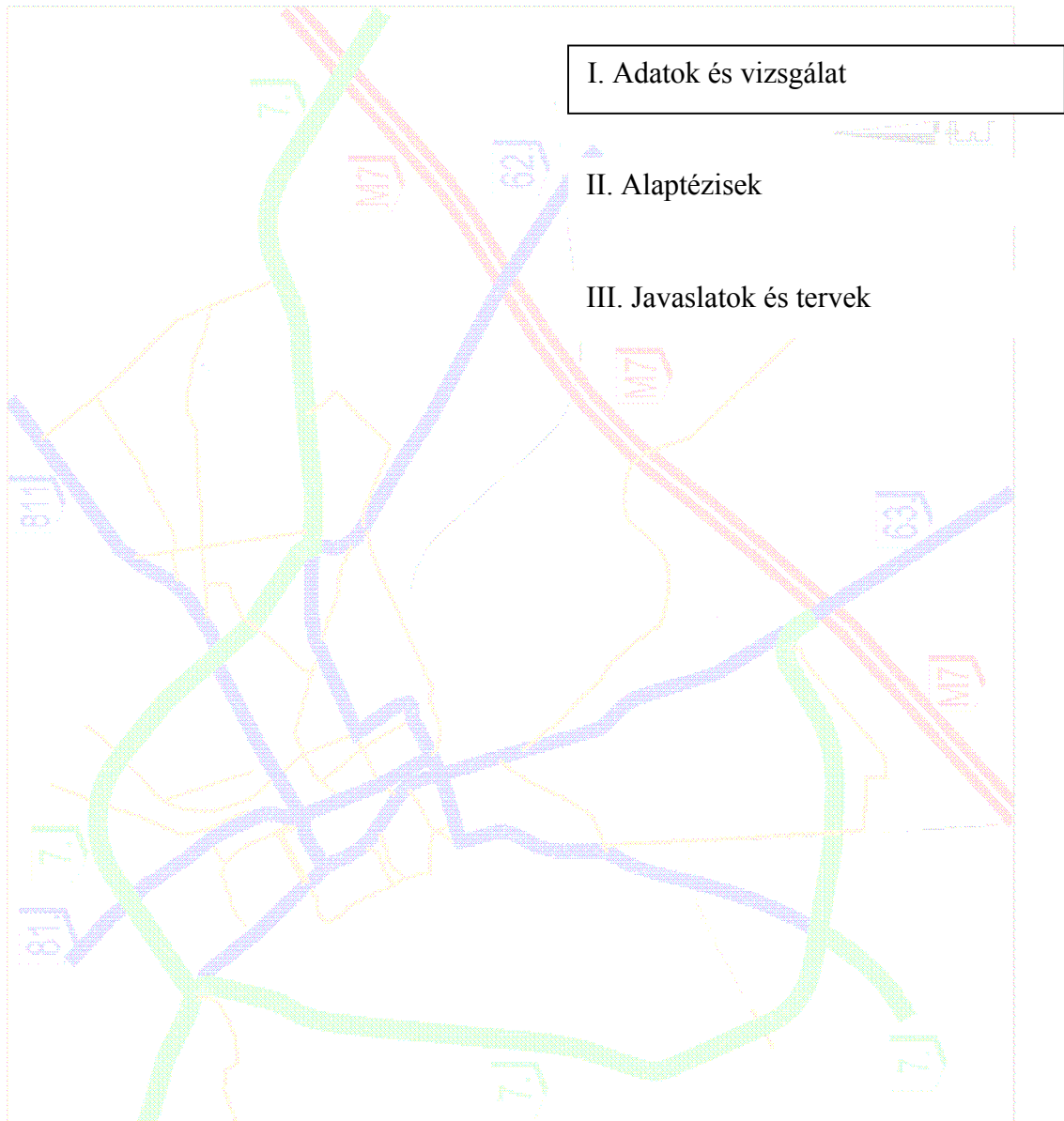


Székesfehérvár

közlekedésfejlesztési

konceptiója

I. rész





| | | | |
|-----------------------|---|------------|---------|
| cím: | Székesfehérvár településfejlesztési koncepció felülvizsgálatát megalapozó közlekedési alátámasztó munkarész | | |
| megbízó: | Székesfehérvár M.J. Város Önkormányzata | | |
| a megbízó konzulense: | Ötvös Ildikó / Főépítési iroda | | |
| készítette: | Közlekedésfejlesztés Kft. | | |
| munkaszám: | 604/2009 | | |
| munkatársak: | | | |
| témafelelős: | Polányi Péter okl. építőmérnök | | |
| | közlekedési építőmérnöki tervező | KÉ-T-Tell. | 07-0239 |
| | közlekedési építőmérnöki szakértő | KÉ-Sz. | 07-0239 |
| | településrendezési közlekedési tervező | K1d-1 | 07-0239 |
| | Bakró Nagy Tamás okl. építőmérnök | | |
| | közlekedési építőmérnöki tervező | KÉ-T/korl | 07-0891 |
| | Hartal István okl. építőmérnök | | |
| | Hencz Edina mérnök- informatikus | | |
| Tartalom: | | | |

A teljes dokumentáció:

- I. kötet: Adatok és vizsgálat
- II. kötet: Alaptézisek
- III. kötet: Javaslatok és tervek

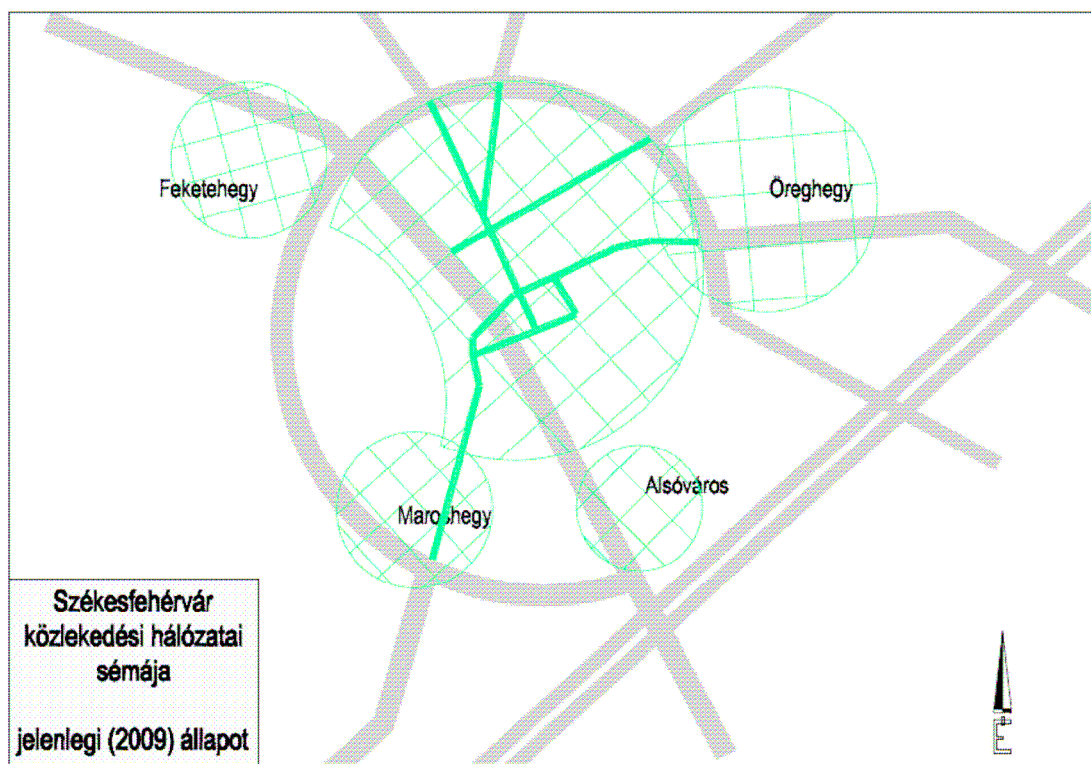
Jelen dokumentum tartalma:

| | |
|--|-----------|
| I. kötet: Adatok és vizsgálat | |
| A. SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZLEKEDÉSI SZERKEZETE | 3 |
| B. A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER FŐBB JELLEMZŐI, ADATAI..... | 9 |
| Gyalogos közlekedés | 9 |
| Akadálymentesítés, kerekes közlekedés..... | 10 |
| Kerékpáros közlekedés | 11 |
| Egyéni gépjármű közlekedés | 13 |
| Parkolás | 13 |
| Közösségi közlekedés..... | 15 |
| C. A JELENLEGI HELYZET ÉRTÉKELÉSE..... | 18 |



A. Székesfehérvár közlekedési szerkezete

Székesfehérvár város-szerkezete nyúlványokkal bővített gócpont jellegű, melyben a gócpont jelenti a tágabb értelemben vett belvárost, s hozzá csatlakozik a Feketehegy, az Öreghegy, a Maroshegy és az Alsóváros. A gócpont sugara két és fél kilométer, mely a nyugati irányban kb. 1 km-re csökken.



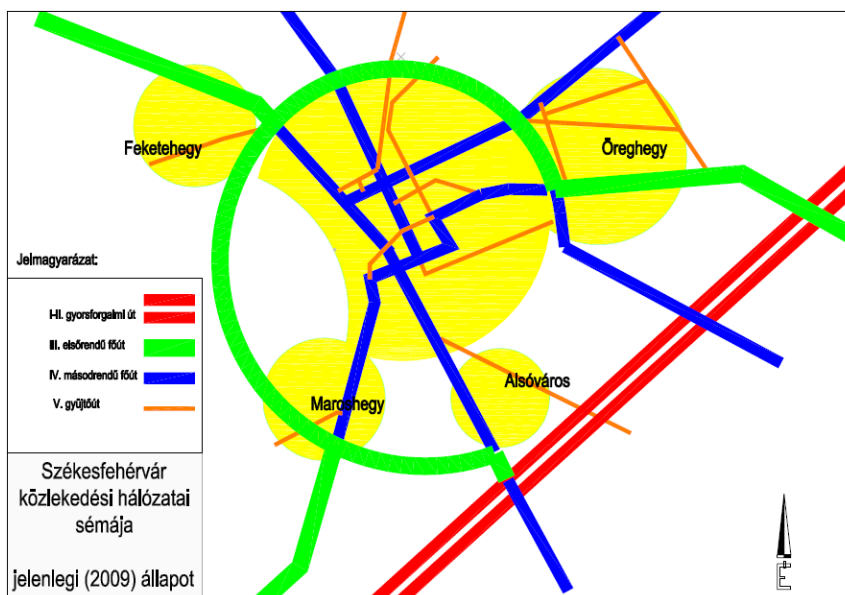
Az úthálózat eredeti, történelmi váza sugaras jellegű, melyet 45 évvel ezelőtt a Kadocsa utcai gyűrű irányú elem fejlesztette tovább a jelenlegi gyűrűs – sugaras jellegűvé.

A hálózat jellegzetességei közé tartozik, hogy a város északi és keleti szektora sűrű úthálózattal rendelkezik, míg a nyugati és a déli részek erősen hiányos hálózatok.

A teljes közúthálózat állami és önkormányzati útból áll. Az önkormányzati úthossz 320 kilométer, melynek kb. 93 %-a burkolt.

2008-ban Székesfehérvár gépjármű-ellátottsági mutatója már 350 szgk/1000 lakos. A nemzetközi tapasztalatok alapján a motorizációs fejlődést tekintve a személygépkocsi állomány további jelentős emelkedésére lehet még számítani.

A térkép sémarajzán látható a külső kapcsolattal is rendelkező belső főhálózat, melyet további hálózati elemek alakítanak rendszerré.



A város közúthálózata használata főbb motivációit a

- lakóhely – munkahely
- lakóhely – iskola / óvoda
- lakóhely – kereskedelmi egység
- munkahely – munkahely
- munkahely – intézmény
- munkahely – vidék

viszonylatok adják.

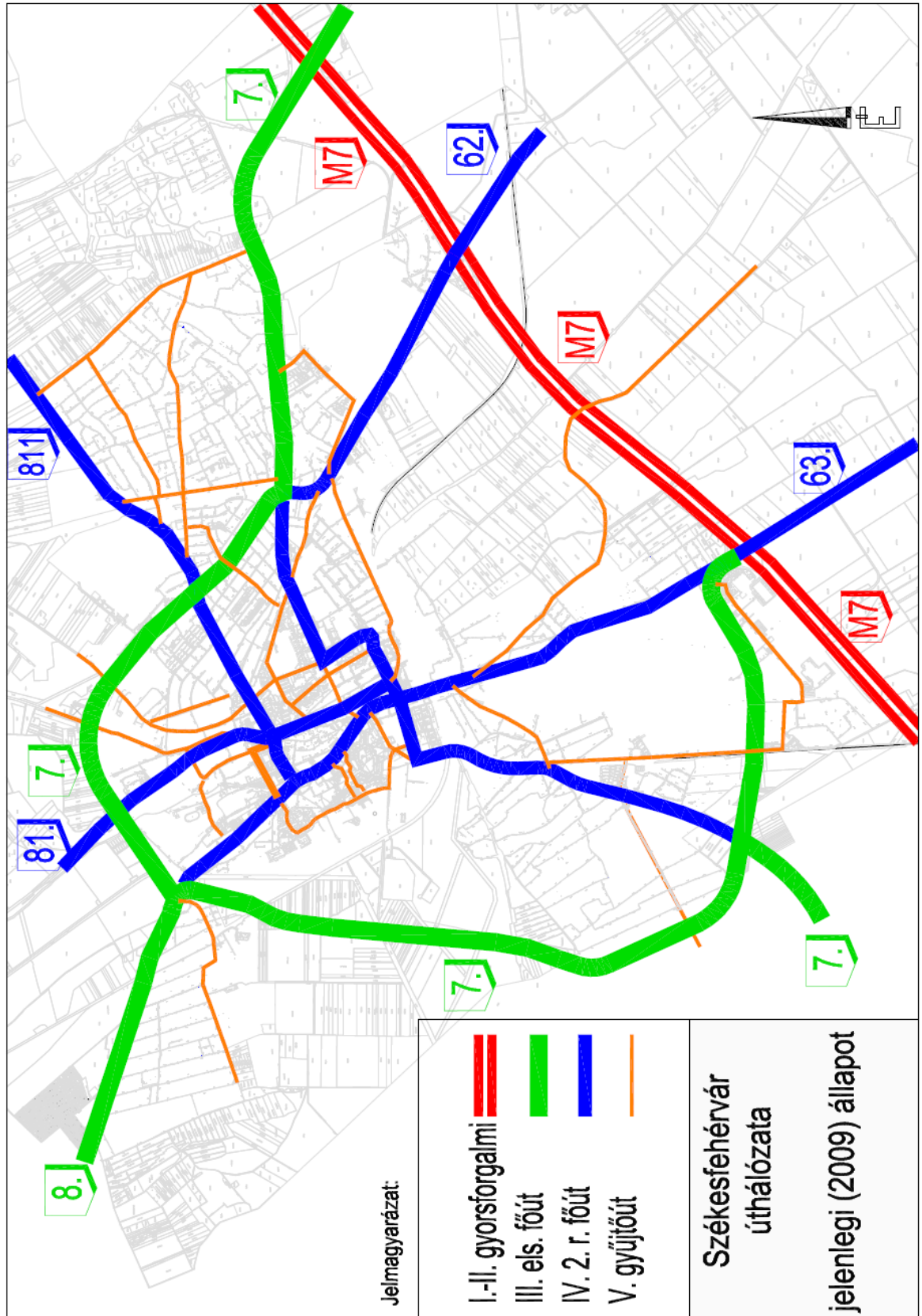
Az alábbi térképen feltüntettük a fenti közlekedési célpontokat, az alábbiak szerint:

- iskola/ óvoda
- kereskedelem





A város térképhelyes közúthálózatát az alábbi ábra szemlélteti:

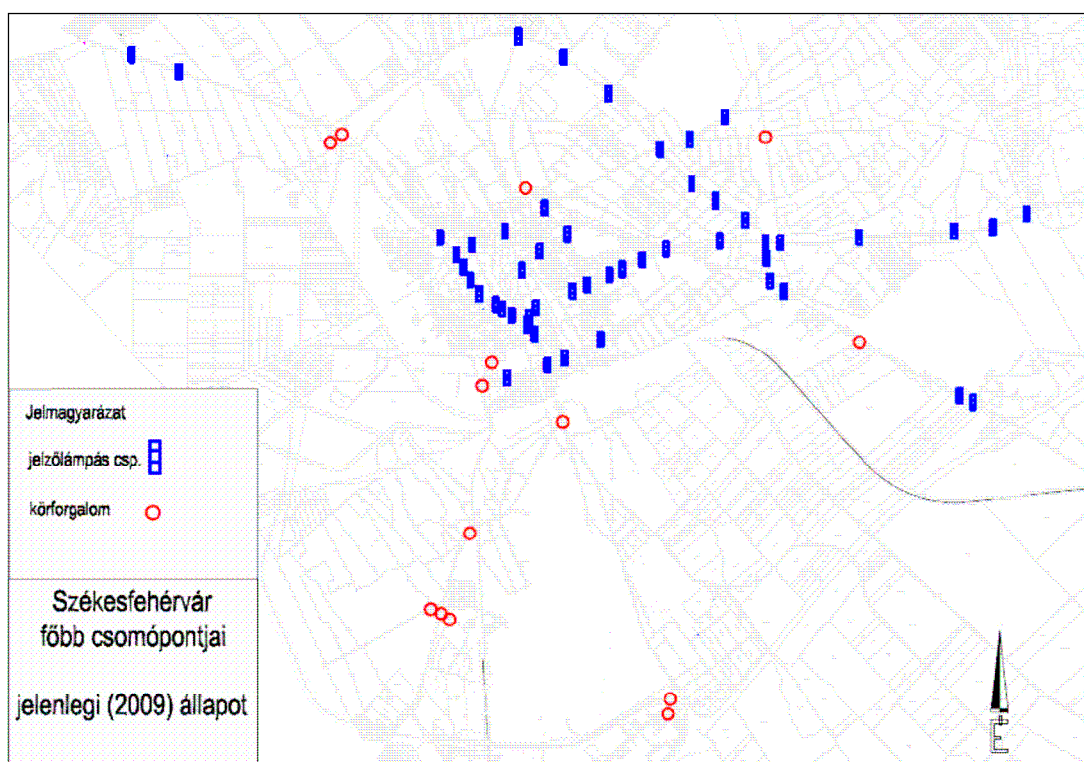




Csomópontok

A város közlekedési főhálózatának csomópontjai zöme (48 csp.) jelzőlámpás szabályozású, és 14 csomópont körforgalmú kialakítású.

A csomópontok fajtái az alábbi rajzon láthatók.



A jelzőlámpás csomópontok közül csak a Palotai út-Széchenyi úti lámpasor működik összehangolt rendszerben, amihez még a Schwäbisch G.- Mátyás kir. krt., és a Budai út – Várkörúti csomópont is csatlakozik. A többi jelzőlámpa általában önálló fázistervvel irányítja a forgalmat. A belváros főbb csomópontjainak jelzőlámpás szabályozására az alábbi adatok jellemzők:

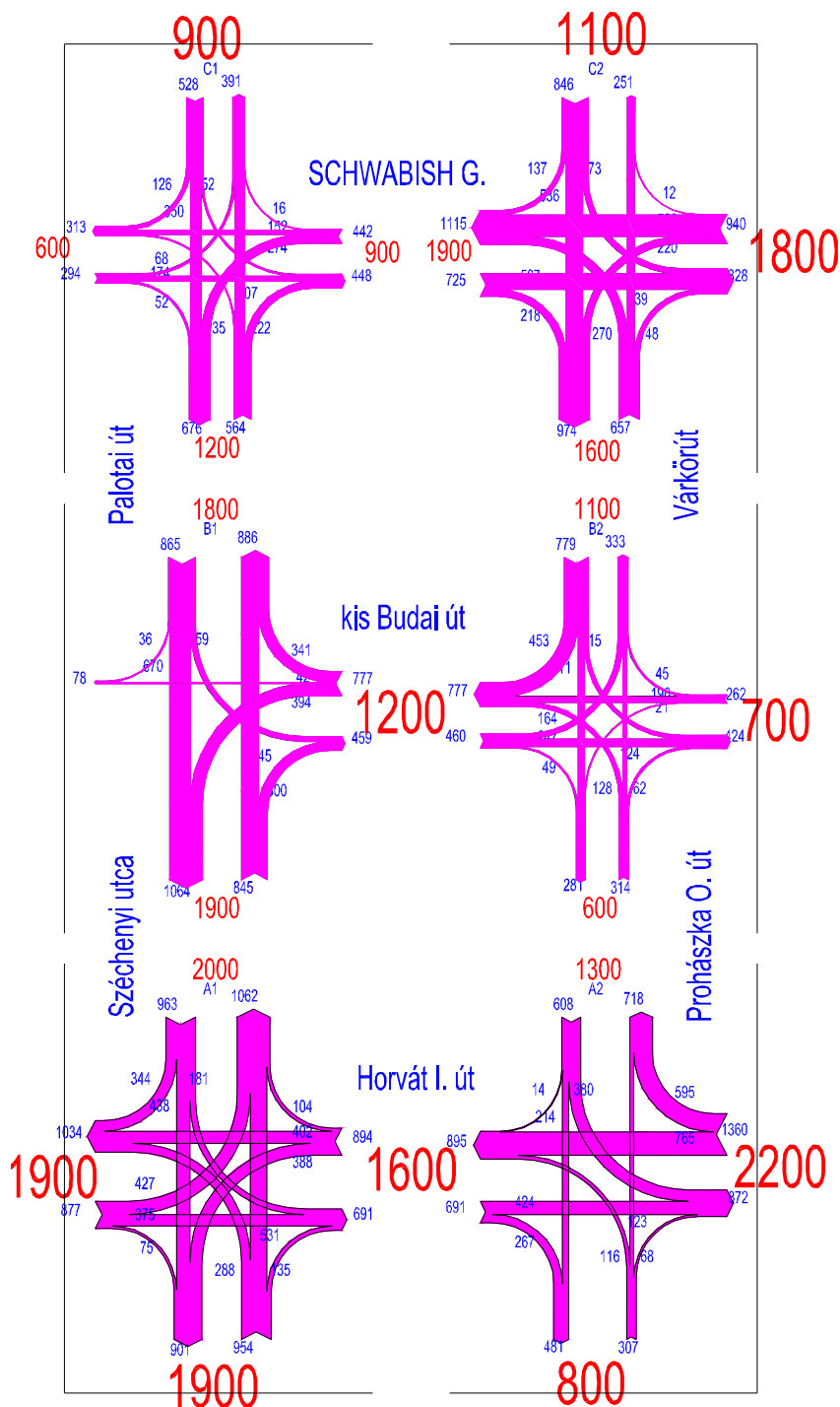
Összehangolt csomópontok:

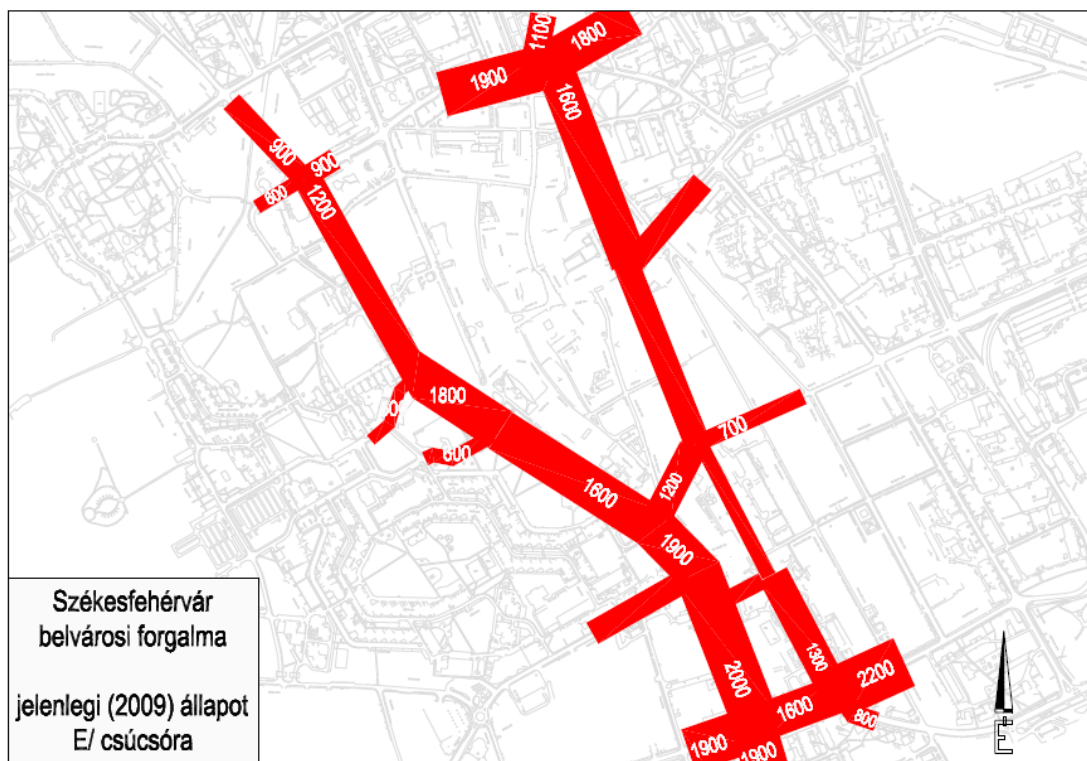
| | periódus idő (sec) | | periódus idő (sec) |
|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------|--------------------|
| Palotai út- Mészöly G. | 105 | Széchenyi u. - Horvát I. u. | 95 |
| - Schwäbisch G. | „ | Horvát I. u. - Prohászka u. | 95 |
| - Szúnyog u. | „ | ----- | |
| - Halász u. | „ | Nem összehangolt csomópontok: | |
| - Selyem u. | „ | Várkörút - Rákóczi u. | 80 sec |
| - Megyeház | „ | ----- | |
| - Budai út | „ | - | |
| Széchenyi u- Balatoni u. | „ | Várkörút - Szekfű Gy. u. | 80 |
| Budai út - Várkörút | „ | | |
| Schwäbisch G.- Mátyás kir. krt. | „ | | |
| ----- | | | |

E jelzőlámpák zömének csak egy programja van, s egyiken nincs forgalomtól függő vezérlés.

Forgalmi jellemzők

Az egyéni közlekedés által okozott forgalmi terhelés reggel 6 órától este 19 óráig jelentős, melyből a 7,15 – 8.15-ig, ill. a 15.45-16.45-ig tartó időszak a legforgalmasabb. A városmag legforgalmasabb útjai a Palotai út, a Széchenyi út, a Horvát Isván út, a Prohászka O. út, a Várkörút és a Mátyás kir. Körút. Ezek az útvonalak egy gyűrű mentén helyezkednek el. Reggeli csúcsidei forgalmi terhelésüket az alábbi ábra szemlélteti.





A fenti körben lévő csomópontok mindegyikében kapacitáshiány tapasztalható a csúcsórában. Ez azt jelenti egy szabadjelzés alatt nem tud kiürülni a hozzá tartozó forgalmi sáv. Az így kialakult kocsisorban hossza 3-20 jármű, (a Budai úton 40-65 db. jármű) áll, ill. araszol. Ez alapján az is megállapítható, hogy a jelzőlámpák egy forgalmi limitet, felső korlátot adnak, azaz a csomóponti forgalom számlálás értéke megegyezik a jelzőlámpák kapacitásával. Ha a valós forgalmi mennyiségi igényt kívánjuk kimutatni, akkor a fenti adatokhoz hozzá kell adni a visszatörlesztett járművek számát, figyelembe véve az egy lámpa periódus alatt a sorba érkezők számával.

Így a Budai úton látható 700 E/ó-s keresztmetszeti forgalomból csak kb. 300 E/óra a centrum felé áthaladni tudók száma, ami mögött rendszeresen kb. 50 jármű várakozik. E konvoj utolsó járműve a csúcsidőben kb. 4 periódus, azaz 420 másodperc, = 7 perc alatt képes áthaladni, ezért evvel úgy számolhatunk, hogy 7 perc alatt gyűlik össze 49 jármű, azaz 1 perc alatt 7 jármű, és egy óra alatt 420 jármű többlet igényt kellene a jelzőlámpának kielégítenie. A Budai út valós, nem jelzőlámpa-korlátos forgalma tehát 1120-1200 E/csúcsóra. A többi csomópont valós forgalmát hasonló elvek alapján számolhatjuk ki.

A forgalmi helyzetre továbbiakban jellemző az iskola idei, ill. a szünidei terhelés. Iskola időben a 7-30-7-40-es becsengetési időszakra tornyosul fel a forgalmi terhelés, szünidőben pedig ez eloszlik kb. másfél órás időtartamra.



B. A közlekedési rendszer főbb jellemzői, adatai

Gyalogos közlekedés

Általános jellemzők:

A gyalogos közlekedés a legrugalmasabb, leglassabb helyváltoztatási mód. Minden más közlekedési módnak a kezdő, ill. befejező fázisában is szerepel. Jellemzően 500 m-nél kisebb távolságok leküzdésére választott közlekedési mód, 1 km felett már más, gyorsabb, kényelmesebb módot választ a közlekedő. E választásban szerepet játszik az időjárás, a célpont parkolási körülményei, és az autóbuzsos lehetőségek időbeni, térbeni elérhetősége.

Székesfehérvári jellemzők

A város fent leírt szerkezeti váza miatt a gyalogos közlekedés a tágabb értelemben vett belvárosban, azaz a kb. két és fél kilométerű körön belül kedvező elérhetőséget biztosít. A Palotaváros, Vasútvidék, Vezér utcák, Felsőváros, Szeder lakótelep által határolt 1,5 km sugarú területen belül, a városközpont viszonylatú közlekedés zöme rövid idő alatt megoldható gyalogosan.

A gyalogos közlekedésnek városi feltétele a megfelelő pálya, azaz a járda, ill. gyalogút megléte. E tekintetben megfelelő feltételeket biztosít a város, de a járdák, gyalogutak burkolatának zöme, - a távközlés piacának kinyitása miatti gyakori kábelfektetések óta – erősen leromlott állapotban van, az útszegélyek elhanyagoltak.

A járdán való közlekedésnek gyakran a gépjárművek okoznak akadályokat a szabálytalan parkolással, sőt az út menti építkezésekkel is megnehezítik a gyalogos közlekedést. A gyalogos közlekedés másik természetes veszélyforrása a kerékpáros közlekedés. A burkolatjellel kijelölt kerékpárutak helytelen használata, ill. a járdán való kerékpározás kényszerűen elterjedt szokása is veszélyezteti a gyalogosok biztonságát.

A kijelölt gyalogos átkelőhelyek száma 204 db., melyből 67 nyíltvonalis és 137 db. csomóponti, 44 db. középszigetes, és 69 db. jelzőlámpás szabályozású.

A gyalogos átkelőhelyek fejlesztésével kapcsolatban paradox helyzet alakult ki az országban, miszerint akkor a legbiztonságosabb a zebra, ha jelzőlámpa védi. Ez a gyakorlat nyíltvonalis (nem csomóponti) zebráknál helytelen, mivel a zebrákon eredendően elsőbbsége van a gyalogosnak. A szabvány-jelzőlámpa csak a zebránál szabálytalanul nem lelassító járművezetőkől kényszeríti ki az elsőbbség megadását, de ugyanekkor rossz üzenetet is küld a járművezetőknek: Ha zöld a jelzésed, akkor körülnézés nélkül áthajthatsz a zebrán. Ez szokássá válhat a nem jelzőlámpával szabályozott zebrákon.

Székesfehérváron – az országos média és egyes rendes autósok köszönhetően – egyre többször adnak önként elsőbbséget az autósok a gyalogosoknak. Ez egy önmagát pozitívan gerjesztő folyamat, mivel a többször átengedett gyalogos egy idő után egyre határozottabban viselkedik az áthaladáskor, ami révén egyre többször adják meg neki az elsőbbséget, ami révén egyre több gyalogos éli át ezt az élményt, és így tovább. A legveszélyesebb a 2*2, ill. ennél többsávos utakat



keresztezı kijelölt gyalogos átkelıhely, mivel itt, az összes sávon közlekedınek kell egyszerre szabályosan közlekedniük ahhoz, hogy a gyalogos biztonságban átérjen.

Akadálymentesítés, kerekos közlekedés

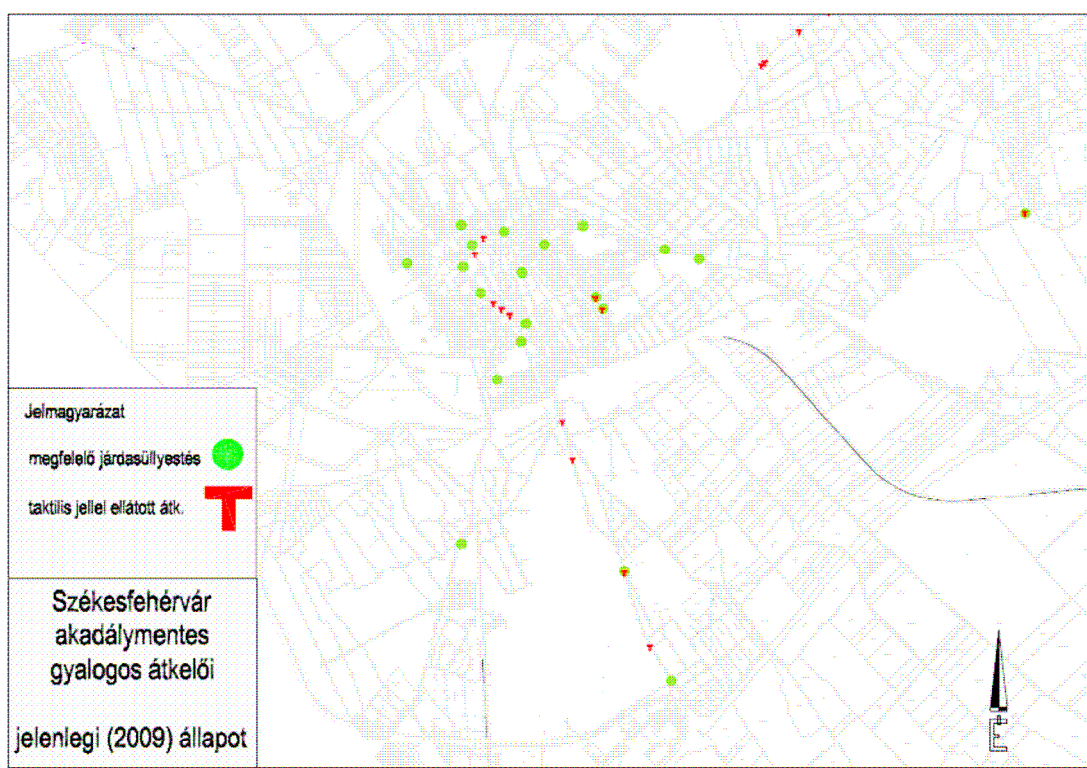
Általános jellemzık:

A kerekos közlekedés alatt a kézikocsival, gyermekkocsival, stb. közlekedı gyalogosok, ill. a kerekesszékkal közlekedık értendık. A közlekedési jellemzıi a gyalogos közlekedés jellemzıit szükítik. Ezek a gyalogosok ugyanis nem, vagy csak nehezen tudnak 90 cm-nél keskenyebb szélességet, 1-2 cm-nél nagyobb magasságkülönbséget, ill. 5%-nál meredekebb lejtıt leküzdeni. E problémák megoldására, valamint a gyengén látók, gyengén hallók, nehezen értık számára is használható környezet kialakítására az „akadálymentesítés” intézménye hivatott. A kerekos közlekedés a kerékpáros és a gyalogos közlekedésnek is rokona, ezért rendszerint e társközlekedıkkel kerül kölcsönhatásba, néha konfliktusba. Nyilvánosi szakaszokon a gyalogosokkal, keresztezıdésekben pedig a kerékpárosokkal szervezendık.

Székesfehérvári jellemzık.

A város úthálózatának zöme magán viseli a 20-25 évvel ezelıtti, helytelen szemléletet, amely révén szinte minden gyalogos átkelıhelynél elkészültek a járda lejtık, de ezek túl meredek, rövidek, keskenyek, elhanyagoltak, így a célra alkalmatlanok, sőt veszélyesek.

Székesfehérváron egyre több helyen tapasztalható a helyes akadálymentesítés gyakorlata. Ez abban nyilvánul meg, hogy egyes városrészek közúthálózatán akciószerően átépítették a járdalefuttatásokat, sőt az utóbbi évek során elvégzett útépitéseknél, a megfelelı járda lesüllyesztések kiépítése mellett - a városháza elıírása szerint – a gyengén látók számára burkolati vezetıjel (taktilis jel) került a



járdákra. Összesen 15 db. átkelés biztosított taktilis jeles hozzávezetéssel, és a 204 db. átkelés 65 %-a van megfelelő geometriájú lejtővel kiképezve.

Kerékpáros közlekedés

Általános jellemzők:

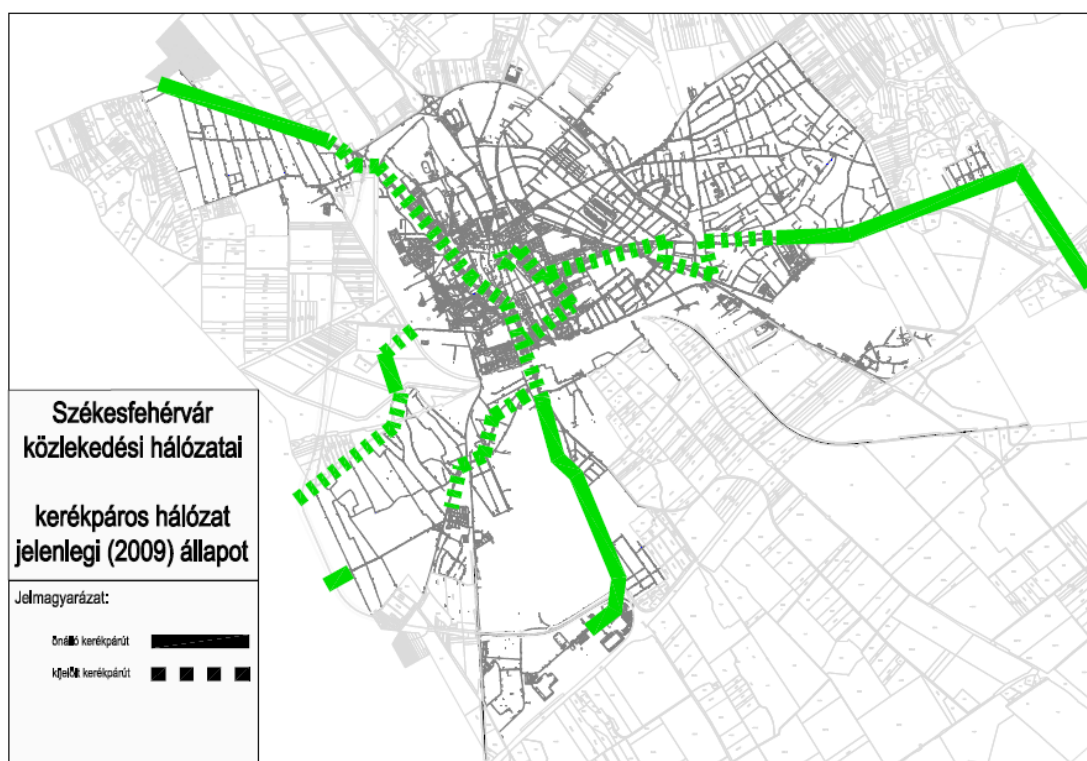
A kerékpározás nem csak egy közlekedési mód, hanem egy életforma. Igényli, hogy egészségesek legyünk, és továbbfejleszti egészségünket. Igényli a felszerelést; öltözetet, eszközöket (csomag, esőkabát, stb.). Városrészi távon biztosítja a leggyorsabb elérést, a rugalmas útvonalválasztást. Biztosítja az ajtótól ajtóig való közlekedési lehetőséget. Tehát teljesen másként kell kezdeni a napot, ha a választott közlekedési mód a kerékpározás. Óriási előnye, hogy egészséges, nem igényel nagy parkolási felületet, gyors (városrészen belül). Hátrányai viszont szintén jelentősek: évszak, ill. időjárásfüggő, öltözetfüggő, csomagfüggő. Ezen felül sokaknak még presztízs-problémát is jelent a kerékpározás.

Hazánkban a kerékpározás fejlődési pályája még az elején tart, ami egy meredek emelkedésű grafikon szakasszal jellemezhető. A fejlődés legjobb motiválója az új, önálló kerékpárútszakaszok megjelenése. Egyes hosszabb szakaszok átadása után ugrásszerűen megnő a viszonylat kerékpáros használata.

Székesfehérvár domborzati viszonyai kedvező lehetőséget adnak a kerékpározásra. Kiepített kerékpárút kevés van, de a kijelölt kerékpársávok, ill. ajánlott útvonalak hálózata egyre növekszik. Összehasonlítva más nyugat-európai országok kerékpárút hálózatával viszont észre sem vehető, hogy vannak kerékpáros létesítményeink.

Hálózati jellemzők

Székesfehérvár kerékpárút-hálózatát az alábbi térkép szemlélteti.





A térképen látható, hogy egy kereszt alakban átszelhető a város kerékpárral. A külső szakaszokon önálló kerékpárúton, a belsőbb területeken kijelölt útvonalon.

Kerékpárút hálózatunk teljes hossza 25 km, melyből önálló 13 km, és kijelölt 12 km.

Önálló kerékpárútjaink:

- Budai út-Kisfalud
- Sárkeresztúri út
- Úrhidai út hídján
- Maroshegyi rét
- Új Csóri út

Kijelölt kerékpárútjaink:

- Budai út – Seregélyesi út
- Horvát István út – Lövölde út
- József utca
- Rákóczi út
- Várkörúti szakasz
- Palotai út – Piac tér – Hosszúsétatér – temető utca
- Homokosor
- Maroshegyi rét

Mindezt egy leegyszerűsített sémán a következőképpel lehet szemléltetni.





Egyéni gépjármű közlekedés

Általános jellemzők

A gépjármű közlekedés a legelterjedtebb közlekedési mód, mely egyéni, közösségi közlekedésre és teherszállításra osztható tovább. Városi közlekedésben az egyéni gépjármű közlekedés vesz részt a legnagyobb 85-90% -os részaránnyal. Jellemzője a háztól-házig, ill. parkolótól – parkolóig, és időponttól, időjárástól független, csomagszállításra is alkalmas helyváltoztatás. Egy jármű befogadóképessége átlagosan 4-5 utas, de ennek a 20-40 %-át (1-2 fő) használják ki városon belül.

A járműhasználat által okozott előnyöket az utasok élvezik, költségüket az utasok állják. Az okozott károkat, hátrányokat (dugók, késés, levegőszennyezés) az utasok és a település együttesen szenvedni el.

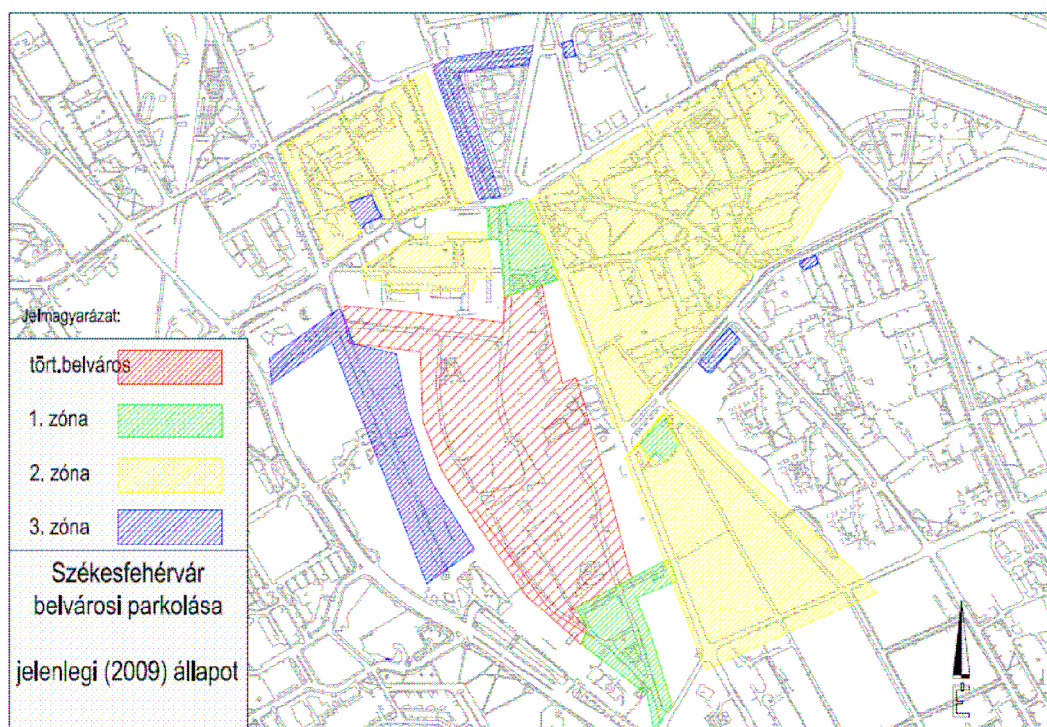
A úthálózatán minden napszakban a legnagyobb forgalmat az egyéni közlekedés résztvevői bonyolítják le. A város közlekedési célpontjai, (orvosi rendelő, iskola, óvoda, közintézmény, munkahely, kereskedelmi központok) közül az iskola, ill. óvodai célpontok dominálnak a reggeli csúcsidőben.

Parkolás

A város közlekedésének egyik legszűkebb keresztmetszete az álló forgalom, azaz a parkolás. A parkolásban belső ellentmondások feszülnek. Ha túl kedvező egy városközpont parkolási kínálata, akkor egyre több járművezetőt csábít az egyéni közlekedésre, ami egyre jobban gerjeszti az egyéni járműközlekedést. Ha a másik végletet vizsgáljuk és egyáltalán nincs biztosítva a belváros közelében parkoló, akkor a külsőbb területek, főleg lakótelepek parkolói telnek meg idegen járművekkel, ill. sok járművezetőt alternatív közlekedési mód választására motivál.

A városban időkorlátos, zónás parkolási rendszer működik. A parkolási díjat készpénzzel, a helyszíni parkoló automaták segítségével, ill. a mobilparkolási rendszer igénybevételével lehet kiegyenlíteni. A történelmi belváros behajtási tilalma mellett, három korlátozott parkolási zóna van.

1. zóna: történelmi belváros melletti zóna: zöld zóna: magas díj, max. 2 óra.
 2. zóna: belváros peremén: sárga zóna: közepes díj, max. 4 óra
 3. zóna: lakóterületek, távolabbi területek: kék zóna, alacsony díj, max. 4 óra
- Az övezetek elhelyezkedését az alábbi ábra szemlélteti.



Székesfehérváron sok panasz van a parkolási lehetőségekre, főleg a belvároshoz közeli célpontok közelében. Tekintettel arra, hogy a belvárosban nagyon sok munkahely van, és lakó él, ezért sok a bérletes parkoló, akinek nem szükséges az időkorlátot betartania. Ezáltal a parkoló-állásokban a jármű cserélődés kisebb intenzitású.

A parkoló állások darabszáma összesen 2877, mely az alábbi táblázatban összegezhető:

| | |
|------------------|-------------|
| 1. zóna: | 457 |
| 2. zóna: | 1852 |
| 3. zóna: | 568 |
| összesen: | 2877 |

A parkolási helyzetet javítja az Alba Plaza tetőparkolójának 430-as befogadó képessége, de rontja, hogy több, mint egy éve körbe van kerítve a Piac téri murvás parkoló, mely kb. 200 jármű részére adna parkolási lehetőséget.

Parkolási gondok jellemzik a város területének zömét, így a lakótelepek környékén, vasútállomás, kórház közelében 90-100 %-os a kihasználtság. Ezen belül a lakótelepeken a munkaidőn kívüli, a többi területen pedig a napközbeni időszakban tapasztalható maximumhoz közeli terhelés.



Közösségi közlekedés

Általános jellemzők

A közösségi közlekedés minden olyan kollektív járműközlekedés, melyben az egyén az időpont, az útvonal és a jármű tekintetében kénytelen másokkal osztozni. Mivel ez a megosztott igénybevétel a menetrendben, a járat útvonalában és a férőhelyek korlátjában ölt testet, ezért a közösségi közlekedés – különösen a mai, egyénre szabott világban – jelentős hátránnyal vesz részt közlekedésben.

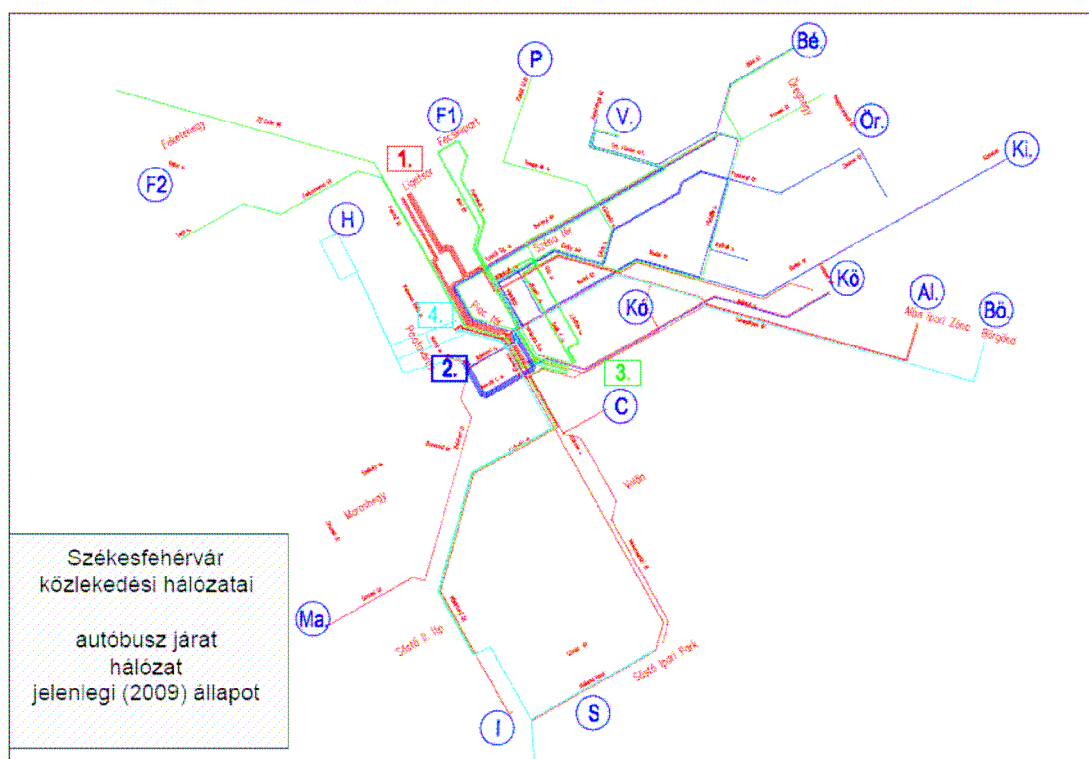
A közösségi közlekedés által okozott előny az egy főre eső útfelület, energia használat, csekély mértéke. A hátrány, pedig az idővesztés, a rágyalogás, és a kényelmetlenség.

Az előnyök zömét a település élvezi, a hátrányok zömét pedig az utas. E modell miatt a közösségi közlekedést leginkább azok veszik igénybe, akik szociális okok miatt nem tudnak élni egyéni közlekedési lehetőségekkel.

Székesfehérvári hálózati jellemzők

Székesfehérváron csak autóbuszos helyi közösségi közlekedési rendszer működik. A városban összesen 44 viszonylaton 1485 járat indul munkanaponként, 103 km hosszú útvonalhálózaton, napi naponta 19 órán keresztül. Ezen felül a szabad munkaszüneti napok hajnalán négy éjszakai járat is színesíti a kínálatot.

A járatokat az alábbi térkép (kartogramm) szemlélteti.





Forgalmi jellemzők

A járatokra a decentralizáltság és az átlapolás jellemző. A város decentrumaiból, a városmagon áthaladva eljuttatja az utast egy jelentősebb célponthoz, ami főleg nagyobb munkahely, ill. közintézmény (kórház, temető). E fő modellt árnyalják az utóbbi évek új járatai, mely nem a fenti elv szerint, hanem lakossági igény alapján kerültek be a hálózatba, így a korábbi járatok közötti átkötést, vagy körjáratot biztosítanak.

Decentrumok:

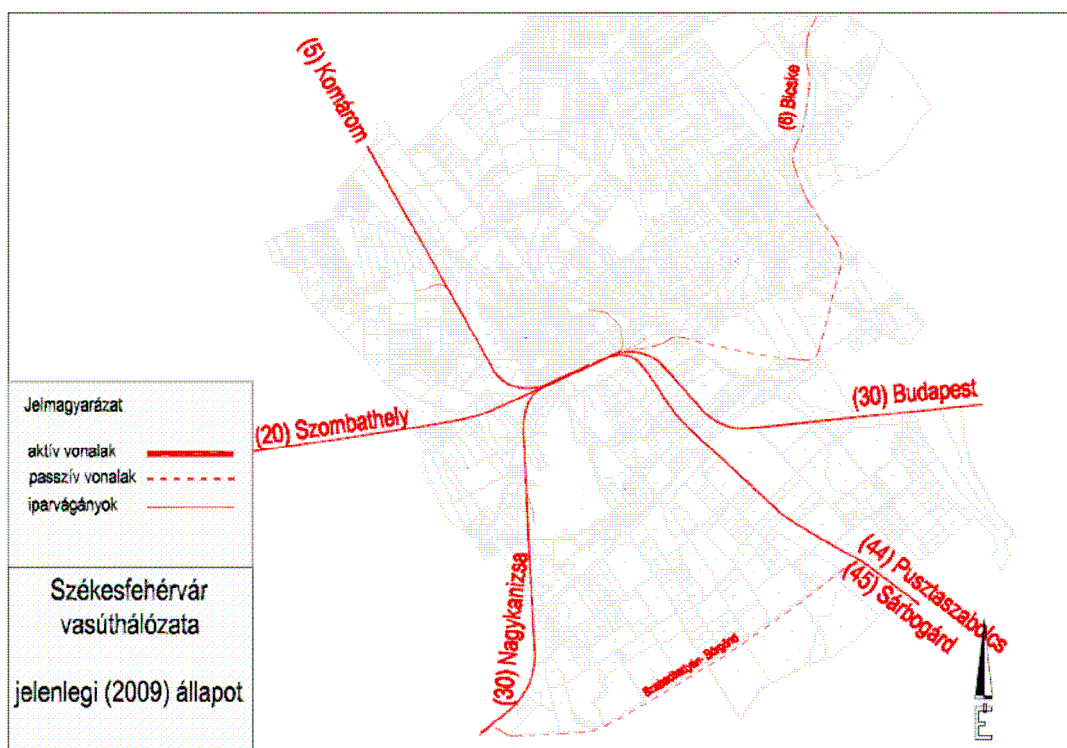
- Szedreskert (1)
- Jancsár utca (2)
- Vasútállomás (3)
- Csapó utca (4)

Célpontok:

- Alba Ipari Zóna (A)
- Béla út /Köztemető (Bé)
- Börgönd (Bö)
- Cerbona (C)
- Fecskepart (F1)
- Feketehegy (F2)
- Hübner András u. (H)
- Ikarusz (I)
- Kisfalud (Ki)
- Kórház (Kó)
- Köfém (Kö)
- Maroshegy (M)
- Öreghegy (Ö)
- Park Center (P)
- Sóstó/ Auchan, Shell Gáz, Philips (S)
- Videoton (V)

Vasúti közlekedés

A városban lévő vasúti vágányok nem vesznek részt a város belső közlekedésében. Egyenlőre „idegen elemként” vannak jelen néhány iparvágány formájában a belváros közelében. E vágányokon vasúti járműforgalom nincs, csupán a vasúti átjárók jelentenek a közúti közlekedés számára felesleges akadályt.



A várost érintő vasútvonali viszonylatok az alábbiak:

Szabadbattyán – Tapolca (29)

Budapest- Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr – oh. (30)

Budapest – Székesfehérvár - Szombathely (20)

Székesfehérvár – Komárom (5)

Székesfehérvár –Pusztaszabolcs (44)

Sárbogárd – Börgönd (45)

passzív vonalak:

Bicske - Székesfehérvár (6)

Szabadbattyán – Börgönd

iparvágányok:

vasútállomás- Ikarus – Shell

vasútállomás – Fűtőerőmű

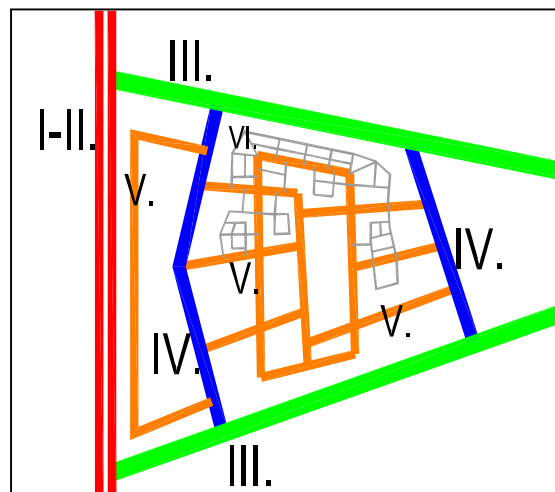
vasútállomás – Mol (Szárazrét)

vasútállomás – Zöldért

C. A jelenlegi helyzet értékelése

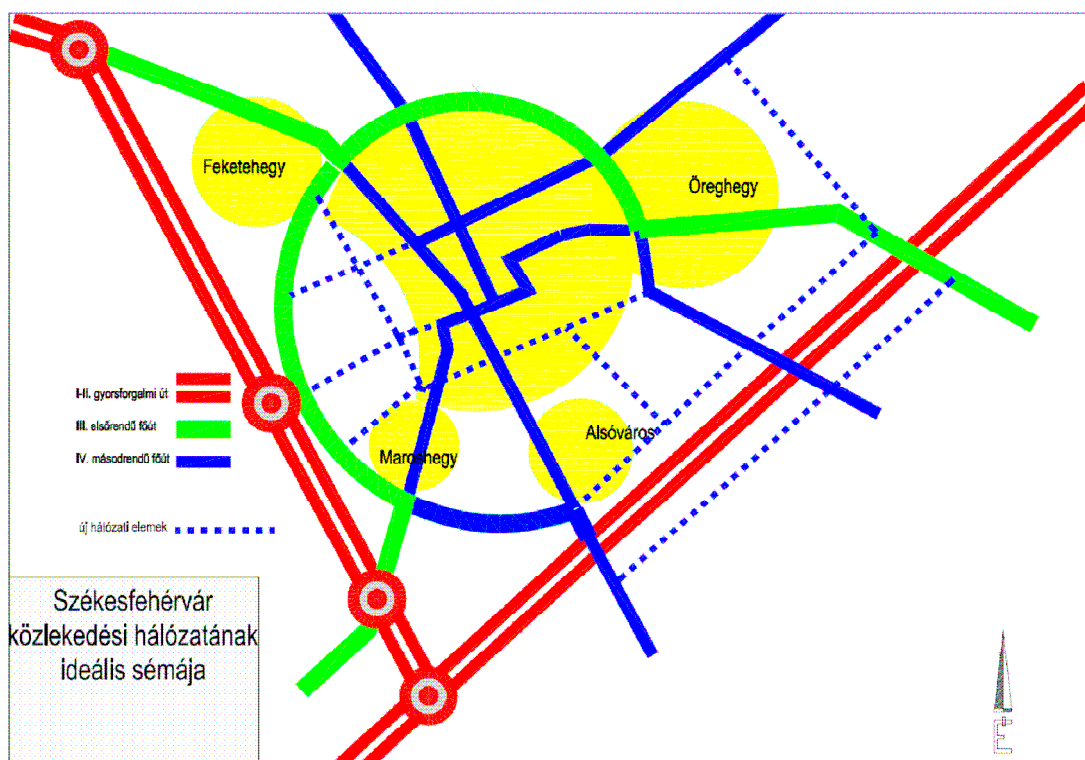
A város közlekedési szerkezete

Egy úthálózat akkor ideális, ha megfelelő a hierarchikus tagozódás, azaz a gyorsforgalmú (I-II) hálózati elemből ritkán csatlakoznak ki a (III.) főutak, amikből ritkán ágaznak ki a (IV.) másodrendű főutak, amiből sűrűbben ágaznak ki a (V.) gyűjtőutak, és ezekből sűrűbben ágaznak ki a (VI.) kiszolgáló utak, lakóutak.

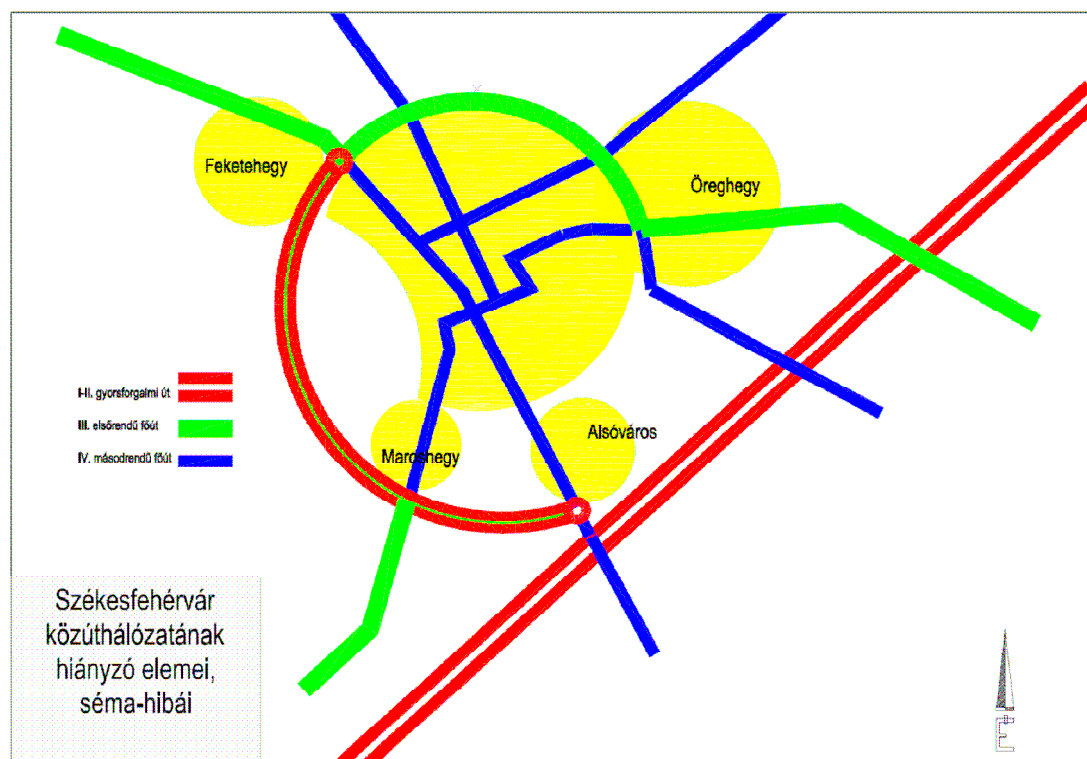


Nem szerencsés, ha egy felsőbb prioritású úthoz, két szinttel alacsonyabb rangú elem csatlakozik. Az sem jó, ha bizonyos útvonalakon olyan jellegű áramlat halad, ami nem illik az út kiépítettségéhez.

Székesfehérvár hálózata sem mentes ezektől a hibáktól. Az ideális közlekedési hálózati séma az említett elvek alapján a következő lenne.



Ezzel szemben a jelenlegi séma a következő ábrán látható.



A nyugati elkerülő út (7-8) út keresztmetszete és ritka kapcsolatai (II) gyorsforgalmi jellegzetesség, de ívviszonyai ennél alacsonyabb (IV.) fokozathoz illenének. Az úthoz az Új Csóri út és a Balatoni út között nem csatlakozik semmilyen hálózati elem, ezért ez az út nem is vesz részt a belső hálózat áramlási megosztásában, csupán a tranzit tehermentesítés működik.

Az elkerülő gyűrű Kadocsa úti szakaszán közvetlen ingatlan-kiszolgálás és lakó utcai kapcsolatok vannak, ami pedig a másik véglet, s így szintén hierarchikus problémák adódnak.

E hálózati hibáknak mindennapos tünetei vannak:

- torlódások a gyorsforgalminak látszó elemek végcsomópontjaiban,
- a Budai úton befelé balra jelzik a Veszprém irányt, pedig jobbra logikus,
- a Kadocsa úton súlykorlátozást kényszerültek bevezetni, pedig ez egy főhálózati elem,
- nem engednek sűrűbben útcsatlakozást létesíteni a Sóstói szakaszon, pedig az egy Ipari Park,
- a nyugati szakasz kisebb sugarú íveinél – a balesetveszély miatt – korábban sebességkorlátozást vezettek be.
- a maroshegyi csomópont lassító sávján rendszeres a kisodródás.

Ugyanígy hiányos a város déli úthálózata. Bár délen jelen van a legmagasabb, I. rangú (M7) autópálya, de ez nem adhat feltárást a város déli területeinek.



Ezeket a hiányosságokat az alábbi ábra szemlélteti:

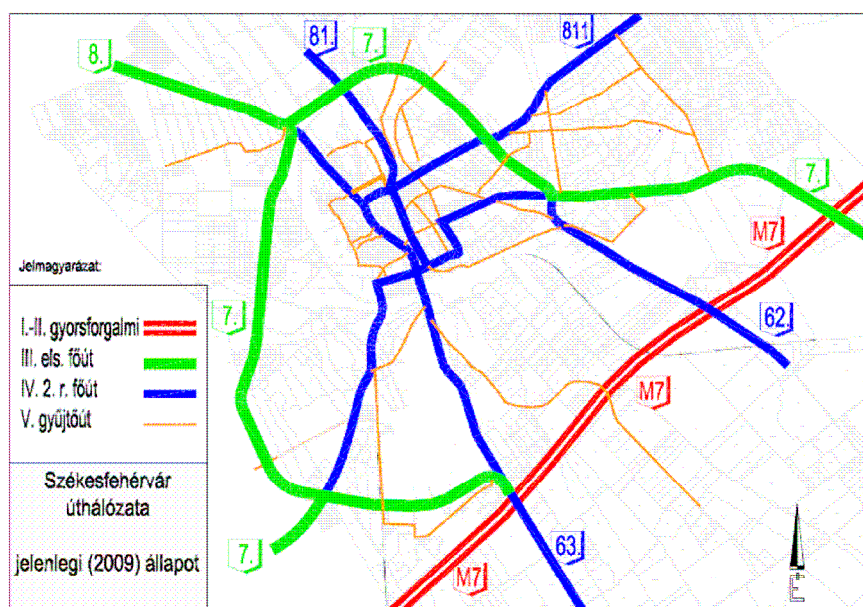


1. A nyugati városrésznek hiányos az úthálózata.
2. Hiányzik a Feketehegyet elkerülő szakasz.
3. Nincs útsatlakozás a városi hálózathoz.
4. Nincs hely egy új gyorsforgalmi elem megépítésére.
5. Az elkerülő út Sóstó Ipari parki szakasza nincs jó helyen, nem kapcsolódik jól az autópályához, nem felel meg gyorsforgalmi szerepkörre, itt inkább a feltáró, mint a tranzit szerepkörre van szükség.
6. Nincs feltárása a déli területeknek.
7. Hiányzik a déli útgyűrű.

A belső hálózati hibák is jelentősek:

A nyugati városrész magas lakos-száma ellenére többféle hálózati rangú elem hiányzik, így a III. rangot viselő Palotai úthoz csatlakoznak a Palotavárosi VI. rangú lakóutcák. A Palotavároson átszelő Kelemen Béla utca- Horog utca visel gyűjtőúti szerepet, pedig erre nem alkalmas.

A Szabadbattyán – Székesfehérvár találkozásánál, ill. a Maroshegyi, és Sóstó II.-i ingatlanfejlesztések csak egyetlen kapoccsal csatlakoznak a városi hálózathoz, tovább terhelve a Balatoni út terhelését.



Forgalomvonzó létesítmények

A városban lévő forgalomvonzó létesítmények pl. bevásárlóközpontoknak három szintű tagozódása van. Egyik a belvárosban lévő létesítmények: Plaza, Tesco Palota, másik a belváros peremén lévő: Interspar Praktiker, a város nagykapacitású útjai mellett lévő: Auchan Tesco Szt. Flórián, Baumax, Retz.

Ezek a létesítmények értékelése kétoldalú. Közlekedési szempontból hasznos (lenne, egy megfelelő hálózati hierarchiával rendelkező város szélén), ha az autópálya mellé települnek ezek a bevásárlóközpontok. Ekkor ugyanis az átellenes kiindulási pontból is el lehetne érni az áruházat, a belső területek átszelése nélkül.

A belvárosi bevásárlóközpontok részben szerencsések, mert gyalogosan is megközelíthetők, és besegítenek a városi parkolók kapacitás kínálatába. Részben viszont károsak, mivel jelentős többletforgalmat generálnak.

A belváros peremén lévő áruházak gyalogos megközelítése korlátozott, kerékpáros elérése megfelelő, s akkor nem terheli túl az úthálózatot, ha több útról is megközelíthető.

A bevásárlóközpontok ezen kívül az agglomerációs forgalmat is vonzzák, ezért a város peremén épült áruházak kedvezőbbek.

Székesfehérváron egy-két kivétellel szerencsésen alakult a bevásárlóközpont fejlesztés, mivel épült a belváros közelében segítve ezzel a gyalogos, kerékpáros vásárlókat, és épült az autópálya közelében ill. a körgyűrű mentén, távol tartva az agglomerációs vásárlókat.

Jó hatása van a forgalmi csúcsterhelés szétosztása tekintetében a Maroshegyi bevásárlóközponti fejlesztésnek is, mivel az Interspar-Praktiker forgalom megoszlik e két célpont között.

A belvárosi bevásárlóközpontok a fentiekkel szemben idegen testként működnek a történelmi belváros szomszédságában, szűkös parkoló kapacitásuk, a Városi Piac

nem megoldott parkolási és rakodási rendszere, a Tesco a nem megfelelő úthálózatú Palotavárosi lakótelepbe való beékelődése, és az épületek túlzó kiterjedése nem szerencsés.

Gyalogos közlekedés:

A járdák, gyalogos átkelőhelyek száma megfelelő. A járda burkolatok erősen leromlott állapotban vannak.

Kerekcs /akadálymentes közlekedés:

Jelenleg még nagyon sok helyen található alkalmatlan járdasüllyesztés. Több helyen pedig olyan szélesen süllyesztették le a járdát, hogy az már a biztonság rovására megy: a kiemelt szegély védené a gyalogost a felparkoló, felfutó járművek elől.

E téren a városban kedvező folyamatok kezdődtek el, mely révén minden építkezésbe fogott szakasz akadálymentes módon épül át. Középtávon várható, hogy ezek a beavatkozások összeérnek. Fontos a szemlélet egyértelművé tétele.

A jelzőlámpával szabályozott kijelölt gyalogos átkelőhelyek közül van még egy-két olyan, amelyik középszigetes is, és a kettévágott zebrán külön –külön fázisban kap a gyalogos szabad jelzést. Ez a gyengén látók számára nem szerencsés, kerülendő kialakítás.

Kerékpáros közlekedés:

Az önálló kerékpárutak hossza még csekély, az ezek összeköttetésének biztosítása céljából a járdán felfestett, ill. kerülő-úton kijelölt kerékpárutak nem vonzóak. Csupán arra jók, hogy ajánlást adjanak a kerékpáros útvonal megválasztásában. A légvonali továbbvezetéstől jelentősen letérő kijelölések pedig csak elvi jelentőséggel bírnak, s csak csekély súllyal tekinthetők hálózati elemnek.

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

Egyéni közlekedés:

A város egyes csomópontjai és hozzávezető útjai kapacitása kimerült. Rendszerezsek a torlódások. A járművezetőket nem retenti vissza a rendszeres torlódás, mert még ez is csak néhány, max. 5 perces várakozást jelent, ami még mindig kedvezőbb más alternatívához képest. Ennek ellenére rendszeresen megfogalmazott autós igény a maximális sebességre összehangolt forgalom irányítási rendszer üzemeltetése.

Az egyéni közlekedők által okozott csúcs terhelés az iskolai időszak becsengetési idejére tehető.

Történelmi belvárosi forgalommentesség:

A történelmi belváros forgalommentessége örök téma a városban. Gyakorlatilag nem volt még olyan módszer, amivel korrektül szabályozni lehetett a behajtást és a be nem hajtást. Minden szabály alól kivételek vannak, ill. a szabályokat nem tisztelők ellen még nem akadt hatásos módszer. A forgalommentesség gyakorlatilag fennáll, a belvárosban. Szabadon lehet sétálni, nincs nagy mennyiségű jármű az utcákon. Ez

alól kivétel a Kossuth utca, Arany János utca és a Megyeház utca, ahol a korlátozások ellenére sok jármű mozog, parkol.

A maximális forgalommentesség ellen szólnak az árurakodók és a bentlakók igényei. A forgalommentesség mellett pedig a turisztikai, örökségvédelmi érvek sorakoznak. A forgalommentességgel kapcsolatos szabályozás alapjait gyengítik a szabálytalankodók, ill. a kivételes jogokat élvezők.

Forgalomcsillapítás

A város több, főleg lakóövezetében található fogalomcsillapítási intézkedés. Ezek részben a hálózati-hierarchiai és szerkezeti hibákból származnak. A forgalomcsillapítás eszközei között leginkább olyanok települtek, melyek nem komplex beavatkozások, hanem eseti, akciószerű intézkedések. (Pl. fekvő rendőr) Ezek rendszerint nem hozzák meg várt hatást, mivel használatuk minden szereplő számára bosszantó.

Parkolás:

A parkolási kapacitás elérte a korlátait. Ez egy döntési pont lehet: Hagyjuk, hogy tovább romoljon a parkolási helyzet, ami más közlekedési alternatívához irányítja a közlekedőt, vagy fejlesszük a parkolást, ami újabb autóst csalogat a városközpontba.

A parkolási díj hatása is differenciált. A díj lehetővé teszi, hogy egy parkoló-állás sok járművet kiszolgáljon, ezáltal azonban nagyobb a parkolóhely forgalomvonzó hatása is. A bérlet lehetővé teszi, hogy egy parkolóban egész nap egy jármű álljon, de ez azt eredményezi, hogy ez a parkoló nem generál többlet forgalmat. Ha tehát egy belvárosi parkoló reggel megtelik bérletes járművel, akkor az azt a tudatot generálja, hogy nem érdemes arra célpontra járművel menni, mert nem lesz parkoló. Ez pozitív hatás. Negatív hatásnak tekinthető ugyanez a gazdaság élénkítési célok elérésében. A parkolást ezért differenciáltan kell fejleszteni.

Közösségi közlekedés:

Autóbusz közlekedés

Bár egyre több járat színesíti a menetrend szerinti autóbuszos hálózatot, gazdasági okok miatt egyre jobban csökken a járat sűrűség, a egyre jobban emelkedik a tarifa. További negatívum, hogy az autóbuszok egy pályán közlekednek az egyéni közlekedőkkel, így a torlódás okozta idővesztés ugyanúgy sújtja az autóbuszon ülőket. Mindez a szolgáltatás színvonalának csökkenéséhez vezet, ami miatt egyre kevésbé vonzó ez a közlekedési mód.

Vasúti közlekedés

Székesfehérvár jelentős vasúti csomópont, amelyben a főhálózathoz, több mellékvonal is csatlakozik. A városon belül iparvágányok vannak, amelyek nagy része már nem üzemel, de a közlekedés feléleszthető rajtuk.

Légi közlekedés

A légi közlekedésnek ma még nincsenek meg a feltételei, de a Börgöndi repülőtér polgári célú használatára való felfejlesztése folyamatban van.

**Teherszállítás:**

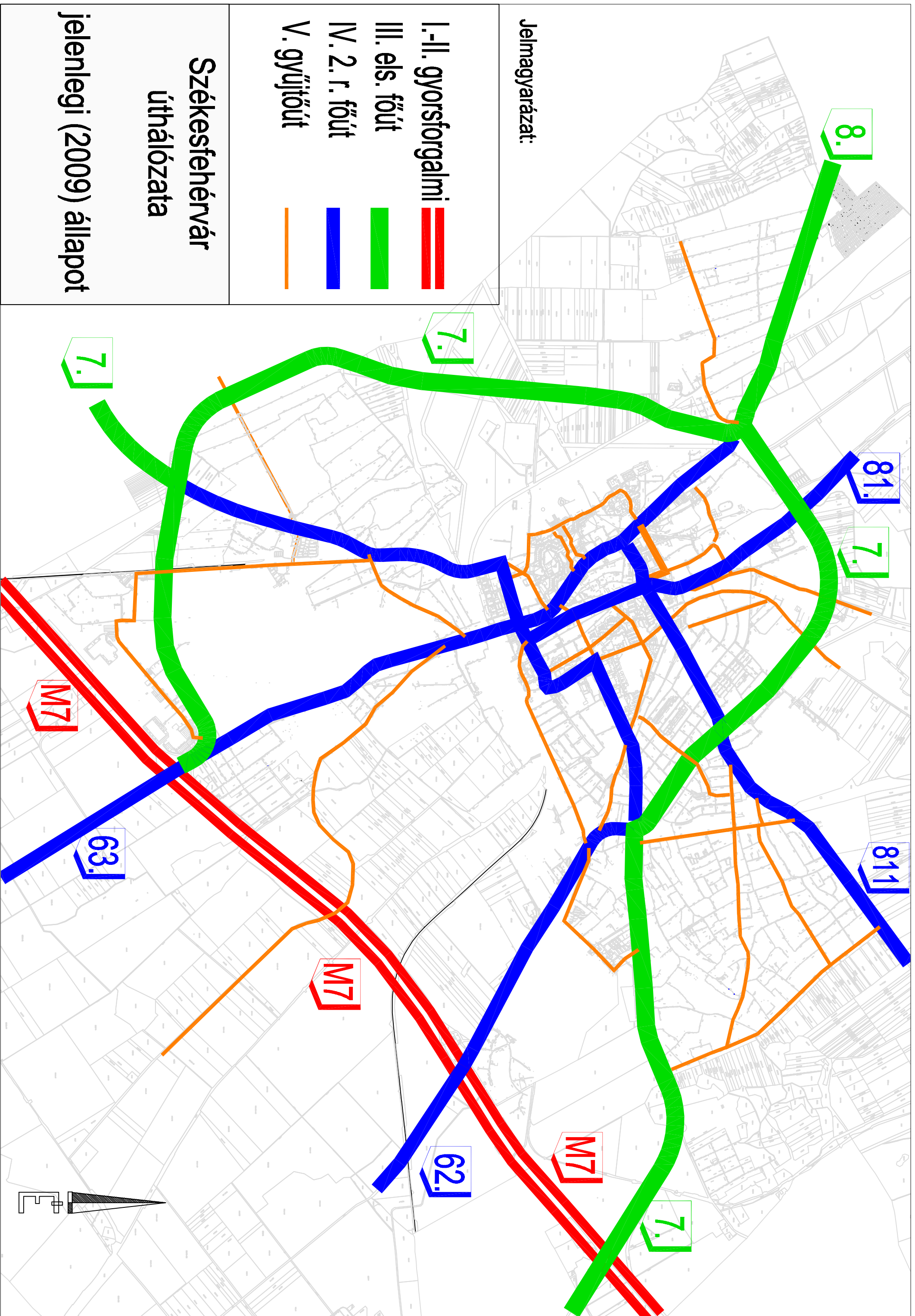
A városban letelepült, nagy teherforgalmat generáló létesítmények zöme jó helyen van, bár az elkerülő út Kadocsa utcai lakóövezeti szakasza miatt érvényben lévő súlykorlátozás nem illik a régi fejlesztési koncepciókba sem. Különösen zavaró a tilalmak nem átgondolt jelzésrendszere.

A város lakóövezetei mellett vannak még teherforgalom-vonzó létesítmények, de ezek rövidesen maguktól kitelepülnek.

A tehergépjárművek tranzit forgalma a nyugati elkerülő út átadása óta kevésbé terheli a város belső hálózatát, bár a tágabb értelemben vett belvárosban lévő nagy méretű kereskedelmi létesítmények teherforgalma nem tudja elkerülni a várost.

Székesfehérvár, 2009 augusztus

Polányi Péter
okl. építőmérnök



Jelmagyarázat:

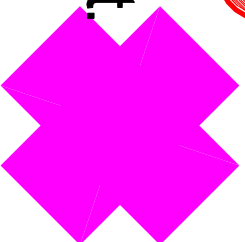
iskolák



óvodák

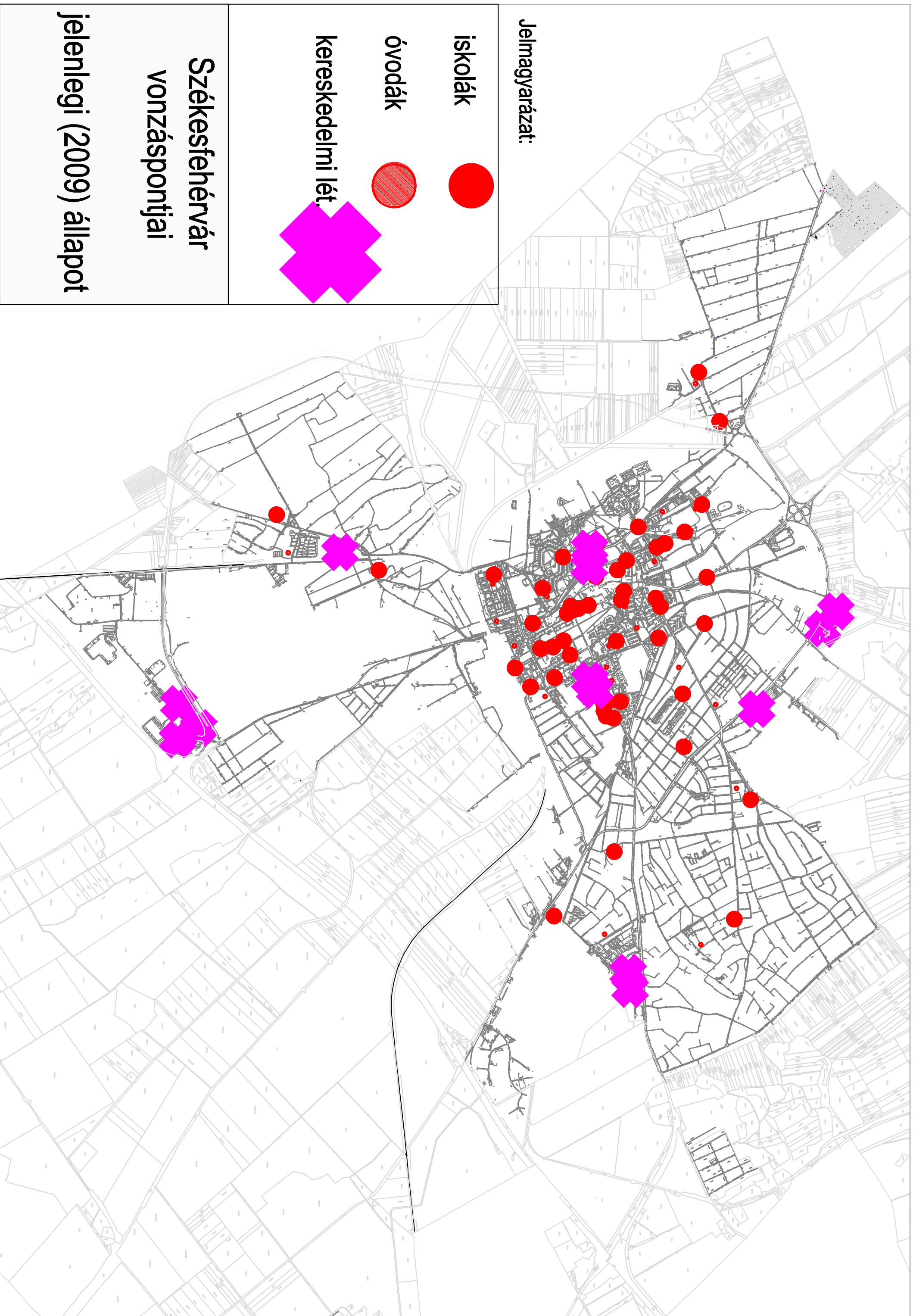


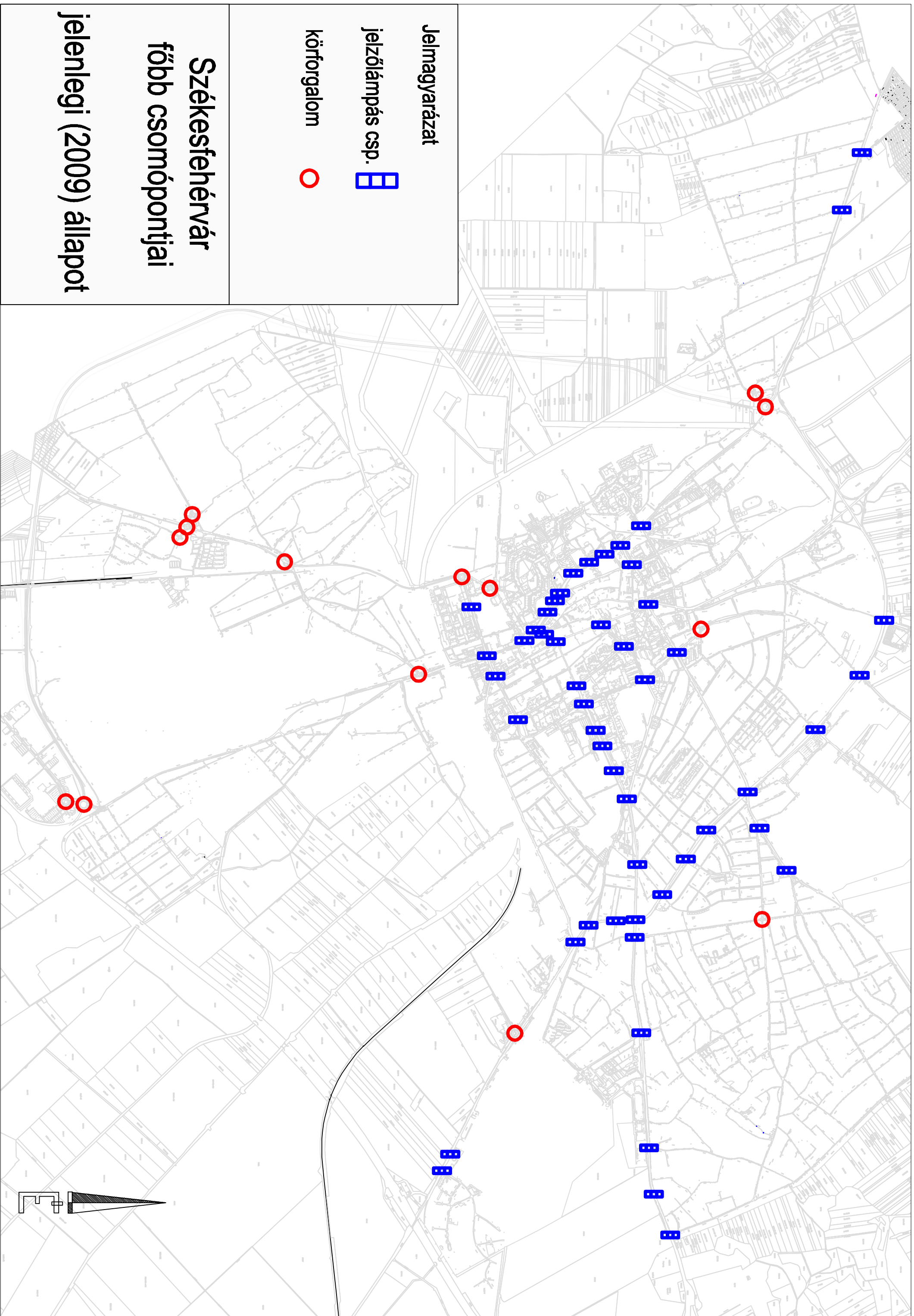
kereskedelmi lét.



Székesfehérvár
vonzásponjtjai

jelenlegi (2009) állapot





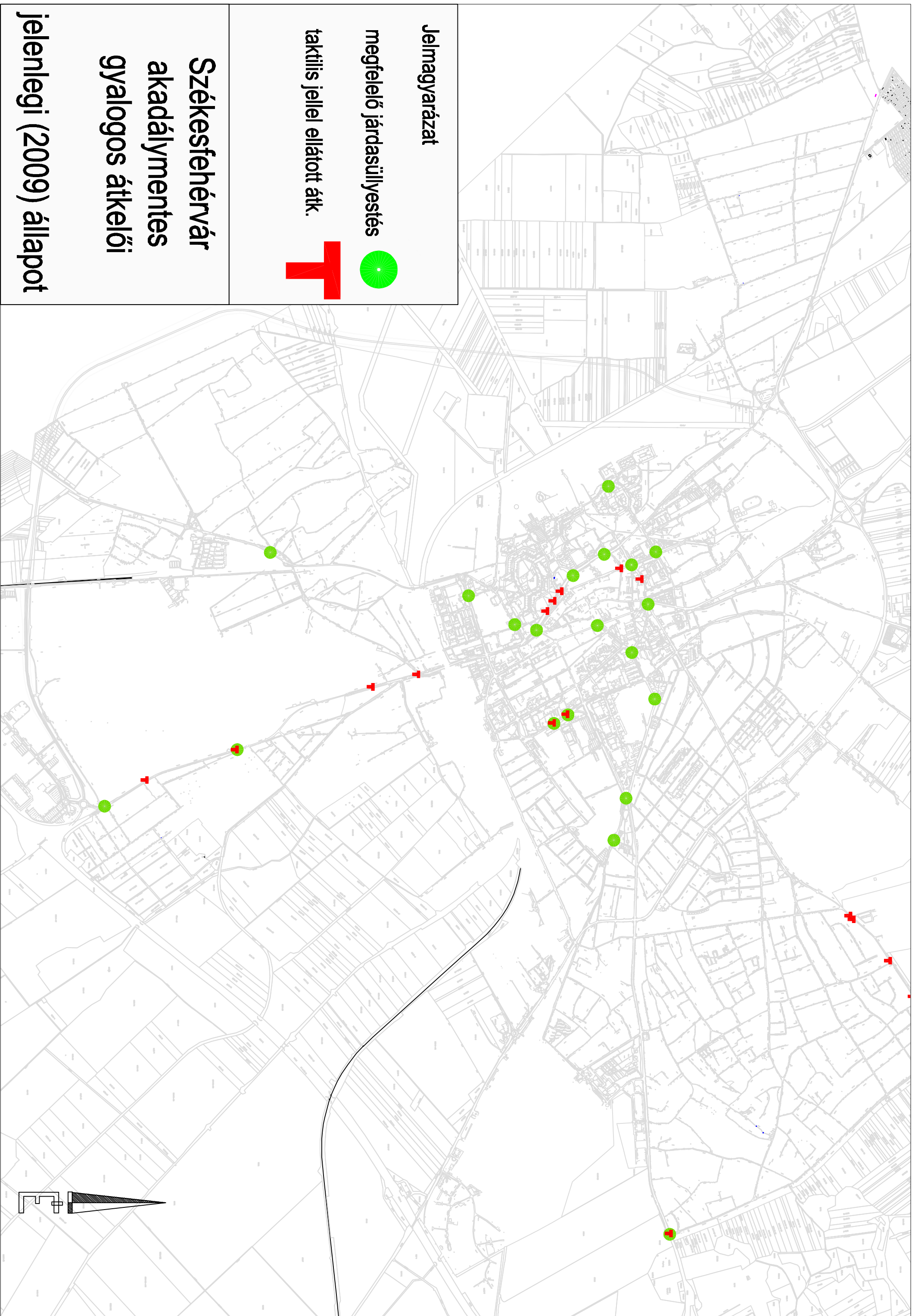
Jelmagyarázat

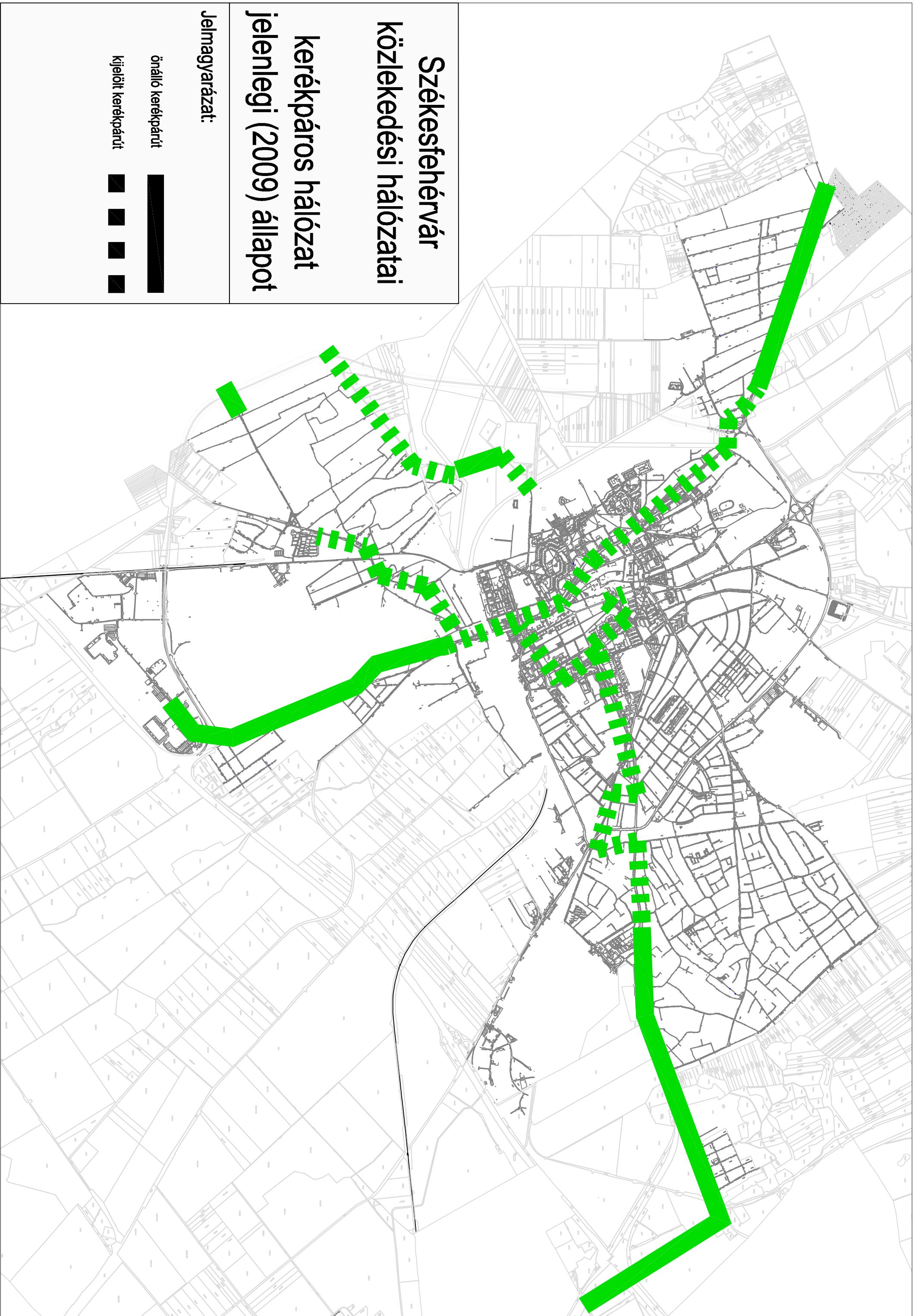
jelzőlámpás csp. 

körforgalom 

**Székesfehérvár
főbb csomópontjai**

jelenlegi (2009) állapot





Székesfehérvár

közlekedési hálózatai

kerékpáros hálózat

jelenlegi (2009) állapot

Jelmagyarázat:

- önálló kerékpárút
- kijelölt kerékpárút

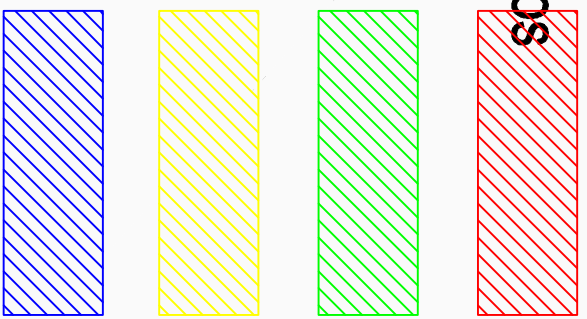
Jelmagyarázat:

tört.belváros

1. zóna

2. zóna

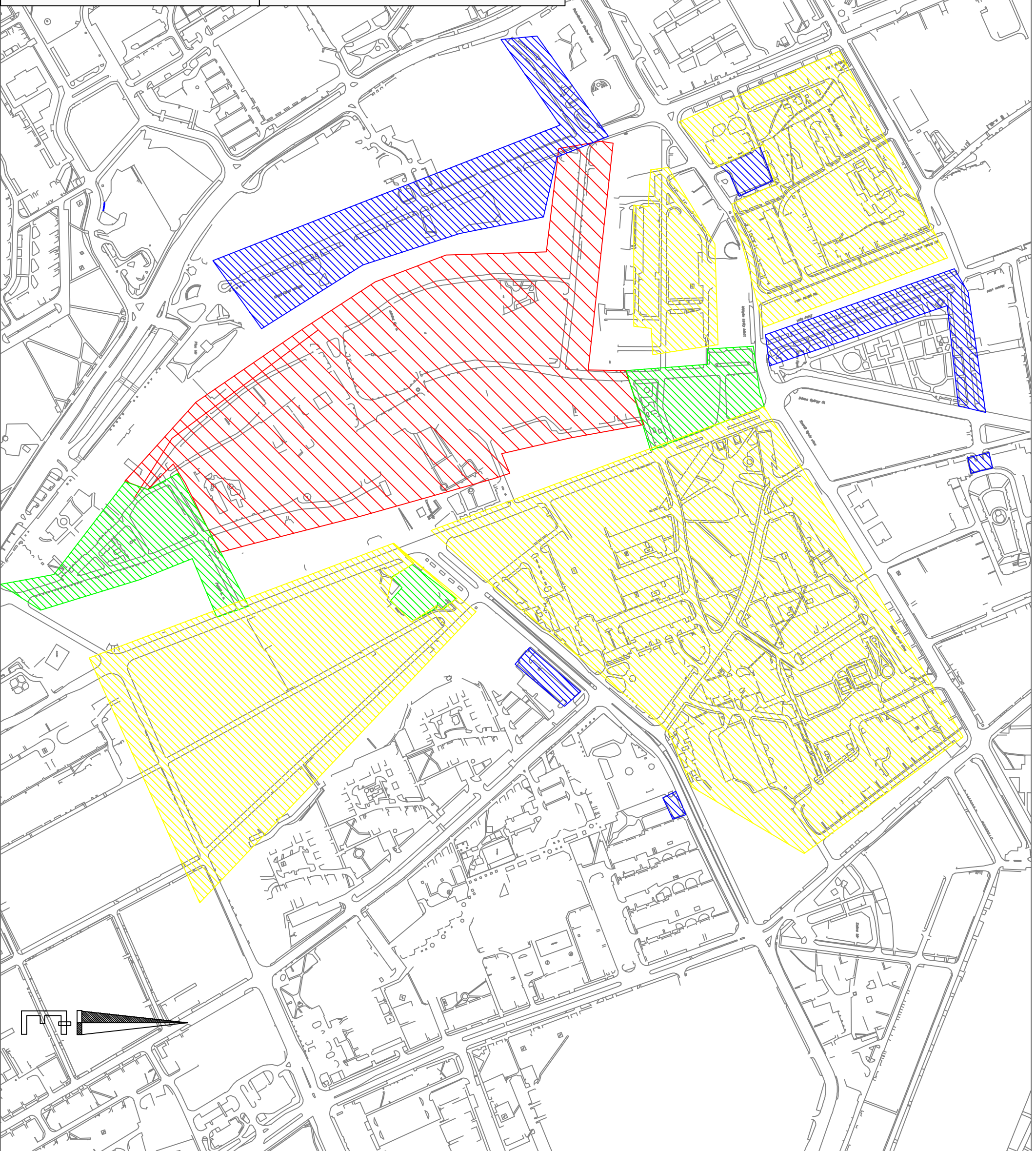
3. zóna



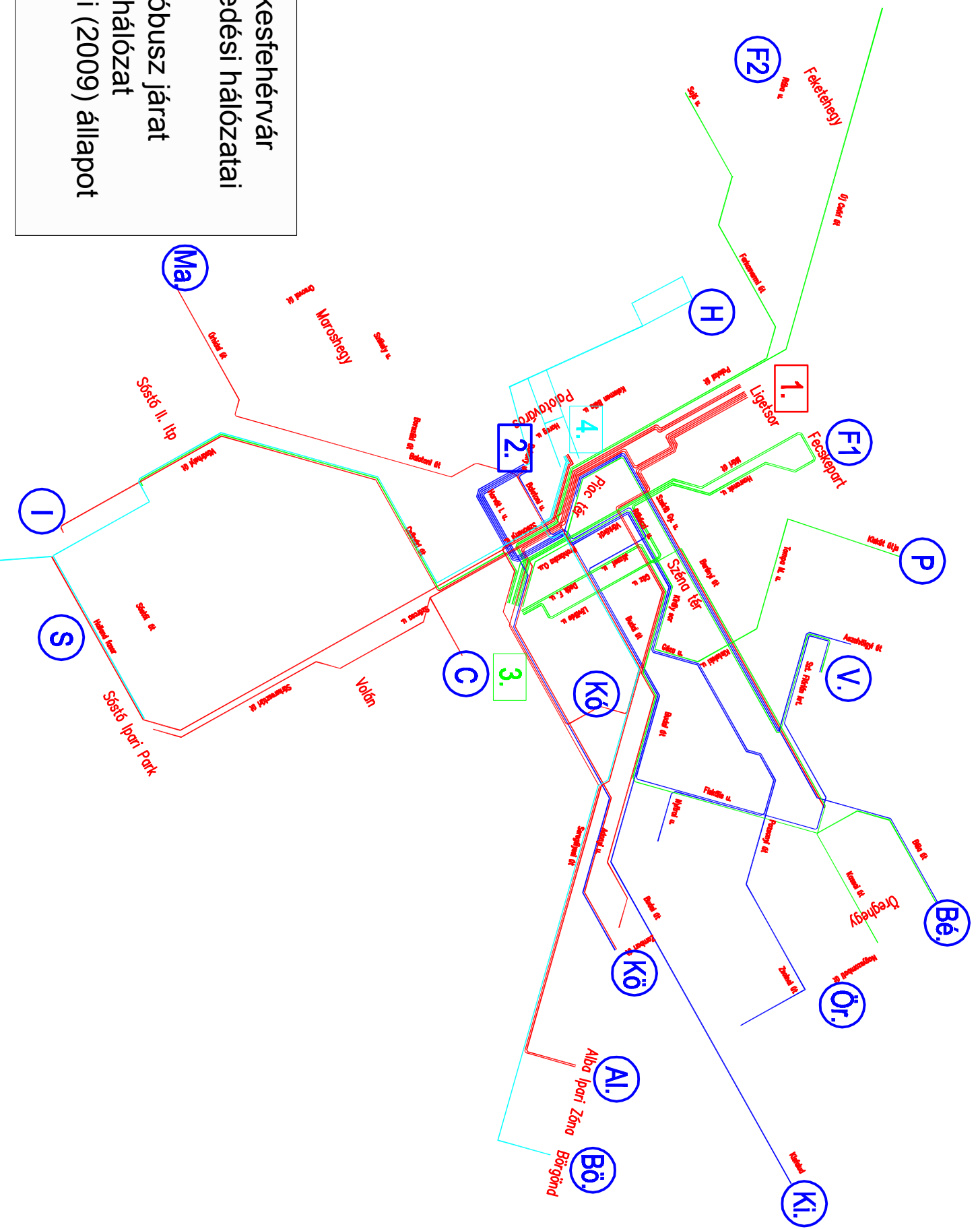
Székesfehérvár

belvárosi parkolása

jelenlegi (2009) állapot



Székesszféhérvár
közlekedési hálózatái
autóbusz járat
hálózat
jelenlegi (2009) állapot



(5) Komárom

(20) Szombathely

(30) Nagykanizsa

(6) Bicske

(30) Budapest

(44) Púsztaszabolcs
(45) Sárbogárd

Szabadbattyán- Börgönd

Jelmagyarázat

aktív vonalak

passzív vonalak

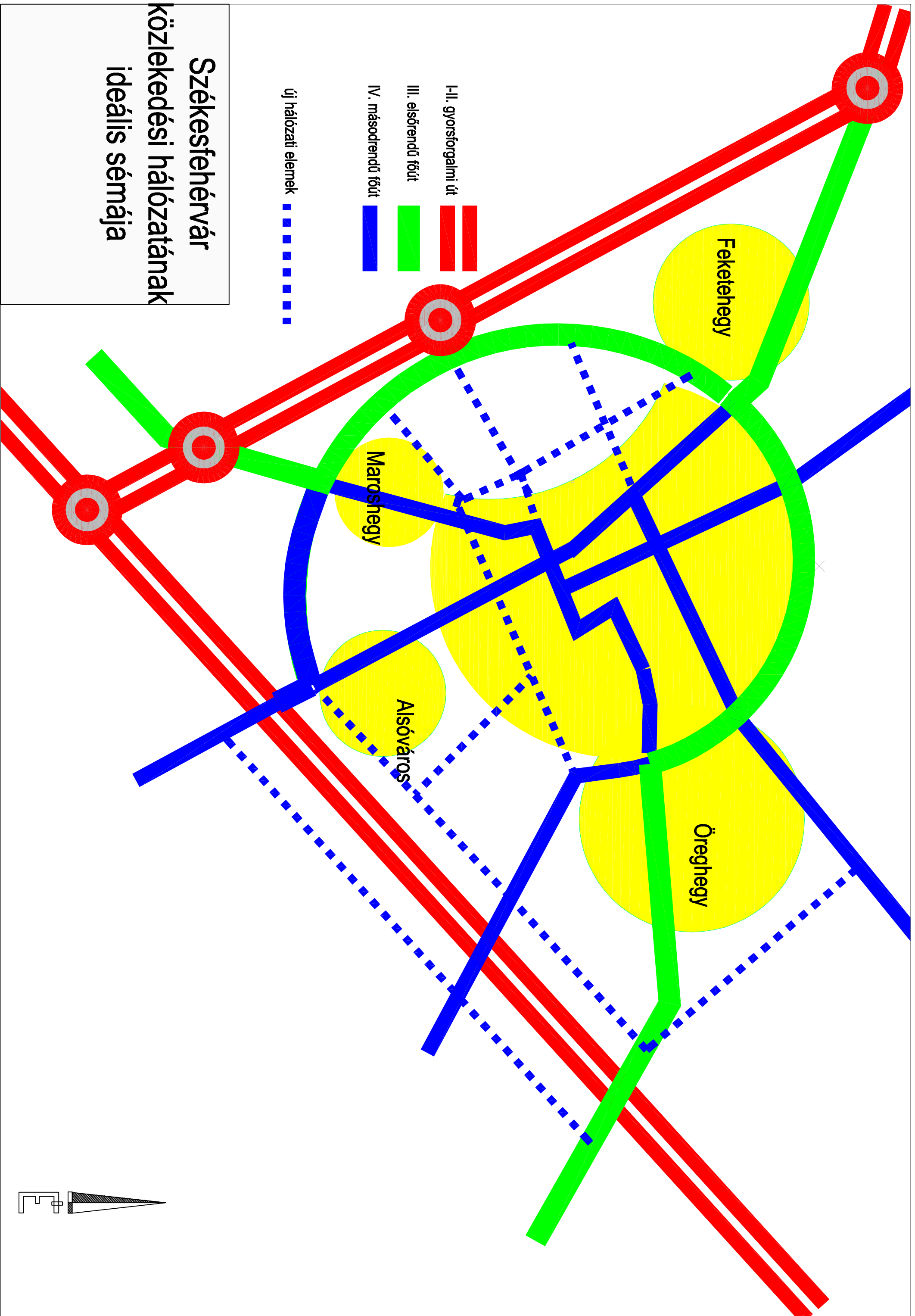
iparvágányok



Székesfehérvár
vasúthálózata

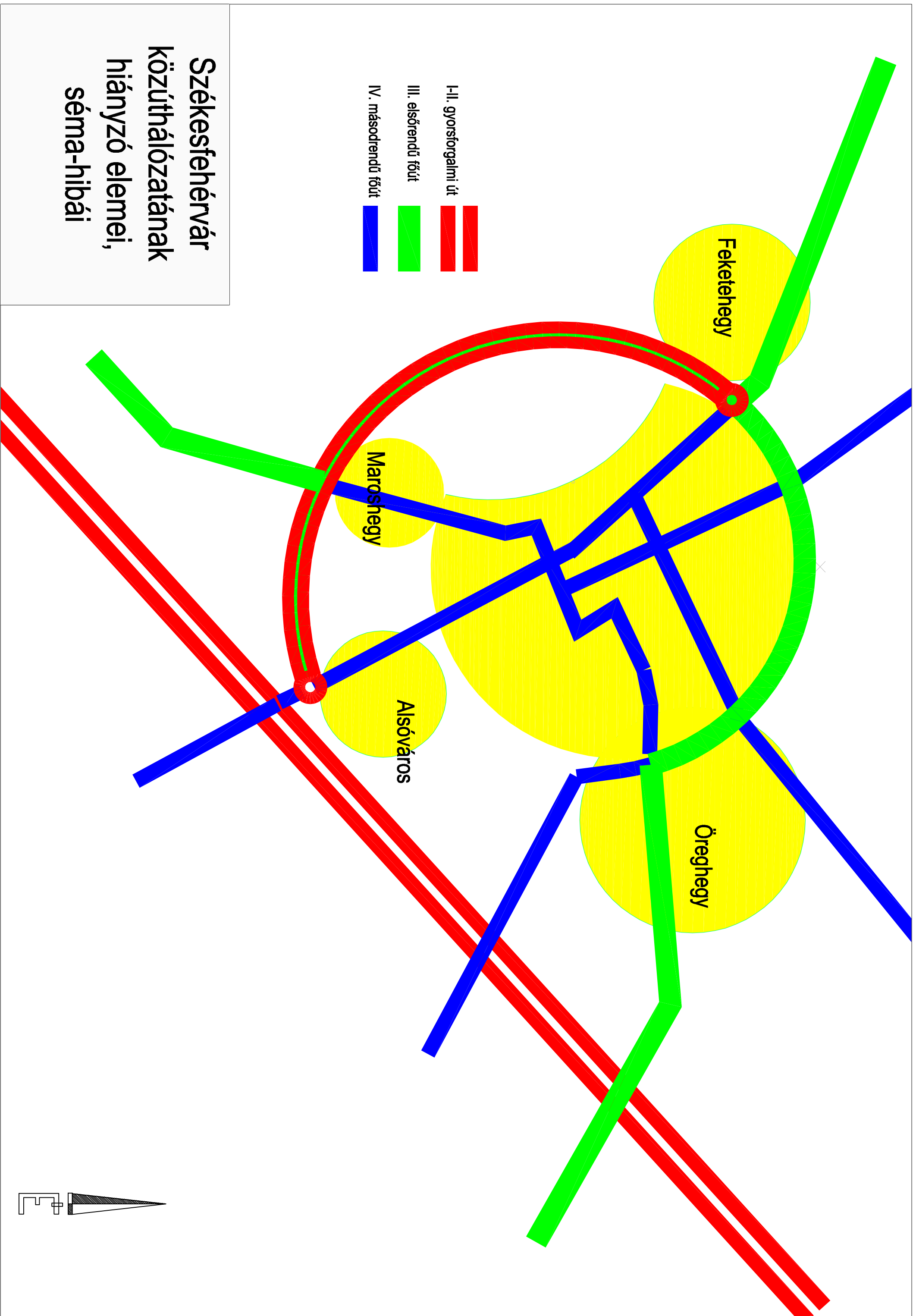
jelenlegi (2009) állapot





Székesfehérvár
közlekedési hálózatának
ideális sémája





**Székesfehérvár
közúthálózatának
hiányzó elemei,
séma-hibái**


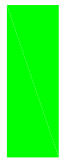


- I-II. gyorsforgalmi út
- III. elsőrendű főút
- IV. másodrendű főút





**Székesfehérvár
közúthálózatának
hiányzó elemei,
sémahibái**



- I-II. gyorsforgalmi út 
- III. elsőrendű főút 
- IV. másodrendű főút 
- V. gyűjtőút 

Székesfehérvár
közúthálózati hiányainak
pótlása,
hibáinak kijavítása

