztezni az M7 autópályát és a 30a Budapest-Székesfehérvár transzeurópai vasútvonalat, lásd a 4.3.3.5 fejezetet.)

### III.Ú6 Börgönd, Murvás út és Fő utca

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kerékpározásra kijelölt kisforgalmú út.

Murvás út hossza: 330 m

Fő utca a vasúti átjárótól a Murvás útig: 890 m

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

A jelenlegi forgalom (ÁNF kisebb mint 2.000 E/nap/két irány) jelenleg nem indokolja a külön kerékpárforgalmi létesítmény építését. A belterületi útszakaszok a vegyes forgalom tartományába tartoznak, a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán, illetve forgalmi sávban haladhat.

A burkolatok szélessége 5,0 m-nél kisebb. A várható kerékpáros forgalom nem éri el a 120 kerékpáros/csúcsóra/irányt így az 5,0 m-nél kisebb burkolatszélesség is elfogadható. A kerékpáros forgalom biztonságát a forgalomtechnikai intézkedésekkel javasolt elősegíteni, kerékpáros nyom felfestésével, 30 km/órás sebességkorlátozással, valamint kerékpáros veszélyt jelző jelzőtáblával.

Hálózati szerepét tekintve a Murvás út „D” besorolású, a Börgöndi bekötőút folytatásában, a belterületen, a településrész és a 62. sz. főút csomópontja között biztosítja a kerékpáros forgalmat, a főúti csomópontban lévő helyközi autóbussz-megállók kerékpáros elérhetősége érdekében.

A Fő utca hálózati szerepe alapján „C” besorolású. Székesfehérvárról a Dinnyési Fertő Természetvédelmi Terület, a Fertőzug Állatsimogató és a Börgöndi horgásztó elérését szolgálja. Amíg nem éri el a kerékpáros forgalom a 120 kerékpáros/csúcsóra/irányt, addig a jelenlegi, 5,0 m-nél kisebb burkolatszélesség is kijelölhető kerékpározásra.

### III.Ú7 Repkény utca kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes kerékpársávok, vagy koppenhágai kerékpársávok az út két oldalán.  
Hossza (a 62.sz. főúttól a Kamilla utcáig): 1.170 m

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

Az út forgalomnagysága (ÁNF jelenleg 6.370 E/nap/két irány) és a kamionforgalommal terhelt. Az úttól elválasztott kerékpáros létesítményt igényel. Az Alba Aréna úthálózatának kiépültével összekötésre kerül a 7. sz. és 62. sz. főút, ami további forgalomnövekedést fog generálni az utcában.

Az irányhelyes kialakítást a forgalombiztonságon túl az is indokolja, hogy az út mindkét oldala beépített, valamint így a létesítményhez szükséges terület is jobban biztosítható.

Az Alba Ipari Zónában lévő út jelenleg közforgalomnak megnyitott magánút. A kerékpárút létesítése, forgalomba helyezése pályázati, vagy önkormányzati forrásból csak úgy lehetséges, amennyiben legalább a kerékpárúthoz szükséges terület önkormányzati tulajdonba kerül.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpáros létesítmény „B” besorolású, mivel folytatásában a Seregélyesi úttal Börgönd, Seregélyes, valamint Magyarország kerékpáros térképén a 22. számú (meglévő) és 5. számú tervezett kerékpáros fő hálózati elemek elérését is szolgálja.

### III.Ú8 Széchenyi utca (Szárca utca és a Börgöndi út közötti szakasza)

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kétoldali irányhelyes kerékpársávok (a Szárca utcai csomóponttól a Börgöndi útig) valamint az Új Váralja sor felé lévő zsákutca szakaszon a kerékpáros továbbhaladás biztosítása az Új Váralja sor felé.

A Szárca utcai csomóponttól a Sárkeresztúri útig a kerékpársávok hossza: 500 m  
Széchenyi utca zsákutca szakasz hossza az Új Váralja sori átkötéssel: 110 m

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

A Széchenyi utca főúthoz közel eső első szakaszán az ott lévő építőipari cégek és kereskedések telephelyei miatt a forgalom meghaladja a 2.000 E/nap/két irányt. Az itt alkalmazható kerékpárforgalmi létesítményeket mutatja a 4.3.3.2 fejezet 38. táblázata. A forgalombiztonságon kívül a kétoldali beépítés és autóbussz-öblök miatt is irányhelyes létesítmények közül leginkább a kerékpársávok kialakítása javasolható.



A kerékpársávok kialakítására a felszíni vízelvezetés módosításával van hely. A kétoldali folyókás vízelvezetést csapadékcsatorna kiépítésével javasolt korszerűsíteni.

Az út burkolata a Sárkeresztúri útig megfelelő állapotú, a Sárkeresztúri út – Börgöndi út közötti szakaszon útfelújítás is szükséges.

A Széchenyi utca zsákutca szakaszán, a főúti csomópont utáni ívtől az Új Váralja sor felé is szükséges a kerékpározás biztosítása, kerékpáros nyomok létesítésével, valamint a zsákutca végén az Új Váralja sor javasolt kerékpáros létesítménye felé szabványos átkötés kiépítésével.

Hálózati szerepét tekintve a javasolt létesítmény „C” besorolású, a folytatásában lévő Börgöndi út javasolt kerékpáros létesítményével együtt.

### III.Ú9 Topolyai utca (Ráchegy) kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes kerékpársávok, vagy koppenhágai kerékpársávok az út két oldalán.  
Hossza a Verseci utcától a Budapest-Balaton kerékpárútig: 380 m

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

A Topolyai utca végig 3 forgalmi sáv szélességű. Az utcára csatlakozó utcák (Kőfém lakótelepi u., Palánkai u., valamint az OMW benzinkút és Hertz autókölcsönző) forgalma nem olyan nagy, hogy igényelné a becsatlakozó, illetve hosszú balra forduló sávokat. Egyedül a Budai úti jelzőlámpás csomópontban szükséges a Budai út felé a balra forduló sáv megtartása, ennek vizsgálendő a hosszabbítása is. A Budai úti csomópont kivételével az irányhelyes kerékpársávok a jelenlegi burkolatszélességen, a sávok újraosztásával kialakíthatóak. A Budai út jelzőlámpás csomópont felállási hosszában az irányhelyes kerékpársávok kialakításához a burkolat szélesítésére van szükség. (A jelzőlámpás csomópontban a javasolt kerékpársávok a Budapest-Balaton kerékpárútra csatlakoznak.)

A Topolyai utcai kerékpársávok megvalósítása a Verseci utcai kerékpáros létesítményekkel összhangban javasolt.

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárforgalmi létesítmény „C” besorolású, az Alcoa-Kőfém ipari terület és a Kőfém lakótelep elérését szolgálja.

### III.Ú10 Új Váralja sor kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes kerékpársávok, vagy koppenhágai kerékpársávok az út két oldalán.  
Hossza a Széchenyi utcától a Homoksorig: 1.590 m

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

Az Új Váralja sor jelenlegi forgalma jelentősen megnövekedhet az Intermodális Csomópont beruházásában, a Takarodó utcánál a vasútállomás felett tervezett új közúti és kerékpáros felüljáró kiépítésével, ami az állomás déli oldalán haladó Új Váralja sort köti össze a Mártírok útjával.

Az Új Váralja soron ezért az útpályától elválasztott irányhelyes kerékpáros létesítmény kialakítása javasolt. A kialakítás az útpálya szélesítésével valósítható meg, mely a felszíni vízelvezetés módosításával, valamint elektromos és közvilágítási oszlopok áthelyezésével is járhat.

A kialakításhoz idegen területek igénybevétele (adás-vétel, kisajátítás) is szükséges.

A tervezés során az alábbi csatlakozó kerékpáros létesítményeket szükséges figyelembe venni:

- Széchenyi utca (főút) javasolt kerékpáros létesítménye (Ú2) a Széchenyi utca – Új Váralja sor csomópontban,
- Széchenyi utcai zsákutca felé a kerékpárosok áthaladásának biztosítása (Ú8 felé),
- a vasútállomás feletti gyalogos-kerékpáros felüljáróval való összekötés, a Déli Vasút utcán keresztül (Ú13/2),
- a déli összekötőút (Déli vasút utca felé vezető) északi ága (A3 jelű út) mellett tervezett kerékpárúthoz való csatlakozás a (Ú15/2)
- Új Váralja sor – Mártírok útja összekötésének kerékpárforgalmi létesítménye a vasútállomás feletti közúti-kerékpáros felüljáróval (Ú13/1)

Hálózati szerepét tekintve a kerékpárforgalmi létesítmény „C” besorolású, az intermodális csomópont déli részének, sportpálya, Fezen Klub és Fezen Fesztivál, ipari területek elérését szolgálja valamint több tervezett kerékpárforgalmi elemet köt össze.

### III.Ú11 Verseci utca kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes kerékpársávok az út két oldalán.

Hossza az Adonyi utcától a Topolyai utcáig: 770 m

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

A terület egyik legproblémásabb útja, melyen a jelentős a parkoló hiány, valamint fel kell oldani a parkolásokból eredő konfliktusokat is.

Az útpályától elválasztott irányhelyes kerékpáros létesítmény kialakítása javasolt, a csomópontok forgalombiztonsága, a helyhiány, és a buszöblön való átvezethetőség érdekében.

A kerékpárforgalmi létesítmény kialakításához idegen területek igénybevétele is szükséges. Az út elején a Berkes lakótelep, Zimonyi-Titeli utcák oldalán a lakóházak 1,5 m-es járdával csatlakoznak az útpályához. A kerékpársávok helybiztosítása a Köfém Alcoa területe felé lehetséges, ahol a terület megszerzésével együtt egy magas kőfal kerítés elbontása szükséges. A buszmegálló után az Alcoa-Kőfém kerítése előtti, jelenleg korlátokkal elzárt terület felé lehetséges a fejlesztés. Az út melletti merőleges parkolásoktól kezdődően - a Titeli u – Zombori u. között-, a Köfém Spotcsarnok felé, a zöldterület rovására történhet a kialakítás. A Zombori utcától a Topolyai utcáig többnyire az útfelület újraosztásával lehetséges a kerékpársávok megvalósítása, a meglévő parkolók rovására. Mivel a területen jelenleg is kevés a parkoló, ezért a fejlesztés az Alcoa-Kőfémmel közösen oldható meg, a parkolóhelyek más területen való fejlesztésével együtt.

Hálózati szerepét tekintve a javasolt kerékpárforgalmi létesítmény „C” besorolású, Az Alcoa-Kőfém ipartelepét köti be a kerékpáros hálózatba, de intézmények, sportlétesítmények, lakóterületek, és lakótelep bekötését is szolgálja.

### III.Ú12 Zombori utca kerékpárforgalmi létesítménye

#### **Javasolt fejlesztés:**

Sebességkorlátozással az útpályán való kerékpározás biztosítása, valamint párhuzamos kisforgalmú út kijelölése.

Hossza: 610 m

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

A Zombori utca burkolatszélessége alkalmas lehetne az irányhelyes kerékpársávok meglévő útfelületen való kijelölésére. Ugyanakkor az utca (Budai út felől nézve) jobb oldalán párhuzamos parkolósáv van kijelölve. Mivel a területen kevés a parkoló, a párhuzamos parkolósáv felhasználása, az útfelület újraosztása jelenleg nem lehetséges.

A Zombori utcában a forgalom csak kismértékben haladja meg a 2.000 E/nap/két irány értéket. A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása szempontjából ezzel a „2-átmeneti tartományba” esik. Javasolt a megengedett sebesség 30 km/óra-ra való csökkentése, amivel átkerül a „vegyes forgalmú út” kategóriába, ahol az útfelületen is megengedhető a kerékpározás.

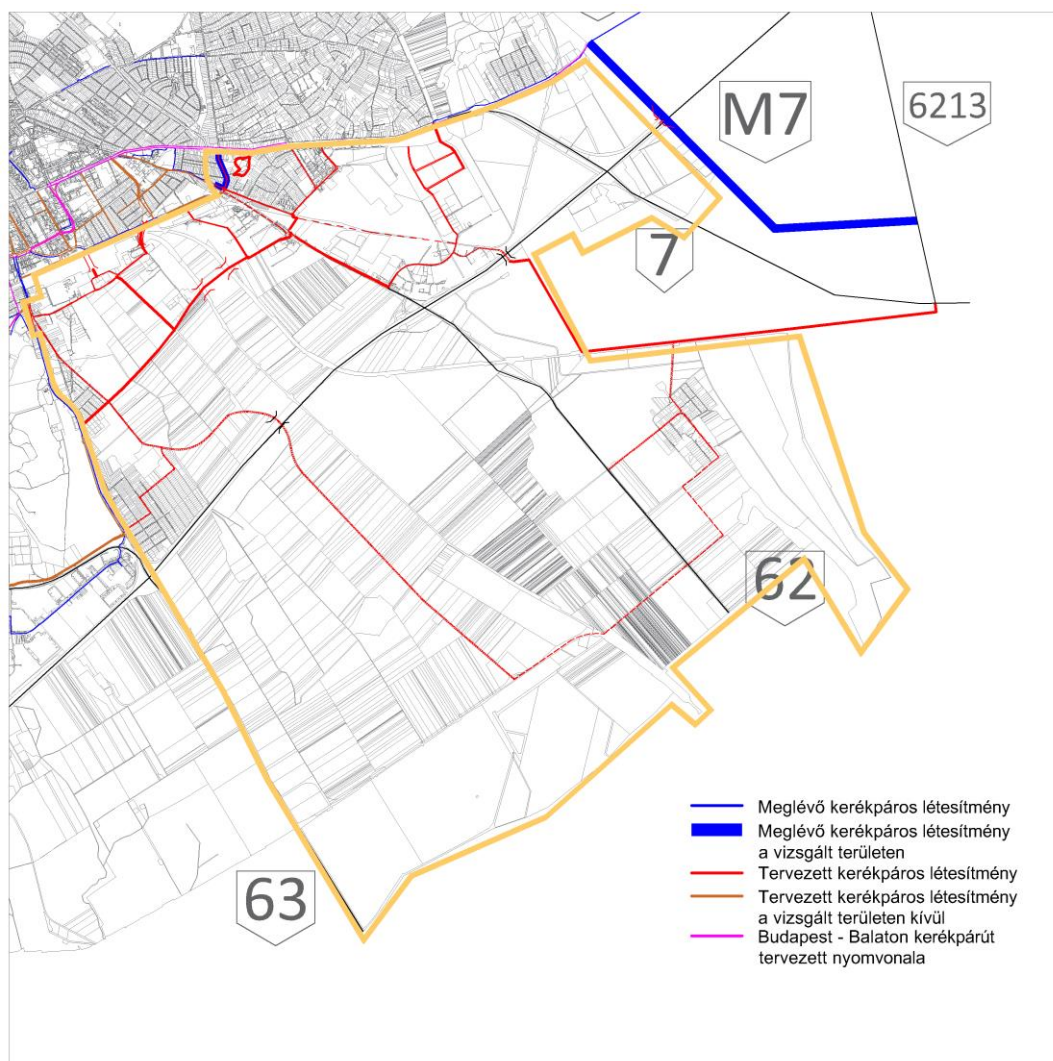
A Zombori utcával párhuzamosan vezet a kisméretű Kőfém lakótelepi út, mely útszakasz a vegyes forgalom tartományába tartozik, ezért a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös útpályán haladhat, de ez az út a Budai út felé zsákutca. A kerékpáros átjárhatóság érdekében a kerékpárosok részére a műszaki előírásoknak megfelelő rámpa építése szükséges, valamint a Budapest-Balaton kerékpárút felé (a Zombori utcával párhuzamosan) egy összekötő kerékpárút szakasz létesítése.

Hálózati szerepét tekintve a Zombori utca kerékpárforgalmi létesítménye „C” besorolású, múzeumot, postát, lakóterületeket, lakótelepet, munkásszállót és ipartelepet is érintve.

A vizsgált területen a városi gyűjtőutakon a javasolt fejlesztéseket az alábbi, 55. táblázat foglalja össze, valamint a 35. térkép ábrázolja, továbbá a 11. számú (nagyítható) térképmelléklet is bemutatja.

VÁROSI GYŰJTŐUTAKON javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	ÁNF E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
III.Ú3	ADONYI ÚT (Ráchegy)	880	6 280	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú4	BÖRGÖNDI ÚT	7.630	2 000 alatt	C	kerékpározásra kijelölt kisméretű út
III.Ú5	BÖRGÖNDI BEKÖTŐÚT (62. sz. főúttól)	780	2 000 alatt	D	kerékpározásra kijelölt kisméretű út
III.Ú6	BÖRGÖND, MURVÁS ÚT és FŐ UTCA	320 890	2 000 alatt	D/B	kerékpározásra kijelölt kisméretű út
III.Ú7	REPKÉNY UTCA	1.170	6 370	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú8	SZÉCHENYI UTCA (Sárkeresztúri út és Börgöndi út között, valamint a zsákutca szakasz)	500	3 800 alatt	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok és zsákutca továbbvezetése
III.Ú9	TOPOLYAI UTCA (Ráchegy)	380	6 200	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú10.	ÚJ VÁRALJA SOR (Váralja)	1.590	5 750	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú.11	VERSECI UTCA (Ráchegy)	770	6 370	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú12	ZOMBORI UTCA (Ráchegy)	610	2 170	C	párhuzamos kisméretű út kijelölése, valamint az útpályán való kerékpározás biztosítása

55. táblázat: A városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények



35. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése a vizsgált városrészben (lásd a 11. sz. mellékletet)

### 5.1.2.3 A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

A 4.3.3.3 fejezet mutatja be a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt indokolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit (43. táblázat). A lehetőségek és kötöttségek alapján a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az alábbiak:

#### III.Ú13/1 Új Váralja sor – Mártírok útja összekötésével tervezett kerékpárforgalmi létesítmény

##### **Javasolt fejlesztés:**

**Ú13/1:** Az Új Váralja sor –Takarodó úton tervezett körforgalmi csomóponttól a Mártírok útján tervezett különszintű csomópontig, a vasútállomási terület és a Mártírok útja feletti közúti felüljáró hídon és a hozzá vezető feljárókon, elválasztott gyalog-és kétirányú kerékpárút. Hossza (a tanulmányterv szerint): 450 m

**Ú13/2:** Kerékpározásra kijelölt kisforgalmú út a Délivasút utcában, az Új Váralja sor és az Intermodális csomópont gyalogos feljárója között. Hossza: 600 m

**A fejlesztés és a javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A beruházás megvalósíthatósági tanulmányterve 2013-ban készült el, KözOP-5.5.0-09-2010-0013. számú „Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány” megnevezésű projekt keretében. A megvalósíthatósági tanulmány tervezője a PricewaterhouseCoopers Magyarország Kft., Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft., Városkutatás Kft., Pro Urbe Mérnöki és Városrendezési Kft. Konzorcium volt. A megvalósíthatósági tanulmányterv mindegyik változata tartalmazza az Új Váralja sor összekötését a Mártírok útjával.

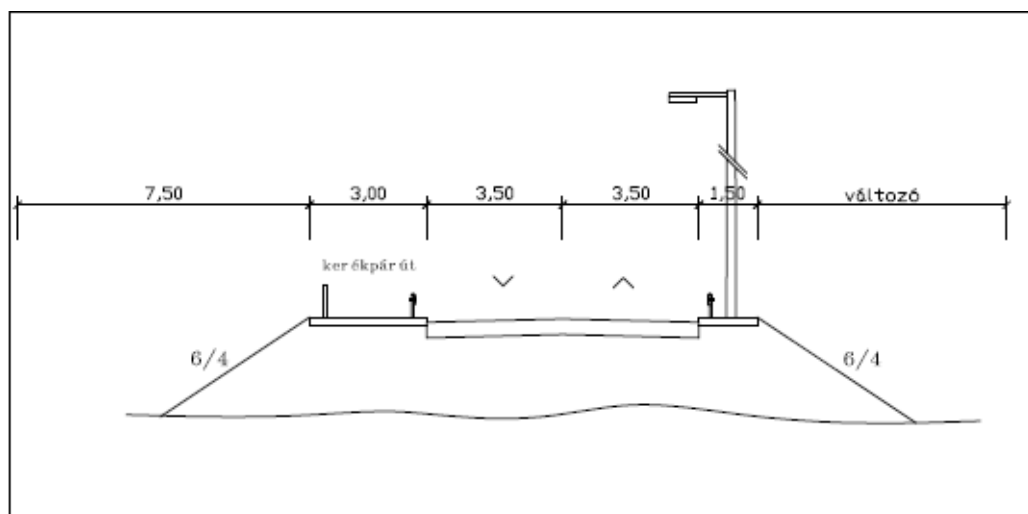
A beruházás engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése a „Székesfehérvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása” c. projekthez keretében, a NIF Zrt. megbízásában (2018. március 5-én) kötött szerződést alapján a KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft. – UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt. – Pro Urbe Mérnöki és Városrendezési Kft. – VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. alkotta Konzorcium keretében készül.

A megvalósításra vonatkozóan a NIF Zrt. és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata 2017. február hónapban „Együttműködési megállapodást” kötött. A megállapodásban rögzített ütemezés szerint a kivitelező kiválasztására irányuló közbeszerzési eljárások megindítása 2018. szeptember 30-ig ütemezett.

**Ú13/1:** Az Új Váralja sor –Takarodó úton tervezett körforgalmi csomóponttól a Mártírok útján tervezett külön szintű csomópontig az összekötő út kiépítése (a vasútállomási terület és a Mártírok útja feletti közúti felüljáró híddal) az Intermodális Csomópont beruházásában tervezett.

Mivel a Mártírok útja csatlakozásnál egyoldali kétirányú kerékpárúthoz történik a csatlakozás, az összekötő útszakaszon, a felüljáró hídon is egy oldalon célszerű az átvezetés az 1. ábra szerinti keresztmetszeti kialakítással, mert így biztosítható a legkevesebb oldalváltás.

Hálózati szerepe: A tervezett összekötő kerékpárút „C” hálózati szerepű, mivel az Új Váralja sor tervezett „C” hálózati szerepű kerékpáros létesítményét köti össze a „B” hálózati szerepű (részben kiépült) Mártírok útjai kerékpárúttal.





**1. ábra: Az Új Váralja sort a Mártírok útjával összekötő út vasútállomás feletti felüljáró híd előtti keresztmetszet a 2013-ban készült megvalósíthatósági tanulmány alapján**

**Ú13/2:** A Délivasút utcában biztosítható a kerékpáros forgalom a vasútállomás épülete keleti oldalán tervezett gyalogos-kerékpáros felüljáró déli oldala és az Új Váralja sori kerékpáros létesítmény (Ú10) között. (A gyalogos-kerékpáros felüljáró I. üteme 2017-ben, a Vasútállomás korszerűsítési projektjének I. ütemében kiépült). A felüljáró déli oldalán, a Délivasút utca mellett B+R kerékpártárolók létesítése is tervezett.

A Délivasút utca gépjármű forgalma 2000 E/nap alatt várható, ezért nem szükséges a gépjármű forgalomtól való elválasztás, az utca kijelölhető kerékpározásra, célszerűen kerékpáros nyomok alkalmazásával. Hossza: 600 m

Hálózati szerepe: A gyalogos-kerékpáros felüljáróra való feljutás kerékpárral lift használatával biztosított, ezért a felüljárót és a hozzá vezető létesítményt „C” hálózati funkcióval javasolt figyelembe venni. Az Új Váralja sori kerékpáros létesítmény, amivel az összekötését szolgálja szintén „C” hálózati szerepű.

### **III.Ú14 Alba Aréna kiszolgáló közúthálózatával együtt tervezett kerékpárforgalmi létesítmény**

**Javasolt fejlesztés:**

**Ú14/1:** A Rozmaring utca érintett szakaszán (Budai út mellett vezető Budapest-Balaton kerékpárúttól az Alba Aréna előtti területig) egyoldali kétirányú kerékpárút, mellette elválasztott gyalogos sétánnyal. Hossza: 670 m

**Ú14/2:** A C812 és C813 jelű utcák, valamint a C81 jelű Kamilla és a Palánkai utcák érintett szakaszain irányhelyes kerékpársávok építése. Hosszuk: 2.410 m

**A fejlesztés és a javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása**

A fejlesztés a Modern Városok program keretében tervezett. A 6000 fő befogadó képességű „Alba Aréna Multifunkcionális Jég- és Rendezvénycsarnok” kiépítésével együtt valósul meg a csarnok körüli kiszolgáló közúthálózat. A közúthálózat kiépítése két ütemben valósul meg, 2. ütemben tervezett a Rozmaring utca – Budai út csomópontja, annak érdekében is, hogy annak kiépítése összhangban legyen a Budai út mellett tervezett Budapest – Balaton kerékpárúttal. Jelenleg folyamatban van a kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárás az 1. ütemre vonatkozóan (aminek nem része a Budai úti csomópont).

**Ú14/1:** A Rozmaring utca (C82) mellett, az Alba Aréna beruházással érintett szakaszon (lásd a 37. térképet) az egyoldali kétirányú kerékpárút kialakítását az indokolja, hogy a kerékpárosoknak a Budai úti Budapest –Balaton kerékpárúti összekötéshez ne kelljen keresztezniük (a rendezvények esetén nagyforgalmú, 3-5 sáv) Rozmaring utcát. A csarnok felőli oldalon az egyoldali kétirányú kerékpárút szélességes 2,5 m , „B” hálózati szerepnek megfelelő szélességű (lásd a 2. ábrát). A gyalogos forgalom külön sétánnyal elválasztásra kerül a kerékpáros forgalomtól.

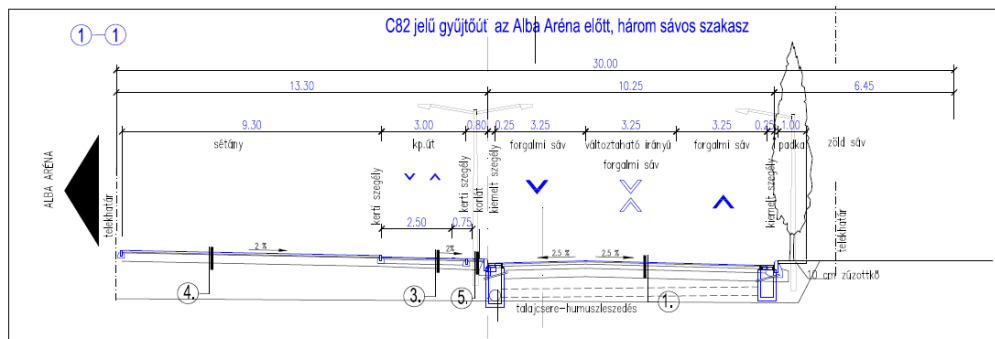
Hálózati szerepe: A kerékpárút „B” hálózati szerepét az indokolja, hogy a Budapest – Balaton kerékpáros útvonal és a Seregélyesi út mellett javasolt kerékpárforgalmi létesítmény összekötését szolgálja, valamint kapcsolatot biztosít a városból kivezetően a dél-keleti irányban lévő szomszédos településekkel.

A Rozmaring utca másik oldala jelenleg beépítetlen, azonban távlatban várható a beépítése. Beépítés esetén a másik oldalon is javasolt lesz kerékpárforgalmi

létesítmény megvalósítása (irányhelyesen, a Budapest- Balaton kerékpárút felé vezető irányban).

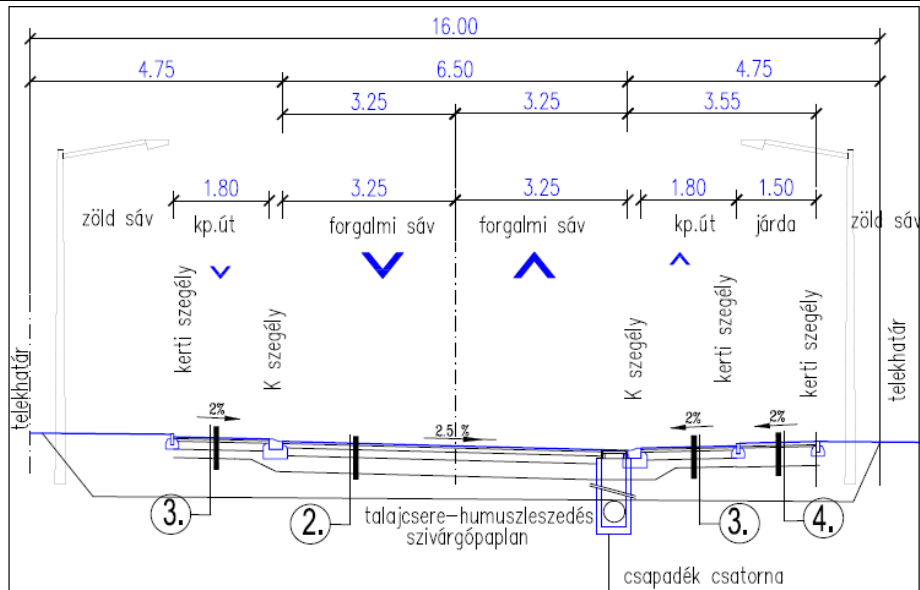


36. térkép: Alba Aréna (piros szín) és a Alba Ipari Zóna (kék szín) úthálózati fejlesztései



2. ábra: A Rozmaring utcai egyoldali kétirányú kerékpárút keresztmetszete a három sávos közúti szakaszon (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 942/1.,2017.07 terve)

**Ú14/2:** A beruházásban a Rozmaring utca érintett szakaszán kívül az alábbi utcák érintettek: a C812 és C813 jelű utcák, valamint a C81 jelű Kamilla és a Palánkai utcák érintett szakaszai (lásd 37. térkép, folyamatos pirossal jelzett útjai). Ezekben az utcákban a tervek egységesen irányhelyes, kopenhágai típusú, „K” szegéllyel kiemelt kerékpársávok építését tartalmazzák. Ennek indoka, hogy a területen további fejlesztések várhatóak, melyek indokoltá teszik a kerékpárosok elválasztását a közúti forgalomtól.



3. ábra: Az Alba Aréna közúthálózatán tervezett irányhelyes kerékpársávok keresztmetszete (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 942/I., 2017. 07 terve)

Hálózati szerepe: az Ú14/2 kerékpáros létesítményekből „B” hálózati szerepű a C 812 jelű utca, ami a Ú14/1 szakasszal a Budapest-Balaton kerékpárutat köti össze a Kamilla utca Ú16 és a Repkény utca Ú6 javasolt kerékpárforgalmi létesítményeivel (mely fejlesztések az Alba Ipari Zóna területére esnek). Ez egyrészt a Budapest – Balaton kerékpáros útvonal és a Seregélyesi út mellett javasolt kerékpárforgalmi létesítmény összekötését szolgálja, másrészt kapcsolatot biztosít a városból kivezetően a dél-keleti irányban lévő szomszédos településekkel.

A C813 jelű utca, a C81 jelű Kamilla és a Palánkai utcák Alba Aréna beruházásban megvalósuló szakaszai, „C” hálózati szerepűek.

### III.Ú15 Déli összekötőút fejlesztésével együtt tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

#### **Javasolt fejlesztés:**

**Ú15/1:** A 62. sz. főutat a Sárkeresztesi úttal összekötő út mellett a Köles utcától a Juharfa utcáig egyoldali kétirányú kerékpárút, a Juharfa utca szakaszán kifizetési út kerékpározásra való kijelölése

Hossza: 3.420 m

**Ú15/2:** A déli összekötőút Déli vasút utca- Új Váralja sor csomópontja felé vezető északi ága mellett egyoldali kétirányú kerékpárút

Hossza: 910 m

**Ú15/3:** A déli összekötőút Raktár utca felé vezető északi ágán irányhelyes kerékpársávok

Hossza: 1030 m

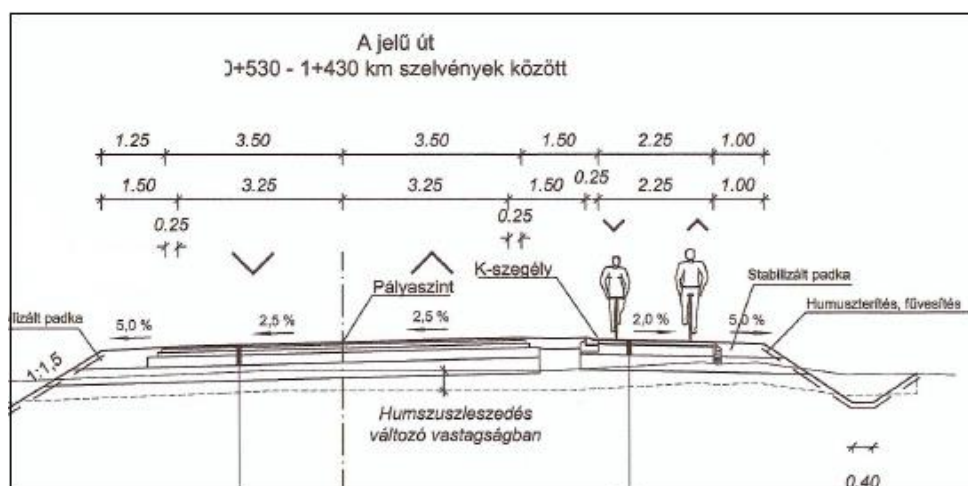
#### **A fejlesztés és a javasolt keresztmetszeti kialakítás indoklása, bemutatása:**

A Déli összekötőút 2/a és 2/b ütemének fejlesztése a TOP 6.1.5-15-SF1-2016-00005 projektszámú „Székesfehérvár déli összekötőút megvalósítása” projekt alapján tervezett, 2019-2020 évi kivitelezéssel. A projektnek a 15/1 és 15/2 szakaszok a részei, melyekre vonatkozóan elkészültek az engedélyezési tervek (tervezője a Roden Mérnöki Iroda Kft.). Az engedélyezési eljárás lefolytatását, a kiviteli tervek elkészítését, és a területbiztosítást követően indulhat a nyertes kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárás.

A 15/3 szakaszra tanulmányterv készült (tervezője a Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 972 tervszámon), mely nem része a (TOP 6.1.5-15-SF1-2016-00005 számú) projektnek. Ennek a szakasznak a megvalósítása hosszabb távon várható.

**Ú15/1:** A összekötő út („A” jelű út) melletti területek a Köles és a Juharfa útszakasz kivételével beépítetlen területek. Az engedélyezési terv alapján a Köles utcában a déli oldalon vezet az egyoldali kétirányú kerékpárút, ahol az ipari területek bejáratai is vannak. A Köles utca végétől (az 1. számú Raktár utcai körforgalmú csomóponttól) a Sárkeresztúri útig végig az út északi (város felőli) oldalán tervezett az egyoldali kétirányú kerékpárút kiépítése, mivel az út melletti beépítetlen területeken először a város felőli oldalon várható a fejlesztés, beépítés. A két vasútvonal (a 30a számú Budapest-Székesfehérvár és 44-45 számú közös vonalú vasútvonalak) felett építendő hidak tervezett kialakítása olyan, hogy azok északi oldalán kerül átvezetésre a kerékpáros létesítmény, de az építendő hidak szélessége lehetővé teszi a távlati fejlesztés során a déli oldali kerékpáros létesítmény átvezetését is a hidakon.

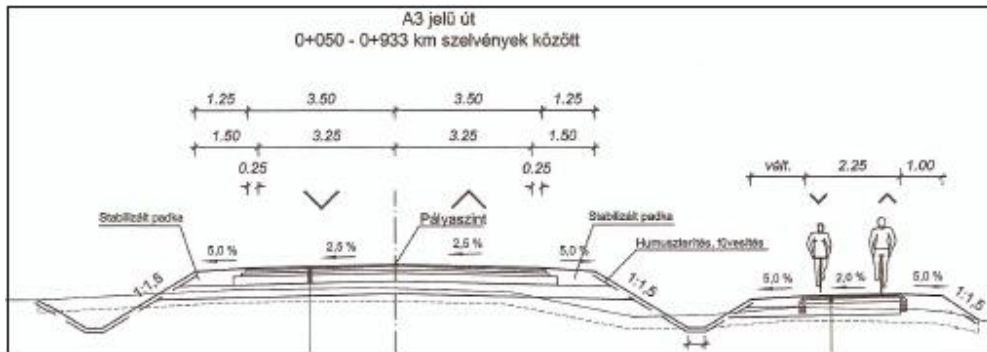
A Juharfa utca mellett az összekötő út mellett egy szervízút is létesül az északi oldalon, ami egyben a gyalogos és kerékpáros közlekedést is szolgálja. A kis gépjármű forgalom miatt nem szükséges a kerékpárforgalom elválasztása, az utca kijelölhető kerékpározásra.



4. ábra: A déli összekötő út engedélyezési tervéből az „A” jelű útjának mintakeresztelvénye, az északi oldalon az egyoldali kétirányú kerékpárúttal (Roden Mérnöki Iroda Kft. 1736 tervszámú 2018. februári tervéből)

Hálózati szerepe: Az összekötőút melletti kerékpáros létesítmény „C” hálózati szerepű, kivéve a Köles utcai szakaszt (a Rádió utcai körforgalomtól a Seregélyesi útig), mely „B” hálózati szerepű. Ennek oka, hogy a Seregélyesi út Mártírok útja – Köles utcai szakaszán helyhiány miatt nem lehetséges kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítása, amit nyugatról a javasolt Rádió utcai, valamint a déli összekötőút mellett a Köles utcai szakaszon (a Rádió úti csomóponttól a Seregélyesi útig) tervezett kerékpárforgalmi létesítmények tudnak kiváltani.

**Ú15/2:** A déli összekötőúttól (a 2. számú körforgalmi csomóponttól) a Déli vasút utca- Új Váralja sor csomópontja) felé vezető északi ág („A3” út) melletti területek szintén beépítetlenek. Az út nyugati oldalán tervezett az egyoldali kétirányú kerékpárút kiépítése azzal, hogy a keleti oldal fejlesztésekor lehetőség van a másik oldali irányhelyes kerékpáros létesítmény fejlesztésére is.

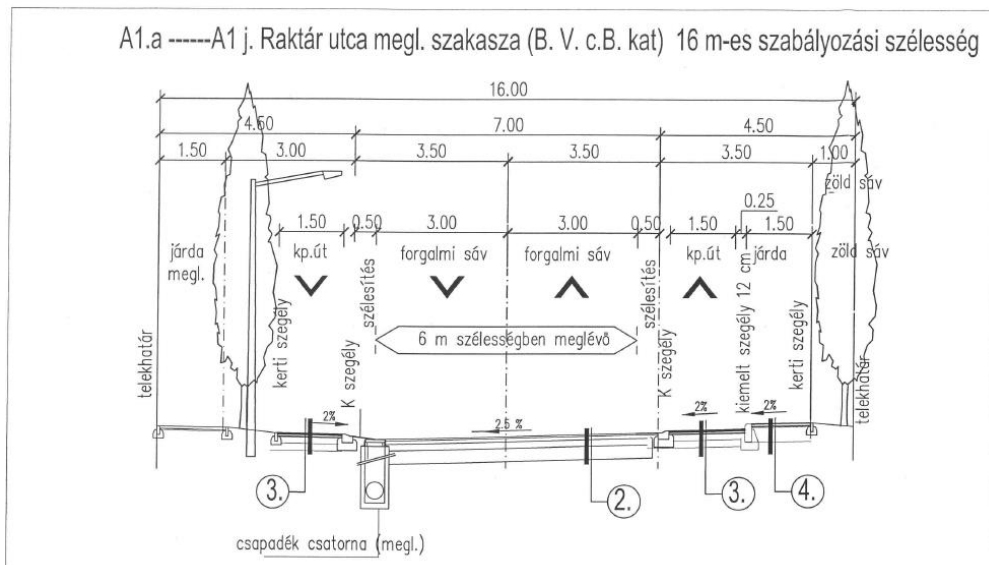


5. ábra: A déli összekötő út engedélyezési tervéből az „A3” jelű út mintakeresztelvénye, a nyugati oldalon az egyoldali kétirányú kerékpárúttal (Roden Mérnöki Iroda Kft. 1736 tervszámú 2018. februári tervéből)

Hálózati szerepe: „C” hálózati szerepű, mivel mindegyik kerékpáros létesítmény, amihez csatlakozik szintén „C” besorolású. A déli oldalon a déli összekötőút Ú15/1 kerékpáros létesítményéhez csatlakozik, az északi oldalon egyrészt az Új Váralja sor Ú9 kerékpáros létesítményéhez, valamint az intermodális csomópont déli oldalához, az Ú13/2 Délivasút utcai létesítményhez.

**Ú15/3:** A déli összekötőút 1. számú körforgalmi csomópontjától a Raktár utca felé vezető északi ág („A1” út) a meglévő Raktár utcai szakaszon kétoldalú beépítettségű, ezért a meglévő tanulmánytervben az útépítéssel együtt irányhelyes kerékpársávok létesítése tervezett. A Raktár utca meglévő szakaszán is kerékpársávok létesítése javasolt a Mártírok útjára való rákötéssel.

Hálózati szerep: A Raktár utca 15/3 szakasza „B” hálózati szerepű, a Mártírok útja felől a Seregélyesi út felé biztosítja az eljutást (mivel Seregélyesi út Mártírok útja – Köles utcai szakaszán helyhiány miatt nem lehetséges kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítása).



6. ábra: A déli összekötő út tanulmánytervéből az „A1” jelű út mintakeresztelvénye, az irányhelyes kerékpársávokkal (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 972 tervszámú 2016. augusztusi tervéből)



A vizsgált területen a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt kerékpárforgalmi fejlesztéseket az alábbi, 56. táblázat foglalja össze, valamint a 35. térkép ábrázolja, továbbá a 11. számú (nagytható) térképmelléklet is bemutatja.

ÚTHÁLÓZATI FEJLESZTÉSEKKEL EGYÜTT javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények					
	Úthálózat fejlesztés	Létesítmény hossza (m)	becsült ÁNF E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
III.Ú13/1	IMCS Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése	450	4.000 felett	C	egyoldali kétirányú kerékpárút
III.Ú13/2	IMCS déli oldal - Új Váralja sor összekötése	600	2.000 alatt	C	kerékpározásra kijelölt kisérgalmú út
III.Ú14/1	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózata, (C82 jelű) Rozmaring utca	670	4.000 felett	B/C	egyoldali kétirányú kerékpárút
III.Ú14/2	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózata, C 81, C812, C813 és 814 jelű utcák	2.410	4.000 felett	B/C	irányhelyes kerékpársávok
III.Ú15/1	Déli összekötőút (Köles u. – Juharfa u.)	3.420	4.000 felett	B/C	egyoldali kétirányú kerékpárút
III.Ú15/2	Déli összekötőút északi ága (Déli vasút u.)	910	4.000 felett	C	egyoldali kétirányú kerékpárút
III.Ú15/3	Déli összekötőút északi ága (Raktár u.)	1.030	4.000 felett	B	irányhelyes kerékpársávok

56. táblázat: Javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az úthálózati fejlesztésekkel együtt

#### 5.1.2.4 Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

A 4.3.3.4 fejezet mutatja be az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségeit és kötöttségeit (40. táblázat). A lehetőségek és kötöttségek alapján a tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az alábbiak:

#### III.Ú16 Kamilla utca javasolt kerékpárforgalmi létesítménye az Alba Aréna úthálózata és a Repkény utca között

##### **Javasolt fejlesztés:**

Irányhelyes koppenhágai kerékpársávok az út két oldalán.  
Hossza: 650 m

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

A 37. térképen kék színnel jelölt Kamilla utca az Alba Ipari Zóna beruházásában épült ki, kerékpárforgalmi létesítmények nélkül. Az ipari területből adódóan az út kamionforgalommal terhelt, valamint a 7. sz. és 62. sz. főút összekötését fogja biztosítani az Alba Aréna úthálózatának kiépülése után, ami forgalomműködést fog jelenteni az utcában. Ezért az útpályától elválasztott kerékpáros létesítmény javasolt.

A javasolt keresztmetszeti kialakítás azonos a folytatásában lévő, az Alba Aréna kiszolgáló közúthálózatában tervezett Kamilla utcai kialakítással.

Az Alba Ipari Zónában lévő út (a folytatásában lévő Repkény utcához hasonlóan) jelenleg közforgalomnak megnyitott magánút. A kerékpárút létesítése, forgalomba helyezése pályázati, vagy önkormányzati forrásból csak úgy lehetséges, amennyiben legalább a kerékpárúthoz szükséges terület önkormányzati tulajdonba kerül.

Hálózati szerepét tekintve a javasolt kerékpáros létesítmény „B” besorolású, mivel a Budapest – Balaton kerékpáros útvonal és a Seregélyesi út mellett javasolt kerékpárforgalmi létesítmény összekötését szolgálja, valamint a Budapest-Balaton

kerékpárúttól kapcsolatot biztosít a várostól dél-keleti irányban lévő települések felé javasolt kerékpáros létesítményekkel (T1 és T3).

### III.Ú17 Adonyi út és a Seregélyesi út közötti átkötő kerékpáros létesítmény

#### **Javasolt fejlesztés:**

Úttól függetlenül vezetett, elválasztott gyalog-és kerékpárút

Hossza: 285 m

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

A Seregélyesi út Mártírok útja – Köles utca közötti szakaszán a kerékpáros létesítmény a beépítettség miatt nem lehetséges. Keleti oldalról az Adonyi út (nyugati oldalról a Raktár utca) biztosíthatja a párhuzamos kerékpáros létesítményt. Az Adonyi utca – Seregélyesi út összekötéséhez szükséges egy önálló gyalog-és kerékpárút létesítése (az Adonyi út Verseci utcai végétől a Seregélyesi út felé). Az kerékpárút szakasz keresztezi a 6. számú vasútvonalat. Ezen a helyen egy gyalogos felüljáró található, mely a gyalogos forgalom elöl is lezárásra került. A vasút feletti felüljáró felújítása és a kerékpárosok felüljáróra való felvezetése helyett szintbeli vasúti átvezetés kialakítása javasolt, mivel a vasútvonalon nincs személyforgalom, és teherforgalom is ritkán, havonta 1-2 alkalommal van. A vasútvonal többi átjárója is csak jelzőtáblával biztosított. A vasútvonal ezen a szakaszon kisebb bevágásban van, ezért az átjáró kialakításához rámpa létesítése szükséges.

Az érvényben lévő szabályozási terv biztosítja a kerékpárforgalmi létesítmény helyigényét. A kerékpárút megvalósításához azonban a terület biztosítása is szükséges (adás-vétellel vagy kisajátítással).

Hálózati szerepét tekintve a kerékpáros létesítmény „B” besorolású, mivel az Adonyi úttal (Ú3) együtt a Seregélyesi úti kerékpározás kiváltását biztosítja (a Mártírok útja – Köles utcai szakaszon). A Seregélyesi út (Ú1) és a Repkény utcai (Ú7) kerékpáros létesítményekkel együtt kapcsolatot biztosít továbbá a várostól dél-keleti irányban lévő települések felé, a javasolt kerékpáros létesítményekkel (T1 és T3).

### III.Ú18 Sárkeresztúri és a Börgöndi út összekötése

#### **Javasolt fejlesztés:**

Kisforgalmú utcák kerékpározásra való kijelölése

Hossza: 1.430 m

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

A meglévő Sárkeresztúri út kerékpárútja és a Börgöndi út javasolt kerékpáros létesítménye között az összekötés a Sárkeresztési út - Halom utcai csomópontjától a Halom utca - Határ utca - Vermek utca kerékpározásra való kijelölésével biztosítható. Az érintett utcák forgalma kisebb, mint 2.000 E/nap/két irány, így nem szükséges a gépjármű forgalomtól való elválasztás.

A javasolt kerékpáros összekötés „C” hálózati szerepű.

### III. Ú19 Székesfehérvár – Lovasberény (6-os számú) vasútvonal felhagyása esetén, annak helyén

#### **Javasolt fejlesztés:**

Úttól független kerékpárút

Hossza: 1.970 m

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

A Székesfehérvár – Lovasberény vasútvonal) felhagyása esetén, annak helyén, az úttól függetlenül önálló kerékpárútként alakítható ki.

A vizsgált területen az összefüggő kerékpárhálózat érdekében a javasolt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztéseket az alábbi, 56. táblázat foglalja össze, valamint a 36. térkép ábrázolja.

AZ ÖSSZEFÜGGŐ KERÉKPÁRHÁLÓZAT ÉRDEKÉBEN javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	ÁNF E/nap	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
III.Ú16	Kamilla utca a Repkény utca és az Alba Aréna úthálózata között	650	4.000 felett	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok
III.Ú17	Adonyi út és Seregélyesi út közötti átkötés	285	úttól független	B	elválasztott gyalog-és kerékpárút
III.Ú18	Sárkeresztúri út – Börgöndi út összekötése	1.430	2.000 alatti	C	Kisforgalmú utcák kerékpározásra való kijelölése
III.Ú19	Székesfehérvár – Lovasberény vasútvonal felhagyása esetén	1.970	úttól független	C	úttól független, önálló kerékpárút

57. táblázat: Javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az összefüggő kerékpárhálózat érdekében

#### 5.1.2.5 A város belterületéből kivezető, a szomszédos települések felé javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények

##### **T1 nyomvonal: a belterületből a Börgönd városrészig**

A 3.5.1.5 fejezet bemutatta, hogy a Börgöndre vezető kerékpárút létesítése a 62. sz. főút mellett akadályokba ütközik, mivel azt csak új kerékpáros felüljáró hidak építésével lehetne átvezetni az M7 autópálya, valamint a 30a vasúti fővonal felett. (A 62. sz. főút meglévő hídjai nem alkalmasak a kerékpárosok átvezetésére).

A 4.3.3.5 fejezetben ezért Börgöndre vezetően a 62. sz. főúttól független, (felüljáró hidak építését nem igénylő) kerékpáros nyomvonalak kerültek megvizsgálásra, a fajlagosan olcsóbb megvalósíthatóság érdekében.

Az M7 autópálya kerékpáros keresztezése a Babér utca folytatásában lévő földút M7 autópálya felett felüljáró hídján oldható meg (lásd 4.3.3.5 fejezet, 10. kép). A transzeurópai 30a vasúti fővonal keresztezése Börgönd északi határában, a Fő utca folytatásában meglévő, fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésnél lehetséges.

A Babér utca megközelítése a javasolt kerékpárhálózaton

- a 7.sz. főút, Budai úttól (a Budapest-Balaton kerékpárúttól) az Alba Aréna kerékpárhálózatán (Ú13) és a Kamilla utcán(Ú15) átvezetően, vagy
- a 62.sz. főút Seregélyesi úttól (Ú1) a Repkény utcán (Ú6) át lehetséges.

A két keresztezés (a Repkény utca folytatásában lévő M7 autópálya híd, és a 30a vasúti fővonal Börgönd Fő utca folytatásában lévő fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezése) közötti kerékpáros útvonalat a 4.3.3.5 fejezet két nyomvonalon (T1/1 és a T1/2) vizsgálta, azok előnyeivel és hátrányaival (a nyomvonalakat lásd a 30. térképen).

A T1/1 nyomvonal az M7 autópálya hídja után Székesfehérvár és Pákozd közigazgatási határának vonalán, de Székesfehérvárhoz tartozó területen halad, mezőgazdasági területek igénybevételével. A 30a vasútvonalat elérve annak északi oldalán vezet (Pákozdhoz tartozó mezőgazdasági területen), a fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésig.

A T1/2 nyomvonal az M7 autópálya hídja után az M7 autópályával közel párhuzamosan vezető földúton halad a Zsíros tanyáig, ami nagyjából Pákozd közigazgatási területén halad. A Zsíros tanyától déli irányba fordulva szintén meglévő földúton vezet (Pákozdhoz tartozó területen) a fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésig.

A meglévő vasúti keresztezéstől mindkét nyomvonalnál kerékpározásra kijelölt kiserőút út lehet Székesfehérvár-Börgönd településig eljutni.

Mindkét nyomvonal kimegy Székesfehérvár közigazgatási területéről és érinti Pákozd területét. Ugyanakkor a kerékpáros útvonal várható fenntartója Székesfehérvár Önkormányzata lenne. Tekintve, hogy a T1/1 nyomvonal rövidebb, és nagyobb hosszban halad Székesfehérvár közigazgatási területén, ezért ebben a hálózati tervben ennek a nyomvonalnak a megvalósítását javasoljuk (lásd 37. térkép).

A T1/1 nyomvonalhoz ugyanakkor mezőgazdasági területek művelésből való kivonása is szükséges. A tervezendő nyomvonal kiválasztásához ezért először tanulmányterv készítését is javasoljuk, ami véglegesítheti a kerékpáros útvonalat, és alapja lehet Székesfehérvár és Pákozd szabályozási terve módosításának.

## **T2 nyomvonal: belterületből az Alba Airport érintésével- Börgönd városrészig**

A tervezett Alba Airport repülőtérig a Széchenyi utcai (Ú8), és a Börgöndi úti (Ú4) javasolt kerékpárforgalmi létesítményeken lehet eljutni. Ez utóbbi átvezet az M7 autópálya alatt, a meglévő aluljáró hídon, és elér a Börgöndi út - Szabadbattyán-Börgönd vasútvonal fényjelzéssel biztosított vasúti keresztezésig, az Alba Airport területéig.

Az Alba Airport **közüti** megközelítése a 62. és 63. sz. főutak felől is tervezett. Első ütemben a 63. sz. főút felőli bekötés várható, mely mellett nincs szükség kerékpáros létesítményre, mivel ez 63. sz. főút külterületi szakaszán sem tervezett. A 62. sz. főút felőli bekötőút kiépítése várhatóan csak egy második (későbbi) ütemben várható. (A 62. sz. főút felé vezető bekötőút keresztezi a 44 számú Pusztaszabolcs-Székesfehérvár transzeurópai vasúti fővonalat is.)

A 62. sz. főúthoz vezető bekötőút kiépítésével együtt a kerékpáros létesítmény akkor javasolható, amennyiben a Magyar Közút Nonprofit Zrt. hozzájárul a 62. sz. főúton való szintbeli kerékpáros átvezetéshez. A kerékpáros útvonal biztosítása az Alba Airport és a 62 sz. főút között mezőgazdasági földutak igénybevételével javasolt, mint ahogy a 62. sz. főúttól Börgönd is a meglévő mezőgazdasági utakon érhető el.

A T2 útvonalon Székesfehérvár központjától Börgönd elérése hosszabb, mint a T1 útvonalon, és több keresztezést is igényel, amelyből problémás a 62. sz. főút külterületi szakaszát érintő kerékpáros átvezetés igénye. A T2 útvonal Börgönd, a Velencei-tó déli települései és az Alba Airport közötti kerékpáros kapcsolatot tudná biztosítani, ezért esetleges megvalósítását az Alba Airport projekt keretében célszerű tovább vizsgálni.

### **T3 nyomvonal: Börgönd - Dinnyés és a Velencei-tó déli települései felé**

A javasolt T3 útvonal Börgönd városrész - Dinnyés – Velencei-tó kör kapcsolatát biztosítja. Jelentőségét a turisztikai kapcsolaton kívül Börgöndhöz legközelebb eső vasútállomás kerékpáros elérhetősége is emeli.

Ezen túl Székesfehérvárról Dinnyés és a Velencei-tó déli települései a javasolt T1 és T3 útvonalon egy rövidebb úthosszon érhető el, mint az északi parton haladó Budapest-Balaton kerékpárútról és a Velencei-tó körön.

Dinnyést elérve három kerékpáros útvonalhoz lehetséges a csatlakozás:

- A meglévő Velencei-tó körhöz való csatlakozás, ehhez a 7. sz. főút és a 6213 jelű Seregélyes –Pákozdi út keresztezésének kerékpárosbarát átalakítása szükséges, mivel ebben a csomópontban lehet biztosítani a csatlakozást.
- Dinnyéstől a Gárdonyi Géza utca folytatásában lévő, a 7. sz. főút déli oldalán Agárd-Gárdony felé vezető meglévő kerékpárúthoz. Ezen az úton érhető el kerékpárral a Börgöndhöz legközelebb eső vasútállomás, ami a Budapest-Székesfehérvár vasúti fővonalon lévő dinnyési állomás.
- Seregélyes felé, mivel a 6213 jelű kisforgalmú összekötő úton kijelöléssel tervezett ez a kerékpáros létesítmény. Magyarország kerékpáros térképe alapján (lásd 8. melléklet) ezen az a kerékpáros útvonalon érhető el Seregélyesen túl az 5. számú, valamint az EV 6 országos kerékpárút

A T3 útvonal a T1 útvonal 30a számú vasútvonali kereszteződésétől indul, a Dinnyési Fertő tavai között. A 30a számú Budapest-Székesfehérvár vasúti fővonal északi oldalán haladhat. Székesfehérvár területén kívül a Dinnyés-Kajtori-csatorna keresztezése is szükséges, egy új híddal. A Velencei-tó körhöz való csatlakozáshoz a 7. sz. főút és a 6213 jelű Seregélyes – Pákozdi út keresztezésének kerékpárosbarát átalakítása szükséges.

A kerékpárút megvalósításához szükséges terület jelenleg nem áll rendelkezésre. Először egy tanulmányterv készítésére van szükség, ami alapján az érintett települések (Pákozdi, Dinnyés) szabályozási tervein módosíthatók. Ez alapján kisajátítással lehet biztosítani a szükséges területet.

### **A T1, T2 és T3 kerékpáros útvonalak fontossági sorrendje, ütemezése:**

**Első ütemben a T3 kerékpáros útvonal** megvalósítása javasolt. Ezzel a Börgönd kerékpáros összekötésre kerülne a hozzá legközelebb lévő vasútállomással (Dinnyésen), valamint a Velencei tó településeivel, továbbá kerülővel ugyan, de a tó körön és a 3. nyomvonalú Császár-víz menti kerékpárúton és a Budapest – Balaton kerékpáros nyomvonalon Székesfehérvárral, mindezeket túl a 6213 j. országos közút kerékpározásra való kijelölését követően Seregélyessel is.

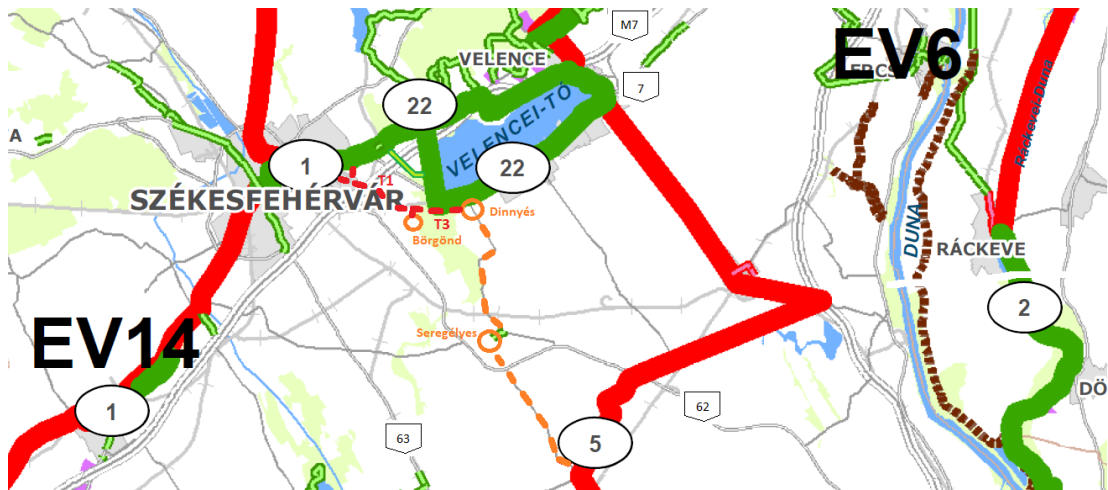
**A T1 útvonal kiépítése a T3-al együtt** vagy azt követően javasolt, a forráslehetőségtől függően. A T1 kerékpáros útvonal nemcsak rövidebb útvonalon biztosítja Székesfehérvár és Börgönd összekötését, de Székesfehérvárról a Velencei-tó déli partjához, és Seregélyes felé (valamint Seregélyesen túl az országos 5. számú és EV6 kerékpáros útvonal felé is) egy rövidebb útvonalat jelent.





37. térkép: Székesfehérvár belterületéből kivezetően javasolt kerékpáros nyomvonalak, Börgönd—Dinnyés— Velencei-tó déli partja— Seregélyes felé

A T1 útvonal Székesfehérvár kerékpáros hálózatba való bekötéséhez azonban további fejlesztések is szükségesek, amelyek a T1 megvalósítási költségeit jelentősen megemelik. A T2 kerékpáros útvonal az Alba Airport fejlesztésével együtt tovább vizsgálendő. Az útvonal akár földúton is biztosítható.



38. térkép: A javasolt T1 és T3 kerékpáros útvonalak Magyarország kerékpáros térképén

Útvonal megnevezése	Javasolt fejlesztés	Javasolt kiépítés	Közigazgatási terület
T1 a belterületből a Börgönd városrészig	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a városi hálózathoz csatlakozás, az Alba Aréna kiépítése esetén az Ú16, vagy a Seregélyesi út felé az Ú7, Ú1, Ú17, Ú2 létesítményekkel</li> <li>- a Babér utca kiserőműút kijelölése,</li> <li>- a meglévő M7 autópálya híd és a meglévő 30-30a számú (fényjelzéssel biztosított) vasúti átjáró között kerékpárút, mezőgazdasági területek igénybevételével,</li> <li>- csatlakozás a kiserőműút Ú6 börgöndi Fő utcához</li> </ul>	Babér utca kijelölése 690 m önálló kerékpárút, az M7 ap. hídjától a 30-30a vasúti fővonal átjárójáig 2,7 km	Székesfehérvár és Pákozd területén
T2 belterületből az Alba Airport érintésével-Börgönd városrészig	<ul style="list-style-type: none"> <li>- csatlakozás az Ú4 Börgöndi úthoz</li> <li>- Alba Airporttól a 62. sz. főútig: földutak igénybevétele</li> <li>- 62. sz. főút keresztezése,</li> <li>- 62. sz. főúttól a börgöndi Fő utcáig: földutak igénybevétele</li> </ul>	földút, kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út, 4,4 km	Székesfehérvár területén
T3 Börgönd - Dinnyés és a Velencei-tó kör összekötése	<ul style="list-style-type: none"> <li>- csatlakozás a kiserőműút Ú6 börgöndi Fő utcához,</li> <li>- 30-30a számú vasútvonallal párhuzamos útvonal, a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület tavai között,</li> <li>- Dinnyés -Kajtori csatonán kerékpáros híd létesítése,</li> <li>- csatlakozás a meglévő Velencei-tó körhöz a 7. sz. főúti keresztezéssel, a dinnyési vasútállomáshoz, a meglévő Agárd - Gárdonyi felé vezető kerékpárúthoz, a kijelölésre tervezett Seregélyesi útvonalhoz</li> </ul>	önálló kerékpárút, a 30-30a vasúti fővonal átjárójától Dinnyésig 2,1 km	Pákozd és Dinnyés területén

58. táblázat: A város belterületéből kivezetően javasolt új kerékpárgazdálkodási létesítmények

#### 5.1.2.6 A kiserőműút utcákban javasolt fejlesztések

##### Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros forgalom számára

A területen lévő 3 egyirányú utca vizsgálatát az ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében a 4.3.5.1 fejezet mutatja be. A Zentai út egyirányú szakaszán most is biztosított a továbbhaladás. Az egyirányú Juharfa utca része lesz a déli összekötő útnak, az útfejlesztés után ezen a szakaszon a szervízúton lesz biztosított a kerékpáros közlekedés (Ú 15/1 létesítmény).

A Domb utcában mindössze 3,25 m széles a burkolat. Ennek ellenére is javasolt az ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása, tekintve, hogy az utca lakó-pihenő övezeti besorolású és nincs kiemelt szegély, rövid és belátható, valamint az esetleges szélesebb gépjármű közlekedése esetén a padkára való lehúzóadás is biztosított. Az ellenirányú kerékpározás kijelölésével együtt javasolt az ellenirányban lévő padka rendezése, esetleg burkolása.

Egyirányú utcákban javasolt fejlesztések			
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.
E1	Domb utca	95	C

59. táblázat: Az egyirányú utcákban javasolt fejlesztések

##### Zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladás biztosítása

A területen lévő 29 zsákutca vizsgálatát a kerékpáros továbbhaladás biztosítása érdekében a 4.3.5.2 fejezet mutatja be (lásd 47. táblázat).

A 29 utcából jelenleg két zsákutcában biztosított a kerékpárosok továbbhaladása (Adonyi és Zentai utca).

Nem lehetséges, vagy nem javasolt a továbbvezetés kiépítése tizenegy utcában. A telekviszonyok alapján nem lehetséges a továbbhaladás nyolc utcában (Árok utca, Bácskai utca, Belgrádi utca, Eszéki utca, Kórogyi utca, Körte utca, Újlaki utca és a Zára utca), valamint két utcában nincs olyan célpont, ami miatt a kerékpárosok továbbhaladására szükség lenne (Bárándi utca és a Szüret utca). Az Adonyi út 40-42 között induló zsákutca szakaszának kinyitása a Seregélyesi út felé azért nem javasolt, mivel a Seregélyesi út érintett szakaszán területhiány miatt nem lehetséges kerékpáros létesítmény építése.

A 4.3.5.2 fejezet 47. táblázatában tizenhat utcánál jelölt a fejlesztési lehetőség.

A tizenhat utcából várhatóan tizenkét utca zsákutca jellege szűnik meg, és válik gépjárművek számára is átjárhatóvá, a várható úthálózati fejlesztések hatására (köz-, illetve magánérdekű fejlesztések, rövid-illetve hosszabb távon).

Öt utcában a zsákutca jelleg megszüntetését a szabályozási terv biztosítja, a magánérdeket is szolgáló új utcanyitások folytatásával, melyek a Barack utca, a Határ utca déli oldala, a Hegyes utca és a Szilva utca, és Börgöndön a Katica utca, a lakóterületek további fejlesztésével.

További három utca olyan magánút, ahol a zsákutca jelleg megszűnése az iparterületek úthálózatának fejlődésével várható, ilyen az Alba Ipari Zónában a Berkenye és a Levendula utca, valamint a déli összekötőút 1. sz. körforgalmú csomópontjára csatlakoztatható Kukorica utca.

A területen lévő további négy zsákutca megszüntetésének lehetőségét a közeljövőben tervezett úthálózati fejlesztések biztosítják. A „déli összekötőút” fejlesztésével a Köles utca, és a Takarodó út déli ága (Ú15/1), valamint egy további ütemben a Raktár utca (Ú15/3) zsákutca jellege szűnhet meg. Az Alba Aréna multifunkcionális sport- és rendezvénycsarnok közúthálózati fejlesztése a Palánkai utca zsákutca jellegét szünteti meg (Ú14/2). A Takarodó út északi ágának zsákutca jellege Intermodális Központ fejlesztésével a Mártírok útjai összekötéssel válik átjárhatóvá (Ú13/1).

Az 59. táblázat azt a négy zsákutcát mutatja, ahol nem várható olyan úthálózati fejlesztés, ami megszünteti az utca zsákutca jellegét, ugyanakkor javasolt a kerékpárosok továbbhaladásának kiépítése.

A Rácbánya területén jelölt szabadidő park (a rekultiválandó bányaterület helyén) fejlesztésével lehet biztosítani a kerékpárosok továbbhaladását két zsákutcából, az **Apatini utcából és a Dolovai sorról** (ZS1 és ZS2).

A **Kőfém lakótelepi út** Zombori utcával párhuzamos (garázssori) ágát, jelenleg is használják kerékpározásra, melynek kikötése a Budapest-Balaton kerékpárútra javasolt.

A **Széchenyi utca zsákutca szakaszáról** az Új Váralja sor felé szükséges a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása, amit az Új Váralja sor kerékpárforgalmi létesítményének fejlesztésével (Ú10) együtt célszerű kiépíteni.

Zsákutcákban javasolt (önkormányzati) fejlesztések				
	Út neve	Zsákutca hossza a kikötéssel (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés
ZS1	APATINI UTCA (Rácbánya felé vezető ág)	250	C	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása
ZS2	DOLOVAI SOR	200	C	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása
ZS3	KŐFÉM lakótelepi út Zombori utcával párhuzamos ága	520	D	a Budapest-Balaton kerékpárút felé a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása
ZS4	SZÉCHENYI UTCA zsákutca szakasz	110	C	az Új Váralja sor tervezett kerékpársávjai felé a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása

60. táblázat: Zsákutcákban javasolt fejlesztések

### **Forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés**

„Alacsonyabb sebesség mellett csökken a zaj-és levegőszennyezés valamint a balesetveszély, a lakók elkezdik újra birtokukba venni az utcát.”<sup>37</sup>

A 3.3.6 fejezet bemutatta a vizsgált területen lévő lakó-pihenő övezeteket és a csökkentett sebességű (30 km/h) zónákat (17. térkép).

A 4.3.7 fejezet bemutatja, hogy a 2010 évben elfogadott Közlekedésfejlesztési Koncepció III. Javaslatok és tervek című kötet 7. Forgalomcsillapítás fejezet alapján, a vizsgált területre vonatkozóan a javasolt helyeken már bevezetésre kerültek a forgalomcsillapítások, és sebességcsökkentések.

### **Kisforgalmú utcákban javasolt fejlesztések**

- az 1. és 2. , a Zentai úti és Adonyi út zsákutcai kerékpáros létesítmények fejlesztése,
- az Ú4, a Börgöndi út, a tervezett Alba Airport felé,
- az Ú5, a Börgöndi bekötőút, a 62. sz. főúttól Börgönd település felé (a kerékpárról távolsági buszra való átszállás segítése érdekében),
- az Ú6, a börgöndi Murvás utca és Fő utca,
- az Ú13/2, a Déli vasút utca és folytatása, az Intermodális központ déli oldalára vezető gyalogos-kerékpáros felüljáró és az Új Váralja sor (Ú10) összekötése érdekében,
- az Ú18, mely a Sárkeresztési út - Halom utcai csomópontjától a kisforgalmú Halom utca - Határ utca - Vermek utca kerékpározásra való kijelölésével biztosíthatja a meglévő Sárkeresztúri út kerékpárútja és a Börgöndi út javasolt kerékpáros létesítménye közötti összekötést.

## **5.1.3 A baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése**

A 2011-2015. évi balesetek alapján baleseti gócot a vizsgált területen nem azonosítottunk.

A 3.3.7.4 fejezet mutatja be a baleseti helyszíneket. Öt év alatt a vizsgált területen előfordult 8 balesetből

- 4 baleset volt az Adonyi utcában volt, de mindegyik más-más helyen. Ez rámutat az Adonyi út kerékpáros létesítményének (Ú2) szükségességére, amit irányhelyesen javaslunk kialakítani, a csomópontok minél nagyobb forgalombiztonsága érdekében.
- egy baleset volt a Zentai út Budai úti csomópontjában (1.1) szakasz elején, amelynek korszerűsítését az 5.1.1 fejezet mutatja,
- egy baleset volt a Sárkeresztúti utca – Juharfa utca csomópontjában, melynek átépítése a déli összekötőút kiépítése keretében tervezett (Ú14/1)
- egy baleset volt a Budai úttal párhuzamos Palánkai utcában, mely kis forgalmú utca, irányhelyesen használható, itt a gépjárművek sebességének csökkentése javasolható, valamint
- egy baleset volt a Titeli utca- Kórogyi utca csomópontjában, amelyek szintén kis forgalmú utcák, kerékpárral irányhelyesen használhatóak, és jelenleg is lakó-pihenő övezeti besorolással rendelkeznek.

---

<sup>37</sup> Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az Önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?

#### 5.1.4 A kerékpárparkolás és kerékpártárolás fejlesztése

Az 1. és 2. mellékletek tételesen 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>38</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 előkészítése során az alábbi célállomások kerékpárparkolás és tárolási igényeit szükséges megvizsgálni:

- 1., a Zentai út kerékpáros létesítményének korszerűsítéskor: Zentai úti Általános Iskolánál a kerékpártárolást,
- Ú1, a Seregélyesi úti (Köles utca – Repkény utca közötti) kerékpáros létesítmény fejlesztéskor: SzfSzC Árpád Szakgimnáziuma, Szakközépiskolája és Kollégiuma, Székesfehérvári Regionális Képző Központ, a Türr István Képző és Kutató Intézetnél a kerékpártárolás, az ARÉV Műszaki Könyvtárnál a kerékpárparkolás vizsgálata, valamint az érintett ipari üzemek tájékoztatása, felhívni a figyelmüket a területükön lévő kerékpártárolás, és kerékpárparkolás biztosítására, a fejlesztéssel együtt,
- Ú4, a Börgöndi úti kerékpáros létesítmény fejlesztéskor: a Volán Fehérvár Öttusa Szakosztálynál, a Székesfehérvár Vívó és Szabadidősport Egyesületnél a kerékpárparkolás igényének felmérése, továbbá az Alba Airport fejlesztésével együtt annak területén a kerékpártárolás biztosítása. Javasolt továbbá a Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ tájékoztatása, figyelemfelhívása, a területükön való kerékpártárolás, és kerékpárparkolás fejlesztése érdekében,
- Ú5, a Börgöndi bekötőút kerékpáros létesítményének fejlesztéskor: Seregélyesi úti-Börgöndi út csomópontjában, a helyközi autóbusz-megállóban a kerékpártárolás lehetővé tétele,
- Ú6, a Börgönd, Murvás út és Fő utca kerékpáros létesítményének fejlesztéskor: a Horgásztónál, a Fertőzug Állatsimogatónál, a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi terület kijelölt helyein, valamint a Börgöndi temetőnél a kerékpárparkolások biztosítása,
- Ú7, a Repkény utca kerékpáros létesítményének fejlesztéskor: az érintett ipari üzemek tájékoztatása, felhívni a figyelmüket a területükön lévő kerékpártárolás, és kerékpárparkolás fejlesztéssel együtt való biztosítására,
- Ú8, a Széchenyi utca (főút és a Börgöndi út között) kerékpáros létesítményének fejlesztéskor: az érintett kereskedelmi és ipari vállalkozások tájékoztatása, figyelemfelhívása,

<sup>38</sup> <https://www.palyazat.gov.hu/top-641-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedesfejleszts> 13. o.



- Ú9, a Topolyai utca kerékpáros létesítményének fejlesztésekor: A Köfém lakótelepen lévő felnőtt háziorvosi és sportorvosi rendelő, valamint az Aranybulla Gyógyszertár kerékpárparkolás igényét,
- Ú10, az Új Váralja sor kerékpáros létesítményének fejlesztésekor: a First Field amerikai futballpálya kerékpár-parkolási igényét,
- Ú11 a Verseci utca kerékpáros létesítményének fejlesztésekor: a Köfém Sportcsarnok és Uszoda kerékpár-parkolási igényét, valamint együttműködés az Alcoa Köfém Kft-vel a Köfém Oktatási és Közművelődési Központ, az Alcoa-Köfém Kft. Műszaki Könyvtára valamint az iparterület kerékpár-parkolási igényeinek biztosításában,
- Ú12 a Zombori utca kerékpáros létesítményének fejlesztésekor: a Szivárvány Óvoda, az Alumíniumipari Múzeum, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a postaépület parkolási igényét,
- Ú13/1 az Új Váralja sor – Mártírok útja összekötésével tervezett kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztésekor: a Fezen Klub és Fezen fesztivál kerékpárparkolási igényét,
- Ú13/2 a Délivasút utcában, az Új Váralja sor és az Intermodális csomópont gyalogos feljárója közötti kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztésekor: az Intermodális központ déli oldalán a B+R kerékpár-tárolási igényeket
- Ú14 az Alba Aréna kiszolgáló közúthálózatával együtt tervezett kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztésekor: az Alba Aréna kerékpár-parkolási igényeit,
- Ú15 a Déli összekötőút fejlesztésével együtt tervezett kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztésekor: a Déli Ipari Park Köles utcára csatlakozó telephelyek, és az Aranykorona Zrt. tájékoztatása, figyelemfelhívása, a kerékpárparkolás biztosítására,
- Ú16 a Kamilla utca javasolt kerékpárforgalmi létesítménye fejlesztésekor (az Alba Aréna úthálózata és a Repkény utca között): az Alba Ipari Zóna Kamilla utcára csatlakozó telephelyek tájékoztatása, figyelemfelhívása, a kerékpárparkolás biztosítására,
- Ú17 az Adonyi út és a Seregélyesi út közötti átkötő kerékpáros létesítmény fejlesztésekor: a Seregélyesi útnál már jelzett SzfSzC Árpád Szakgimnáziuma, Szakközépiskolája és Kollégiuma kerékpár-parkolási igényét.

### 5.1.5 Az intermodalitás kiterjesztésének javaslati

Székesfehérvár két legnagyobb közlekedési átszállóhelye a Piac téri autóbusz-pályaudvar és a vasútállomás is a vizsgált területen kívül helyezkedik el. A közeljövőben a vasútállomáson várható az intermodális csomópont fejlesztése, amelynek déli oldali (Új Váralja sor és környékének) fejlesztése a vizsgált terület északi részére esik. Az Ú9 Új Váralja sor kerékpáros létesítményének kiépítésekor kapcsolatot kell létesíteni a vasútállomás felett kiépítés alatt lévő gyalogos-kerékpáros felüljáróval. A felüljáró déli oldalán kamerával védett kerékpártárolók létesítése tervezett.

A helyközi közlekedés megállóhelyeit a 28. táblázat, valamint a 19. térkép mutatja.

A 62. sz. főút helyközi megállói közül elsősorban a Szfvár., börgöndi elágazás mellett merül fel igényként kerékpártárolás, mely megállót a Börgöndről kerékpárral érkezők is igénybe veszik.

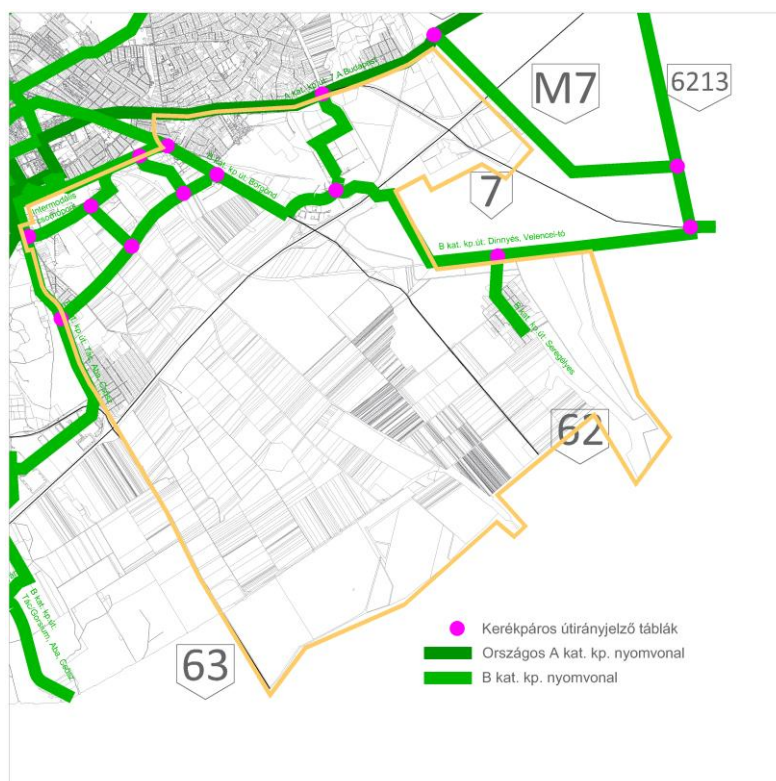
A 62. sz. főút melletti további helyközi megállóhelyeknél (melyeket a 3.3.8.2 fejezetben a 29. táblázat és a 19. térkép mutat be) a kerékpártárolás biztosítása a főút melletti kerékpáros létesítmény megvalósításával együtt indokolt.

Az intermodalitás kiterjesztését is szolgálja a T3 kerékpáros nyomvonal Börgönd és Dinnyés között. Börgöndhöz közelebb esik a Dinnyési vasútállomás, mint a Székesfehérvári. Amennyiben megvalósul a T3 kerékpáros nyomvonal, az lehetőséget ad a vasútállomás kerékpáros megközelítésére, és a 30a Budapest-Székesfehérvár vasúti vonalra való átszállásra.

A **kerékpárszállításra** vonatkozóan lásd a KFHT 1. kötetében 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.



39. térkép: A vizsgált városrészben a javasolt útirányjelző táblarendszerek helyei

A 3.3.9 fejezet bemutatja a meglévő kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszerét. A 4.3.11 fejezet a Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztési lehetőségeivel foglalkozik, azonosítja a főbb jelendő célpontokat, a vizsgált területből kivezető, várostérségi úticélokot, valamint a városon belüli úticélokot.

A vizsgált területen a javasolt fontosabb kerékpáros útvonalak csomópontjait, ahol útirányjelző táblarendszer elhelyezése javasolt, a 38. térkép mutatja.

## 5.2 Közbringa rendszer megvalósításának javaslata

A közbringa rendszer megvalósítását a KFHT 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 a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

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

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

## 5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

## 5.5 Kísérő intézkedések, szemléletformálás

Egy-egy jól kialakított kerékpárosbarát infrastruktúra-elem önmagában nem vezet automatikusan a kerékpárhasználat növekedéséhez.<sup>39</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>40</sup>

### 5.5.1 A kerékpározás általános népszerűsítése

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

### 5.5.2 A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő tevékenységgel

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

### 5.5.3 A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

### 5.5.4 Szakmai közvélemény szemléletformálása

Lásd a KFHT 1. kötetében, ugyanebben a fejezetben.

---

<sup>39</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>40</sup> Budapesti Közlekedési Központ (BKK): „A budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója 2013” 41.o.

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

A tervezett intézkedések – (hasonlóan a KFHT1. kötet tartalmi kidolgozásához és elvéhez), valamint igazodva a 2014-2020 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 a KFHT1. kötetében, 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:

- Székesfehérvár Intermodális Csomópont kialakítása, amely a vizsgált területen a vasútállomás déli részének fejlesztését érinti az alábbi kerékpárforgalmi elemekkel:
  - o Ú13/1, az Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése,
  - o Ú13/2, az Új Váralja sor –vasútállomás feletti gyalogos-kerékpáros felüljáró déli oldali lejárójának összekötése, a Délivasút utcát is felhasználva,
  - o Ú10, az Új Váralja sor felújítása kerékpárforgalmi elemek létesítésével együtt.
- Budapest – Székesfehérvár – Balaton kerékpárút, amely a vizsgált terület Budai úti határán, a vizsgált területen kívül halad, ugyanakkor az „A” hálózati szerepű kerékpárúthoz a vizsgált területről minél több rácsatlakozás kialakítása javasolt, amelyek az alábbiak:
  - o Ú14/1, az Alba Aréna kiszolgáló úthálózatából a (C82 jelű) Rozmaring utca,
  - o Ú8, a Topolyai utca javasolt kerékpáros létesítménye,
  - o Ú12, a Zombori utca javasolt kerékpáros létesítménye,
  - o 1.1, a Zentai utca korszerűsítésre javasolt kerékpáros létesítménye.

A **Magyar Közút NZrt-vel való együttműködés** a vizsgált területen szintén két beruházás vonatkozásában szükséges:

- Ú14/1, az Alba Aréna kiszolgáló úthálózatából a (C82 jelű) Rozmaring utca, melynek Budai úti csomópontjának építettségként a Magyar Közút NZrt. került kijelölésre,
- Ú1, Seregélyesi úti kerékpáros létesítménynél, amely 62. sz. főút mellett, nagyobb részt a Magyar Közút NZrt. területén valósítható meg.

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

### A víziközmű fejlesztésekkel való összehangolás

Ahogy a KFHT1. kötetében is rögzítésre került, a víziközművek a jogszabály erejénél fogva a városi tulajdonba kerültek (2013.). Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata úgy döntött, hogy azok vagyongazdálkodását 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 útfelújításokkal, valamint a kerékpárosbarát fejlesztésekkel.

A vizsgált területen a gördülő fejlesztési terv alapján nem várható víziközmű fejlesztés a következő években.

### 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 az **Adonyi úton**, a **Repkény utcában**, a **Széchenyi utca** (vizsgált területen lévő szakaszán), a **Topolyai utcában**, az **Új Váralja soron**, és a **Verseci utcában** lehetséges.

## 6.2 Tervezett kerékpárosbarát fejlesztések rangsorolása, ütemezése

Az alábbi fejezetekben a vizsgált városrészben tervezett, valamint hosszabb távon javasolt kerékpárforgalmi létesítményfejlesztések 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 pályázati felhívás keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények (TOP 6.1.5-15 felhívás alapján)

A gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitást ösztönző útfelújítás beruházásaként előkészítés alatt van a „Székesfehérvár déli összekötőút megvalósítása” (TOP 6.1.5-15-SF1-2016-00005 azonosító számon), 2019-2020 években tervezett kiépítéssel, mely projekt az alábbi útfelújításokat tartalmazza a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésével együtt:

**Ú15/1:** A 62. sz. főutat a Sárkeresztési úttal (rég 63. főút) összekötő út, amely a 62 sz. főút Köles utcai körforgalmától indul, és a Juharfa utca vonalán csatlakozik a Sárkeresztúri úthoz. A tervezett fejlesztés egyoldali kétirányú kerékpárút, valamint a Juharfa utcai szakaszon a kisforgalmú szervízút igénybevétele.

**Ú15/2:** A déli összekötőút 2. számú körforgalmi csomópontjától a Déli vasút utca- Új Váralja sor csomópontja felé vezető északi ág, amely mellett a nyugati oldalon egyoldali kétirányú kerékpárút tervezett.



Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés (TOP 6.1.5-15) felhívás alapján tervezett projekt					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Tervezett ütemezés
III.Ú15/1	Déli összekötőút (Köles u. – Juharfa u.)	3.420	B/C	egyoldali kétirányú kerékpárút/kisforgalmú utca kijelölése	2019-2020
III.Ú15/2	Déli összekötőút északi ága (Déli vasút u)	910	C	egyoldali kétirányú kerékpárút	2019-2020

61. táblázat: Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés (TOP 6.1.5-15) felhívás alapján tervezett projekt keretében

Az **Ú15/3** szakasz, a déli összekötőút Raktár utca felé vezető északi ága és azon az irányhelyes kerékpársávok megvalósítása a projekt pénzügyi kereteit már meghaladta, ezért annak megvalósítása hosszabb távon, a 2. ütemben várható.

## 6.2.2 A „Multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok” kiszolgáló közúthálózatának fejlesztése során, a Modern Városok Program keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

A Modern Városok Program keretében tervezett a „Multifunkcionális jég-és rendezvénycsarnok” kiépítése. A csarnok kiszolgáló közúthálózatának fejlesztései kerékpárforgalmi létesítményeket is tartalmaznak:

**Ú14/1:** A multifunkcionális csarnok kiszolgáló közúthálózatából a (C82 jelű) Rozmaring utca érintett szakasza (a Budai út mellett vezető Budapest-Balaton kerékpárúttól a csarnok előtti területig) egyoldali kétirányú kerékpárút, mellette egy elválasztott gyalogos sétánnyal. A Rozmaring utca érintett szakaszának kiépítése két ütemben várható, a második ütemben valósulhat meg a Budai úti csomópont kiépítése, egyrészt mivel annak építettségként a Magyar Közút NZrt. került kijelölésre, másrészt azért, hogy a csomópontot is érintő Budapest – Balaton kerékpárúttal az összehangolás megtörténhessen. Az első ütem kiépítésére, a nyertes kivitelező kiválasztására vonatkozóan folyamatban van a közbeszerzési eljárás.

**Ú14/2:** A multifunkcionális csarnok kiszolgáló közúthálózatából a C812 és C813 jelű utcák, valamint a C81 jelű Kamilla és a C814 jelű Palánkai utcák érintett szakaszai (lásd 37. térkép, folyamatos pirossal jelzett útjai). Ezekben az utcákban a tervek egységesen irányhelyes, koppenhágai típusú, „K” szegéllyel kiemelt kerékpársávok építését tartalmazzák. Ezeknek az utcáknak a kiépítése az első ütembe tartozik, melyekre folyamatban van a nyertes kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárás. Sikeres beszerzés esetén a kivitelezés még 2018. évben megkezdődhet.

„Multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok” kiszolgáló közúthálózatának fejlesztése során tervezett kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Tervezett ütemezés
III.Ú14/1	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózatából a (C82 jelű) Rozmaring utca	670	B	egyoldali kétirányú kerékpárút	2018-2019
III.Ú14/2	Alba Aréna kiszolgáló közúthálózatából a C81, C812, C813 és 814 jelű utcák	2.410	B	irányhelyes kerékpársávok	2018-2019

62. táblázat: Az Alba Aréna multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok kiszolgáló közúthálózatának fejlesztése során tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

## 6.2.3 Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

„Székesfehérvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása” c. projekt lebonyolítója a NIF Zrt. lebonyolításában készül.

A beruházás előkészítése keretében jelenleg az engedélyezési tervek elkészítése van folyamatban, a NIF Zrt. megbízásában (2018. március 5-én) kötött tervezési szerződést alapján. A tervező a KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft. – UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt. – Pro Urbe Mérnöki és Városrendezési Kft. – VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. alkotta Konzorcium.

A megvalósításra vonatkozóan a NIF Zrt. és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata 2017. február hónapban „Együttműködési megállapodást” kötött.

A megállapodásban rögzített ütemezés szerint a kivitelező kiválasztására irányuló közbeszerzési eljárások megindítása 2018. szeptember 30-ig ütemezett

A beruházásában keretében a vizsgált területen tervezett kerékpárforgalmi létesítmények:

**Ú13/1:** Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése a vasútvonalak (vasútállomás területe) feletti nagyobb nyílású közúti felüljáróval, a hídon egyoldali kétirányú kerékpárúttal. A létesítmény a Ú10 és a KFHT 1, kötetében lévő Mártírok útjai kerékpáros létesítményt köti össze. Az összekötés az Új Váralja sorral együtt a Déli összekötőút '0' üteme.

**Ú13/2:** IMCS déli oldalára átvezető gyalogos-kerékpáros híd és az Új Váralja sor összekötése, a kisforgalmú Délivasút utca kerékpározásra való kijelölésével, valamint a hídig közös gyalog és kerékpárúttal. A létesítmény mellett található a déli oldali B+R

**Ú10:** Új Váralja sor korszerűsítése a Déli összekötőút '0' ütemeként a Széchenyi u.-Horvát István u. jelzőlámpás csomópont tehermentesítését szolgálja, a vasútállomás északi oldalán tervezett autóbusz-pályaudvar jobb megközelítése érdekében. Kétoldali egyirányú kerékpársáv létesítése tervezett, mely egyik végén a tervezett Ú2/1 a másik végén a tervezett Ú13/2 kerékpáros létesítményhez csatlakozik. Ezzel együtt javasolt a Széchenyi utca zsákutca szakaszának kerékpáros forgalomra való kinyitása (ZS4).

**Ú2/1:** Az IMCS része az Új Váralja-sor – Széchenyi utcai körforgalmi csomópont kiépítése. Ezzel összefüggésben a kerékpáros létesítmények biztosítása is szükséges. Az Új Váralja sor kívül a Széchenyi utcában a Csíkvári út felé. A Csíkvári út kerékpáros létesítményének kiépítése (mely a KFHT 1. kötet része) jelenleg folyamatban van a „Sóstó Rehabilitációja” projekt keretében.

Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjében a vizsgált területen tervezett kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
III.Ú13/1	Új Váralja sor – Mártírok útja összekötése	450	C	egyoldali kétirányú kerékpárút	2020-2022
III.Ú13/2	IMCS déli oldal – Új Váralja sor összekötése	600	C	kerékpározásra kijelölt kisforgalmú út/közös gyalog-és kerékpárút	2020-2022
III.Ú10	ÚJ VÁRALJA SOR	1.590	C	kétoldali egyirányú kerékpársáv	2020-2022
III.Ú2/1	SZÉCHENYI UTCA Csíkvári út - Új Váralja sor között	135	B	irányhelyes egyoldali kerékpársáv, valamint a meglévő szervízút kijelölése	2020-2022
III.ZS4	SZÉCHENYI UTCA zsákutca szakasz	110	C	a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	2020-2022

63. táblázat: Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjében a vizsgált területen tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

### 6.2.4 A Velencei-tó turisztikai fejlesztésének projektjében, a Modern Városok Program keretében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények a vizsgált városrészt érintően

A program keretében több beruházás is tervezett, jelenleg nem ismert a kerékpáros létesítmény megvalósítására rendelkezésre álló keretösszeg.

A fentiek miatt ütemezett kiépítés javasolt, a rendelkezésre álló fedezetek figyelembe vételével.

**Első ütemben a T3 kerékpáros útvonal** (önálló kerékpárút, a 30-30a vasúti fővonal átjárójától Dinyésig 2,1 km) megvalósítása javasolt (lásd az 5.1.2.5 fejezetet). Ezzel a Börgönd kerékpáros összekötésre kerülne a hozzá legközelebb lévő vasútállomással (Dinyésen), valamint a Velencei tóval, továbbá kerülővel ugyan, de a tó körön, a 3. Császár-víz menti kerékpárúton és a Budapest – Balaton kerékpáros útvonalon Székesfehérvárral, továbbá a 6213 jelű út kerékpározásra való kijelölését követően Seregélyessel is. Seregélyestől Magyarország kerékpáros térképe alapján az 5. valamint EV6 (2.) számú kerékpáros útvonalakkal is lehetséges a kapcsolat.

A T3 kerékpáros útvonal fajlagos költségét növeli, hogy az keresztezi a Dinyés-Kajtoricsatornát (a vasúti híd mellett), mely vízfolyás felett egy kerékpáros híd építése is szükséges.

A kerékpáros útvonal beruházója és építetője is tisztázandó, mivel Székesfehérvár területén kívül esik.

**A T1 kerékpáros útvonal kiépítése** (Babér utca kijelölése 690 m, önálló kerékpárút, az M7 ap. hídjától a 30-30a vasúti fővonal átjárójáig 2,7 km) a T3 nyomvonallal együtt javasolt, az ehhez szükséges forrás rendelkezésre állása esetén. Ez nemcsak rövidebb útvonalon biztosítja Székesfehérvár és Börgönd kerékpáros összekötését, de Székesfehérvár és a Velencei-tó déli partja, valamint Seregélyes felé is egy rövidebb útvonalat jelentene (2/1 ütem).

A Velencei-tó turisztikai fejlesztése projektjében, a Modern Városok Program keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények					
száma	Út neve	Létesítmény hossza (m)	hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
III. T3	Börgönd - Dinyés (külterület)	2.100	B	önálló kétirányú kerékpárút	1. ütem
III.Ú6/1	BÖRGÖND, FŐ UTCA (vasúti átjárótól a Murvás útig)	890	B	kerékpározásra kijelölt kifizorgalmú út	1.ütem
III. T1	Babér utcától Börgönd városrészig	690 + 2.700	B	Babér utca: kerékpározásra kijelölt kifizorgalmú út, külterületen: önálló kétirányú kerékpárút	2/1. ütem
III.Ú16	Kamilla utca a Repkény utca és az Alba Aréna úthálózata között	650	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2/1. ütem
III.Ú7	REPKÉNY UTCA	1.170	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2/2. ütem
III.Ú1.1	SEREGÉLYESI ÚT 62. sz. főút, Köles utca – Repkény utca között	1.360	B	egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút	2/2. ütem
III.Ú17	Adonyi út – Seregélyesi út közötti átkötés	285	B	úttól független elválasztott gyalog- és kerékpárút	2/2. ütem
III.Ú3	ADONYI ÚT	880	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2/2. ütem

64. táblázat: A Velencei-tó turisztikai fejlesztése projektjében, a Modern Városok Program keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények

T1 kerékpáros útvonal Székesfehérvár kerékpáros hálózatba való bekötéséhez további fejlesztések is szükségesek. Az Alba Aréna rendezvénycsarnok és az azzal együtt tervezett kerékpáros létesítmények (Ú14/1, Ú14/2) megvalósulása esetén a legközelebbi

csatlakozási lehetőség a Budapest – Balaton kerékpárúthoz van. Az országos kerékpárúthoz való csatlakozáshoz a Kamilla utca (Ú16) 650 m-es kerékpáros létesítményének kiépítése szükséges, aminek megvalósítása a T1 útvonal kiépítésével együtt a 2/1 ütemben javasolt. A Kamilla utca az Alba Ipari Park területén van. A javasolt kerékpársávok akkor valósíthatók meg, amennyiben az ahhoz szükséges terület önkormányzati tulajdonba kerül.

A T1 kerékpáros útvonal városi kerékpárhálózatba kötése a Seregélyesi út – Adonyi út vonalán a Mártírok útján (KFHT 1. kötet) tervezett kerékpárforgalmi létesítményhez való csatlakozással is javasolt a 2/2 ütemben. Ezen kerékpáros útvonal hossza közel 3,7 km és az Ú7 Repkény utcai kerékpársávok, az Ú1 Seregélyesi úti (Köles utca – Repkény utca közötti szakasz) egyoldali kétirányú kerékpárút, az Ú17 Adonyi út – Seregélyesi út közötti úttól független elválasztott gyalog-és kerékpárút, valamint az Adonyi út kétoldali irányhelyes kerékpársávok kiépítését is igényli.

A Repkény utca az Alba Ipari Park területén van. A javasolt kerékpársávok akkor valósíthatók meg, amennyiben az ahhoz szükséges terület önkormányzati tulajdonba kerül. A Seregélyesi úti kerékpárúthoz és az Adonyi út – Seregélyesi út közötti úttól független elválasztott gyalog-és kerékpárúthoz is érint idegen területet. A szabályozási terv (lásd 3.1.4 fejezet hivatkozásait) tartalmazza a kiépítéshez szükséges területigényt.

### 6.2.5 Saját forrásból megvalósításra tervezett beruházások 2018. évben

Székesfehérvár Megyei Jogú Város 2018. évi költségvetési rendelete alapján az alábbi útfelújítások tervezettek, melyek kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztéseket is tartalmaznak:

**2:** Adonyi út zsákutca szakaszának burkolat felújítása ütemezetten 2018-ban esedékes. A felújítással együtt tervezetten „kerékpáros nyom” burkolati jelek kerülnek felfestésre.

**Ú12:** A Zombori utca útfelújítása szintén 2018. évre ütemezett.

Az utcában lévő párhuzamos parkolás megszüntetése az útfelújítással együtt nem tervezett, ezért a terv a megengedett sebesség 30 km/óra-ra való csökkentését tartalmazza, amivel az utca átkerül a „vegyes forgalmú út” kategóriába, ahol az útfelületen is megengedhető a kerékpározás.

**ZS3:** A Zombori utca útfelújításával együtt tervezett az azzal párhuzamosan vezető, kifizorgalmú, Köfém lakótelepi út kerékpárúttal való összekötése a Budapest-Balaton kerékpáros útvonallal

Saját forrásból megvalósításra tervezett beavatkozások 2018. évben					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény/ütemezés
III. 2.	ADONYI ÚT zsákutca szakasza (a Zentai út és a 62. sz. főút között)	135	B	kisforgalmú, kerékpáros továbbhaladást biztosító zsákutca útfelújítása, kerékpáros nyomok felfestése	2018.
III.Ú12	ZOMBORI UTCA	610	C	párhuzamos kisforgalmú út kijelölése, BUBA kerékpárúttal való összekötése, valamint az útpályán való kerékpározás biztosítása	2018.
III.ZS3	KÖFÉM lakótelepi út Zombori utcával párhuzamos ága	520	D	a Budapest-Balaton kerékpárút felé a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	2018.

65. táblázat: Önkormányzati saját forrásból tervezett beruházások 2018. évben

## 6.2.6 Az Alba Airport repülőtér fejlesztésével összhangban javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

A tervezett Alba Airport repülőtér kerékpárral való megközelíthetősége érdekében az Ú4 Börgöndi bekötőút kerékpározásra való kijelölése, a Börgöndi út kerékpárhálózattal való összekötése érdekében az Ú8 Széchenyi utcai kerékpárforgalmi létesítmény, valamint az Ú18 Sárkeresztúri út – Börgöndi út összekötése javasolt (a kisforgalmú utak kerékpározásra való kijelölésével).

A beruházás keretében a T2 jelű Alba Airport repülőtértől - Börgönd városrész (Velencei-tó) kerékpáros útvonal további vizsgálata is javasolt.

**Ú4:** A Börgöndi út a tervezett Alba Airport repülőtér legrövidebb útvonalú kerékpáros elérését biztosítja, amelyhez a 7.360 m hosszú kisforgalmú út felújítása és kerékpáros nyomok felfestése javasolt. A Börgöndi út kerékpárhálózatba kötését a tervezett Ú15/1 déli összekötőút megvalósulása biztosítja, azonban a belváros felé rövidebb útvonalat biztosítana az Ú8 Széchenyi utcai létesítmény megvalósítása.

**Ú8:** Széchenyi utca főút és a Börgöndi út közötti szakaszán a javasolt kerékpársávok kiépítése a Börgöndi úti kerékpározásra való kijelölésével együtt javasolt.

**Ú18:** Sárkeresztúri út – Börgöndi út összekötése a Sárkeresztesi út - Halom utcai csomópontjától a kisforgalmú Halom utca - Határ utca - Vermek utca kerékpározásra való kijelölésével szintén a Börgöndi úti kerékpározásra való kijelölésével együtt javasolt.

**T2:** az Alba Airport repülőtértől - Börgönd (Velencei tó kör) kerékpáros útvonalat a az 5.1.2.5 fejezet mutatja be. Az Alba Airport közúti megközelítése a 62. és 63. sz. főutak felől is tervezett. A 63. sz. főút felől nincs szükség kerékpáros létesítményre, mivel az a 63. sz. főút külterületi szakaszán sem tervezett. A 62. sz. főúthoz, Börgönd és a Velencei tó kör felé a kerékpáros útvonal biztosítása kezdetben a mezőgazdasági földutak igénybevételével javasolt.

Az Alba Airport projektjével összhangban javasolt kerékpárforgalmi létesítmények					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Összehangolási igény/ütemezés
III. Ú4	BÖRGÖNDI ÚT	7 360	C	kerékpározásra kijelölt kisforgalmú út	Alba Airport fejlesztésével, kb 2020-2022
III. Ú8	SZÉCHENYI UTCA (a Szárcsa és Börgöndi utak között)	500	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	Ú4 fejlesztésével
III. Ú18	Sárkeresztúri út – Börgöndi út összekötése a Halom u.- Határ u.- Vermek utca vonalán	1 430	C	Kisforgalmú utcák kerékpározásra való kijelölése	Ú4 fejlesztésével
III. T2	Alba Airport repülőtértől - Börgönd (Velencei-tó kör)	4 400	C	földút, kerékpározásra kijelölt mezőgazdasági út	Alba Airport 62. sz. főút felé való bekötésével

66. táblázat: Az Alba Airport projektjével összhangban javasolt kerékpárforgalmi létesítmények

## 6.2.7 Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások 2019-től a vizsgált városrészben

A 64. táblázat mutatja be a vizsgált városrészben 2018 évben ütemezett, önkormányzati saját forrásból megvalósításra tervezett beavatkozásokat.



2019. utáni időszakban az alábbi kerékpárforgalmi fejlesztések javasoltak saját forrás igénybevételével.

**1.1:** Zentai út a Budai úttól a Melencei utcáig javasolt kialakítása (a meglévő egyirányú forgalmi rend mellett az ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok felfestése) az (Eszéki utca – Melencei utca között szükséges) útfelújításával együtt javasolt.

**1.2:** Zentai út a Melencei utcától a Szabadkai utcáig javasolt kialakítás (egyirányú forgalmi rend bevezetése, ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok, parkolás szabályozása) az útfelújítással együtt javasolt.

**1.3:** Zentai út a Szabadkai utca és az Adonyi út közötti zsákutca szakaszon a kerékpáros nyomokkal való kerékpározásra való kijelölés az utca felújításával együtt javasolt.

**Ú2/2:** Széchenyi utca az Új Váralja sor – Temető utca közötti szakaszán a javasolt kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása az Intermodális Csomópont beruházásában tervezett Ú2/1, Széchenyi utca (Csíkvári út – Új Váralja sor) valamint Ú10, Új Váralja sori kerékpáros létesítmény megvalósulását követően, azokhoz kapcsolódva lehetséges.

**Ú5.** Börgöndi bekötőúton (a 62. sz. főúttól a Murvás útig) a kerékpározás biztosítása a sebesség csökkentésével és kerékpáros nyomok felfestésével, a 62. sz. főút melletti buszmegállónál a B+R kerékpárparkolók kialakításával együtt javasolt.

**E1:** A Domb utca 95m hosszú szakaszán az ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása a padkák rendezésével (burkolásával) szintén saját forrásból javasolt.

Saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	Ütemezés
III. 1.1	ZENTAI ÚT a Budai úttól a Melencei utcáig	180	C	meglévő egyirányú forgalmi rend, ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok	2019. után
III. 1.2	ZENTAI ÚT a Melencei utcától a Szabadkai utcáig	175	C	egyirányú forgalmi rend bevezetése, ellenirányban kerékpársáv, forgalommal egyező irányban kerékpáros nyomok	2019. után
III. 1.3	ZENTAI ÚT a Szabadkai utca és az Adonyi út között	140	C	zsákutca kerékpározásra való kijelölése kerékpáros nyomokkal	2019. után
III.Ú2/2	SZÉCHENYI UTCA az Új Váralja sor – Temető utca között	125	B	bal old. irányhelyes egyoldali kerékpársáv, jobb old. meglévő zsákutca kikötése az Új Váralja sorra	2020-2022 után
III. Ú5	Börgöndi bekötőút (a 62. sz. főúttól a Murvás útig)	780	D	kerékpározásra kijelölt kisérgalmi út (külterület)	2019. után
III.Ú6/2	BÖRGÖND, MURVÁS ÚT	320	D	kerékpározásra kijelölt kisérgalmi út (belterületen)	2019. után
III. E1	DOMB UTCA	95	C	Ellenirányú kerékpáros közlekedés kijelölése, a padkák rendezésével	2019. után

67. táblázat: Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások 2019-től

## 6.2.8 Második ütemben javasolt fejlesztések

A második ütemben lévő fejlesztések között elsősorban olyan beruházások szerepelnek, ahol a szabályozási terv módosítása, kisajátítás, szükséges, valamint a fejlesztés jelentős költségigényű. Az alábbi létesítmények megvalósítása 2022. után várható.

**Ú9:** A Topolyai utca kerékpársávok megvalósítása a Verseci utcai kerékpáros létesítményekkel összhangban javasolt, ezért került a második ütembe.

**Ú11:** A Verseci utcában a javasolt kerékpársávok területének biztosítása részben a Kőfém Alcoa területe felé lehetséges. A Verseci utcai fejlesztés az Alcoa-Kőfémvel Kft-vel közösen oldható meg, a parkolóhelyek más területen való fejlesztésével együtt.

**Ú15/3:** A Déli összekötőút (1. számú körforgalmi csomópontjának) és a Raktár utca között szükséges új út kiépítése úthálózat fejlesztés keretében oldható meg. A gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitást ösztönző útfejlesztés forraskerete (lásd 6.1.2 fejezet) ennek az útszakasznak a kiépítését már nem tette lehetővé. A kiépítendő úthoz jelentős területbiztosítás (kisajátítás) is szükséges. A kiépítendő útfejlesztéssel együtt lehetséges és szükséges a javasolt kerékpársávok megvalósítása. Az új útépítéssel együtt célszerű továbbá a Raktár utca meglévő szakaszán a javasolt kerékpársávok létesítése (a Mártírok útjára való rákötéssel).

**3.** A Császár víz mentén meglévő önálló kétirányú kerékpárút csak időszakos jelleggel használható (lásd az 5.1.1 fejezetet), mivel a Velencei-tó vízpótlásakor az M7 autópálya alatt, a Császár-víz mellett haladó kerékpárút is víz alá kerül. Az M7 autópálya alatt új, a Császár-víz hídjától független kerékpáros aluljáró építése javasolt, a kerékpárút állandó használhatósága érdekében.

Az M7 autópálya alatti műtárgy jelentős bekerülési költsége alapján, figyelembe véve, hogy a kerékpárút Székesfehérvár közigazgatási határán kívül helyezkedik el, a megvalósítás hosszútávon várható.

**ZS1 és ZS2:** Az Apatini utcából és a Dolovai sorról a Rácbánya területén jelölt szabadidő park (a rekultiválandó bányaterület helyén) fejlesztésével lehet biztosítani a kerékpárosok továbbhaladását két zsákutcából. A fejlesztés jelentős kisajátítási igényekkel is jár, ami miatt a fejlesztés második ütemben várható.

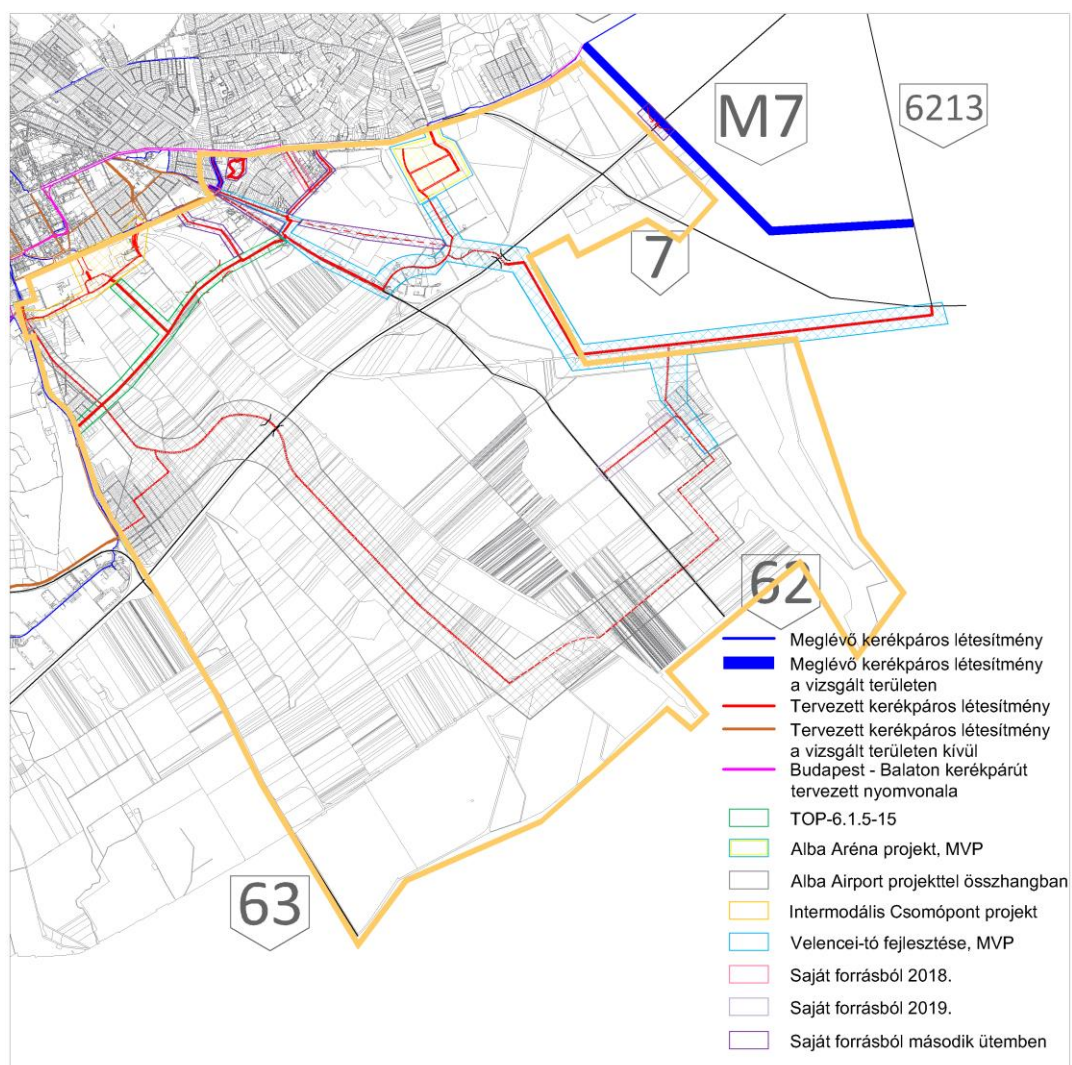
**Ú1.2:** A Seregélyesi út (62. sz. főút) Mártírok útja - Köles utca közötti szakaszának kiépítése csak hosszútávon látszik megvalósíthatónak, mivel a kiépítéshez a szabályozási terv módosítása, az előkertek kisajátítása és egyéb kártalanítás is szükséges.

Második ütemben javasolt fejlesztések					
	Út neve	Létesítmény hossza (m)	Hálózati sz.	Javasolt fejlesztés	ütemezés
III.Ú9.	TOPOLYAI UTCA (Ráchegy)	380	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2022. után
III.Ú11	VERSECI UTCA (Ráchegy)	770	C	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2022. után
III.Ú15/3	Déli összekötőút Raktár utcai összekötés	1030	B	kétoldali irányhelyes kerékpársávok	2022. után
III. 3.	Császár-víz mentén meglévő kerékpárút új külön szintű keresztezése az M7 ap-val	3240	B	új kerékpáros aluljáró híd az autópálya alatt	2022. után
III.ZS1	APATINI UTCA (Rácbánya felé vezető ág)	250	C	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	2022. után
III.ZS2	DOLOVAI SOR	200	C	a Rácbánya szabadidőpark fejlesztésével együtt a kerékpárosok továbbhaladásának biztosítása	2022. után
III.Ú1.2	SEREGÉLYESI ÚT 62. sz. főút Mártírok útja - Köles utca között	0,91	B	irányhelyes kerékpárút, vagy koppenhágai típusú kerékpársáv	2022. után
III.Ú19	Székesfehérvár – Lovasberény vasútvonal felhagyása esetén, annak helyén	1.970	C	úttól független, önálló kerékpárút	2022. után

68. táblázat: Második ütemben javasolt fejlesztések

**Ú19:** A havonta csak 1-2 alkalommal, és csak teherszállításra használt vasútvonal felhagyása esetén, annak helyén kerékpáros létesítmény kialakítása javasolt. A kialakítás lehetősége a vasútvonal használatától függ.

A fejlesztési lehetőségek keretében 6.2.1 – 6.2.5 és a 6.2.7 fejezetekben javasolt létesítményeket az 40. térkép mutatja be.



40. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése (lásd a 13. sz. mellékletet)

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

A vizsgált városrészből Székesfehérvártól dél-keletre lévő települések elérésének biztosítása:

#### Első ütemben:

A **T3 kerékpáros útvonal: Börgönd - Dinyés és a Velencei-tó déli települései felé** való megvalósítása javasolt, a Modern Városok Program keretében, a Velencei-tó turisztikai fejlesztésében. Lásd az 5.1.2.5 fejezetben az ütemezés indoklását, a 37. térképet és a 63. táblázatot.

**Első-második ütemben:**

**T1 nyomvonal: a Babér utcától Börgönd városrészig** megvalósítása a T3 nyomvonallal együtt, vagy azt követően javasolt. Kiépítése a székesfehérvári kerékpárhálózatba való bekötéssel együtt lehetséges. Megvalósítása szintén a Modern Városok Program keretében, a Velencei-tó turisztikai fejlesztésében javasolt, a szükséges fedezet rendelkezésre állása esetén. Lásd még az 5.1.2.5 fejezetben az ütemezés indoklását, a 37. térképet és a 63. táblázatot.

**Harmadik ütemben:**

**A T2 kerékpáros útvonal biztosításának vizsgálata a tervezett Alba Airport repülőtértől - Börgönd városrészig**, az Alba Airport repülőtér és a 62. sz. főút közötti közúthálózati fejlesztésével együtt javasolt. A kerékpáros útvonal kialakítása kezdetben földúton (a mezőgazdasági forgalmú utak) felhasználásával is elfogadható, mivel csekély az útvonal várható napi kerékpáros forgalma. Lásd még a 37. térképet és az 57. és 65. táblázatot

## 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: Székesfehérvár Ráchegy szabályozási terve .....	14
5. térkép: A vizsgált városrész lehatárolása .....	15
6. térkép: Városnegyedek és városrendezési körzetek forrás: [Székesfehérvár településszerkezeti terv leírása és alátámasztó munkarészei, 2004] .....	17
7. térkép: A vizsgált városrész javasolt kerékpárforgalmi főhálózati kapcsolatai .....	18
8. térkép: Forgalomvonzó létesítmények a vizsgált területen .....	22
9. térkép: A főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált területen .....	23
10. térkép: A forgalomvonzó létesítmények és a főbb kibocsátó (lakó) területek a vizsgált városrészben (nagyíthatóan lásd az 1. számú mellékletben).....	23
11. térkép: A vizsgált városrész országos főúttjai, valamint városi gyűjtőúttjai .....	25
12. térkép: Forgalmi adatok térképi ábrázolása (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2013.) nagyobb méretben lásd az 1. kötet 12.c. mellékletét .....	26
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 területen .....	31
16. térkép: Egyirányú utcák és zsákutcák a vizsgált városrészben .....	35
17. térkép: A meglévő lakó-pihenő övezetek a vizsgált városrészben.....	36
18. térkép: A kerékpáros balesetek helyszínei a vizsgált területen 2011-2015. években .....	39
19. térkép: A helyközi közlekedés megállóhelyei, melyek mellett a kerékpárparkolás igényként merülhet fel.....	40
20. térkép: Kerékpáros útirányjelző táblák jelenlegi rendszere.....	42
21. térkép: A vizsgált városrész kerékpárforgalmi létesítménye .....	43
22. térkép: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és értékelésük .....	48
23. térkép: A területen hiányzó és korszerűsítendő valamint tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmények (lásd még a 6. mellékletet) .....	50
24. térkép. térkép: Székesfehérvár dél-keleti várostérségében 20 km-en belül lévő települések és a Dinnyési-Fertő Természetvédelmi Terület .....	53
25. térkép: A vizsgált városrész problématerképe (lásd a 7. sz. mellékletet) .....	58
26. térkép: Magyarország kerékpáros térképéből (2017. június) Székesfehérvár környezete (a teljes térkép a 8. melléklet).....	60
27. térkép: Fejér Megye Területfejlesztési Program kerékpárút fejlesztéseinek részlete, valamint Fejér Megye Területrendezési Terve, Térségi Szerkezeti Terv részlete .....	61



28. térkép: A vizsgált terület forgalomvonzó intézményei és kibocsátó területei 3 km-es körön) belül helyezkednek el. Székesfehérvár városközpontjából indulva a vizsgált városrész 5 km-en belül elérhető területei .....	65
29. térkép: A változtatásra nem szoruló területek kijelölése a vizsgált területen .....	66
30. térkép: Székesfehérvártól Börgönd—Dinnyés— Velencei-tó déli partja— Seregélyes felé a lehetséges kerékpáros nyomvonalak .....	76
31. térkép: Tervezett vasúti átjárási lehetőségek a vizsgált városrészben .....	77
32. térkép: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának lehetősége .....	80
33. térkép: A zsákutcákban a kerékpáros továbbhaladási lehetőségek vizsgálata .....	83
34. térkép: A javasolt kerékpáros pihenőhelyek helyszínei az „A” és „B” hálózati funkciójú szabadidős kerékpárforgalmi létesítmények mellett .....	88
35. térkép: Javasolt kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése a vizsgált városrészben (lásd a 11. sz. mellékletet) .....	103
36. térkép: Alba Aréna (piros szín) és a Alba Ipari Zóna (kék szín) úthálózati fejlesztései .....	106
37. térkép: Székesfehérvár belterületéből kivezetően javasolt kerékpáros nyomvonalak, Börgönd—Dinnyés— Velencei-tó déli partja— Seregélyes felé .....	115
38. térkép: A javasolt T1 és T3 kerékpáros útvonalak Magyarország kerékpáros térképén .....	115
39. térkép: A vizsgált városrészben a javasolt útirányjelző táblarendszerek helyei .....	121
40. térkép: A vizsgált városrészben javasolt projektek lehetséges fejlesztési források szerinti ütemezése (lásd a 13. sz. mellékletet) .....	132

## Képek jegyzéke

1. kép: A 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasútvonal felett, a 62. sz. főút 41+325 km szelvényében lévő közúti felüljáró, mely nem alkalmas kerékpáros létesítmény átvezetésére (forrás: Egységes Hídnyilvántartási Rendszer) .....	30
2. kép: A 30a számú Budapest- Székesfehérvár vasútvonal fény-és félsorompóval biztosított vasúti átjárója Börgöndnél (fotó: Papp Márton) .....	30
3. kép: A 6-os számú vasútvonal feletti gyalogos felüljáró az Adonyi útnál, kerékpáros vezetősín nélkül (Fotó: Papp Márton) .....	31
4. kép: A 62. sz főút 43+325 km szelvényében az M7 autópálya feletti híd, mely nem alkalmas kerékpáros létesítmény átvezetésére (forrás: Egységes Hídnyilvántartási Rendszer) .....	32
5. kép: Császár-víz töltésén vezető kerékpárút M7 autópálya előtti szakasza (fotó: Juhászné Viniczai Ágnes) .....	33
6. kép: Császár-víz töltésén vezető kerékpárút átvezetése az M7 autópálya alatt (fotó: Juhászné Viniczai Ágnes) .....	33
7. kép: Zentai úti kerékpáros létesítmény a Budai úttól a Melencei utcáig, 1.a szakaszon, az Eszéki utcánál) (forrás: Google) .....	44
8. kép: Zentai út a Melencei utcától a Szabadkai utcáig, az 1.b szakaszon (forrás: Google) .....	45
9. kép: Zentai út a Szabadkai utca és az Adonyi zsákutca között, az 1.c szakaszon (forrás: Google) .....	45
10. kép: Adonyi út kerékpározásra kijelölt zsákutca szakasza (forrás: Google) .....	46
11. kép: A Császár-víz mentén haladó kerékpárút (forrás: P.H. Közlekedési Iroda) .....	47

12. kép: A Babér utca folytatásában lévő híd az M7 autópálya 57-950 km szelvényében (forrás: Egységes Hídnilyvántartási Rendszer) .....	73
13. kép: A 30a transzeurópai vasútvonal Dinnyés-Kajtori – csatorna hídja, Székesfehérvár közigazgatási határán kívül (fotó: Papp Márton) .....	75

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: A vizsgált terület városnegyedei és városrendezési körzetei .....	16
2. táblázat: A vizsgált terület kerékpáros hálózati kapcsolatai a szomszédos városrészek valamint a szomszédos települések felé .....	18
3. táblázat: A vizsgált területen lévő óvoda és általános iskola .....	19
4. táblázat: A vizsgált területen lévő szakközépiskola és képző intézmények .....	19
5. táblázat: A vizsgált területen lévő könyvtárak, művelődési ház és múzeumok .....	20
6. táblázat: A vizsgált területen lévő szállók, motelek .....	20
7. táblázat: A vizsgált területen lévő templomok, temetők .....	20
8. táblázat: A vizsgált városrészben lévő közösségi területek.....	21
9. táblázat: A vizsgált városrészben lévő sportlétesítmények.....	21
10. táblázat: A vizsgált területen lévő orvosi rendelő és gyógyszertár .....	21
11. táblázat: A vizsgált városrészben lévő ipari parkok.....	21
12. táblázat: A vizsgált területen lévő irodaházak.....	21
13. táblázat: A vizsgált városrészben lévő bevásárló központok .....	21
14. táblázat: A vizsgált városrész gyorsforgalmi és országos főútjainak forgalmi adatai (Forrás: Pro Urbe 2016 csúcsóra E/h-ból képezve) .....	24
15. táblázat: A vizsgált terület érintett főút szakaszának forgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.).....	24
16. táblázat: A vizsgált terület gyűjtőútjainak forgalma (csúcsóra E/nap forrás: Pro Urbe 2016.)	25
17. táblázat: A vizsgált területen tervezett új gyűjtő-és főutak .....	26
18. táblázat: A vizsgált területen a jelzőlámpa irányítású és körforgalmú csomópontokban lévő kerékpáros átvezetések (Székesfehérvár MJV. Polgármesteri Hiv. Közlekedési Iroda) .....	27
19. táblázat: A vizsgált városrész hídja .....	32
20. táblázat: Az egyirányú utcák és az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosításának jelenlegi helyzete a vizsgált területen.....	34
21. táblázat: Zsákutcák és a kerékpáros továbbhaladás jelenlegi helyzete a vizsgált városrészben .....	34
22. táblázat: 2011. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben.....	37
23. táblázat: 2013. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben.....	37
24. táblázat: 2015. év kerékpáros balesetei a vizsgált városrészben.....	37
25. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset okozója .....	37
26. táblázat: Baleseti okok részletezése, amikor a kerékpáros a baleset részese .....	38
27. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset okozója .....	38
28. táblázat: A balesetek sérülési foka, amikor a kerékpáros a baleset részese.....	38
29. táblázat: Balesetek helyszínei betűrendbe rendezve .....	39
30. táblázat: Helyközi megállóhelyek a vizsgált városrészben .....	40

31. táblázat: A vizsgált városrész meglévő kerékpárforgalmi létesítménye (2017. decemberi állapot) .....	43
32. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények értékelése a vizsgált területen .....	47
33. táblázat: Országos főutak hiányzó kerékpárforgalmi létesítményei .....	49
34. táblázat: Az érintett városi főúton hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény .....	49
35. táblázat: A gyűjtőutakon hiányzó kerékpárforgalmi létesítmények .....	50
36. táblázat: A tervezett úthálózati fejlesztésekkel együtt szükséges kerékpárforgalmi létesítmények .....	51
37. táblázat: Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében javasolt kerékpárforgalmi létesítmények .....	52
38. táblázat: Székesfehérvár városkörzetében lévő települések kerékpáros elérhetőségei és fejlesztései a Fejér Megyei Területfejlesztési program alapján .....	61
39. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felújítási, korszerűsítési lehetőségei .....	67
40. táblázat: A Seregélyesi úton (62. sz. főút) belterületi szakaszán javasolt új kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei és kötöttségei .....	68
41. táblázat: Az érintett városi főúton javasolt kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 10.000 -20.000 ÁNF közötti .....	69
42. táblázat: A városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 4.000 - 10.000 ÁNF közötti .....	70
43. táblázat: Városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei és kötöttségei, amikor a közút forgalma 2.000 - 4.000 ÁNF közötti .....	70
44. táblázat: Az úthálózati fejlesztésekkel együtt javasolt kerékpárforgalmi létesítmények típusának lehetőségei .....	71
45. táblázat: Az összefüggő kerékpárhálózat érdekében a Kamilla utcában javasolt kerékpárforgalmi létesítmény típusának lehetőségei .....	72
46. táblázat: A vizsgált városrész hídjain a kerékpáros átvezetés vizsgálata .....	78
47. táblázat: Az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpárforgalom biztosításának vizsgálata a városrészben .....	80
48. táblázat: Zsákutcák vizsgálata a kerékpáros továbbhaladási lehetőség szempontjából .....	82
49. táblázat: Rövid idejű kerékpárparkolást igénylő célállomások a vizsgált városrészben (önkormányzati tulajdonú/fenntartású intézmények, valamint templomok) .....	86
50. táblázat: Hosszú idejű kerékpártárolást igénylő célállomások (általános- és középiskolák), ahol a tárolás az intézmény területén belül javasolt. ....	86
51. táblázat: A vizsgált területből kivezetően a lehetséges kerékpáros útvonalak .....	89
52. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények javasolt korszerűsítései .....	93
53. táblázat: Országos főúton javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények .....	95
54. táblázat: Javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az érintett városi főútszakaszon .....	96
55. táblázat: A városi gyűjtőutakon javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények .....	102
56. táblázat: Javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az úthálózati fejlesztésekkel együtt ..	110
57. táblázat: Javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények az összefüggő kerékpárhálózat érdekében .....	112
58. táblázat: A város belterületéből kivezetően javasolt új kerékpárforgalmi létesítmények .....	116
59. táblázat: Az egyirányú utcákban javasolt fejlesztések .....	116
60. táblázat: Zsákutcákban javasolt fejlesztések .....	117

61. táblázat: Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitást ösztönző közlekedésfejlesztés (TOP 6.1.5-15) felhívás alapján tervezett projekt keretében.....	125
62. táblázat: Az Alba Aréna multifunkcionális rendezvény- és sportcsarnok kiszolgáló közúthálózatának fejlesztése során tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	125
63. táblázat: Székesfehérvár Intermodális Csomópont projektjében a vizsgált területen tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	126
64. táblázat: A Velencei-tó turisztikai fejlesztése projektjében, a Modern Városok Program keretében tervezett kerékpárforgalmi létesítmények .....	127
65. táblázat: Önkormányzati saját forrásból tervezett beruházások 2018. évben .....	128
66. táblázat: Az Alba Airport projektjével összhangban javasolt kerékpárforgalmi létesítmények .....	129
67. táblázat: Önkormányzati saját forrásból megvalósításra javasolt beavatkozások 2019-től ..	130
68. táblázat: Második ütemben javasolt fejlesztések .....	131

## Ábrák jegyzéke

1. ábra: Az Új Váralja sort a Mártírok útjával összekötő út vasútállomás feletti felüljáró híd előtti keresztmetszet a 2013-ban készült megvalósíthatósági tanulmány alapján .....	105
2. ábra: A Rozmaring utcai egyoldali kétirányú kerékpárút keresztmetszete a három sávós közúti szakaszon (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 942/l., 2017.07 terve) .....	106
3. ábra: Az Alba Aréna közúthálózatán tervezett irányhelyes kerékpársávok keresztmetszete (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 942/l., 2017. 07 terve) .....	107
4. ábra: A déli összekötő út engedélyezési tervéből az „A” jelű útjának mintakeresztmetszelvénye, az északi oldalon az egyoldali kétirányú kerékpárúttal (Roden Mérnöki Iroda Kft. 1736 tervszámú 2018. februári tervéből).....	108
6. ábra: A déli összekötő út engedélyezési tervéből az „A3” jelű út mintakeresztmetszelvénye, a nyugati oldalon az egyoldali kétirányú kerékpárúttal (Roden Mérnöki Iroda Kft. 1736 tervszámú 2018. februári tervéből) .....	109
7. ábra: A déli összekötő út tanulmánytervéből az „A1” jelű út mintakeresztmetszelvénye, az irányhelyes kerékpársávokkal (Közlekedésfejlesztés Mérnöki Iroda Kft. 972 tervszámú 2016. augusztusi tervéből) .....	109