

Celldömölk város közlekedési hálózatának felülvizsgálata



Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés	5
2.	Celldömölk térségi szerepe	6
2.1.	A város regionális szerepe	6
2.2.	A város megyei szerepe	7
2.3.	A város kistérségi szerepe	13
2.4.	Területrendezési Tervekkel való összefüggések	15
2.4.1.	Országos Területrendezési Terv – OTrT ⁽¹⁾	15
2.4.2.	Vas megyei Területrendezési Terv – Vas megyei TrT ⁽²⁾	16
2.4.3.	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió – OFTK ⁽³⁾	18
2.4.4.	Vas Megye az OFTK-ban ⁽³⁾	20
2.4.5.	Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió és Program ⁽⁴⁾	20
2.4.6.	Celldömölki Kistérségi Területfejlesztési Konceptió ⁽⁵⁾	21
3.	A város és a városszerkezet bemutatása	23
3.1.	A város története, kialakulása	23
3.2.	Celldömölk városszerkezete	25
3.2.1.	A településstruktúra	25
3.2.2.	Helyi rendezési tervek, eszközök	26
3.2.2.1.	Településrendezési Terv – TrT ⁽⁶⁾	27
3.2.2.2.	Integrált Településfejlesztési Stratégia – ITS ⁽⁷⁾	31
3.2.3.	Területhasználat, területfunkciók	32
4.	Jelenlegi közlekedési infrastruktúra	36
4.1.	A város közúti kapcsolatai	36
4.2.	A város belső közúthálózata	40
4.2.1.	Közutak jellemzői	40
4.2.2.	Forgalomszabályozás	41
4.3.	Közösségi közlekedés	43
4.3.1.	Kötőpályás közösségi közlekedés – Vasúti közlekedés	43
4.3.2.	Helyközi autóbusz közlekedés	46
4.3.3.	Közúti közösségi közlekedés – Helyi autóbusz közlekedés	48
4.4.	Parkolás	50
4.5.	Kerékpáros közlekedés	51

4.6.	Gyalogos közlekedés.....	54
5.	A közlekedés jelenlegi helyzete, konfliktusforrások	55
5.1.	Közlekedési igények felmérése.....	55
5.2.	A város külső közúti kapcsolatai és átmenő forgalma	59
5.3.	Közösségi közlekedés hiányosságai.....	61
5.4.	Helyi közösségi közlekedés hiányosságai.....	62
5.5.	Parkolással kapcsolatos problémák.....	65
5.6.	Problémás csomópontok vizsgálata	65
5.7.	Mozgásukban korlátozottak közlekedési helyzete, lehetőségei	69
5.8.	Gyalogos közlekedés problémái	70
5.9.	Kerékpáros közlekedés problémái	71
6.	Értékelés.....	72
7.	Közlekedési javaslatok, megoldások	75
7.1.	A város védelme az átmenő forgalomtól	75
7.2.	Problémás csomópontok felülvizsgálata	78
7.3.	Kerékpáros hálózat fejlesztése	82
7.4.	Gyalogos közlekedés fejlesztése	92
7.5.	Lakóterületek forgalomcsillapítása	95
7.6.	Parkolási rendszer átalakítása	97
7.7.	Látássérültek közlekedésének elősegítése.....	100
8.	Összegzés.....	101

Rajz jegyzék

Rajz száma, címe	Méretarány
1) Átnézeti helyszínrajz	1: 20 000
2) Területfelhasználási funkciók	1: 10 000
3) Úthálózati ábra	1: 20 000
4) Közösségi közlekedés hálózati ábrája	1: 20 000
5) Kerékpárhálózati ábra	1: 20 000
6) Helyi buszjárat nyomvonala	1: 20 000
7) Tervezett úthálózati ábra	1: 20 000
8) 1. Csomópont átépítése	1: 1000
9) 2. Csomópont átépítése	1: 1000
10) 3. Csomópont átépítése	1: 1000
11) Tervezett kerékpárhálózati ábra	1: 20 000
12) Keresztshelvény (1)	1: 100
13) Keresztshelvény (2)	1: 100
14) Keresztshelvény (3)	1: 100
15) Keresztshelvény (4)	1: 100
16) Keresztshelvény (5)	1: 100
17) Keresztshelvény (6)	1: 100
18) Meglévő és tervezett gyalogátkelőhelyek a városközpontban	1: 5000
19) Lakóterületek forgalomcsillapítása	1: 200
20) Parkolás a városközpontban	1: 5000

1. Bevezetés

Szakdolgozatom témája egy település közlekedési rendszerének vizsgálata, jelenlegi helyzetének bemutatása, értékelése, illetve az általam szükségesnek vélt változtatások, közlekedési javaslatok bemutatása. A választott település szülővárosom, Celldömölk. A témaválasztásom oka az egyetemen tanult közlekedésépítés tantárgyak, különösen a városi közlekedés iránti érdeklődésem. A téma helyszínének választásakor fontosnak tartottam, hogy egy olyan települést válasszak, melyet jól ismerek, ezáltal a témához kapcsolódó kérdésekben kellő tudással és tapasztalattal rendelkezzek. Kutató munkámat nagyban segítette a város önkormányzatának műszaki osztálya, ahol a rendelkezésükre álló, szakdolgozat témájához kapcsolódó terveket és dokumentációkat megosztották velem. Munkámhoz továbbá hozzájárult a helyi könyvtár archívuma, melynek köszönhetően az érintett témák történelmi háttérébe is betekintést nyerhettem. A dolgozat célja, hogy a javasolt változtatások és módosításoknak köszönhetően egy olyan jól működő városi közlekedés hálózat alakuljon ki, mely a közlekedők biztonságának növelését, a zsúfoltság csökkentését, a környezet védelmét és a fenntartható közlekedési módok népszerűségének növekedését eredményezi.

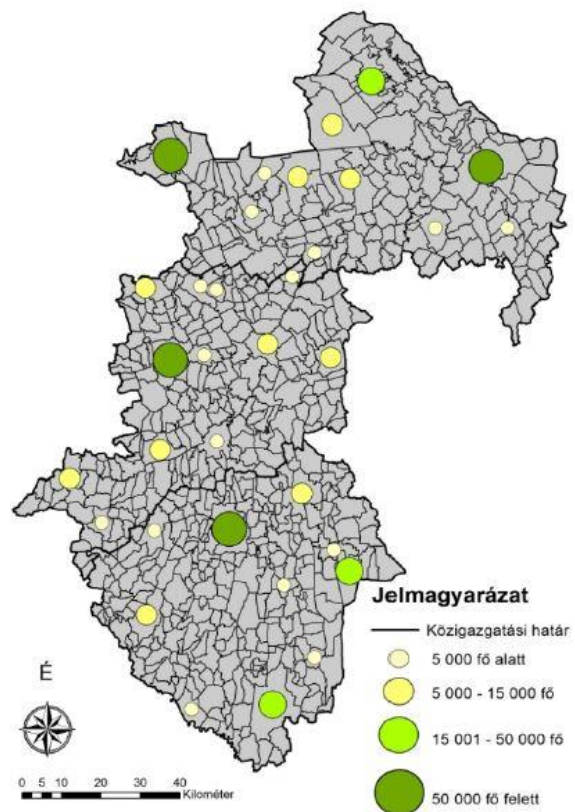
Dolgozatom elején a város regionális, megyei és kistérségi szerepének kiemelésével és jelentőségével foglalkozom. A jelenleg érvényben lévő országos, megyei, illetve helyi rendezési és szabályozási tervekbe való betekintéssel olyan információkat és célkitűzéseket ismerhettem meg, melyek ismerete nagyban segítette további munkámat. A település jelenlegi közlekedési állapotának vizsgálatát a város külső, közlekedési kapcsolatrendszerének vizsgálatával indítom. Fontosnak tartom, hogy munkámban ne csak a város határainak keretein belül vizsgálódjak, hanem külső, tágabb értelemben vett környezetét is tanulmányozzam. Foglalkozom a város történelmi háttérével és jelenlegi városszerkezetének kialakulásával. Dolgozatomban továbbá ismertetésre kerül a város belső úthálózatának részletes leírása, a közösségi-, kerékpáros-, és gyalogos közlekedés, illetve a parkolás bemutatása. Az említett témák áttekintése után az általam, a város közlekedésében konfliktusforrásoknak, konfliktuspontoknak vélt pontok elemzésével foglalkozom, majd ezt követően az ismertetett problémák kezelésére megoldási javaslatokat teszek.

2. Celldömölk térségi szerepe

2.1. A város regionális szerepe

Celldömölk a Nyugat- Dunántúli régió tagja, mely az ország három nyugati megyéjét foglalja magába, Vas, Zala és Győr-Moson-Sopron megyét. A régió Ausztriával, Szlovákiával, Szlovéniával és Horvátországgal határos. A régió teljes területe 11183 km², mely az ország teljes területének 12%-át jelenti. (1. ábra) Az ország népességének majdnem tized része él a régióban (2013-ban 985 000 fő). A régió népességét tekintve az ország kisebb régiói közé tartozik, ennek ellenére gazdasági teljesítő képessége tekintetében messze felülmúlja az országos átlagot. Ezt elsősorban kiváló helyi és helyzeti energiájának köszönheti a régió. A bruttó hazai termékek és az egy főre jutó bruttó hazai termékek rangsorában, a KSH adatai szerint 2010-ben az ország régiói közül kizárólag a Közép-

Magyarországi régió előzte meg a Nyugat-Dunántúli régiót. Az országban egyedülállóan, a Nyugat-dunántúli régióban, öt megyei jogú város található, Győr, Szombathely, Zalaegerszeg, Sopron és Nagykanizsa. A régió gazdasági centruma Győr. [1]



1. ábra: A Nyugat-Dunántúli régió városhálózata

(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 14. Oldal, 1.1. – 1. Ábra)

Az ország Nyugat-európai közlekedési kapuja Nyugat-Magyarország. Így a kedvező földrajzi fekvéséből adódóan számos előnyös logisztikai lehetőséget rejt magában. A régió négy országgal határos elhelyezkedése a régió közlekedési helyzetét befolyásolja. Az ország e részét három transzeurópai közlekedési folyosó érinti. A IV. számú európai folyosó a kontinens nyugati felét köti össze a Balkánnal. Az osztrák és a szlovák határtól Románia irányába halad. A V. folyosó a délnyugati országhatártól észak-keleti irányba

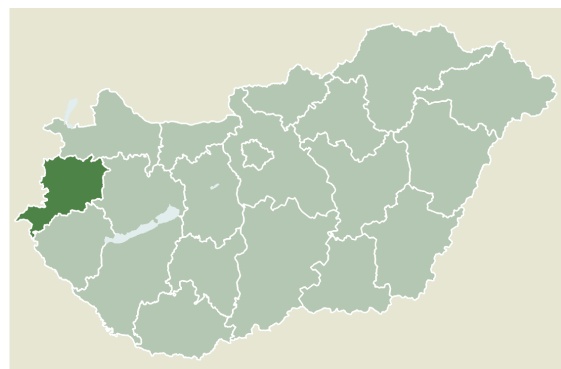
folytatódik, egyik alága az V/B. közlekedési folyosó, mely Horvátország felől lépi át az országhatárt. A Duna folyó vízi útjait a VII. számú folyosó jelöli, melynek mentén a Győr-Moson-Sopron megyei Győr-Gönyű kikötő is található. Ez a folyosó, az országban a Duna Ausztriától Romániáig terjedő vízi útját jelenti. [1] Győr, Sopron, Mosonmagyaróvár, Szombathely, Kapuvár, Szentgotthárd városok és hat közlekedési szolgáltató összefogásával alakult meg a regionális közlekedési szövetség a régióban. [2]

A régió gazdaságában a turizmus fontos szerepet tölt be, gazdag és változatos turisztikai vonzerőkkel rendelkezik. A településeinek közel kétharmada üdülőkörzetbe tartozik, illetve üdülési-idegenforgalmi adottsággal bír. A turisztikai terület kiemelkedő része az egészségturizmus, melynek alapját a gyógy- és termálvizek képezik. Több település is rendelkezik gyógyfürdővel, köztük Celldömölk is. Emellett jelentős zarándok- és búcsújáróhelyek is találhatóak a régióban, mint pl. Bucsuszentlászló, Máriakálnok, illetve Celldömölk. 77 település a történelmi borvidékhez tartozik, említést érdemel a Ság-hegyen folyó szőlőművelés és a Kis-Somlyó hegyen is jelentős szőlőkultúra található. [1]

A régió településhálózatát a változatosság jellemzi. Ennek fő oka az eltérő domborzati viszonyok kialakulása és a közlekedési hálózat struktúrája. A régió északi részének településhálózata kevés hasonlóságot mutat a déli területekkel, mely az eltérő természeti viszonyok és termelési hagyományok miatt lehetséges. [1]

2.2. A város megyei szerepe

Vas megye az ország harmadik legkisebb kiterjedésű megyéje. (2. ábra) Területe 3336 m², mely az ország területének csupán 3,58%-a. A megye lakónépessége 255 ezer fő (2013-as adat) és 216 település található területén. A települések legfőbb jellemzője az aprófalvas jelleg, 59%-ban kevesebb a lakosság száma, mint 500 fő. A megyében a 100 km² nagyságú területre jutó



2. ábra: Vas megye

(Forrás: www.commonswikipedia.org.)

településszám 6,5. Ez az érték az országos 3,4/100 km² értéknek majdnem kétszerese, mely az elaprózódott településstruktúra és a magas település sűrűség jele. A lakosság

56,2%-a él városokban, de a kilenc városi rangú település egyike sem éri el a 100 ezer fős lakosság számot. Kizárólag Szombathely lakos száma haladja meg az 50 ezer főt, illetve négy város (Celldömölk, Sárvár, Körmend, Kőszeg) lakosságának száma több mint 10 000 fő. [1]

Vas megyét nem érintik az ún. Helsinki közlekedési folyosók. (3. ábra) Ez alól kivételt képez a Boba Zalaegerszeg vasútvonal, mely az V. páneurópai közlekedési folyosó vasúti ága. Ugyanis a Boba és Őriszentpéter közötti szakasz érinti a megyét. A transzeurópai közlekedési hálózat (TENT-T) közúti és vasúti elemei Vas megyében is megtalálhatóak.



3. ábra: Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat elemei
(Forrás: www.kti.hu)

A megye első- és másodrendű főútsűrűsége felülmúlja az országos átlagot, területi arányához (3,6%) képest is magasabb a részesedése (5,0%). A KSH adatai szerint 2011-ben a 100 km²-re jutó helyi közúthálózat hossza Vas megyében 190 és 200 km között volt. A hálózatának fő alkotója a 303 km hosszú főúthálózat, melynek legfontosabb elemei a meghatározóan K-Ny irányú 8, 88, 89 sz., és az észak-déli irányú 86, 84, 87 sz. főutak. A főúthálózatot, a megyeszékhely jó elérhetőségét szolgálva a Szombathely központú sugaras szerkezet jellemzi. Kivételt képez ez alól a 8 és 84 sz. főutak. [2]

Gyorsforgalmi utak, melyek Vas megyéhez kapcsolódnak: (4. ábra)

- Tervezett: M8-as autópálya: Szentgotthárd térsége. (Vas megyében a jelenlegi 8-as főút nyomvonalán.) Tervezett útvonal: Veszprém, Enying, Sárbogárd, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok
- M86 autóút: Szombathely és Csorna között.

Főutak: (4. ábra)

- 8. számú elsőrendű főút: Fejér megyét, Veszprém megyét és Vas megyét köti össze, Székesfehérvár és Rábafüzes között. További érintett nagyobb települések: Veszprém, Jánosháza, Vasvár.
- 74. számú másodrendű főút: Zala és Vas megyében, Nagykanizsa, Zalaegerszeg és Vasvár között.
- 76. számú másodrendű főút: Vas és Zala megyét érintve. Körmentől Zalaegerszeg át Balatonszentgyörgy településig.
- 84. számú másodrendű főút: Győr – Moson – Sopron, Vas és Veszprém megyében a következő nagyobb településeket érintve: Sopron, Sárvár, Jánosháza, Balatonederics
- 86. számú másodrendű főút: A Győr – Moson – Sopron megyei Mosonmagyaróvártól Vasmegyén keresztül a Zala megyei Rédicsig. Vas megyében érintett nagyobb települések: Csorna, Szombathely és Kapuvár.
- 87. számú másodrendű főút: Kőszeg, Szombathely és Kám között.
- 88. számú másodrendű főút: Sárvár és Vát között.
- 89. számú másodrendű főút: Szombathely és Búcsú között.
- 834. számú másodrendű főút: Vas és Veszprém megyét összekötve. Érintett nagyobb települések: Sárvár, Celldömölk, Pápa

Nemzetközi áru- és személyforgalmat lebonyolító átkelők Vas megyében: [2]

Ausztria irányába:

- Bucsú
- Kőszeg
- Rábafüzes
- Bozsok
- Szentpéterfa

Szlovénia irányába:

- Magyarszombatfa
- Bajánsenye
- Kétvölgy
- Felsőszölnök

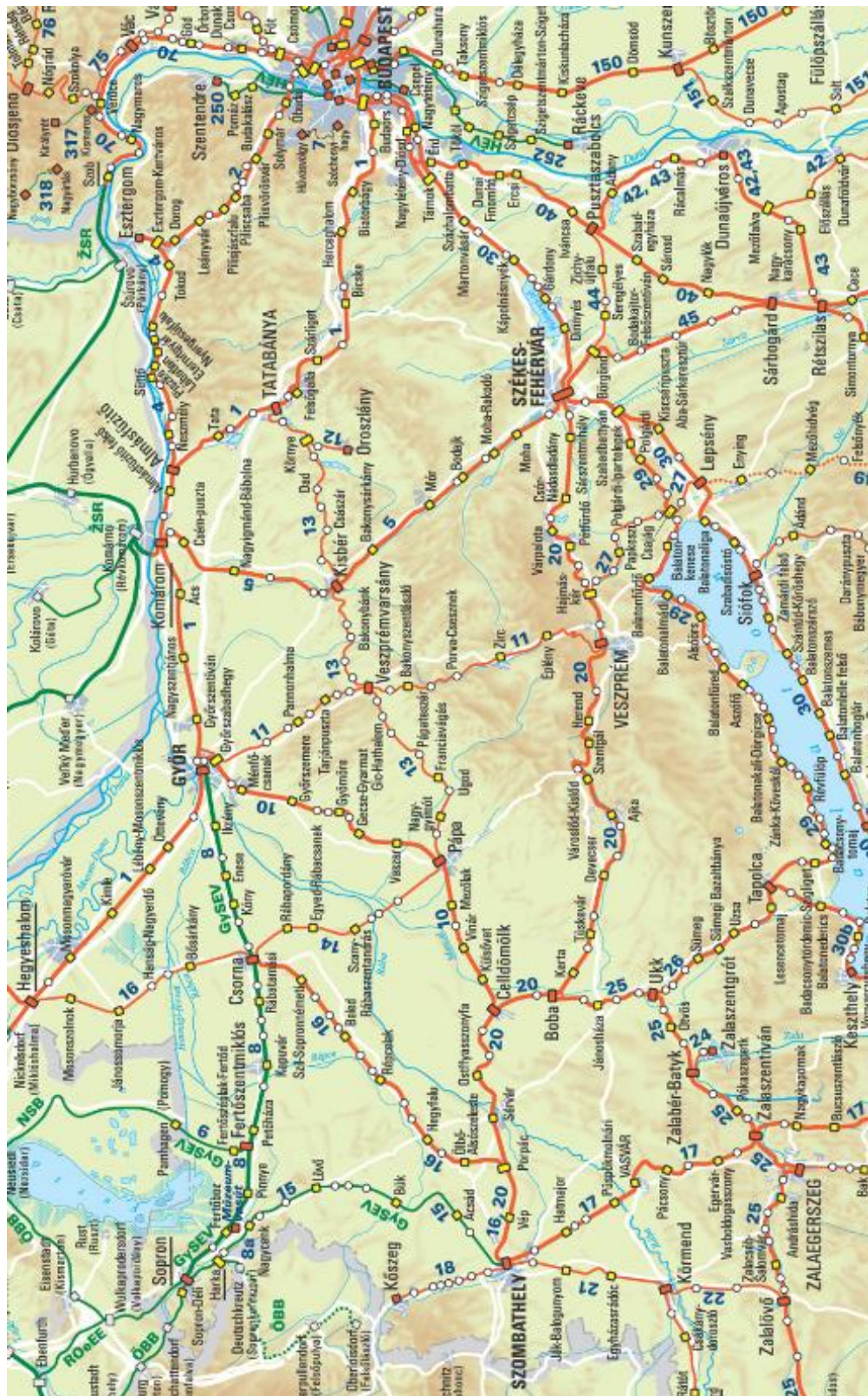
A megyében a kiépített vasútvonal teljes hossza 290 km, ebből 18 km a mellékvonal. A hálózat egyvágányú (kivétel ez alól a Porpác-Szombathely szakasz, ahol a kétvágányú pályarész 24,3 km), részben villamosított (Szombathely-Boba, Szombathely-Soproni vonal Vas megyei szakasza) és általában 80-100 km/h sebesség engedélyezett. A megye vasútvonalainak hálózati szerepe jelentős, mivel a tranzitszállításban és a hazai forgalomban is fontos irányokat szolgálnak ki. A megyében három fontos vasúti csomópont (Szombathely, Celldömölk és Boba) található, melyek az észak-déli és kelet-nyugati irányok gyűjtő-elosztó állomásai. A megye nemzetközi vasúti kapcsolatai Ausztria felé Szentgotthárdnál, Szlovénia felé pedig Bajánsenyénél megoldottak. [2]

A megyét érintő főbb vasútvonalak: (5. ábra)

- Győr – Celldömölk (10. sz. vasútvonal)
- Szombathely – Bük - Sopron - Ágfalva - (Ausztria) (15. sz. vasútvonal)
- Székesfehérvár – Veszprém – Boba - Celldömölk – Szombathely (20. sz. vasútvonal)
- Szombathely – Kőrmend - Szentgotthárd - (Ausztria) (21. sz. vasútvonal)
- Celldömölk - Boba - Zalaegerszeg - (Szlovénia) (25. sz. vasútvonal)

Egyéb vasútvonalak:

- Szombathely – Csorna – Répcelak – Szombathely (16. sz. vasútvonal)
- Szombathely – Vasvár – Nagykanizsa (17. sz. vasútvonal)
- Szombathely – Kőszeg (18. sz. vasútvonal)



5. ábra: Magyarországi vasútvonalak térképe
(Forrás: www.vasutimenetrend.hu)

Az Országos Kerékpáros Törzshálózat részeként kijelölt 22 regionális kerékpárútvonal közül kettő érinti a megye területét. Egyik az Alpokalja–Őrség kerékpárút (Kőszeg-Bozsok-Szombathely-Kőrmend-Szentgotthárd-Rábafüzes-Felsőszölnök-Őriszentpéter-Lenti útvonalon), a másik pedig az Alpokalja–Balaton kerékpárút (Szombathely – Kám - Keszthely útvonalon). Ezen országos törzshálózati elemek részeként épült ki az Írott-kő kerékpárút, mely Kőszegtől Bozsokon keresztül Bucsú településig tart, illetve az ettől délre található Vashegy kerékpárút, mely Bucsú és Szentpéterfa között található. [2]

2.3. A város kistérségi szerepe

Celldömök, mint kistérség a megye legkeletibb részén helyezkedik el. Területe 474 m², a megye harmadik legnagyobb kistérsége. Két város (Celldömök és Jánosháza) és 28 település alkotja. A kistérség lakossága 27000 fő, központja Celldömök. A járás népességének 43%-a él falvakban. A kistérség falvai, hasonlóan a megyéhez és a régióhoz nagytöbbségében aprófalvak. A területen 17 törpefalva, azaz 500 fő alatti község található, csak Celldömök és Jánosháza lélekszáma haladta meg az ezer főt. [1] (6. ábra)

Celldömök, a környező települések esetében gazdasági, igazgatási és szolgáltatási központ. Elmondható, hogy mint járásközpont a környező települések lakosságának életének fő szervezője és ellátója. A vasúti csomóponti, kereskedelmi, igazgatási szerepéből adódóan a foglalkoztatásban az ipar és a szolgáltatás a meghatározó ágazat. [1]

A kistérségben a feldolgozóipar cégei, mint a gépipar, elektronika, textilipar és a vegyipar, jelentősek. A mező- és erdőgazdálkodási termékek feldolgozására a celldömölki malom, illetve négy vágóhid áll rendelkezésre. Az élelmiszeripari feldolgozáshoz nagy mennyiségű alapanyag (gabona, liszt, tojás, vágóbaromfi, sertés) áll rendelkezésre. Az erdőgazdálkodási termékeket Celldömökon, Jánosházán, illetve Kemenesmagasiban dolgozzák fel. [1]

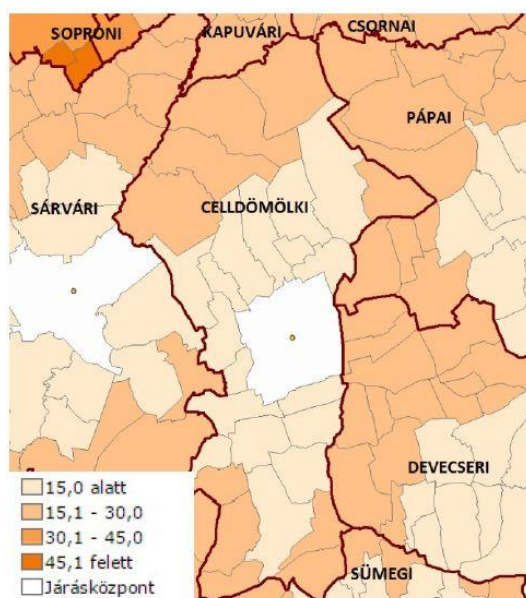


6. ábra: Celldömölki kistérség
(Forrás: www.vasmegye.hu)

A térség gazdaságilag legerősebb pólusai Celldömölk és Jánosháza. Celldömölk jelentős vasúti közlekedési csomópont, így a MÁV Zrt. és a vasúti építő cég, a SWIETELSKY Kft. révén ez a gazdasági ág az egyik fő helyi munkáltató. A Celldömölki Ipari Park 1999-ben létesül, közel 30 hektáros területen, tíz betelepült cég alkotja. A foglalkoztatásban fontos szerepet képvisel az elektronikai alkatrészeket gyártó CELLCOMP Kft., és a sütőipari gépgyártó König Maschinen Kft. Jelentős a városban a textilipar (Bakó Trex Kft., Fodát Kft., Glovitalia Ruhaipari és Kereskedelmi Kft.) és a nyomdaipar (Antók Nyomdaipari Kft., Apáczai Kiadó Kft.) szerepe is. 2005-ben az osztrák tulajdonban lévő Wewalka cukrászüzemet is létesített a városban. [1]

Celldömölk és Jánosháza mellett néhány település saját adottságát is sikerrel ki tudja használni. Mesteriben és Borgátán termálfürdők működnek, Ostffyasszonyfán a méltán híres Pannónia Ring autóverseny pálya található. Csöngén egy ipari park keretein belül a Binder radiátorok gyártása történik, Egyházashetye pedig a Berzsényi örökségről híres. [1]

Közúti közlekedési helyzete nem tekinthető kedvezőnek. Jánosháza határában halad át az E66-os nemzetközi főút, és a magyar 8-as főút. További négy települést érint a jelentős forgalmú 84-es főút, azonban a kistérség belső területeit és központját az említett főutak nem érintik. Celldömölk vasúti csomópont, így a kistérség vasúti elérhetősége kedvezőnek mondható. [1] (7. ábra)

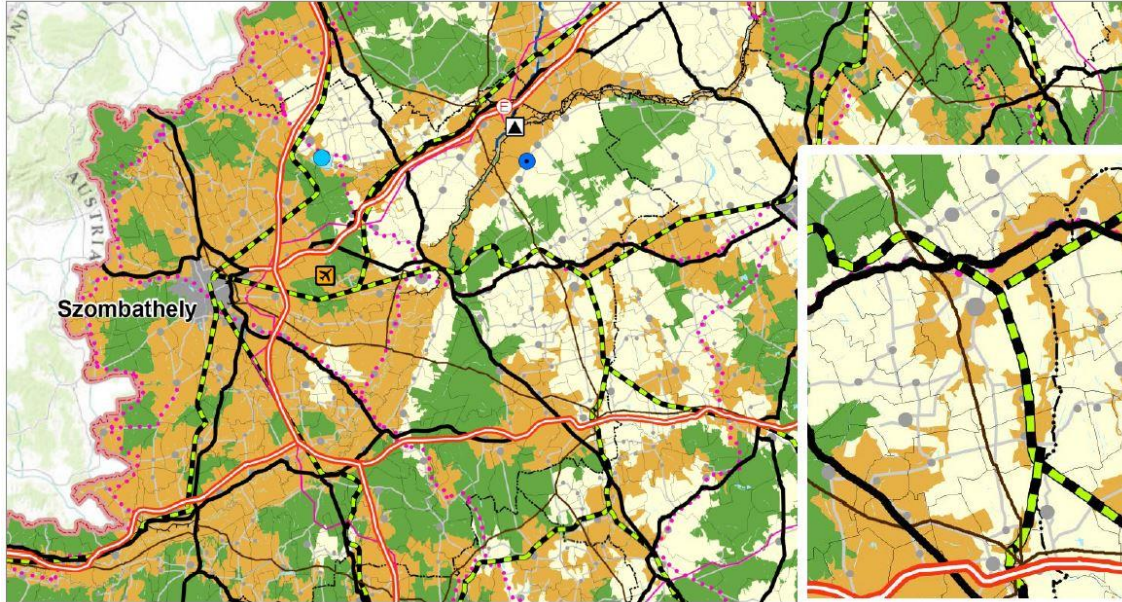


7. ábra: Celldömölki járásközpont elérhetősége, percben
(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 11. Oldal, 1.1. – 2. Ábra)

2.4. Területrendezési Tervekkel való összefüggések

2.4.1. Országos Területrendezési Terv – OTrT ⁽¹⁾

⁽¹⁾Forrás: Országos Területrendezési Terv, 2009



8. ábra: Az OTrT szerkezeti Terve

(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 23. Oldal, 1.3. – 1. Ábra)

Az Országos Területrendezési Terv (röviden: OTrT) lényege, hogy meghatározza az ország bizonyos térségeinek terület felhasználásának feltételeit és a műszaki- és infrastrukturális hálózat összehangolt térbeli rendjét. A terv a terület felhasználási kategóriákat két csoportra bontja: (8. ábra)

- 1) Az a csoport, ahol a „legalább 1000 ha területű térségek” találhatóak
(Ide sorolható az erdőgazdálkodási, mezőgazdasági, vegyes terület felhasználású és a települési térségeket.)
 - Erdőgazdálkodási térségek nevezzük azokat a területeket, ahova „*olyan meglévő erdőterületek és erdőtelepítésre alkalmas területek tartoznak, amelyeknek erdőgazdálkodásra való alkalmassága termőhelyi viszonyaik alapján kedvező és az erdőtelepítés környezetvédelmi szempontból is szükséges vagy indokolt.*”
 - A Mezőgazdasági térségbe elsősorban, azok a területek találhatóak melyek mezőgazdasági művelés alatt állnak.
 - Vegyes terület felhasználású az a térség, ahol a mind mezőgazdaságnak, mind az erdőgazdaságnak fontos szerepe van.

- A települési térségbe az adott település belterülete, illetve a belterületen kívüli beépített és beépítésre szánt területek tartoznak.

2) Az a csoport, ahol a „*területi korlát nélkül ábrázolt térségek*” találhatóak.
(Ide sorolhatjuk a vízgazdálkodási és az építmény által igénybevett térségeket.)

Celldömölk település térségének területi nagysága 500 – 750 ha. Terület felhasználás szempontjából a mezőgazdaság- és a vegyes térségbe tartozik. A település nagy része vegyes felhasználású, közigazgatási határa és belterületének déli oldalán jellemző csupán a mezőgazdasági térség. Vízgazdálkodási területhez tartozik a Cinca és a Kodó patak, a Mersevāti – övások és a Marcal folyó. [1]

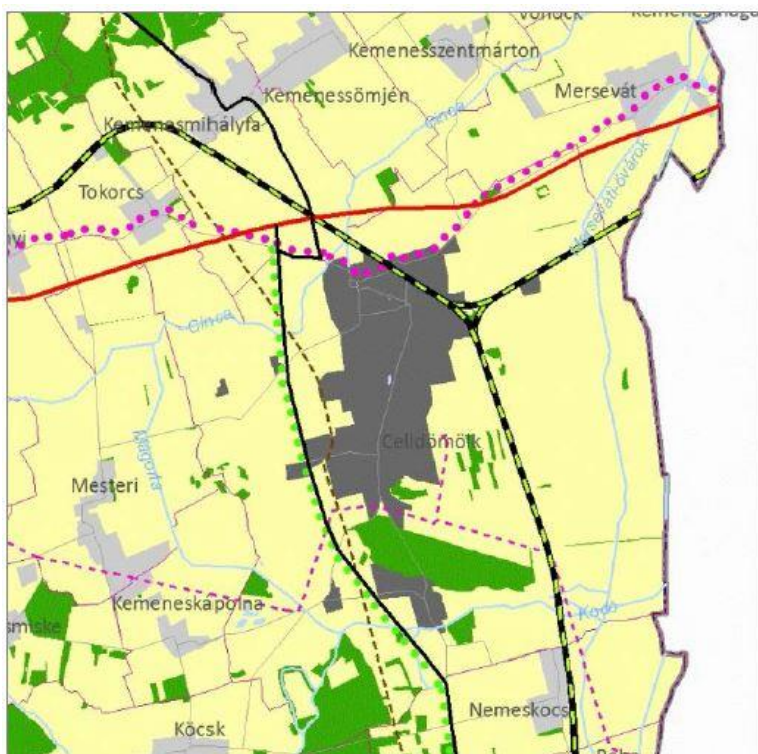
A TrT-ben megjelölt nyomvonalas létesítmények Celldömölkön:

- *„A várostól északra húzódik a 86. sz. főút, keletre a 83. sz., nyugatra a 84. sz. főút, délre pedig a 8. sz. gyorsforgalmi útvonal.”*
- *„Celldömölk vasúti kapcsolatai jók, itt halad át a Győr – Celldömölk, Székesfehérvár – Szombathely országos törzshálózati vasúti pálya, mely a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként funkcionál.”*
- *„Az országos kerékpárút-törzshálózat keleti-nyugati irányban a település északi részén halad át.”*

2.4.2. Vas megyei Területrendezési Terv – Vas megyei TrT ⁽²⁾

⁽²⁾ Forrás: Vas megyei Területrendezési Terv, 2010

Az országos tervben megjelölt települési térségét a megyei terv tovább pontosítja, városias települési térségre. Az egyéb területek, mint az erdőgazdálkodási és a mezőgazdasági térség pontos helyét lehatárolja, a Ság – hegy és az Alsóság és Izsákfa közötti szakaszon. A terv az OTrT-ben előbb említett nyomvonalas létesítményeket tovább pontosítja. A fejlesztési tervben szerepel a várostól északra található nyugat-kelet irányban kijelölt főút és az erről leágazó, észak-dél irányú elkerülő út. Tervezett kerékpárút hálózati elemként az országos törzshálózat részeként az északi elkerülő út nyomvonala szerepel, illetve a tervezett észak-déli elkerülő út mellett a térségi kerékpárút nyomvonala található. [1] (9. ábra)



9. ábra: Vas megyei TrT,
Térségi Szerkezeti Terve
(kivágot)

(Forrás: Celldömölk
Integrált Településfejlesztési
Stratégia, I. Kötet:
Megalapozó Vizsgálat, 2014,
24. Oldal, 1.3.- 2. Ábra)

A megyei terv elfogadott mellékletei:

- „Erdőtelepítésre és mezőgazdasági művelésre másodlagosan alkalmas területek övezete: Erdőtelepítésre másodlagosan alkalmas területek a déli településhatár mentán kerültek kijelölésre. Mezőgazdasági művelésre másodlagosan alkalmas területek a települési területet körülvevő és a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete között került meghatározásra.”
- „Szélerőmű elhelyezésére vizsgálat alá vonható terület övezete: Celldömölk területe a szélerőmű elhelyezésére vizsgálat alá vonható terület övezetébe tartozik, az évi átlagos szélesebség (m/s) területi eloszlása 50 m magasságban kritérium szerint a 3,5-4 és 4,-4,5 m/s övezetébe, vagyis a preferálható terület övezetébe tartozik.”
- „Új beépítésre szánt terület kijelölést korlátozó –összesítő- övezet: Az új beépítésre szánt terület kijelölését korlátozó övezet a Ság hegy területe, a szántó- és erdőterületek, az ökológiai hálózathoz tartozó területek.”
- „Történeti települési terület övezetét pontosító lehatárolás: Történeti települési terület övezete Celldömölk településközpontja.”
- „Földtani veszélyforrás terület övezetét pontosító lehatárolás – csúszásveszélyes terület: Az övezetbe a Ság hegy területe tartozik. Az övezet területén fontos feladat

a felszín növényborítottságának megőrzése és növelése, valamint a csúszás veszélyeztetettsége fokozódásával járó beavatkozások korlátozása.”

- *„Vízerózióknak kitett terület övezetét pontosító lehatárolás: Vízerózióknak kitett terület övezetébe a patakok és folyók menti területek tartoznak.”*

2.4.3. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió – OFTK ⁽³⁾

⁽³⁾ *Forrás: Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió, 2014*

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (röviden: OFTK) 2030-ig jelöli ki a kormányzati fejlesztéspolitikát és 2014-től 2020-ig stratégiai célokat és elsőbbségeket fogalmaz meg. Az OFTK-ban meghatározott funkcionális térségeken belül Celldömölk a „jó mezőgazdasági adottságú területek” és a gazdasági-technológia magterület közé sorolható. [1] *„A város az ún. vidéki térség része, ezen belül is speciális vidékfejlesztési feladatot jelentő, aprófalvas térség. Az országban számos aprófalva küzd közlekedési, elérhetőségi nehézségekkel, s ez a munkába és az iskolába járást is ellehetetleníti. A társadalmi és infrastrukturális problémák következtében e térség települései különösen ki vannak téve a klímaváltozás negatív hatásainak.”*

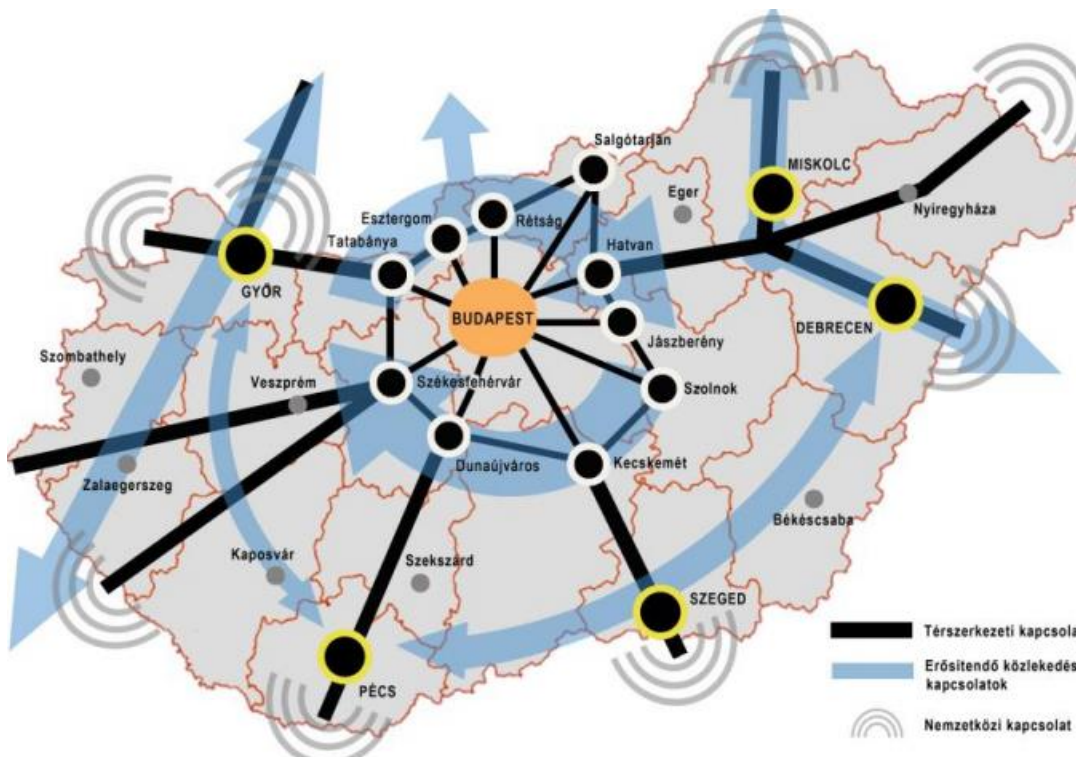
Fejlesztéspolitikai célkitűzések: (a dolgozat témájához kapcsolódó részek kiemelésével):

- *Összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása. (10. és 11. ábra)*
 - *A globális és európai térszervező (csomóponti) szerepünk megerősítése*
 - *A többközpontú fejlődés elősegítése*
 - *A beszállítói hálózatok ösztönzése*
 - *A foglalkoztatási központok elérhetőségének javítása*
 - *Hatékony és fenntartható helyi és agglomerációs mobilitás*
 - *Speciális településhálózati típusok eltérő kezelése*
- *Elérhetőség, megújuló közösségi közlekedés és tranzitgazdaság*
- *A napi munkába járás, ingázás igényeihez maximálisan illeszkedő akadálymentes és fenntartható közösségi közlekedés fejlesztése, a hiányzó térségi kapcsolatok kiépítése különösen a zsáktelepülések, határ menti települések esetén*

A közlekedési hálózatok térszerkezete



10. ábra: A közlekedési hálózatok térszerkezete
(Forrás: OFTK)



11. ábra: Térszerkezeti és közlekedési kapcsolatok
(Forrás: OFTK)

2.4.4. Vas Megye az OFTK-ban ⁽³⁾

⁽³⁾ Forrás: Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió, 2014

„A megye határ menti fekvése kiváló alapot biztosít az osztrák és a szlovén határ menti együttműködéshez. A megyeszékhely, agglomerálódó térségével együtt a településhálózat domináns centruma; mellette, aprófalvas térségek és belső perifériák jellemzik térszerkezetét. A vasúthálózat sűrű, ugyanakkor az észak-déli irányú közlekedési tengely kiépítettsége, a Budapest–Győr–Bécs–Pozsony súlypontok elérhetősége még nem éri el az elvárható színvonalat. Hasonlóképp nem kielégítő egyes megyén belüli térségek megközelíthetősége. Az egy főre jutó GDP 2010-ben az országos átlag 85,7%-a volt. Kiváló turisztikai adottságok, nemzetközi jelentőségű gyógyfürdők, országos jelentőségű kulturális és természeti adottságok jellemzik.”

Fejlesztési irány (a dolgozat témájához kapcsolódó rész kiemelése):

- *„Észak-déli, kelet-nyugati irányú nemzetközi közúti és vasúti közlekedési tengelyek fejlesztése és azokhoz kapcsolódóan a megyén belül a települések elérhetőségének javítása, valamint a fejlesztések eredményeként Szombathely-Körmend térségében a logisztikai tevékenység bővítése.”*

2.4.5. Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió és Program ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ Forrás: Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió és Program, 2014

A megye fejlesztésének célja (a dolgozat témájához kapcsolódó rész kiemelése):

- *A térség versenyképességének javítása*
- *Természeti erőforrások fenntartható hasznosítása*
- *Vidéki térségek fejlesztése*
- *Megyén belüli és kívüli kapcsolatok erősítése:*
 - *Észak-déli (pl. M86) és kelet-nyugati irányú nemzetközi közúti (pl. M8) és vasúti közlekedési tengelyek és azok elérhetőségének fejlesztése*
 - *Közúti közlekedés fejlesztése (közúthálózat fejlesztése és fenntartása)*
 - *Vasút-hálózat fejlesztése*
 - *Közlekedési ágakhoz kapcsolódó logisztikai infrastruktúra fejlesztése*
 - *Közösségi közlekedés, ezen belül különös tekintettel a közlekedési kapcsolatok összehangolására és fejlesztésére*

- *Kerékpáros közlekedés, kerékpárutak építése és szolgáltatási rendszer fejlesztése (Kerékpáros közlekedés rendszer fejlesztése nemcsak a városi közlekedésen belül, hanem településközi közlekedésben is, ami igényli a kerékpárutak építését.)*
- *Nagyterségi közlekedési kapcsolatok megvalósítása*
- *A térségközpontok megközelíthetőségének javítása*
- *Oszták, szlovén határ menti kapcsolatok bővítése*

2.4.6. Celldömölki Kistérségi Területfejlesztési Konceptió ⁽⁵⁾

⁽⁵⁾ *Forrás: Celldömölki kistérségi Területfejlesztési Konceptió, 2012 (2014)*

A koncepció tartalma (a dolgozat témájához kapcsolódó rész kiemelése):

Infrastruktúra fejlesztése operatív program fő területei (fejlesztési programok):

- *Úthálózat fejlesztése*
- *Vasútfejlesztés*
- *Közlekedésfejlesztés*
- *Egyéb infrastrukturális fejlesztések*
- *Utak fejlesztése operatív alapprogram részei:*
 - *Kistérségi úthálózat- és közlekedésfejlesztési program*
 - *Települések összekötő rendszerének rendbehozatala, kiépítése*
 - *Mezőgazdasági utak rendbehozatala, felújítása*
 - *Falvak átmenő forgalmának csökkentése elkerülő utakkal*
 - *Önkormányzati utak, járdák felújítása*
- *Városfejlesztés operatív alapprogram részei:*
 - *Győr- Pápa- Celldömölk vasútvonal villamosítása*
 - *Állomásépületek, várók rekonstrukciója*
- *Közlekedésfejlesztés operatív alprogram részei:*
 - *Buszmegállók építése és felújítása, buszöblök kialakítása*
 - *Tömegközlekedési hiányok megoldása*

SWOT analízis (a dolgozat témájához kapcsolódó részek kiemelésével)

- *Erősségek:*
 - *A kistérség Vas megyében fekszik, az oszták határtól 40-60 km-es távolságban.*

- *A nagy forgalmú 8-as és 84-es út érintik a kistérséget.*
- *A kistérség környezeti állapota igen jó, turisztikai vonzerőt jelent.*
- *Összességében a térség kommunális – műszaki infrastruktúrája és a települések ellátottsága megfelelő.*
- *Gyengeségek:*
 - *Kevés a főközlekedési út, az utak minősége sok helyen nem megfelelő, a mezőgazdasági utak nem karbantartottak.*
- *Lehetőségek:*
 - *Javítani kell a kistérség közlekedési infrastruktúráját.*
 - *A közútfejlesztés terén még mód van a lobbizásra a 8-as és 84-es utak feljesztése érdekében, ezek megvalósulása jelentősen javíthatja a kistérség pozícióját.*
- *Veszélyek:*
 - *Az Önkormányzatok nehéz pénzügyi helyzete, a fejlesztési pályázatokhoz szükséges önerő hiánya.*
 - *Amennyiben nem sikerül javítani a kistérség közlekedés-földrajzi helyzetén és elérhetőségén, a perifériális helyzet tartós lesz, ami nehezíti a térség általános fejlődését és leszűkíti kitörési lehetőségeit.*

3. A város és a városszerkezet bemutatása

3.1. A város története, kialakulása

Celldömölk Vas megye keleti határát képező Marcal- medencében fekszik, a Kemenesalja központja. Kemenesaljának a Kemenesháttól és a Rábától keletre, a Marcal-medencéig húzódó dombvonulattal, nagyjából sík területet nevezünk, melyből jelentősen csak a Ság-hegy emelkedik ki. A város jelenlegi közigazgatási területe öt különálló település egyesüléséből jött létre, jelenleg is ezek területét foglalja magában. Az öt település: Pórdömölk, Nemesdömölk, Kiscell, Ság (Alsóság), és Izsákfa. A várost alkotó települések különböző időkben keletkeztek és egymástól eltérő módon fejlődtek. A legdinamikusabban Kiscell fejlődött. Fokozatosan magához ragadta a többi települést, így idővel elválaszthatatlan egységet képeztek. [3]

Celldömölk környékén már a római korban kialakultak lakott területek, a Ság-hegy tetején például egy castruma épült. Celldömölk közvetlen szomszédságában található Tokorcs és Nagysimonyi között pénzzel teli bronz korsót találtak, mely szintén római helyiségekre enged következtetni. [3] A település ősi központját, a dömölki apátságot először egy 1252-ben kelt oklevélben említik. Azonban az alapításának pontos idejét és alapítóját nem ismerjük. Az apátság közelében a kezdetekben két település alakult ki, Pórdömölk és Nemesdömölk. Előbbi a település jobbágyainak és szolgálóinak, utóbbi pedig a nemeseinek adott otthont. [1] Pórdömölk egy kis majorszerű, elszórt, rendszertelen település volt, vezető szerepét az időközben létrejött Nemesdömölk vette át. A település jellegzetes kúriás, nemesi falu volt. Szerencsés fekvése (a régi Győr-Szombathelyi kereskedelmi út mentén) és vallási szerepe miatt felső Kemenesalja központjává vált. Kiscell létrejötte után vezető, központ szerepét ugyan elveszítette, de továbbra is megőrizte nemes úri tekintélyét. III. Károly uralkodásának idején, 1739-ben Koptik Odó apát hozta létre a település magvát képező Szent-Anna kápolnát, majd az ezt követő években a barokk templomot és kálváriát, majd a bencés kolostort. Az időközben apátsági székhellyé és búcsújáró helyé vált település kialakult szerkezetét a II. világháborúig szinte teljes mértékben, de főbb vonásait a mai napig megőrizte. [3] A település 1768-ban sóhivatalt kapott, 1790 decemberében II. Lipót vásártartási kiváltságot biztosító oklevelet bocsátott ki és mezővárossá nyilvánította. A város egyre inkább benépesült, iparosai,

kereskedői, híres vásárai és só raktára révén hamarosan a környék központja lett. [1] (12. ábra)

12. ábra: Celldömölk első katonai
felmérése, 1785

szombathelyi szakasza elkészült. Személy- és áruforgalmával vasúti csomóponttá, áruelosztó és átszállóhellyé vált. Ezt követően 1872-ben a székesfehérvári, 1888-ban a csáktornyai és 1898-ban a soproni vonal is megépült. Így rövid időn belül a kis vásártelepülés az ország egyik vasúti csomópontjává vált. [3] A vasutas városban sorra jöttek létre a pénzintézetek és a gazdasági társaságok. [1] A vasúti foglalkoztatottak száma hirtelen emelkedett, illetve ezzel egy időben a vasúti üzemi épületek és lakóépületek építése is megkezdődött. Ekkor kezdett a település valóban városias külsőt felvenni, ennek eredményeképp a mezővárost nagyközséggé nyilvánították. 1904-ben a két nagyközség Celldömölk néven közigazgatásilag is egyesült, mely a következő években folyton újabb területekkel bővült. A város és a vasút közötti terület beépítésre

került, illetve az 1920-as években az apátsági birtokon iskolák és egyéb intézmények is létesültek. A II. világháborút követő időszakban a pusztítások határozták meg a feladatokat, melyek az újjáépítésre koncentráltak. [3]

1951-ben került sor a településtől délre, a Ság-hegy alatt elhelyezkedő Alsóság Celldömölkhez történő csatlakozására. A község jelentőségét akkoriban a Ság-hegyen 1910 és 1958 között folytatódott bazaltbányászat adta. (13. ábra) Celldömölk fejlesztése a 60-as évektől tervszerűséggel folytatódott.



13. ábra: Celldömölk, Ság-hegy bazaltbánya,
(Forrás: www.sag-hegy.hu)

Elkészültek az első rendezési tervek és ebben az időszakban indult fejlődésnek a település ipara. Az ipari létesítmények kezdetben szétszórtnak, különböző pontokra települtek. Ez a település szerkezetére károsan hatott, ugyanis több üzem és telephely lakótömbön belül épült. Az egyre növekvő lakosság igényei folyamatosan emelkedtek, a lakás, munkahely, kikapcsolódás, infrastruktúra iránt. Ez még nagyobb ütemű és magasabb színvonalú építést tett szükségessé. Megindult a központ rekonstrukciója és a telepszerű lakásépítés a község délnyugati, délkeleti részén. 1979. január 6-án városi rangot kapott Celldömölk, mely a várossá válásban további folyamatokat indított el. A város területe tovább gyarapodott, közigazgatásilag hozzá csatolták Izsákfa községet. [3] Napjainkban közel 12 ezer lakosságával Kemenesalja központjává vált.

3.2. Celldömölk városszerkezete

3.2.1. A településstruktúra

Celldömölk településstruktúrája máig őrzi a hármasszerű település szerkezet jellemzőit, de az időközben végbement változásokat is tükrözi. [1] A város alakja észak-dél irányban elnyújtott formát vesz fel. Megjelenését hosszú időn keresztül az egy- és kétszintes beépítés jellemezte. Az 1960-as években elkezdett lakásépítés következményeként előbb

három-, négy- majd ötszintes épületek létesültek. Ezt követően egy, a központi részre kiírt tervpályázat szerint, elkészült egy kilencemeletes lakóház is. Az 1970-es évek végén további ötszintes épületek és két tízemeletes épület került felépítésre. [3]

A város központjára az intenzív beépítés jellemző, kisebb méretű telkekkel és társasházias beépítésekkel. A nagyobb telkeken intézmények találhatók. A központot körülvevő városrész hálós utcarendszerű, oldalhatáron álló családi házas beépítésű. A központtól észak-kelet irányban lévő városrész kisvárosias, zárt sorú beépítésű. A város lakóterülete kisvárosias, zárt sorú beépítésű. Az ipari területek nagyrészt a várost körülvevő területen találhatóak, tömbtelkes kialakításúak. Alsóság és Izsákfa területszerkezetét a falusias, oldalhatáron álló családi házas beépítés jellemzi. A Ság-hegyen és közvetlen környezetében a kertes mezőgazdasági művelés jellemző, így ennek megfelelő telekszerkezetek alakultak ki. [1]

3.2.2. Helyi rendezési tervek, eszközök

Celldömölk terv szerinti fejlesztésével, rendezési terv készítésével már 1944-ben foglalkozott a nagyközség vezetése. Az országban elsők között készült el 1959-ben a város egyszerűsített általános rendezési terve. A terv elkészítése Nemes Árpád, a Városépítési Tervező Vállalat nevéhez köthető. A következő években végrehajtott rekonstrukciók és új beépítések e rendezési terv figyelembevételével készültek és a nagyközség központjának átépítése is e szerint történt. 1963-ban, a központ részletes rendezési tervet Németh Imre készítette el. A dokumentum alapján a város központjának déli részén felépült két lakóépület valósult meg. A község központjának tényleges rekonstrukciója 1967-ben valósult meg. A Vas Megyei Tanács Tervező Iroda (Vasiterv) által meghirdetett tervpályázaton I. díjat nyert Rónai Károly műve alapján elkészült beépítési terv. A központ átépítésének befejezése a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (VÁTI) tervezője, Gerle Inessza munkásságához köthető. 1974-ben elkészítette az általános rendezési tervet, illetve 1977-ben a központ részletes rendezési tervét. [3]

Jelenleg hatályban lévő településrendezési eszközök:

- Településrendezési terv, mely a Településfejlesztési Konceptióra alapozva készült el és a városfejlesztés fő irányait tartalmazza (Településszerkezeti és Szabályozási terv és Helyi Építési Szabályzat (2006).)

- Településfejlesztési koncepció, mely 2005-ben készült el és 2015-ig fogalmazza meg a fejlesztés fő irányvonalait.
 - Ez alapján készült el az Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-ben

3.2.2.1. Településrendezési Terv – TrT ⁽⁶⁾

(Településszerkezeti és Szabályozási Terv) (14. és 15. ábra)

⁽⁶⁾ Forrás: Celldömölk Településszerkezeti és Szabályozási Terve, 2006

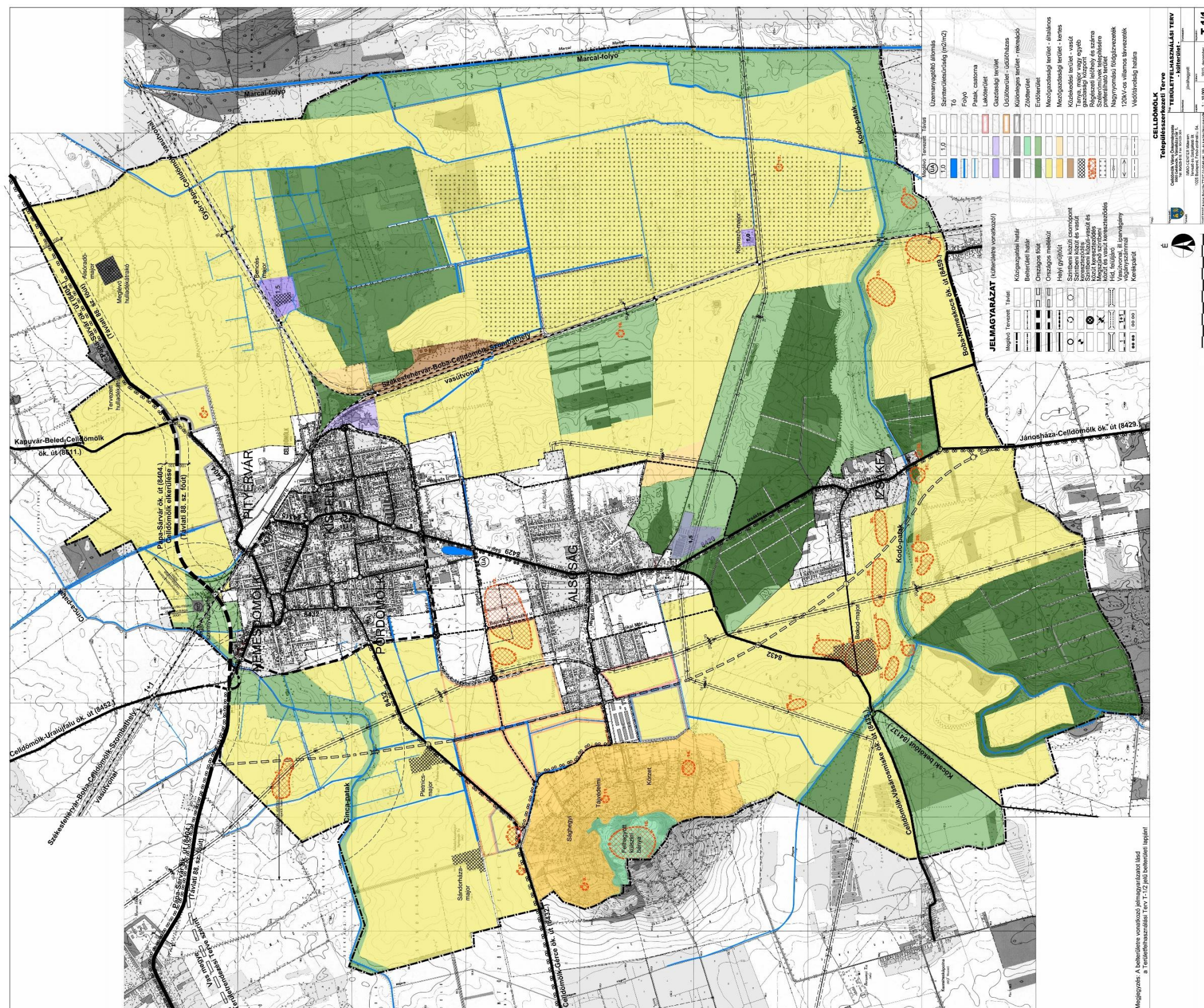
A terv készítésekor figyelembe kellett venni a jelenleg érvényben lévő magasabb szintű tervek tartalmát. Az elkészült dokumentumok nem mondhattak ellent se az Országos Területrendezési, se a Vas megyei Területrendezési tervnek.

A városban jelentős az átmenő teherforgalom, ezért a fő közlekedési utak tehermentesítésére új utak nyomvonalát jelöli ki a terv. A település északi oldalán, a jelenleg Sárvárt Pápával összekötő 834. számú főút jelenlegi nyomvonala a terv szerint áthelyezésre kerül és a lakott területeket megkerülve, új helyen épülne ki. Celldömöltkől nyugati irányban, szintén a városközpont tehermentesítésének céljából két új út nyomvonalának helyét rögzíti a terv. Az első, a Cinca-patak mentén halad és északon a Nemesdömölki utcához, dél részén pedig a Gyár utcán keresztül a Sági utcához csatlakozna. A másik tervezett tehermentesítő út a Hegyi utca kivételével beépítetlen területeken haladna és a celldömölki városrészt, valamint Alsóságot megkerülve Izsákfánál csatlakozna a 8429. jelű összekötő úthoz. A két új út és a 834. számú főút találkozásánál új körforgalmak kiépítése és városkapu kialakítása szerepel a tervben.

További úthálózati fejlesztések között említi a terv az alsóbbrendű városi gyűjtőúthálózat fejlesztését. A város nyugati oldalán a 8433. jelű út csatlakozásáig egy, részben meglévő, részben új nyomvonalra tervezett új városi út kiépítését tartalmazza, mely a fent említett új tehermentesítő út nyomvonalához kapcsolódik. Emellett a város keleti felén, Alsóság déli oldalán a Sági- erdőtől kiindulva egy új út nyomvonalát is tartalmazza, mely egészen a celldömölki városrészben lévő Dr. Szomraky Zoltán utca csatlakozásáig haladna. A Ság- hegy irányába egy új megközelítési lehetőség is került a tervben, mely a hegy lábát elérve észak- nyugat irányba folytatódva csatlakozna a 8432. jelű, Gérce irányába menő összekötő úthoz.

A terv továbbá felhívja a figyelmet a kerékpárút, illetve gyalog- és kerékpárút hálózat további fejlesztésére és kiépítésére. Kiemelt jelentőségű az Izsákfától, Alsóság és a celldömölki városközpont vonalán a vasútállomásig tartó gerinchálózat kiépítése. Emellett a kerékpárút hálózat további kiegészítését is javasolja. A közösségi közlekedés terén távlati fejlesztéseket jelöl ki, melynek köszönhetően a hálózat átszervezésével a város nyugati és keleti oldalán is megfelelő szintű ellátás lenne biztosítható.

A településrendezési terv a vasúti közlekedés témakörét is érinti. Javasolja a Celldömölk – Szombathely vasútvonal kétvágányú kiépítését, a Dr. Szomraky Zoltán utcai vasúti átjáró megszüntetését (csak a gyalogos és kerékpáros átjárás lehetősége megmaradna) és a jelenleg üzemen kívül lévő Ság- hegy irányába vezető iparvágány városi kötöttpályás közlekedési eszközére történő cseréjét. A terv, idegenforgalmi céllal, az iparvágány vonalán egy egyvágányú, helyi közforgalmú vasúti közlekedés kialakítását irányozza elő.



3.2.2.2. Integrált Településfejlesztési Stratégia – ITS ⁽⁷⁾

⁽⁷⁾ Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégiája, 2014

Celldömölk 2014-ben elkészült Integrált Városfejlesztési Stratégiája a következő évekre tervezett fejlesztési feladatait foglalja össze. A Stratégia két kötetből áll, egy megalapozó, helyzetfeltáró elemzésből és a fejlesztési stratégiákat tartalmazó részből.

Tematikus célok, melyeket az ITS fogalmaz meg (a dolgozat témájához kapcsolódó részek kiemelésével):

- *Infrastrukturális kapcsolatok optimalizálása*
 - *Hiányzó térségi közlekedési kapcsolatok megteremtése*
 - *Városi úthálózat fejlesztése*
 - *új utak kiépítése*
 - *meglévő utak fejlesztése, szélesítése*
 - *biztonságtechnikai fejlesztések*
 - *Városrészek közötti közlekedési kapcsolatok erősítése*
 - *kerékpárút kiépítés Izsákfa, Alsóság között*
 - *üdülőterület és városközpont összekötése*
 - *A fürdő mögött kerékpárút / nordic walking út létrehozása, kivezetése a Ság hegy körüli útra*
 - *Iparvágány hasznosítása (kézi hajtány)*
 - *Parkolási lehetőségek optimalizálása*
- *Károsanyag-kibocsátás és környezetterhelés csökkentése, levegőtisztaság védelem. Fenntartható, környezettudatos erőforrás-gazdálkodás, energiahatékony városüzemeltetés*
 - *Környezetbarát közlekedési módok támogatása, a hozzájuk szükséges szolgáltatások kiépítése*
 - *kerékpáros közlekedés preferálása*
 - *pihenőhelyek, tárolók kiépítése*

3.2.3. Területhasználat, területfunkciók

A városban lévő területek csoportosítása, használat és funkció szerint:

- Lakóterületek
- Alapfokú oktatási, nevelési intézmények
 - Bölcsőde: A városban egy bölcsőde található.
 - Óvodák: Celldömölkön 2 intézményben, 4 helyen működik óvoda.
 - Általános iskolák: 2 általános iskola található a celldömölki városrészben és 1 iskola van Alsóságon. Az általános iskolai oktatás Celldömölkön, 6 helyen zajlik.
 - Művészetoktatási intézet: A városban egy zeneiskola található.
 - Közép fokú oktatás: Celldömölkön, 2 helyen található közép fokú iskola. 1 db gimnáziumi és 1 db szakközépiskolai.
- Szociális intézmények
 - Idősek otthona: A településen 2 idősek otthona, 1 idősek gondozóháza és 3 idősek klubja található.
- Egészségügyi ellátás
 - Városi Kórház: A Kemenesaljai Egyesített Kórház.
 - Házi orvos: A lakosság alapellátása 7 db házi orvosi körzetben történik. A házi gyermekorvosi ellátás 2 db házi gyermekorvosi körzetben történik. A város mentő-, és tűzoltóállomással is rendelkezik.
 - Járó beteg szakrendelés: Egy helyen működik a városban.
 - (Gyógyszertárak: Celldömölkön 3 db gyógyszertár található.)
- Kereskedelem, szolgáltatás
 - Üzletek, üzletközpontok
 - Bankok
 - Irodák
 - Vendéglátóhelyek
 - Benzinkutak
- Művelődés, kikapcsolódás
 - Múzeum: Kemenes Vulkánpark, Ság-hegyi múzeum
 - Kultúrház: Kemenesaljai Művelődési Központ és Könyvtár
 - Színház: Soltis Lajos Színház
- Szabadidő

- Liget
 - Játsszóterek
- Vallás
 - Templomok, plébániák (Katolikus, református, evangélikus)
- Igazgatási intézmények
 - Polgármesteri Hivatal
 - Rendőrség
 - Polgárőrség
 - Földhivatal
 - Munkaügyi központ
 - Posta
- Üdülő területek, turisztikai területek
 - Gyógy- és élményfürdő
 - Szállodák
- Ipari területek, üzemek
- Közlekedési területek
 - MÁV területek, vasútállomás
 - Buszvégalomás
- Különleges területek
 - Temetők (A városban jelenleg 3 temető található)
 - Sportterületek, rekreációs területek

4. Jelenlegi közlekedési infrastruktúra

4.1. A város közúti kapcsolatai

Celldömölköt egyetlen főút, a 834. sz. másodrendű főút érinti. A régiót érintő 84. sz. és 8. sz. főutak, a városból megfelelően kiépített összekötő utak segítségével érhetők el. [1]

A város érintő főút:

- 834. sz. másodrendű főút (korábban 844. sz. összekötőút): Sárvár, Celldömölk és Pápa között, a településen belül a Nemesdömölki, Baross és Pápai utca nevet viselő utakon keresztül. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út. A település északi oldalán található.

A várost érintő összekötő utak:

- 8429. j. összekötő út: Celldömölk és Jánosháza között, a településen belül a Sági és Széchényi utca nevet viselő utakon keresztül. Ez az út köti össze a várost a 8. sz. főúttal közben 3 településen halad át. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út. A várost kelet és nyugati részre osztja ketté.
- 8432. j. összekötő út: Celldömölk és Gérce között, a településen belül az Arany János és Kolozsvár utca nevet viselő utakon keresztül. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út. A város nyugati oldalán található, 4 települést érint.
- 8433. j. összekötő út: Celldömölk és Vásárosmiske között. A település déli oldalán található. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út. 3 településen halad át.
- 8452. j. összekötő út: Celldömölk és Uraiújfalu között. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út. A város északi részén található. 4 települést érint.
- 8611. j. összekötő út (Celldömöltkől 1 km-re): Celldömölk és Kapuvár között, 5 településen halad át. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út.

Vasútállomáshoz vezető városi út:

- 84315. j. út: A városon belül, a vasút- és buszállomáshoz vezető Kossuth Lajos utca és Wesselényi utca nevet viselő út. 2X1 sávós, aszfaltburkolatú út.

A különböző szintű térségi központok elérhetőségét a következő táblázat foglalja össze, az útvonallal, távolsággal és az átlagos utazási idővel, sebességgel feltüntetve.

Térségi központok elérhetősége **személygépkocsival**

Központok	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség
Megyeszékhely - Szombathely	47,1 km	42 perc	67 km/h
Régió központ - Győr	75,1 km	70 perc	64 km/h
Főváros - Budapest	192,1 km	128 perc	90 km/h
Főváros - Budapest	184,5 km	162 perc	68 km/h

Térségi központok elérhetősége **távolsági autóbusz járattal**

Központok	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Megyeszékhely - Szombathely	54,4 km	80 perc	41 km/h	3-3; átszállással 8-7
Régió központ - Győr	78,3 km	115 perc	41 km/h	1-1; átszállással 3-4
Főváros - Budapest	200,9 km	290 perc	42 km/h	átszállással 5-2

Térségi központok elérhetősége **távolsági vasúttal**

Központok	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Megyeszékhely - Szombathely	45,0 km	35 perc	77 km/h	19-20; átszállással 4-2
Régió központ - Győr	72,0 km	72 perc	60 km/h	16-16 ; átszállással 8-1
Főváros - Budapest	203,0 km	164 perc	74 km/h	19-16 ; átszállással 17-18

(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 96. Oldal, 1.15.- 1. Táblázat)

Celldömölk és a járási települések között a gépjárművel való közlekedés távolságát, átlagos utazási idejét és sebességét a következő táblázat mutatja.

Járás települései	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség
Boba	10,8 km	17 perc	38 km/h
Borgáta	15,1 km	20 perc	45 km/h
Csönge	15,6 km	19 perc	49 km/h
Duka	18,5 km	31 perc	36 km/h
Egyházashetye	12,2 km	15 perc	49 km/h
Jánosháza	16,4 km	16 perc	62 km/h
Karakó	19,5 km	20 perc	59 km/h
Keléd	23,6 km	24 perc	59 km/h
Kemeneskápolna	7,8 km	9 perc	52 km/h
Kemenesmagasi	11,0 km	12 perc	55 km/h
Kemenesmihályfa	4,9 km	7 perc	42 km/h
Kemenespálfa	14,0 km	13 perc	65 km/h
Kemenessömjén	6,1 km	9 perc	41 km/h
Kemenesszentmárton	5,3 km	5 perc	64 km/h
Kenyeri	17,5 km	16 perc	66 km/h
Kissomlyó	16,1 km	27 perc	36 km/h
Köcsk	9,1 km	10 perc	55 km/h
Mersevát	6,1 km	6 perc	61 km/h
Mesteri	7,4 km	20 perc	22 km/h
Nagysimonyi	7,2 km	7 perc	62 km/h
Nemeskeresztúr	21,1 km	22 perc	58 km/h
Nemeskocs	8,6 km	10 perc	52 km/h
Ostffyasszonyfa	12,2 km	15 perc	49 km/h
Pápoc	21,6 km	21 perc	62 km/h
Szergény	16,5 km	18 perc	55 km/h
Tokorcs	4,4 km	5 perc	53 km/h
Vönöck	7,6 km	8 perc	57 km/h

(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 98. Oldal, 1.15.- 2. Táblázat)

4.2. A város belső közúthálózata

4.2.1. Közutak jellemzői

A város közúthálózata állami és önkormányzati tulajdonban vannak. Hosszuk 2014-ben:

- Állami közutak: megközelítően 9 km
- Önkormányzati közutak: megközelítően 45 km
- Járdák: megközelítően: 75 km
- Kerékpárutak: megközelítően 2 km [1]

A közúti hálózatot egy elsőrendű főút, több összekötő út, gyűjtőutak és mellékutak hierarchikus felépítése alkotja. Utcarendszere jól áttekinthető. Az utak kialakítása jellemzően 2X1 sávós. Kivétel ez alól a nagyobb csomópontok, ahol a két közlekedési sáv kanyarodó sávokkal egészül ki, illetve a városközponti utak, ahol párhuzamos parkolósávok kerültek kialakításra. (1. fénykép)



1. fénykép: Párhuzamos parkolósávok a Sági utca mentén

A belterületi közúthálózat szinte teljes hosszában szilárd burkolattal ellátott. Ez alól csupán néhány kertvárosi lakó-, illetve kiszolgálóút kivétel. A város észak-déli tengelyét a település közepén található Sági utca adja, mely a központot elérve két irányba ágazik szét. Észak – nyugat irányban a Széchényi utca néven, illetve északi irányban Kossuth Lajos utca néven. Déli irányban, a várost elhagyva tovább folytatódik a Sági utca. Alsóságon szintén a település központi részén végigfutva biztosítja az áthaladó és

csatlakozó utak közlekedését. Alsóság közigazgatási határát elhagyva az út Izsákfa felé folytatódik, Izsákfa út néven.

A Sági utcától nyugatra lévő városrészben az észak – dél irányú feltáró gyűjtőút a Batthyány és Csokonai utca, nyugat – kelet irányban pedig Temesvár, Kassa utca, illetve a Szalóky Sándor és Gábor Áron utca. A keleti irányban a fő nyugat – kelet irányú feltáró gyűjtőút a Dr. Szomraky Zoltán utca, melyet északról a Wesselényi, Király János utca és Városháza tér irányából lehet megközelíteni. A Dr. Szomraky Zoltán utcától délre található Vörösmarty, Hunyadi és Kodály Zoltán utca szintén a keleti városrész fő közlekedési útvonalai.

Városi gyűjtőutak: [4]

- Arad utca
- Arany János utca
- Batthyány utca
- Bokodi utca (Vásárosmiskei útig)
- Csokonai utca
- Dr. Szomraky Zoltán utca
- Építők útja
- Hegyi utca
- Kassa utca (Gábor Áron utca és a Csokonai utca között)
- Kodály Zoltán utca
- Kolozsvár utca (Arany János utca és Nemesdömölki út között)
- Szalóky Sándor utca
- Városháza tér
- Vörösmarty utca

4.2.2. Forgalomszabályozás

A város területén jelzőlámpás forgalomirányítás nem található, a főbb csomópontokban a KRESZ szabályainak megfelelően STOP vagy Elsőségadás kötelező tábla került elhelyezésre. Az egyéb csomópontokban, jellemzően a külterületen, lakóövezetekben tábla nélküli, jobb kéz szabályos kereszteződéseket találunk. 2004-ben, a város

központjában körforgalom került kialakítása. (2. fénykép) Három út találkozását oldja meg, a fent említett Sági utca, Széchenyi utca és Kossuth Lajos utca közötti áthaladást teszi lehetővé. A közúti szabványoknak megfelelő átmérőjű, hosszabb méretű járművek is akadálytalanul áthaladhatnak rajta. A város északi részén, a 834. sz. Pápa irányából érkező főút a vasutat keresztezi. A



2. fénykép: Körforgalom a városközpontban

keresztezés helyén egy külön szintű közút – vasút csomópont került kialakításra, melynek alsó részén a közút halad, a felüljárón pedig a vasút. A megépült vasúti felüljáró alsó részén, a közúttal egy szintben a kerékpárosok áthaladása is megoldott. (3. fénykép)



3. fénykép: Vasúti felüljáró

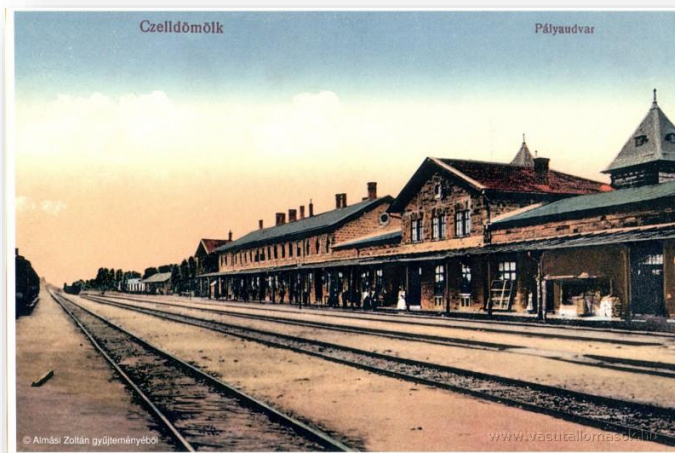
Külön szintű közút – közút csomópont nem található. A város belterületi részén a közút és a vasút egyszintű találkozásánál, sorompóval, illetve fénysorompóval biztosított vasúti átjáró van. A közút és az ipari vágány találkozásánál pedig sorompó nélküli, jelzőlámpával biztosított keresztezés került kialakításra.

4.3. Községi közlekedés

4.3.1. Kötőpályás közösségi közlekedés – Vasúti közlekedés

Celldömök a Dunántúl meghatározó vasúti közlekedési csomópontja, a település északkeleti részén található. Az állomást a 10. sz. vasútvonal érinti, ezáltal összeköttetést teremtve a város és a régió központja, Győr között. A Győr – Celldömök – Szombathely közötti vonalszakasz 1871 szeptemberében került átadásra. [5] Emellett az 1872. októberben átadott, 20. számú vasútvonal is érinti a települést, mely Szombathely és Székesfehérvár között teremt kapcsolatot.

Celldömök vasútállomása, a végleges formáját a századforduló idején nyerte el. Ez időben az állomás területén nagyarányú építkezések és bővítések folytak. Az ezt követő



4. fénykép: Celldömök vasútállomás felvételi épülete, egy régi képeslapon
(Forrás: www.vasutallomasok.hu, Almási Zoltán gyűjteménye)

években jelentkező vonatforgalom növekedése további átalakításokat és fejlesztéseket igényelt az állomáson. 1909-ben az állomás területét villanyvilágítással és korszerű biztosítóberendezéssel látták el. 1912-re elkészült egy rendező pályaudvar és a hozzá tartozó teherkocsi mosó-, illetve fertőtlenítő telep, valamint egy új anyagraktár. Közben 1907-ben megnyílt a Ság-hegyi bazaltbánya. A bánya hatékony ellátását és kiszolgálását az állomásból kiágazó átadó pályaudvar és iparvágány szolgálta. A trianoni békediktátumot követően a vonatforgalom lényegesen lecsökkent, így ezzel egy időben a város pályaudvarát bezárták. Az újranyitásra csak a II. világháború ideje alatt került sor. 1959-ben az állomás épületét további épületrészekkel bővítették, illetve részben átépítették. (4. fénykép) Az állomás épületének fejlesztése mellett a vágányhálózatot

felújítására is sor került és 1963-ban a korábbi biztosítóberendezés korszerű Integra-Domino55 típusú berendezésre cserélték. 1983-ban szűnt meg a szerelvények gőzzel történő vontatása. 1986-ban beszerelésre került a padló alatti kerékeszterga gép, mely napjainkban is jelentős hálózati szintű feladatokat lát el. 1987. július 9-én rakták le a „B típusú teherkocsi javító” alapkövét és 1995-ben adták a pályaudvar új utas peronját. [5]

A 20. sz. vonalat 2001-ben villamosították, ellenben a 10. sz. vonal jelenleg még nem, egyirányú, nem villamosított vasúti összeköttetés. A 25. sz. vasútvonal Celldömölköt Bobán keresztül Zalaegerszeggel köti össze, majd a Szlovéniai Muraszombatnál ér véget. A városi vasútállomás mellett, a településen egy rendező pályaudvar is található, Celldömölk- Rendező állomás néven. Korábban a 919. sz. vasútvonal is érintette a várost, ami Celldömölk és Fertőszentmiklós között közlekedett, azonban 1979-ben a MÁV megszüntette ezt a vonalat. [1] Az állomás jelenleg 14 vágánnyal, számos csonka és iparvágánnyal, vontatási teleppel rendelkezik. Az I. és a II. vágány között keskeny, aszfaltozott peron, a III. és az V. vágány között pedig emelt szintű, térkővel ellátott peron található. Az V. és a VI. vágány között sóderral borított peron került kialakításra. A peronok megközelítése a vágányokon kialakított átjárókon lehetséges. [5] (5. fénykép)

A kitérők többsége motoros állítású, kezelésük a Vinári-toronynak hívott állítótoronyból történik, itt a rendelkező forgalmi szolgálattevő dolgozik. A biztosítóberendezés fényjelzős és a kezdőponti oldalon fél- és fénysorompós átjáró van. A végponti oldalon, aluljárón keresztül történik a közút forgalma. Az állomás felvételi épülete előtt közvetlenül az autóbusz állomás található. [5] Napjainkban, az állomásról naponta induló vagy áthaladó vonatok száma meghaladja a 100-t. Az utazni kívánóknak nap, mint nap több mint 70 személyvonat és több mint 35 gyors, illetve sebes vonat áll a rendelkezésükre.



5. fénykép: Vasúti pályaudvar jelenlegi kialakítása

4.3.2. Helyközi autóbusz közlekedés

A helyközi közösségi közlekedést az Északnyugat – Magyarországi Közlekedési Központ Zrt. üzemelteti.

A Celldömölkre induló vagy áthaladó járatszámok és az elérhető települések: [6]

- 1269, Budapest – Győrszemere – Pápa – Sárvár - Bükfürdő
- 1663, Szombathely – Sárvár – Celldömölk – Pápa – Győr
- 1671, Szombathely – Sárvár – Pápa
- 1672, Celldömölk – Sümeg - Zalaegerszeg
- 1719, Sopron – Répcelak – Kenyeri – Celldömölk
- 1848, Tatabánya – Pápa – Szombathely
- 6760, Sárvár – Nagysimonyi – Celldömölk
- 6773, Sárvár – Vásárosmiske – Celldömölk
- 6811, Celldömölk – Vönöck/Ostffyasszonyfa – Kenyeri – Pápoc
- 6815, Celldömölk – Kemesmihályfa – Kenyeri – Répcelak
- 6816, Celldömölk – Kenyeri – Beled – Répcelak
- 6819, Celldömölk – Vönöck – Szerény
- 6823, Celldömölk – Mezőlak
- 6832, Celldömölk – Izsákfa – Jánosháza – Keléd
- 6833, Celldömölk – Boba – Kamond – Kerta
- 6836, Celldömölk – Köcsk – Borgáta – Jánosháza – Keléd
- 7993, Pápa – Nemesszalók – Külsővat – Celldömölk
- 7996, Karakószörcsök – Külsővat – Celldömölk

A járás településeinek elérhetőségét vasúti és helyközi autóbuszos közlekedéssel a következő táblázat foglalja össze. A táblázat tartalmazza a Celldömölk-től való távolságot, az átlagos utazási időt, sebességet és az átlagos napi járatszámot mutatja.

(Forrás: Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. Kötet: Megalapozó Vizsgálat, 2014, 101. Oldal, 1.15.- 3. Táblázat és 104. Oldal, 1.15.-4. Táblázat)

VASÚTI KÖZLEKEDÉS					HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS			
Járás települései	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Boba	10,0 km	8 perc	75 km/h	23-23	11,7 km	21 perc	33 km/h	4-5; átszállással 1-1
Borgáta	Nincs vasúti közlekedés!				19,2 km	40 perc	29 km/h	8-7; átszállással 1-4
Csönge	Nincs vasúti közlekedés!				15,7 km	32 perc	29 km/h	9-9; átszállással 2-2
Duka	Nincs vasúti közlekedés!				25,5 km	45 perc	34 km/h	4-4; átszállással 2-6
Egyházashetye	Nincs vasúti közlekedés!				15,8 km	29 perc	33 km/h	9-8
Jánosháza	18,0 km	30 perc	36 km/h	10-11; átszállással 9-9	20,2 km	51 perc	24 km/h	8-8; átszállással 0-2
Karakó	Nincs vasúti közlekedés!				39,8 km	85 perc	28 km/h	átszállással 5-6
Keléd	Nincs vasúti közlekedés!				28,2 km	45 perc	38 km/h	3-3
Kemeneskápolna	Nincs vasúti közlekedés!				11,1 km	19 perc	35 km/h	9-7; átszállással 0-1
Kemenesmagasi	Nincs vasúti közlekedés!				10,8 km	23 perc	28 km/h	8-7; átszállással 0-1
Kemenesmihályfa	4,0 km	3 perc	80 km/h	14-15; átszállással 1-1	4,8 km	10 perc	29 km/h	12-12
Kemenespálfa	15,0 km	28 perc	32 km/h	10-10; átszállással 5-9	18,0 km	29 perc	37 km/h	3-4
Kemenessömjén	Nincs vasúti közlekedés!				5,7 km	12 perc	29 km/h	10-8
Kemenesszentmárton	Nincs vasúti közlekedés!				4,7 km	9 perc	31 km/h	13-13
Kenyeri	Nincs vasúti közlekedés!				21,0 km	40 perc	32 km/h	12-12
Kissomlyó	Nincs vasúti közlekedés!				22,7 km	44 perc	31 km/h	6-7; átszállással 5-3
Köcsk	Nincs vasúti közlekedés!				12,9 km	23 perc	34 km/h	7-9; átszállással 1-0
Mersevát	Nincs vasúti közlekedés!				5,7 km	8 perc	43 km/h	12-12
Mesteri	Nincs vasúti közlekedés!				8,2 km	14 perc	35 km/h	14-12
Nagysimonyi	8,0 km	10 perc	48 km/h	14-16; átszállással 1-0	7,6 km	14 perc	33 km/h	12-12
Nemeskeresztúr	21,0 km	37 perc	34 km/h	10-10; átszállással 4-8	21,4 km	29 perc	44 km/h	1-1; átszállással 2-4
Nemeskocs	8,0 km	9 perc	53 km/h	16-15; átszállással 5-4	9,4 km	18 perc	31 km/h	3-4; átszállással 1-0
Ostffyasszonyfa	12,0 km	11 perc	65 km/h	13-15; átszállással 2-1	12,8 km	22 perc	35 km/h	9-9; átszállással 1-1
Pápoc	Nincs vasúti közlekedés!				24,6 km	52 perc	28 km/h	11-8; átszállással 0-1
Szergény	Nincs vasúti közlekedés!				16,5 km	30 perc	33 km/h	7-7
Tokorcs	Nincs vasúti közlekedés!				4,8 km	10 perc	29 km/h	12-12
Vönöck	Nincs vasúti közlekedés!				7,1 km	13 perc	33 km/h	13-13

4.3.3. Közúti közösségi közlekedés – Helyi autóbusz közlekedés

A város buszállomása a település északi részén, közvetlenül a vasútállomás szomszédságában található. Ennek köszönhetően a két közösségi közlekedési mód között kiváló a kapcsolat, a megfelelő átszállási lehetőségek biztosítottak. A vasút felvételi épülete előtti területen egy 6 induló állomásos, szigetperonnal kialakított megállóhely található. (6. fénykép) Az állomás a helyi autóbusz közlekedés, és a távolsági autóbusz közlekedés is érinti.



6. fénykép: Városi autóbusz állomás

A város belterületi részén a megállóhelyek buszöblökkel vannak kialakítva. (7. fénykép)

A helyi autóbusz közlekedés jelenlegi üzemeltetője a Kemenesalja-busz Kft. A társaság átlagosan 13 járatot indít naponta. Az első induló járat 4:48-kor, az utolsó pedig 19:25-kor hagyja el az induló állomást. A járat útvonala Celldömölk – Alsóság – Izsákfa – Alsóság – Celldömölk, 19 megállóhellyel. A menetrend igazodik a munkanapokhoz, illetve iskolai tanítási napokhoz és megkülönbözteti a hétköznapi és a vasárnap vagy ünnepnapokon történő közlekedést. Jelenleg az egy vonalra szóló jegy ára 150 Ft, a havi, nem kedvezményes bérlet ára pedig 2710 Ft. [7]



7. fénykép: Buszöblök kialakítása

4.4. Parkolás

A város területén a parkolás kizárólag a felszínen történik, nincs mélygarázs vagy parkolóház. A parkolás az egész város területén ingyenes, nincs díja. A kialakított parkolók elsősorban a városközpontban, illetve jelentős forgalmú intézményeknél, üzleteknél találhatóak. (8. fénykép)



8. fénykép: Városközponti parkoló

A településen található nagyobb parkolók:

- Dr. Géfin Lajos tér mellett
- Ifjúság tér mellett
- Budai-Nagy Antal utca
- Gábor Áron utca
- Tó utca
- Kolozsvár utca – Uzsok utca
- Vasvári Pál utca
- Építők útja – Sági utca kereszteződés
- Tesco parkoló
- Spar parkoló
- Sport utca – Fürdő parkoló
- Hegyi utca – Kemenes Vulkánpark
- Körzeti Orvosi Rendelő
- Vörösmarty utca
- Penny Market parkoló
- Csokonai utca
- Hollósy tér

- Sági utca – Koptik Odó utca kereszteződés
- Felsőbüki Nagy Sándor utca
- Rákóczi utca

A városban egy fedett parkoló található, mely megközelítően 30 személygépjárműnek biztosít tárolást. (9. fénykép)



9. fénykép: Fedett parkoló

4.5. Kerékpáros közlekedés

A város területén kiépített kerékpárút az alábbi utcákban található:

- Sági út, Celldömölk és Alsóság között, kétoldali kerékpárút
- A Sági úti kiépített kerékpárút az ún. Ság-hegy kerékpárút része. Ez a kerékpárút a további szakaszain, járdán vagy útfelületeken, kiépítés nélkül folytatódik.
- Sport utca, Jufa–Vulkán kerékpárút, egyoldali kerékpárút
- Kossuth Lajos utca, Celldömölk központja és a vasútállomás között, kétoldali kerékpárút (10. fénykép)
- Városligeti kerékpárút, járda és kerékpárút egy felületen kiépítve



10. fénykép: Kossuth Lajos utca, kétoldali kerékpárút

- Pápai utca, Pityervári kerékpárút, egyoldali kerékpárút

Útfelületen lévő kerékpársáv:

- Ady Endre utca, zárt kerékpársáv

A város egyéb területein, kiépített kerékpárút vagy felfestett kerékpársáv hiányában a kerékpárosok az útfelületen vagy a járdán közlekednek.

Kerékpáros tárolására alkalmas nagyobb, fedett létesítmény a vasút-, illetve buszpályaudvar mellett található. (11. fénykép)



11. fénykép: Fedett kerékpártároló a vasútállomás épületénél

4.6. Gyalogos közlekedés

Celldömölk utcái gyalogos közlekedés számára alkalmasak. A város utcái, szinte kivétel nélkül kiépített járdafelülettel ellátottak, ezáltal megfelelő közlekedést biztosítva a gyalogosok számára. A forgalmasabb utcákban a gyalogosok átvezetése felfestett gyalogátkelőhelyen történik. A városban egyetlen helyen található fényjelzővel ellátott gyalogátkelőhely. Ennek oka a környező iskolák, így ezen a helyen a villogó jelzés fokozott óvatosságra hívja fel az úton közlekedők figyelmét. (12. fénykép) Forgalom elől elzárt, gyalogos közlekedésre alkalmas ún. sétálóutca, vagy gyalogos övezet a településen nem található. Ez alól csupán a Városligetben történő közlekedés kivétel, itt ugyanis csak gyalogos és kerékpáros közlekedésre alkalmas felületeket találunk. A központban található körforgalomban a gyalogosok átvezetése mindhárom ágban, középszigettel megoldott. (13. fénykép)



12. fénykép: Iskolánál lévő, fényjelzővel ellátott gyalogátkelőhely



13. fénykép: Gyalogos átvezetés a körforgalomban

5. A közlekedés jelenlegi helyzete, konfliktusforrások

5.1. Közlekedési igények felmérése

Szakedolgozatom témájához kapcsolódóan egy hat kérdésből álló kérdőívet készítettem, melyben a városban élő és rendszeresen közlekedő személyek véleményét kértem ki a város közlekedésének jelenlegi állapotáról. A kapott válaszokból kiderül, hogy az általam felvetett főbb közlekedési konfliktusok a megkérdezetteknek is gondot okoznak és egyértelműen szeretnék, hogy ezekre a problémák mielőbb megoldás szülessen. A kérdőívet összesen 54 személy töltötte ki. Nemük szerint, 33 nő és 21 férfi. Életkorukat tekintve, 5 db kérdőív érkezett a 18 – 30 éves korosztályból, 18 db a 30 – 45 éves korosztályból, 26 db a 45 – 60 éves korosztályból és 5 db a 60 év feletti korosztályból. A kérdőív a következő formában került kiosztásra.

Tisztelt Hölgyem/Uram!

A nevem Sebestyén Kinga, végzős építőmérnök hallgató vagyok. Szakedolgozatom témája szülővárosom, Celldömölk közlekedési rendszerének vizsgálata. Kérdőívemmel a város közlekedésének jelenlegi állapotát és hatékonyságát szeretném felmérni. Köszönöm, hogy a kérdőív kitöltésével segíti munkámat!

Kérem, az Ön által helyesnek vélt válasz mellé tegyen egy X jelet! Minden kérdésre egy válasz adható.

Az Ön neve:

- ☐ Nő
☐ Férfi

Az Ön életkora:

- ☐ 18-30 ☐ 45-60
☐ 30-45 ☐ 60-

1. Milyen közlekedési módot, eszközt használ a mindennapos közlekedéshez?

- | | |
|---|---|
| ☐ személygépjármű, mint vezető | ☐ személygépjármű, mint utas |
| ☐ kerékpár | ☐ gyalog |
| ☐ tömegközlekedés, helyi buszjárat | ☐ Egyéb: _____ |

2. A napi közlekedésének legfőbb célja:

- | | |
|--|--|
| ☐ munkával, iskolával kapcsolatos | ☐ vásárlással kapcsolatos |
| ☐ szabadidővel, szórakozással kapcsolatos | ☐ ügyintézésrel kapcsolatos |
| | ☐ Egyéb: _____ |

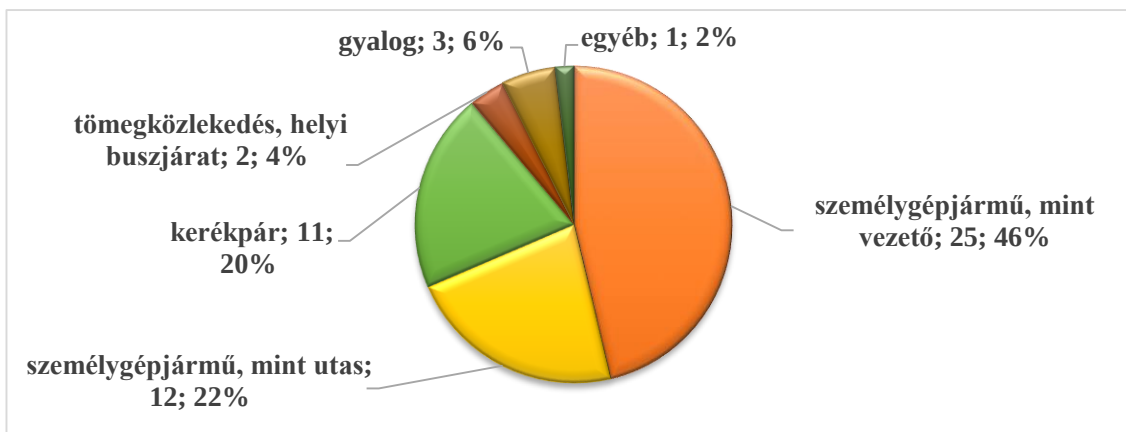
3. Elégedett-e a parkolóhelyek számával a város központjában?
- ☐ túl sok ☐ kevés
- ☐ megfelelő ☐ nagyon kevés
4. Ön mennyi időre veszi igénybe parkolás, illetve tárolás céljából a közterületen lévő parkolóhelyeket?
- ☐ 0 – 1 óra ☐ 5 – 10 óra
- ☐ 1 – 3 óra ☐ 10 óra – (tárolás)
- ☐ 3 – 5 óra
5. Ön szerint elegendő-e a közlekedési táblák által nyújtott információ a város közlekedésére vonatkozóan?
- ☐ igen, megfelelő
- ☐ részben, vannak helyek ahol nem egyértelmű (Például itt: _____)
- ☐ nem megfelelő
6. Ön mennyire tartja biztonságosnak a városban történő kerékpáros közlekedést?
- ☐ teljes mértékben ☐ nagyon veszélyes, a legtöbb helyen veszélyes
- ☐ részben, vannak helyek ahol veszélyes ☐ nem merek kerékpárral közlekedni

Javaslatait, észrevételeit a város közlekedésének javításával, hatékonyabbá tételével kapcsolatban szívesen fogadom!

Köszönöm, hogy időt szánt a kitöltésre!

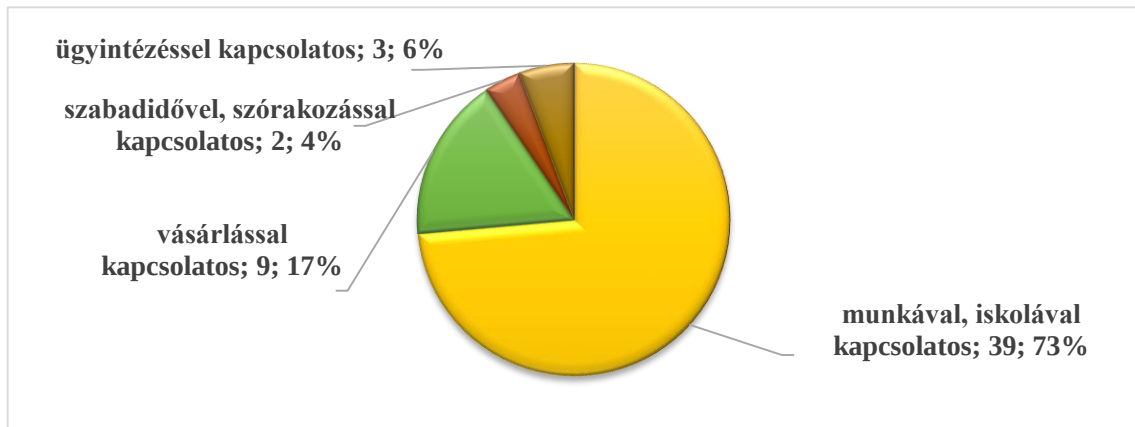
A kérdőív összegyűjtése után a kapott válaszokat kördiagramban ábrázoltam. A diagramon a válaszadók száma és a válaszok százalékos eloszlása szerepel.

- 1) Milyen közlekedési módot, eszközt használ a mindennapos közlekedéshez?



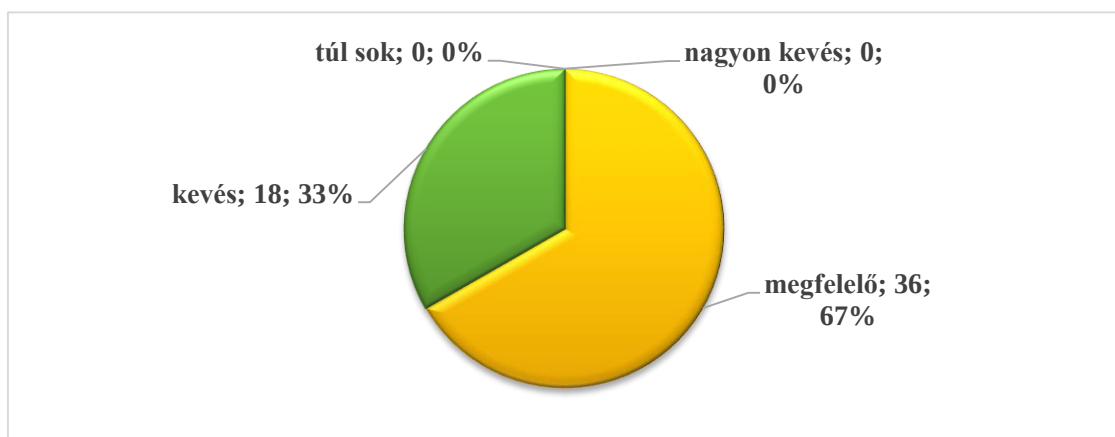
A kapott válaszokból kiderül, hogy a városlakók nagytöbbsége személygépjárművel, mint vezető vagy utas közlekedik. Emellett jelentős még a kerékpár közlekedők száma. A helyi buszjáratot a megkérdezett 54 emberből, csupán 2 ember jelölte válaszául.

2) A napi közlekedésének legfőbb célja:



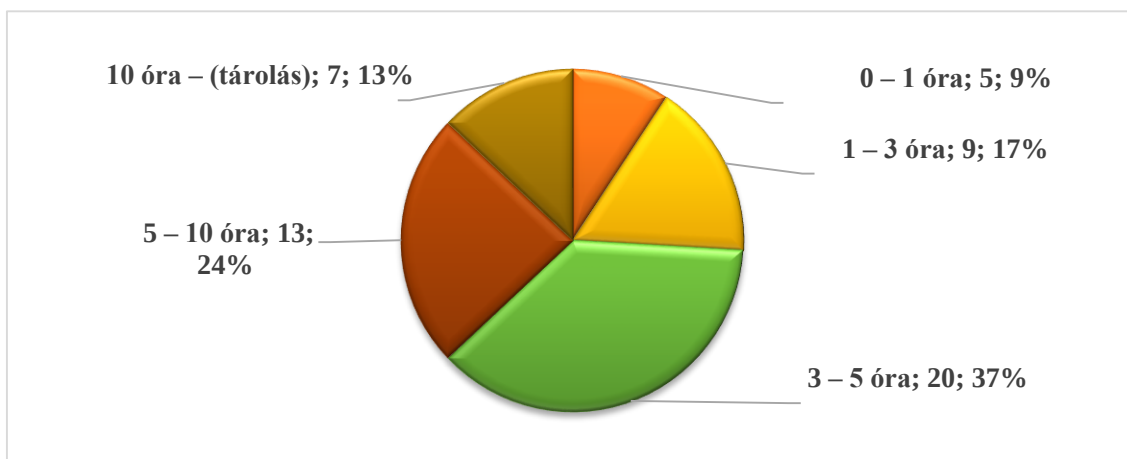
A diagramról egyértelműen leolvasható, hogy a válaszadók nagy részének, több mint 70%-ának, közlekedésének legfőbb célja munkával és iskolával kapcsolatos. Kevesebb személy a vásárlást és ügyintézészt választotta és csupán 2 személy jelölte a szabadidővel, szórakozással kapcsolatos válaszlehetőséget.

3) Elégedett-e a parkolóhelyek számával a város központjában?



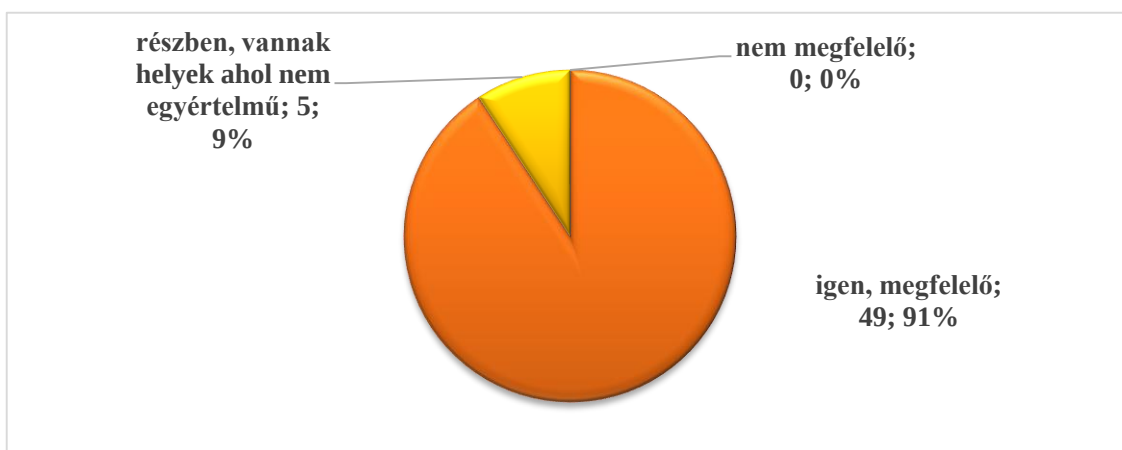
A válaszadók szerint, 67%-os arányban a városban lévő parkolóhelyek száma megfelelő. A maradék 33% véleménye szerint pedig kevés parkolóhely található Celldömölk területén. A „túl sok” és „nagyon kevés” választ senki nem választotta.

- 4) Ön mennyi időre veszi igénybe parkolás, illetve tárolás céljából a közterületen lévő parkolóhelyeket?



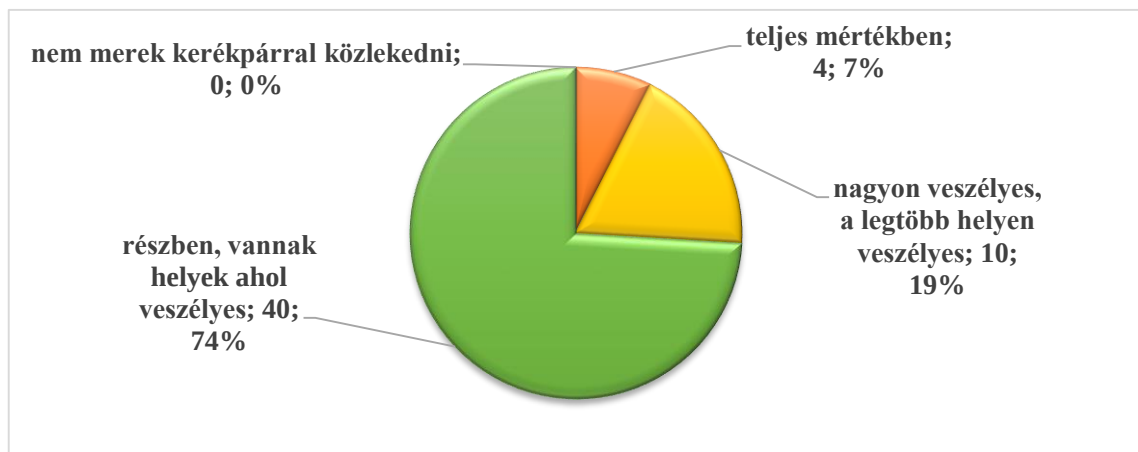
A megkérdezett személyek közül legtöbben 3 – 5 óra hosszan veszik igénybe a közterületen lévő parkolóhelyeket. Kevesebben az 5 – 10 óra és még kevesebb az 1 – 3 óráig tartó időintervallumot választották. A több mint 10 órán keresztül közterületen történő parkolást, tárolást 7 személy és a legrövidebb idejű, 0 – 1 óráig történő parkolást 5 személy választotta.

- 5) Ön szerint elegendő-e a közlekedési táblák által nyújtott információ a város közlekedésére vonatkozóan?



A megkérdezettek szinte egyöntetű véleménye alapján a városban elhelyezett közlekedési táblák kellő és érthető információkat tartalmaznak. 5 személy véleménye alapján részben vannak olyan helyek, ahol ezek az információk nem egyértelműek.

6) Ön mennyire tartja biztonságosnak a városban történő kerékpáros közlekedést?



A kérdésre kapott válaszokból kiderül, hogy a legtöbb személy nem tartja biztonságosnak a város jelenlegi kerékpáros közlekedését. A legtöbben ember a „részben, vannak helyek ahol veszélyes” választ jelölte, de sokan jelölték a „nagyon veszélyes, a legtöbb helyen veszélyes” választ adta válaszul a kérdésre.

5.2. A város külső közúti kapcsolatai és átmenő forgalma

A város külső, közúti kapcsolatairól elmondható, hogy a nagy forgalmú transzeurópai és elsőrendű közutak elkerülik. Ez alól csupán a 834. sz. főút kivétel, mely a város északi részén, egy kis szakaszon érinti a település területét. A megyeszékhely, Szombathelynek a városból történő megközelíthetősége megfelelő, Sárvárig a 834.sz. főút, Sárvárnál a 84. sz. másodrendű főút (Sopront Keszthellyel összekötő út), a települést elhagyva pedig a 88. sz. és a 86. sz. autóúton keresztül könnyen elérhető a város. A szomszédos megyeszékhelyek elérhetősége már kevésbé megoldott. Egyetlen szomszédos megyeszékhelyhez sem vezet közvetlenül főút a városból. A Győrbe történő közlekedés Pápán keresztül oldható meg. A városból kelet irányba a 834. sz. főút vezet Pápára, Pápától pedig a 83. sz. másodrendű főút vezet északi irányba Győrig. Délkelet irányba a 8302. j. és a 8328. j. összekötő utakon át érhető el, Kisbéren át a Székesfehérvárt Győrrel összekötő másodrendű főút, a 81. sz. főút. Kisberről a 13. sz. főútról Komárom érhető el, illetve a településről Tatbánya is könnyen megközelíthető. Ezért szükséges lenne a hiányzó térségi kapcsolatok megteremtése és a meglévő utak fejlesztése, ezáltal megfelelő kapcsolatot biztosítva a város és a környező települések, megyék, régiók és országrészek között.

A város és a környező járási települések közötti közlekedési kapcsolatról elmondható, hogy a megközelíthetőségük megfelelő. Ennek fő oka, hogy a város központjából öt irányba vezet összekötő út. A települések közötti kapcsolat csak Celldömölkön keresztül oldható meg. [1] A várost elkerülő út hiányában a település központi, fő közútjai jelentős átmenő forgalmat bonyolítanak le. Ezért szükség lenne a város forgalmát tehermentesítő, területét elkerülő út kiépítésére. Ennek következtében biztonságosabb lenne a belváros közlekedése és jelentősen csökkenne a várost terhelő káros anyag kibocsátás.

A várost érintő főút és összekötő utakról elmondható:

(Forrás: www.kozut.hu - a közúti forgalom figyelemmel kísérése 2014)

- A közút száma, útkategóriája: 834. sz. másodrendű főút
 - A forgalomszámlálás helye: Tokorcs (Celldömöltkől 6,4 km)
 - Összes forgalom [jármű/nap]: 3485
 - Összes forgalom [egységjármű/nap]: 3818
- A közút száma, útkategóriája: 84315. j. állomáshoz vezető városi út
 - A forgalomszámlálás helye: Tokorcs (Celldömöltkől 6,4 km)
 - Összes forgalom [jármű/nap]: 3822
 - Összes forgalom [egységjármű/nap]: 3588

(Forrás: www.kira.gov.hu)

- A közút száma, útkategóriája: 834. sz. másodrendű főút
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk belterület (Pápai utca)
 - Összes forgalom [egységjármű/nap]: 4701
 - Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 155
 - Téli üzemeltetés: őrjáratos
- A közút száma, útkategóriája: 8429. j. összekötő út
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk belterület (Sági utca)
 - Összes forgalom: [egységjármű/nap]: 7456
 - Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 248
 - Téli üzemeltetés: őrjáratos
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk – Alsóság belterületét elhagyva

- Összes forgalom [egységjármű/nap]: 2128
- Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 119

- A közút száma, útkategóriája: 8432. j. összekötő út
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk belterület (Mesteri utca)
 - Összes forgalom: [egységjármű/nap]: 618
 - Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 32
 - Téli üzemeltetés: rajonos

- A közút száma, útkategóriája: 8433. j. összekötő út
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk – Alsóság belterületét elhagyva
 - Összes forgalom: [egységjármű/nap]: 502
 - Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 18
 - Téli üzemeltetés: rajonos

- közút száma, útkategóriája: 8452. j. összekötő út
 - A forgalomszámlálás helye: Celldömölk belterület elhagyva (Bercsényi Miklós utca)
 - Összes forgalom: [egységjármű/nap]: 780
 - Nehézgépjármű forgalom [egységjármű/nap]: 64
 - Téli üzemeltetés: fehér

5.3. Közösségi közlekedés hiányosságai

Celldömölkön a helyközi közlekedés vasúti- és távolsági buszközlekedéssel oldható meg. A két közlekedési mód összehangoltsága megfelelő, a helyi buszjáratok menetrendje mindig az éppen aktuális vasúti menetrendhez alkalmazkodva lettek kialakítva.

A vasúti közlekedésről elmondható, hogy a megye és a környező megyék székhelyeinek elérhetősége közvetlenül megoldott. Mind Szombathelyre, Győrbe, Veszprémbe vagy Zalaegerszegre közvetlen vonatközlekedéssel lehet eljutni. Emellett Budapestre is az átszállás nélküli közlekedés megoldott. A város, mint vasúti csomópont jó térségi kapcsolatokkal rendelkezik, azonban vasúti kapcsolatrendszere kihasználatlan. A járás települései közül nem mind közelíthető meg vasúttal, de ezt a problémát a helyközi

buszközlekedés pótolja. Az állomáson kizárólag személy- és gyors-, illetve sebesvonatok közlekednek. Azonban a vasúti közlekedés gyorsaságát és kényelmét elősegítően szükség és igény lenne, hosszabb távon gyorsabb, kevesebb állomáson megálló InterCity járatok indítására. Ez a probléma elsősorban a hétvégi napokat érinti, ugyanis az ilyenkor, elsősorban a főváros irányába induló vonatokat zsúfoltság és helyhiány jellemzi. Budapestre naponta 8 közvetlen vonat indul és két város közötti 200 km nagyjából 3 óra alatt tehető meg. Jelenleg egyetlen vonalon zajlik a fővárosba történő, átszállás nélküli utazás (Szombathely – Celldömölk – Veszprém – Székesfehérvár). Korábban Pápán, Győrön, majd Tatabányán át is közvetlen járat közlekedett, de az eben az irányban történő közlekedés már csak átszállással biztosított a főváros felé.

5.4. Helyi közösségi közlekedés hiányosságai

A helyi buszjárat jelenleg egy nyomvonalon közlekedik. A vonal típusa átmérős, hurokban végződő. A naponta többször induló járatok megállóhelyei nem mindig azonosak, ugyanis a munka- és iskolakezdéshez, végéhez, és a Fürdő nyitva tartásához igazodnak. A járat fő vonala a Sági utcán halad. Két helyen tér le a busz, először a Fürdő, majd a Ság-hegy irányában. Mindkét esetben az ág utolsó megállóhelyét követően visszafordul a járat és ugyanazon az útszakaszon halad vissza a Sági utca felé. Izsákfát elérve a busz egy körforgalom szerű visszafordítóban fejezi be útját, majd az idevezető úttal megegyező útvonalon át folytatja útját a vasútállomásnál lévő induló-,



14. fénykép: Buszforduló Izsákfán

illetve végállomásig. (14. fénykép) Az Izsákfától, visszafelé induló járatok a Sági út megállóhelyeinél, illetve a Fürdőnél állnak meg, a Ság-hegy felé menő kitérő ágat már nem érintik. Ezáltal ezen az egyetlen vonalon is jelentkezhet az a probléma, hogy ha valaki felszáll a Ság-hegy kitérő ág bármelyik megállójában, annak először le kell utaznia

a busszal Alsóságon át Izsákfáig, majd onnan visszafordulva újra Alsóságon át érkezhetsz Celldömölkre.

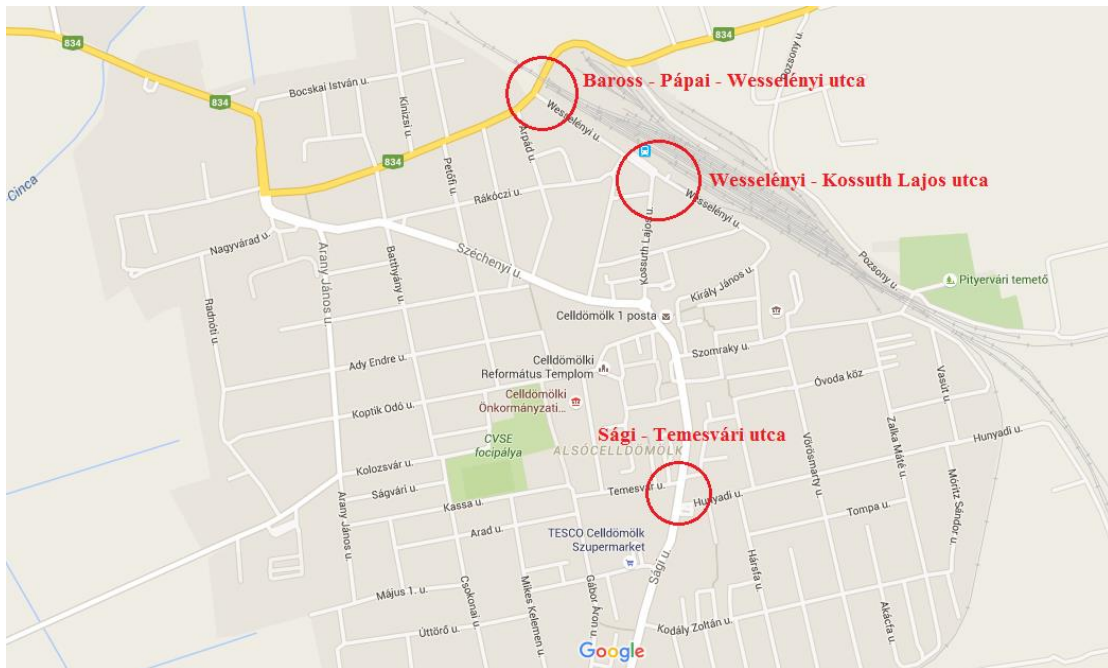
Az egyetlen nyomvonalnak köszönhetően a Celldömölki városrészben csupán a fő utca mentén találhatóak a megállóhelyek. Ezek a megállóhelyek csak a középső városrész helyi közlekedését oldják meg, így a város más részén élők számára a megállóhelyek megközelíthetősége problémát okoz. A város két nagyobb lakótelepe, a Gábor Áron utcai és a Kodály Zoltán utcai is, távol esnek ezektől a megállóktól. Emellett a város általános iskolái, középiskolái, óvodái, a kórház és egyéb közhasználatú intézmények is távol esnek a járat útvonalától.

5.5. Parkolással kapcsolatos problémák

A városban található parkolóhelyekről elmondható, hogy reggel 7 óra után kezdenek el telítődni és a kihasználtságuk nagyjából 18 óráig magas. A parkolóhelyeken eltöltött átlagos időről megállapítható, hogy a belváros területén általában rövid idejű, míg a város külső területein hosszabb ideig történik a gépjárművek tárolása. Celldömölk területén a parkolás díjtalan, ennek köszönhetően a parkolók tároló funkciót is ellátnak. Ez a forgalmas, ún. piac napokon okoz elsősorban problémát. Ez a kapacitáshiány, állandó parkolóhely hiányt okoz. A környező parkolók kihasználtsága ilyenkor 100%-os, a szabad parkoló állások keresése akár hosszabb időt is igénybe vehet. A városban hetente két alkalommal csütörtökök és szombat kora reggeltől tartanak hagyományos piacot, a város központjában, a Piac téren. A járás településeiből, ezeken a napokon rengeteg ember érkezik, mind gépjárművel, mind más közlekedési eszközzel. A vasút-, illetve buszállomásról a helyi buszjáráttal könnyen megközelíthető a piac területe. A város központjában, további forgalomvonzó létesítményeknél (üzletek, óvodák, iskolák, kórház, rendelőintézet, vasút- és buszállomás, Művelődési Központ és könyvtár) a szabad parkolóhelyek keresése, a munkakezdés előtti és utáni időkben ugyancsak nehézkes. A forgalmas városközponttól távolabb eső városrészekben már nem jellemző a parkolóhelyek telítettsége, a napközben minden időpontban lehet szabad parkolóhelyet találni. A lakótelepek közvetlen közelében található parkolóhelyek az éjszakai tárolás idejére szintén telítetté válnak.

5.6. Problémás csomópontok vizsgálata

A városban három olyan forgalmas, szintbeni csomópont található melynek jelenlegi elrendezése, vagy forgalmi rendje nem megfelelő. (17. ábra) Ezek a csomópontok a település központi, forgalmas részén találhatóak, így felülvizsgálatuk a biztonságos városi közlekedés biztosítása miatt szükséges.



17. ábra: Veszélyes csomópontok a városban

1) Csomópont (15. és 16. fénykép)

A csomópontban érintett utcák és átlagos napi forgalmuk:

- Baross utca (834. sz. másodrendű főút) – 4701 egységjármű/nap
- Pápai utca (834. sz. másodrendű főút) – 4701 egységjármű/nap
- Wesselényi utca (84315. sz. állomáshoz vezető út) – 3588 egységjármű/nap

A csomópontban a 834. sz. főút keresztezi a város állomáshoz vezető útját. Elrendezését tekintve háromágú, „T alakú” útkereszteződés. A csomópont Pápai utcai ágán jelenleg egy vasúti felüljáró található, mely korlátozott magassági és szélességi méretei miatt problémát jelent az áthaladó, főleg tehergépjárművel közlekedők számára. Mindhárom ág 2X1 sávossal, külön kanyarodó sávok nincsenek kialakítva. Az útpálya szélessége a csomópontban a Wesselényi utcánál nagyjából 7, a Baross utcánál 6,5 és a Pápai utcában 6 méter. Jelenleg csak a felezővonalak és a „Elsőbbségadás kötelező!” táblához tartozó megállás helyét jelző vonal van felfestve.

Jelenlegi kialakítása:



15. és 16. fénykép: Baross –
Pápai – Wesselényi utca



2) Csomópont (17. és 18. fénykép)

A csomópontban érintett utcák és átlagos napi forgalmuk:

- Wesselényi utca (84315. sz. állomáshoz vezető út) – 3588 egységjármű/nap
- Kossuth Lajos (84315. sz. állomáshoz vezető út) – 3588 egységjármű/nap
- Wesselényi utca folytatása

A csomópont a város egyik legforgalmasabb és egyben a legproblémásabb kereszteződése. Forgalmi rendje nehezen átlátható és az elsőbbségi viszonyok sem egyértelműek. A 84315. sz. állomáshoz vezető út vonalvezetése a csomópontban a Kossuth Lajos utca és a Wesselényi utca találkozásánál egy, majdnem derékszögű íves görbület. A beláthatóság nem megfelelő biztosítása miatt, az ide érkező autósok erőteljes lassításra és óvatosságra kényszerülnek. További problémát jelent a csomópontba csatlakozó ágak közül a buszállomás buszainak kialakított belépő útszakasz, illetve a busz-, illetve vasútállomáshoz tartozó parkoló be- és kivezető útrésze. A Wesselényi és Kossuth Lajos utca 2X1 sávossal kialakítása, az útpálya szélessége a Wesselényi utcába 7, a Kossuth Lajos utcában 6,5 méter.

Jelenlegi kialakítása



17. és 18. fénykép:
Wesselényi – Kossuth
Lajos utca

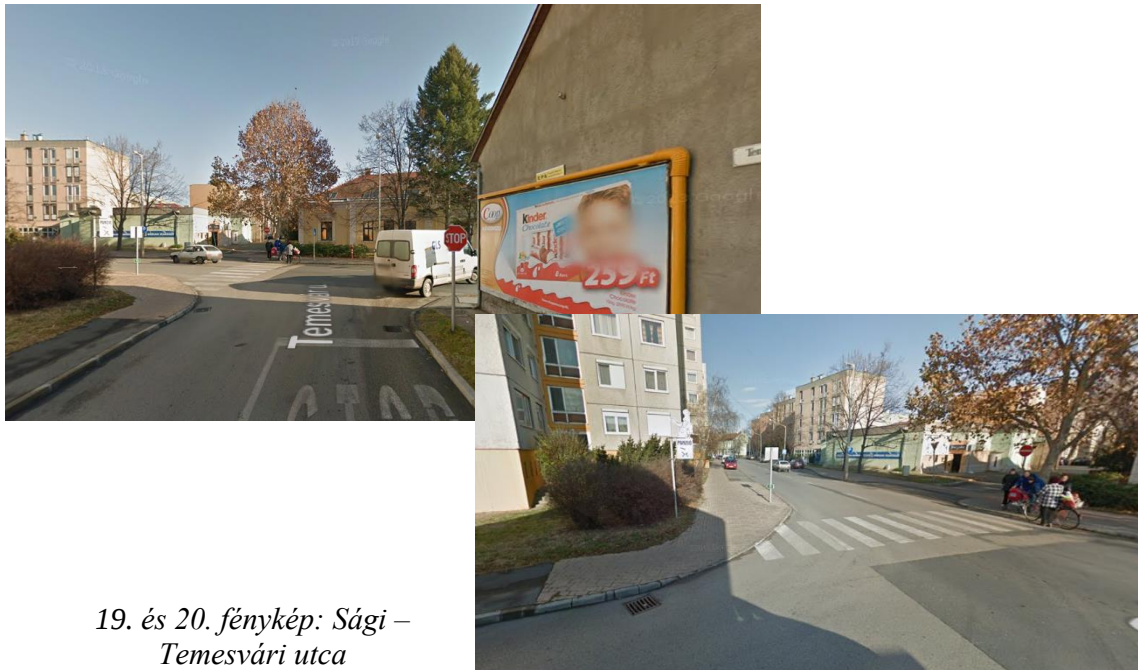
3) Csomópont (19. és 20. fénykép)

A csomópontban érintett utcák és átlagos napi forgalmuk:

- Sági utca (84315. sz. állomáshoz vezető út) – 7456 egységjármű/nap
- Temesvári utca

A csomópont négyágú, a Sági és Temesvári utca 2X1 sávossal kialakítású. A Sági utca pályaszélessége 7 méter, a Temesvári utca szélessége pedig 6 méter. A negyedik ág egy lakótelepről kivezető útszakasz, melyről csak a kihajtás engedélyezett, a csomópont irányából történő behajtás nem. A Temesvári utcából érkező járműveket „Állj, Elsőbbségadás kötelező” tábla és felfestés kényszeríti megállásra. Mint ahogy a fent forgalmi adat is mutatja a Sági utca átlagos napi forgalma magas, ezen a szakaszon különösen jelentős. Ebből adódóan a Temesvári utcában az elsőbbséget adó járművek várakozási ideje sok, a csúcsidőszakokban gyakori az egymás mögött felsorakozó járművek száma. A csomópont ebből az ágból történő kihajtása nehézkes. Az út jobb oldalán, közvetlenül a sarkon álló épület, bal oldalán pedig parkoló autók akadályozzák a beláthatóságot. A kihajtásra várakozó autósokat tovább lassítja a csomópontban elhelyezett gyalogátkelőhely, mely más közelben lévő átkelőhelyek hiánya miatt jelentős gyalogos és kerékpáros áthaladást bonyolít le.

Jelenlegi kialakítás:



19. és 20. fénykép: Sági –
Temesvári utca

5.7. Mozgásukban korlátozottak közlekedési helyzete, lehetőségei

A város gyalogátkelőhelyeinél hiányoznak a vakok és látássérültek közlekedését elősegítő taktilis burkolatok. Ezért helyi ismerettel nem rendelkező látáskárosodottak közlekedése csak segítővel vagy vakvezető kutyával lehetséges. Az utcákon a magas járdaszegélyek és a sok helyen szűk járdák miatt igencsak nehézkes a mozgásukban korlátozottak közlekedése. A buszmegállóban vezetősávok nincsenek, és a helyi buszjárat sem alacsony padlós kialakítású. A mozgáskorlátozottaknak külön kijelölt parkolók száma a városban megfelelő, szinte minden parkolóban az előírásoknak megfelelő számban kialakításra kerültek. Az újonnan épített vagy felújított szükségszerűen látogatott közintézményeknél a kerekesszékekkel történő bejutás megoldott.

A vakok és gyengén látók közlekedésének elősegítésére a 2015-ben felújított vasútállomás épületének főbejárati lépcsőjén taktilis burkolatot, felvételi épületében pedig vezetősávot alakítottak ki. (21. és 22. fénykép) Az épület előtt széles rámpa segíti a kerekesszékes közlekedőket.



21. és 22. fénykép: Taktilis burkolat és vezetősváv a vasútállomás épületénél

5.8. Gyalogos közlekedés problémái

Celldömölk belterületén a gyalogosok számára elkerített vagy kijelölt gyalogoszóna, sétálóutca nem található. A városközponti részén, a Sági utcán lévő kijelölt gyalogátkelőhelyek száma elegendő, helyük megfelelő, kényelmes gyaloglási távolságra vannak egymástól. Lámpával irányított átkelőhely nem található, de a várakozási idő mindenhol minimális és a kellő beláthatóság is szinte kivétel nélkül biztosított. A gyalogos közlekedésre szolgáló járdák, átkelőhelyek kivilágítása megfelelő. A felfestések néhol kopottak, felújítást igényelnek. Azonban a település többi, központi részén a gyalogátkelő helyek hiánya gondot okoz, a kérdőívben megkérdezettek szerint is sokkal több átkelőhelyre szükség a városközpont területén. Az oktatási-, igazgatási-, egészségügyi- és közintézményeknél kiemelten fontos lenne a hiány pótlása. A város külső, lakóövezeti részeiben kijelölt gyalogos átkelőhelyek nem jellemzőek. Átkelőhelyek létesítése ezeken a területeken az alacsonyabb sebességek és kisebb forgalom miatt nem szükséges, de a forgalom csillapítása, lassítása bizonyos helyek indokolt. A gyalogos közlekedésre szolgáló járdák kiépítettsége a városban megfelelő.

5.9. Kerékpáros közlekedés problémái

A város belterületén a kerékpárral történő közlekedés kiépített kerékpáros infrastrukturális elemek hiányában nem megfelelő, a belváros nem érhető el biztonságosan. A jelenleg kiépített kerékpáros hálózat nem összefüggő, részei nem csatlakoznak közvetlenül egymáshoz. A településen a kerékpáros közlekedés nagy része a gépjárművekkel közös használatú útfelületen történik. Ez alól csupán néhány, korábban felsorolt kiépített kerékpárút jelent kivételt. Az utcák nagytöbbségén még felfestett kerékpársáv sem található, így ténylegesen csak a járművek számára kijelölt közlekedési sávban van lehetőség a kerékpározásra. (23. fénykép) Ez a közlekedés mind a gépjárművel, mind a kerékpárral közlekedők részéről fokozott figyelmet és óvatosságot igényel.



23. fénykép: Szabályozatlan kerékpáros közlekedés

Izsákfáról a legegyszerűbben Alsóságon keresztül van lehetőség a Celldömölki városrész kerékpárral történő megközelítésére. Izsákfa és Alsóság között egy 2X1 sávós, kijelölt kerékpársáv nélküli úton történik a Celldömölk irányába történő haladás. Alsóságot elérve ugyancsak a járművekkel közös használatú útfelületen történik a kerékpáros közlekedés. Alsóság és a Celldömölki városrész között kiépített, kétoldali kerékpárút található, melynek állapota nem megfelelő, felújítást igényel. Felületi egyenlőtlenségei balesetveszélyesek és jelentősen megnehezítik a biztonságos, kényelmes közlekedést. A várost délről elérve a kerékpárút megszűnik, a nagy közúti forgalmat lebonyolító Sági utca további szakaszán csak a közös használatú útfelület ad lehetőséget a további közlekedésre. Ezt követően kiépített kerékpársáv kizárólag közvetlenül a busz- és vasútállomás megelőző Kossuth Lajos utcában, egy rövid szakaszon található. Az állomást elérve újonnan átadott, fedett, nagyméretű kerékpártároló került kialakításra, ez megfelelő lehetőséget nyújt a kerékpárok tárolására. A város többi részén azonban problémát okoz a kerékpárok megfelelő, biztonságos tárolása. A központban, a

forgalmasabb napokon tárolók hiányában gyakran látni épületeknek támasztott vagy egymáshoz lakatolt kerékpárokat. Ezért a tárolására megfelelő számú, helyzetű és biztonságos tárolók kihelyezése, kiépítése szükséges lenne. Az utóbbi években fellendült turizmusnak köszönhetően a turisták száma megnőtt, ezáltal növelve az igényt egy kerékpárkölcsonzó létesítésére.

A Ság-hegy, Kemenes Vulkánpark és a Vulkán-fürdő, Kemping kerékpárral történő megközelítése és az ezeken a helyeken lévő kerékpárok biztonságos tárolása is megoldott.

6. Értékelés

Celldömölk közlekedési helyzete az országos hálózathoz viszonyítva nem mondható kedvezőnek. Egyetlen főút érinti a város északi részén, kizárólag egy rövid szakaszon. Ezáltal a település megközelítése az országos autópályákról, főúthálózatról csak kisebb rangú, összekötő utak segítségével lehetséges.

A város közlekedéséről elmondható, hogy az utazási távolságok nagytöbbsége rövid, általában csupán néhány kilométer a városon belül, de elkerülő út hiányában a várost közepén kettészelő fő közlekedési tengelyeken az átmenő forgalom is igen jelentős. Az utazások szinte kivétel nélkül napi gyakoriságúak, ezért a forgalom nagysága elég nagyra mondható. Ez a probléma főleg a reggeli, munka- és iskolakezdés megelőző, illetve a késő délutáni, munka- és iskolavégzést követő időszakokra jellemző. Az említett csúcsidőszakok forgalma többszöröse az egyéb időszakokénál. A csomópontok és keresztezések gyakori előfordulása miatt a megállások sűrűn követik egymást, melynek köszönhetően a haladás gyorsasága és sebessége csökken. Az ebből az okból adódó parkolási problémák is megnehezítik a városlakók életét. A parkolás jelenleg a felszínen, díjmentesen történik így a forgalmas időszakokban, a központi parkolók telítettsége jellemző. A belvárosban történő parkolásról elmondható, hogy a legnagyobb részük rövid ideig tartó megállást jelent. A parkolásra alkalmas felületek száma az utóbbi években jelentősen gyarapodott, így a csúcsidőszakon kívüli időben a parkolók jelenlegi száma megfelelőnek bizonyul. A városban lévő csomópontok nagytöbbsége megfelelő, az előírt közlekedésbiztonsági követelményeknek megfelelnek. A csomópont felismerhetősége, áttekinthetősége, felfoghatósága és járhatósága optimális. Három olyan csomópont van,

melynek forgalmi rendje, elrendezése nem megfelelő, ezek felülvizsgálata és rendezése szükséges.

A helyközi közlekedésről elmondható, hogy Celldömölk, mint vasúti csomópont kiváló adottságokkal rendelkezik. Jelenleg az ebből adódó lehetőségek nem teljesen kihasználtak. Három országos vasútvonal érinti a várost, mely a szomszédos megyeszékhelyekkel és a fővárossal közvetlen összeköttetést teremt. A környező települések közül nem mind érhető el közvetlenül a városból, de erre a helyközi buszjáratok megoldást nyújtanak. Az állomásról induló vagy azon áthaladó személyszállító vonatokról elmondható, hogy a csúcsidőszakokban telítettek, sokszor gondot okoz a zsúfoltság és a helyhiány. Az utazási idők hosszúak és a szerelvények kényelme sem mindig megfelelő. A problémák orvosolása a MÁV feladatkörébe tartozik. A helyközi buszjáratok útvonala és mennyisége megfelelő, kihasználtságuk jónak mondható.

A város helyi, közösségi közlekedésének helyzete kedvezőtlennek mondható. Az egyetlen közlekedési lehetőség az egy nyomvonalon közlekedő helyi buszjárat. Megállói megfelelő távolságban követik egymást, de a fővonalból két helyen elágazó mellékág miatt az utazás „körben” történik, mellyel az utazási idő jelentősen megnő. A járat megállóinak hatásköre kizárólag a település központi területeire terjed ki, ezáltal a lakóterületek, övezetek nincsenek bevonva a város közösségi közlekedésébe.

A kerékpárral történő közlekedés megfelelően kiépített infrastrukturális elemek hiányában nem biztonságos. A városban igen jelentős a napi szinten, kerékpárral közlekedők száma, de sajnos, csupán néhány helyen találunk az útpályától elkülönített kerékpárutat vagy az útpályára felfestett kerékpársávot. Ezáltal a járművekkel közös használatú felületen történő kerékpározás sok veszélyt rejt magában, a kérdőívben megkérdezettek nagy százaléka emelte ki válaszaiban ennek orvosolását. A gyalogos közlekedés helyzetéről elmondható, hogy Celldömölk területén a járdák kiépítettsége megfelelő, az utcák szinte kivétel nélkül szilárd burkolatú gyaloglásra alkalmas felületekkel rendelkeznek. A nehézséget a közúttal való keresztezések okozzák. A városban jelenleg egyetlen helyen sincs jelzőlámpával irányított közúti csomópont, csupán a vasút, közút keresztezésénél találunk jelzőlámpás, fénysorompós vasúti átjárót. Ennek köszönhetően a gyalogosok áthaladása fokozott figyelmet kíván, mind a saját, mind a járművek közlekedők részéről. A felfestett, kiépített gyalogátkelőhelyek száma

nagyon kevésnek mondható és a meglévők felfestése is sok helyen kopott, felújításra szorul.

Gyalogátkelőhelyek hiányában, a külvárosi lakó- pihenő övezetek közhasználatú intézményeinél kiemelten fontos a forgalom megfelelő csillapítása. Így egy nyugodt, élhető és balesetveszély-mentes környezetet biztosítható az itt élők és közlekedők számára.

7. Közlekedési javaslatok, megoldások

7.1. A város védelme az átmenő forgalomtól

A jelenleg érvényben lévő, 2006-ban elkészült „Celldömölk Településszerkezeti és Szabályozási Terv” kiváló közlekedési javaslatokat, úthálózat-fejlesztéseket és korrekciókat tartalmaz. A felvázolt lehetőségek megfelelő megoldást nyújtanának a jelenleg elkerülő út hiánya miatt városon átmenő forgalom nagyságából eredő problémákra. Emellett a város belterületi közúti közlekedését is megfelelő irányban fejlesztené, így hatékonyabb és jobb városi közlekedést eredményezne. A javasolt fejlesztésekkel, korrekciókkal egyetértek, véleményem szerint megvalósulásuk esetén megfelelő és ideális közlekedési hálózat épülne ki a településen. Elsődleges cél, hogy az autósok és egyéb gépjárművekkel közlekedők nagy részének könnyebb, és gyorsabb legyen megkerülni a települést, mint áthaladni rajta. Az átmenő forgalom csökkentésének érdekében a város belépési pontjain, ahol lehet korlátozni és szabályozni szükséges a belépő forgalmat.

Javasolt beavatkozások: [4]

- I. A 834. sz. Sárvárt Pápával összekötő másodrendű főút jelenleg Celldömölk belterületét is érinti egy rövid szakaszon. A Tervben szerepel, hogy a meglévő nyomvonal módosításával egy új, a várost elkerülő nyomvonal kerülne kiépítésre. Ennek oka a belterületi beépítés további elkerülése, illetve az útszakaszon található csökkentett úrszelvényű közúti aluljáró kiváltása. A nemrégiben felújított aluljáró ugyanis problémás, méretei korlátozottak. Az áthaladó járművek magasságának maximuma 3,6 méter, a szélessége pedig 6 méter. Ez a korlát az itt, elsősorban kamionnal közlekedők számára gyakran problémát okoz, rendszeresen szorulnak be járművek az aluljáróban. Ezt a problémát orvosolná a jelenlegi nyomvonal e szakaszának, várost megkerülő módosítása. Az új nyomvonal a város északi részén kerülne kiépítésre. Az út, illetve vasút keresztezése egy új, közúti felüljáró kialakításával lenne megoldva. A tervezett úton két, körforgalmú csomópont létesülne, egyikre kötne rá a 8452. j. Uraiújfalu felé vezető összekötő út, másikkra pedig a 8611. j. Kapuvár felé vezető út.

- II. A város nyugati szélén egy tervezett új, másodrendű főút kerülne kialakításra. Az út tervezett nyomvonala a Cinca-patak keleti oldalán haladna és északon a Nemesdömölki úthoz csatlakozna. Déli irányban a Gyár utcáig haladna, majd innen kelet irányba fordulva csatlakozna a Sági utcához. Az úthoz csatlakozna a már meglévő 8432. j. Celldömölköt Gércével összekötő út.
- III. A városon áthaladó észak – dél irányú 8429. j. Celldömölköt Jánosházával (8. sz. főúttal) összekötő út nyomvonalát a terv áthelyezésre javasolja. A város nyugati oldalán a Terv egy elkerülő, tehermentesítő út kiépítését indítványozza. A javasolt út nyomvonala nagyrészt beépítetlen területeken haladna (kivétel a Hegyi út egy rövid szakasza). Ezáltal a város belső területén áthaladó forgalom jelentősen csökkenne és a beépített területektől távolabb haladva kisebb zavaró hatása lenne. Az új nyomvonal Izsákfa alatt csatlakozna az eredeti vonalához.
- IV. A város gyűjtőút hálózatát továbbfejlesztve a Terv javasolja egy, a Gyár utca és a Hegyi utca között egy új összekötő út kiépítését. Az út a Jókai Mór utcán folytatódva tovább haladna a 8433. j. Vásárosmiskei összekötő út csatlakozásáig.
- V. Alsóságtól délre, a Sági utcából jelenleg is kiindul egy út, melyet a Tervben szereplő elképzelések szerint a település belterületének keleti oldala mentén egy új gyűjtőútként továbbfejlesztene. Az út a Sági-erdő északi oldalán halad, majd északnak fordulna és Alsóság keleti határa mellett érne el a celldömölki városrész déli oldalán lévő Hársfa utcát. Két irányba haladna tovább, az Építők útján nyugat felé fordulva a Sági utca irányába, illetve kelet irányba fordulva, a volt iparvágányok területe mellett érne el a Hunyadi utcát. A Hunyadi utcát követően a Vágány utcán keresztül lenne elérhető a Dr. Szomraky Zoltán utca.
- VI. A Terv továbbá javasolja a Sport utca meghosszabbításával egy új gyűjtőút kiépülését, mely a Ság-hegy lábát elérve északnyugat irányba a 8432. j. Gércsei összekötő úthoz, délnyugat irányban pedig a Hegyi utcához csatlakozik.

7.2. Problémás csomópontok felülvizsgálata

1) Csomópont: Baross – Pápai – Wesselényi utca

A csomópont közvetlen környezetében nagyrészt beépítetlen területek találhatók, így a csomópont körforgalmú csomóponttá való átalakításához szükséges helyigény az ágak kismértékű eltolásával biztosítható. A körforgalom kialakítása előnyös, mert a kereszteződés közel azonos rangú és forgalmú utak találkozásánál található. Mivel a csomópont a város belterületi határán található így a kialakításra kerülő körforgalom településkapuként és forgalomcsillapító eszközként alkalmazva is megfelelő. Mindezek mellett a körforgalom környezetbarát, esztétikus, és gazdaságos.

2) Csomópont: Wesselényi – Kossuth Lajos utca

A jelenlegi csomópont átalakításával egy körforgalmú csomópont kialakítását javaslom. Az intenzív beépítésből adódó helyhiány miatt egy mini körforgalom létesítését találom megfelelőnek. Középszigete 3 méter sugarú járható gyűrűvel kerülne kialakításra és a körpálya szélessége 7 méter lenne. A szomszédos autóbusz pályaudvar jelenléte miatt a járható gyűrűn alkalmas lenne az autóbusszal közlekedők részére is.

3) Csomópont: Temesvári – Sági utca

A fent említett probléma megoldására a csomópontban jelzőlámpával irányított csomópont és gyalogátkelőhelyek kialakítását javaslom. Egy fázisba, azaz az egyszerre szabad jelzést kapó sávokba a Sági utca két ága tartozna, majd ezt követné a Temesvári utca fázisa. Irányítási módja a Sági utcában „védett irányítási mód”, itt ugyanis az egymással összeférhetetlen mozgások egyszerre nem kapnak szabad jelzést. A Sági utcán, ún. „tele zöldes”, részleges irányítási mód lépne érvénybe. Az egymással szemből érkező kanyarodó irányok és a párhuzamos gyalogosok egyszerre kapnak szabad jelzést, így az áthaladásra a kanyarodási szabályok érvényesek. [8]

7.3. Kerékpáros hálózat fejlesztése

Celldömölkön a kerékpáros forgalmi hálózat kiépítésében a legfontosabb feladat a Sági utcán történő kerékpáros közlekedés mielőbbi szabályozása. Emellett a hálózat részeként egyéb, jelenleg is jelentős kerékpáros forgalommal bíró útvonalakon is szükséges a megfelelő kerékpáros infrastruktúra kialakítása.

Az említett utcák a következők:

- Építők útja
- Kodály Zoltán utca
- Vörösmarty utca
- Gyár utca
- Gábor Áron utca
- Kassa utca
- Arany János utca
- Hegyi utca
- Sághegyalja körút

A hálózat tervezésnél fontos szempont, hogy a kerékpáros, az indulási és az érkezési hely között mindig a legrövidebb utat keresi meg, kivéve, ha más utat biztonságosabbnak ítél meg. A kerékpáros hálózattervezés során a következő szempontokat szükséges figyelembe venni: [9]

- A kiválasztott utaknak, utcáknak biztosítaniuk kell a kerékpáros közlekedés biztonságát és kényelmét.
- A nagy forgalmú utak helyett kijelölt utak lehetőleg mindkét oldalán kell a kerékpárost vezetni, így a keresztezések elkerülhetővé válnak.
- A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy a kerékpárost nem szabad leszállásra kényszeríteni, nem lehetnek szükségtelen magasságkülönbségek és kiemelt szegélyek.
- A település azon útjain, melyek nem tartoznak a kerékpárforgalmi hálózathoz, de ott lévő forgalomvonzó létesítmények miatt kerékpáros forgalommal járnak szintén szükségesek kerékpárforgalmi létesítmények.
- A kerékpáros hálózat tervezéséhez hozzá tartoznak a leálló és tároló helyek létesítése. [9]

Izsákfától a Celldömölk északi városrészében található busz- és vasútállomásig, a Sági utcán történő kerékpárhálózat kiépítéséhez a következő megoldásokat javaslom: (18. ábra)



18. ábra: Tervezett kerékpárhálózat

- Izsákfát elhagyva, Izsákfa és Alsóság közötti külterületen:
A két települést összekötő út szélessége 7,5 méter. Mindkét oldalán nyílt árok és erdőterület található. Véleményem szerint az útszakaszon a kerékpáros közlekedést egy egyoldali kerékpárút kiépítésével megoldható lenne. Az út egyik oldalán, a nyílt ároktól biztonságos, 1 méter távolságban egy, az előírásoknak megfelelő 3 méter szélességű egyoldali, kétirányú kerékpározást lehetővé tevő kerékpárút kerülne kiépítésre. A balesetmentes közlekedés érdekében a nyílt árok és a kerékpárút közötti 1 méter széles zöldterületen korláttal történő elválasztás javasolt.
- Alsóság belterületén:
Alsóságon, a Sági utcán jelenleg nincs kerékpársáv, kerékpárút kiépítve. Az útpálya szélessége 7,5 méter, két oldalán 1,8 méter szélességű zöldterület és 1 méter széles gyalogos közlekedésre alkalmas járdafelület található. Kerékpáros közlekedésre az útpálya két oldalán 1,2 méter széles, nyitott kerékpársáv kialakítását javaslom.

- Alsóságot elhagyva, Alsóság és Celldömölk között:
 Alsóság és Celldömölk között jelenleg mindkét oldalon kiépített kerékpárút található, szélességük 1,5 méter. Kihasználtságuk és helyük megfelelő, a biztonságos közlekedés érdekében azonban azonnal felújításra szorulnak.
- Celldömölk belterületén, a városközponttól délre:
 Celldömölkön, a Sági utca nagy részén jelenleg nincs kerékpársáv, kerékpárút kiépítve. Az útpálya szélessége 7,5 méter, egyik oldalán 2,0 méter, másik oldalán 1,8 méter szélességű zöldterület és 1 méter széles gyalogos közlekedésre alkalmas járdafelület található. Kerékpáros közlekedésre az útpálya két oldalán 1,2 méter széles, zárt kerékpársáv kialakítását javaslom. Ez a jelenlegi kialakítással nem oldható meg, ugyanis a kétoldali, zárt kerékpársáv felfestésével 5,1 méter maradna a közlekedő járművek számára, ami a minimális szélességet sem érné el (minimális szélesség: 5,5 méter). Ezért az útpálya kétoldali, 0,5 méterrel történő szélesítését ajánlom. Így az új útpálya szélessége 6,1 méter lenne és a csökkenő zöltsáv szélessége is még megfelelné az előírásoknak (1,5 és 1,3 méter).
- Celldömölkön, a városközpontban:
 A központban a beépítettség minimális szélessége miatt szintén nyitott kerékpársáv felfestését javaslom.
- Celldömölkön, a városközponttól északra:
 A körforgalmat követően a Sági utca Kossuth Lajos utca néven folytatódik. Az utcában kétoldali kerékpárút van kiépítve. Az útpálya két oldalán, a járdafelülettel egy szintben, attól elválasztva, színben és anyagban megkülönböztetve. Szélessége, mindkét oldalon 1,1 méter.

7.4. Gyalogos közlekedés fejlesztése

A város területén gondot okoz a gyalogátkelőhelyek számnak hiánya. A kérdőívben megkérdezettek véleménye alapján is nagy szükség lenne jóval több gyalogátkelőhely létesítésére, elsősorban a forgalomvonzó létesítmények közelének figyelembe vételével. A tervezett gyalogátkelőhelyek megvalósulása esetén a gyalogos közlekedés biztonságosabbá válna és kevesebb konfliktus pontot eredményezne és autósok és a gyalogos találkozási helyein.

A javasolt helyek a következők:

- Dr. Szomraky Zoltán utca – Hollósy tér (Városháza tér) keresztezése: A csomópont közvetlen közelében a Polgármesteri Hivatal és üzletek, vendéglátóhelyek találhatóak.
- Dr. Szomraky Zoltán utca – Vörösmarty utca keresztezése: Berzsenyi Dániel Gimnázium közelsége miatt
- Vörösmarty utca – Óvoda köz keresztezése: A Vörösmarty úti Óvoda, Kemenesaljai Egyesített Kórház és a Gimnázium közelsége miatt.
- Vörösmarty utca Hunyadi utca felé eső része: Szakorvosi Rendelőintézet közelsége miatt.
- Nagy Sándor tér – Zalka Máté utca keresztezése: Jelentős járműforgalom és a közelében található irodák, telephelyek, köztemetők és a gimnázium miatt.
- Dr. Szomraky Zoltán utca – Szentháromság tér: A katolikus templom, kolostor, közpark, vendéglátóhelyek és üzletek közelsége miatt.
- Dr. Géfin Lajos tér – Kotik Odó utca keresztezése: A jelentős helyi járműforgalom és a piac, bank, üzletek, Földhivatal közelsége miatt.
- Széchényi utca – Dózsa György utca keresztezése: Helyközi buszállomás, gyógyszertár, üzletek és a közelben lévő általános iskolák miatt.
- Kossuth utca – Budai-Nagy Antal utca keresztezése: Jelentős helyi és átmenő forgalom miatt. A közelében gyógyszertár, üzletek és járó beteg szakrendelő található.
- Koptik Odó utca – József Attila utca: A közelében a Koptik Odó úti óvoda, Városliget és általános iskolák találhatóak.
- Sági utca – Szalóky Sándor utca: Jelentős a helyi és az átmenő forgalom. A közelben több áruház és üzletek találhatóak.

- Sági utca – Kodály Zoltán utca: Jelentős a helyi és az átmenő forgalom. Két nagy városi lakótelep között lévő csomópont.
- Sági utca Gyár utcához közel első része: Jelentős a helyi és az átmenő forgalom. Hotel, áruház, irodák és a Városi Sportcsarnok közelében.

A meglévő gyalogátkelőhelyek felfestése helyenként erősen kopott, így újbóli festésük javasolt.

7.5. Lakóterületek forgalomcsillapítása

Celldömölk belterületének legnagyobb része lakóterületi funkciót lát el. A lakóterületek sebességsökkentésének célja, hogy az itt élő embereket a terület forgalma semmilyen tevékenységükben ne zavarja. Fontos, hogy az ide irányuló forgalom alárendelt szerepet kapjon a gyalogos és kerékpáros forgalommal szemben. [9]

Celldömölkön, a legtöbb helyen egyelőre még csak „30-as övezet” és „lakó – pihenő övezet” táblával jelzik ezeket a területeket, ez azonban nem ösztönzi kellő hatékonysággal az autósokat lassításra. A balesetveszély elkerülése és a biztonságos gyalogos közlekedés biztosítása érdekében szükség van látványos, jól érzékelhető, a gépjárművel közlekedőket lassításra kényszerítő fizikai elemek kiépítésére. Ezeknél az elemeknél lényeges, hogy felhívjuk rá figyelmet eltérő színű és anyagú burkolattal vagy útburkolati jelek és veszélyt jelző táblák alkalmazásával. A kialakítások célja, hogy a csomópontba nagyobb sebességgel érkező autós a forgalomcsillapító megoldásnak köszönhetően lassítása és körültekintésre kényszerül. [10]

A forgalomcsillapított övezetek szabályozása a magassági vonalvezetés módosításával a következő módszerekkel történhet: [10]

- „30-as övezet” vagy „lakó - pihenő övezet” tábla alkalmazása,
- Az övezet ki- és belépési pontjainál fizikai forgalomcsillapító elemek használata (bejárati küszöb),
- Az övezeten belül sebességsökkentő eszközök alkalmazása (50-70 méterenként ismétlődő forgalomcsillapító bordák),
- Különböző színű, anyagú, textúrájú burkolatok alkalmazása,
- A gyalogos átvezetések biztonságosabbá tétele felfestések, táblázások illetve az autósok számára figyelemfelhívó eszközök alkalmazásával.

A forgalomcsillapított övezetek szabályozása a vízszintes vonalvezetés módosításával a következő módszerekkel történhet: [10]

- Sávelhúzások, szűkítések, melyek a csomóponti keresztezéseket lassítják
- Tengelyugratás, iránytörések
- Mini körforgalom alkalmazása, melynek feladata szintén az érkező járművek sebességének csökkentése.

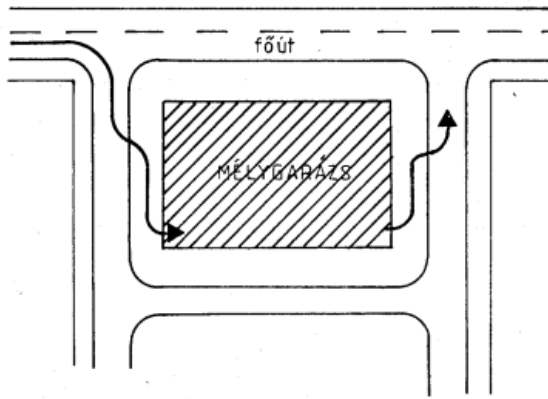
7.6. Parkolási rendszer átalakítása

A városközpontban található jelenleg ingyenes parkolók zsúfoltságának csökkentésére fizető parkolók bevezetését találok szükségesnek, ezért egy egységes díjszedő rendszer kiépítését javaslom. A felszíni fizető parkolás időszaka hétfőtől péntekig, 07:30-tól 18:00-ig, szombaton pedig 07:30-tól 14:00-ig tartana. A parkolójegyek váltása kihelyezett automatáknál lehetséges, a jegyek időtartama óránkénti lenne, de különböző bérletfajták is rendelkezésre állnának a városban élők számára. Véleményem szerint a fizető parkolók a következő közterületekre terjednének ki:

- Kemenesaljai Művelődési Központ előtti tér előtt lévő parkoló („9-es parkoló”)
- Ifjúság téri parkoló
- Szentháromság tér körüli párhuzamos parkolósávok
- Hollósy téri parkoló
- Katolikus templom előtti téren lévő parkoló
- Sági utcán lévő párhuzamos parkoló állások (Dr. Szomraky Zoltán és Széchenyi utca között)
- Piac tér előtti párhuzamos parkoló állások
- Kossuth Lajos utcán lévő párhuzamos parkoló állások (Széchenyi utca és a Budai – Nagy Antal utca között)
- Kiscelli utca párhuzamos parkoló állások
- Széchenyi utca és a Budai – Nagy Antal utca között lévő parkoló
- Széchenyi utcán lévő parkolósáv (Dózsa György utca és az Árpád utca között)

A jövőben, a felszíni közterületi parkolások kiváltására egy mélygarázs létesítése megoldást nyújthat. Ebben az esetben a felszíni parkolás visszaszorulna és csökkenne a szükséges parkolók, parkolóhelyek iránti kereslet. A mélygarázsban történő parkolás díjának kedvezőbbnek kell lennie, mint a felszíni parkolásnak, ezáltal is kihangsúlyozva és a figyelmet felhívva a mélygarázs előnyeire. Egy mélygarázs építése megoldást nyújthat az éjszakai, illetve nappali tárolásból adódó zsúfoltság enyhítésére is. Véleményem szerint egy maximum kétszintes mélygarázs létesítésére megfelelő hely a Szentháromság téren lenne. (24. fénykép) Jelenleg itt egy nagyjából 2500 m² nagyságú tér található. A Magyar Útügyi Társaság tervezési útmutatója szerint, az ezen a területen létesülő mélygarázs formáját, telepítését és pillérrendszerét az építési előírások, a

közművek és a környező felszíni létesítmények, fák helyzete, a garázstechnológia és a város forgalmi igények határozzák meg. Mivel a terek alatti mélygarázs be- és kijárata nem csatlakozhat közvetlenül főút forgalmi sávjához, így kialakítása a következő ábra szerint javasolt.



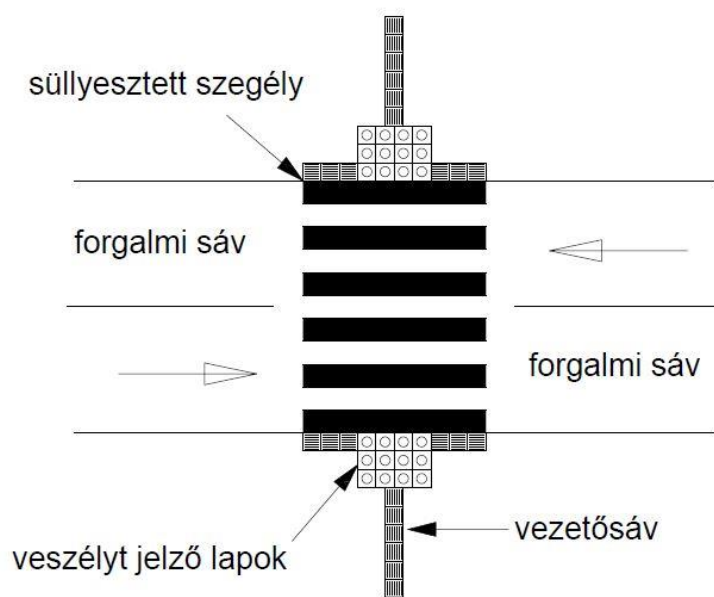
19. ábra: Mélygarázs kialakítása
(Forrás: http://www2.epito.bme.hu/uvt/oktatas/feltoltesek/BMEEOUVASG4/melygarazsok_tervezese.pdf)

24. fénykép: Mélygarázs
létesítésére alkalmas helyszín a
városközpontban



7.7. Látássérültek közlekedésének elősegítése

A gyalogátkelőhelyek meglévő burkolatának bontása sok munkával és költséggel járna. Azokon a helyeken, ahol ezek a burkolatok nemrég felújítva lettek, ott ezeket a segítő jeleket felragasztása lehetséges. A taktilis lapok mérete 40X40 cm, a vezetősávokat pedig 40 cm szélességben alakítják ki. Ezek a sávok a közelben lévő keresztezés átkelőhelyeit jelzik. A gyalogátkelőhely kezdetére és végére külön veszélyt jelző lapokkal szükséges felhívni a gyengén látók figyelmét. (20. ábra)



20. ábra: Látássérülteket segítő gyalogátkelőhely

8. Összegzés

Dolgozatom során törekedtem arra, hogy minél szélesebb körben megvizsgáljam, szülővárosom, Celldömölk közlekedésének jelenlegi állapotát. Alapvető célom az volt, hogy javaslataim segítségével a város közlekedése hatékonyabbá, biztonságosabbá és korszerűbbé váljon. Igyekeztem minden olyan fontos témakört érinteni, amely a város közlekedésében meghatározó szerepet tölt be. Törekedtem arra, hogy fényképekkel, ábrákkal és rajzokkal egészítsem ki munkámat, ezzel elősegítve a leírtak könnyebb megértését és szemléltetését.

A dolgozat általánosságban folyamatosan szűkülő szerkezetben vizsgálja Celldömölk és környezetének közlekedési helyzetét. Kezdetben régiós-, megyei- és kistérségi szerepét emeltem ki, majd országos-, megyei-, kistérségi- és helyi rendezési és szabályozási tervekbe való betekintéssel vizsgáltam a dolgozatom témájához kapcsolódó összefüggéseket. Mindezek mellett bemutattam a város történetét, amelyek hozzájárultak a jelenlegi állapot kialakulásához.

A szakdolgozatomban továbbá bemutatásra kerültek a település belterületén elérhető terület felhasználási funkciók, melyekből egyértelműen kiderül, hogy a városközpont területén túlnyomó részt vegyes, illetve kereskedelmi vagy közigazgatási funkciókat találunk. A település centrumától távolabb eső részein pedig a lakóövezeti funkció a leginkább jellemző terület felhasználási forma. A dolgozatot a közlekedési infrastruktúra jelenlegi helyzetének bemutatásával folytattam.

A város külső kapcsolatainak vizsgálata során arra a következtetésre jutottam, hogy a jelentős forgalmú, országos autó- és főutak elkerülik Celldömölköt, ezáltal a város megközelítése nehézkes és időigényes. Celldömölk vasúti csomópont, így kiváló vasúti kapcsolatokkal rendelkezik. További problémát jelent, hogy a település nem rendelkezik elkerülő utakkal, amelyek a városközpont tehermentesítését segítenék elő, illetve csökkentenék a környezet szennyezettségét.

A városi közlekedés helyzetéről elmondható, hogy a jelenlegi forgalmi rend és tájékoztatás a legtöbb helyen megfelelő. Az úthálózati hierarchia, elsőbbségi viszonyok, korlátozások és sebességszabályozások eszközrendszere optimális. A helyi közösségi

közlekedés nem szolgálja ki kellő mértékben a város lakosságát, ezáltal átfogó fejlesztésekre szorul. Parkolás tekintetében a problémákat elsősorban a forgalmas „piac napokon” jelentkező zsúfoltság jelenti. Ennek megoldására a jelenlegi parkolási rendszer felülvizsgálatát javaslom. Celldömölkön további konfliktusforrást jelent a gyalogátkelőhelyek hiánya és a megfelelő kerékpáros infrastruktúra kiépítése.

A jelenlegi közlekedési infrastruktúra hatékonyabbá tételével Celldömölk egy biztonságosabb, élhetőbb és hatékonyabban működő kisvárossá válna. Reményeim szerint javaslataimmal hozzájárulok ezen állapot eléréséhez.

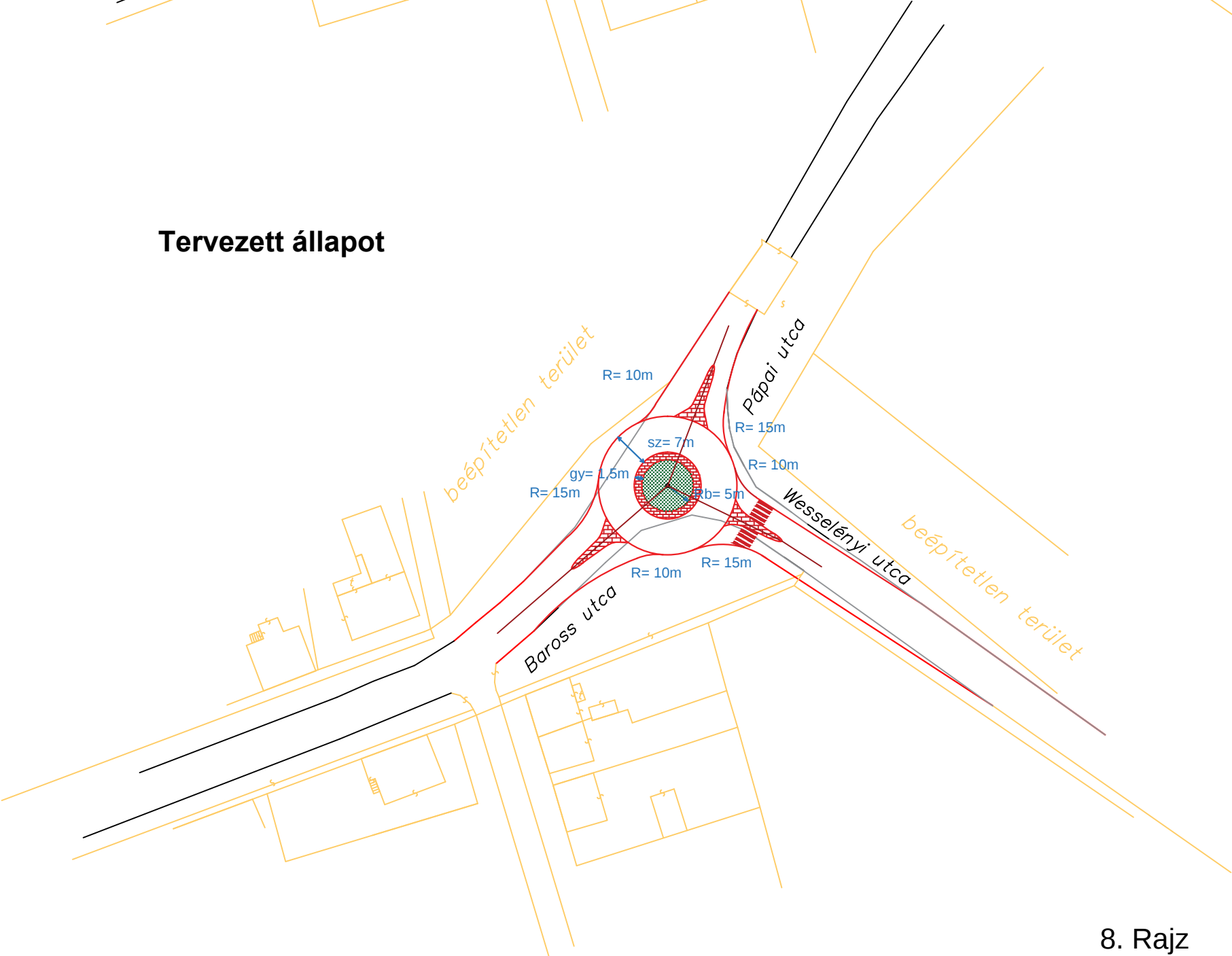
Felhasznált Irodalom

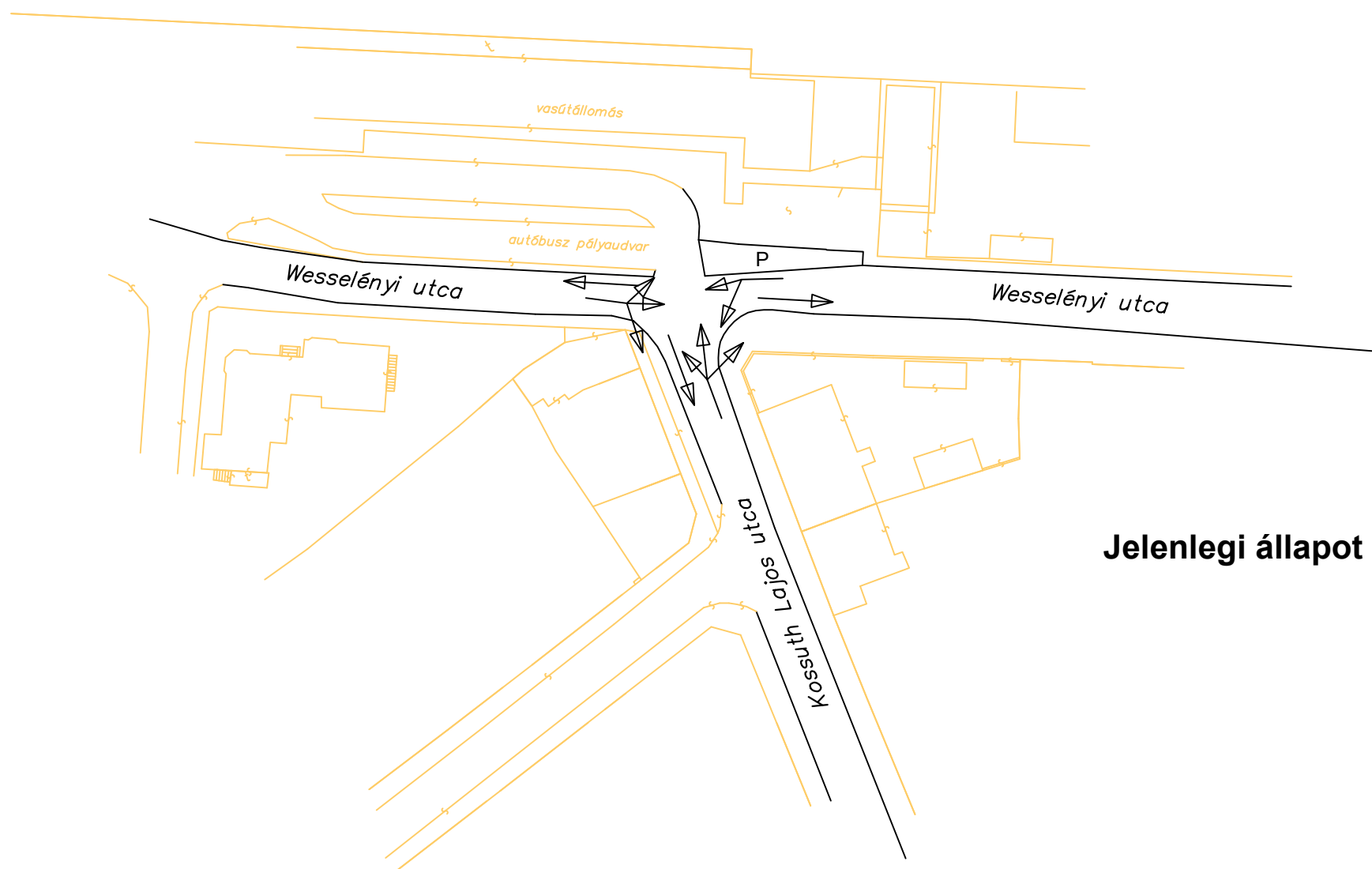
- [1] Celldömölk Integrált Településfejlesztési Stratégia, I. kötet: Megalapozó Vizsgálat, Pro Via '91 Kft., 2014
- [2] Vas megye Területfejlesztési Koncepciója és Programja, I. kötet: Helyzetelemzés és koncepció, VitalPro Kft., 2007
- [3] Portschy Tamás: Celldömölk városszerkezeti rekonstrukciója a várossá fejlesztés folyamatában (szakdolgozat), 1993
- [4] Celldömölk Településszerkezeti és Szabályozási Terve, Schömer Településrendezési és Építészeti Kft., Közlekedés: City Consult '95 Kft., 2006
- [5] <http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=cell>
- [6] <http://www.enykk.hu>
- [7] <http://www.kemenesaljabusz.hu>
- [8] Közúti forgalomtechnika 1. Jelzőlámpás forgalomirányítás, Dr. Kálmán László, 2014
(http://www.sze.hu/~kalman/NGB_ET009_1/09_Jelz%F5l%E1mp%E1s%20forgalomir%E1ny%EDt%E1s.pdf)
- [9] Forgalomtechnika BSC jegyzet, HEFOP, 2004
- [10] Zugló közlekedési koncepciója, Városkutatás Kft., 2012

Jelenlegi állapot

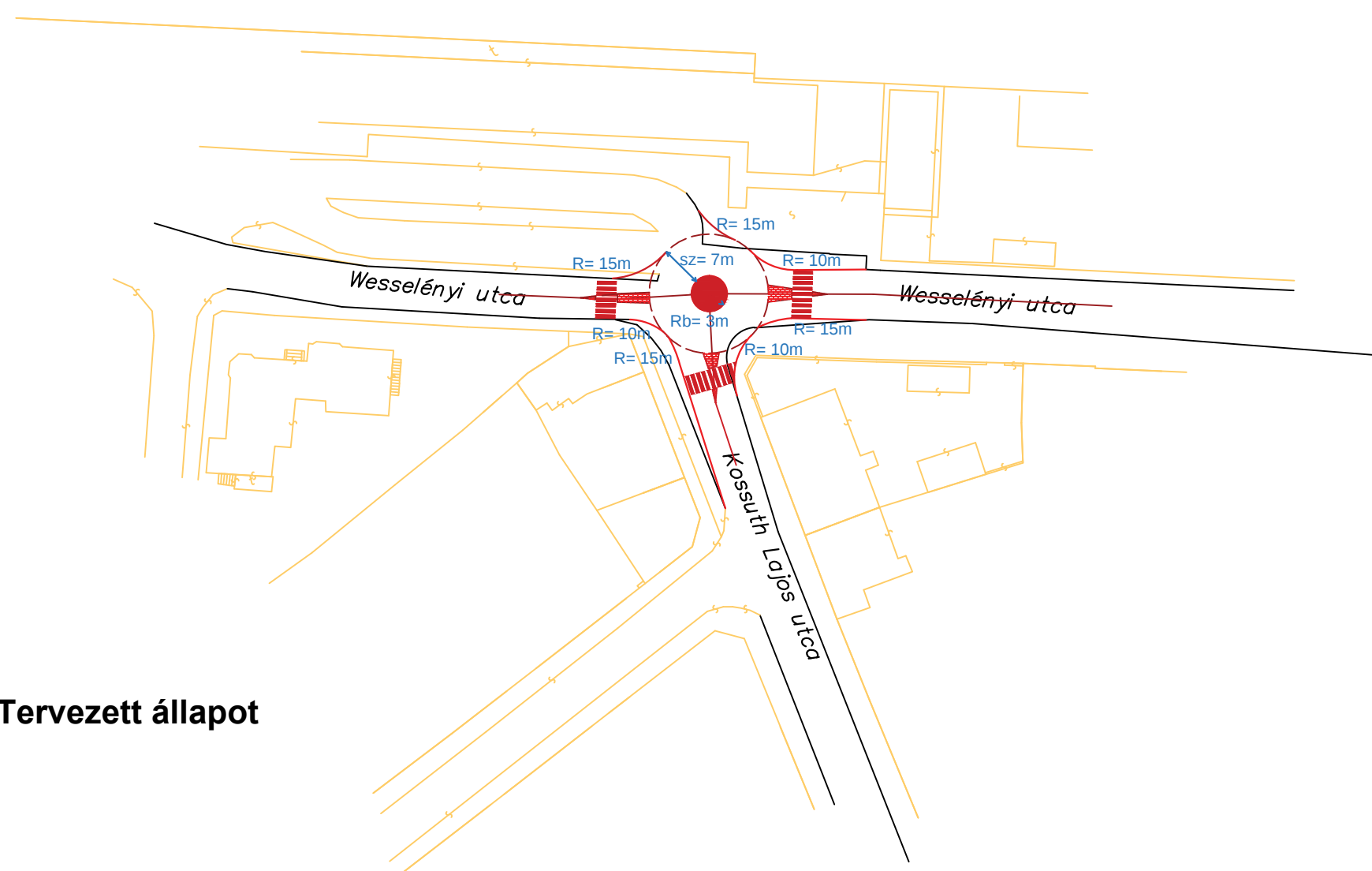


Tervezett állapot

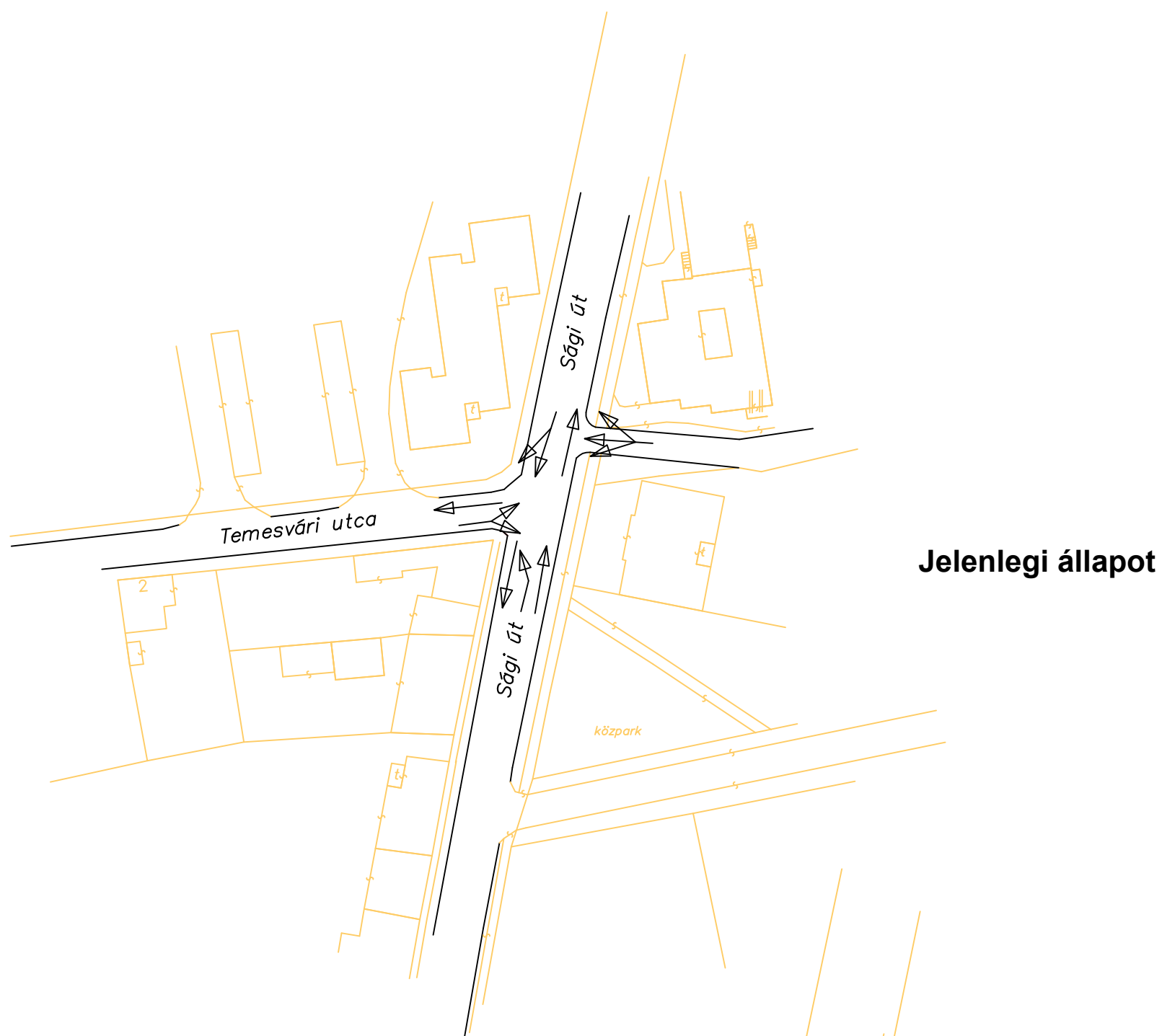




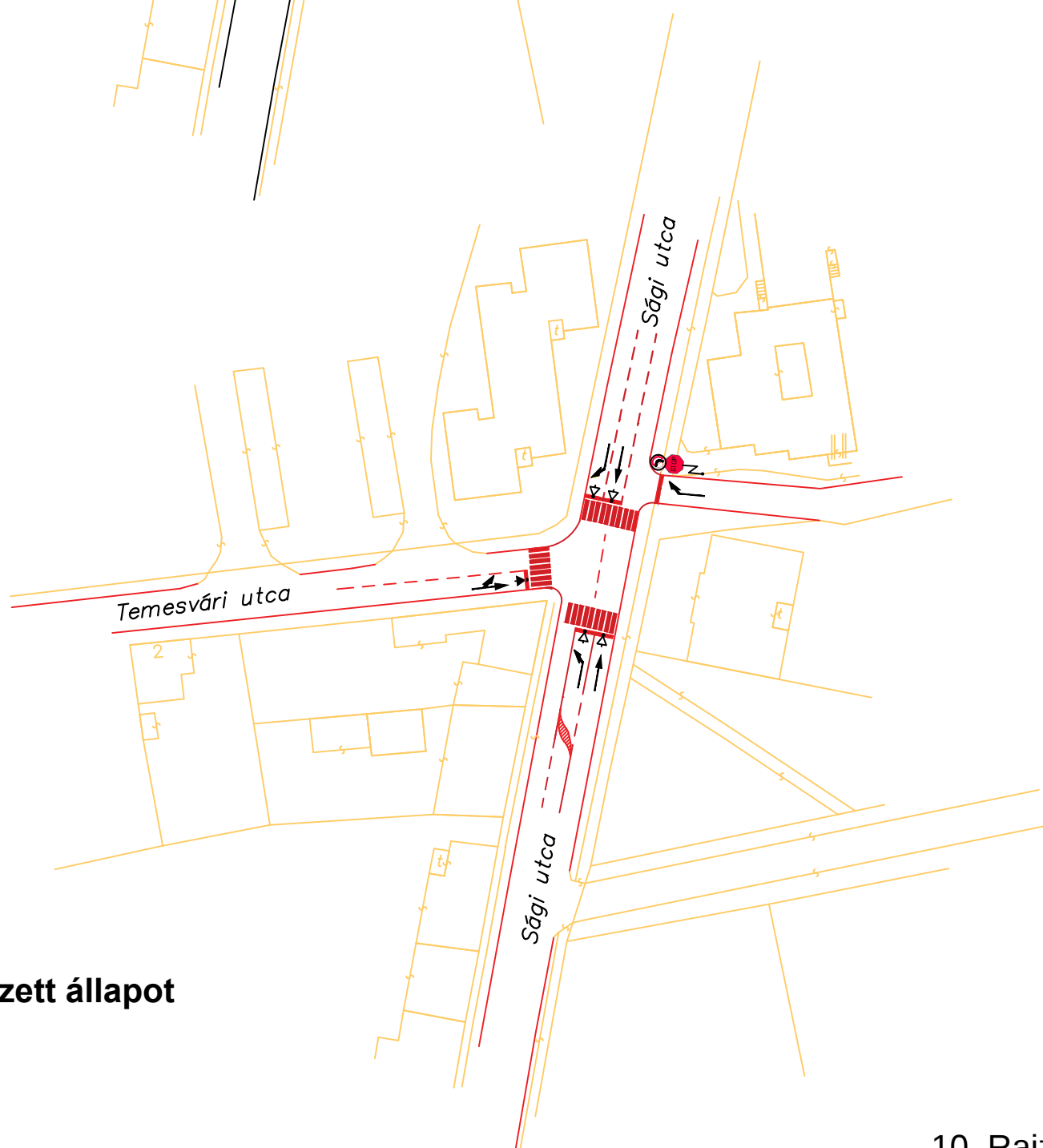
Jelenlegi állapot



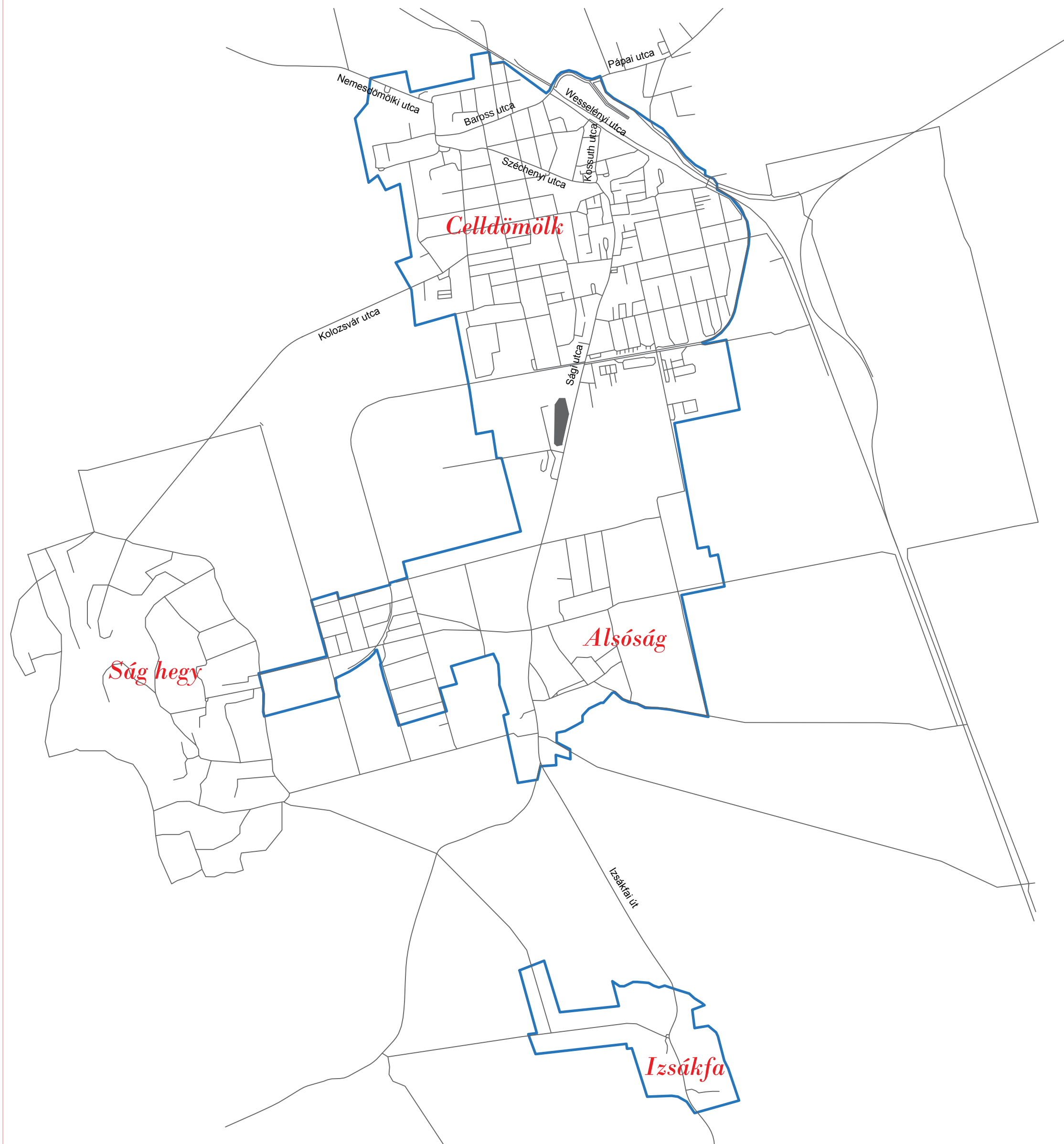
Tervezett állapot



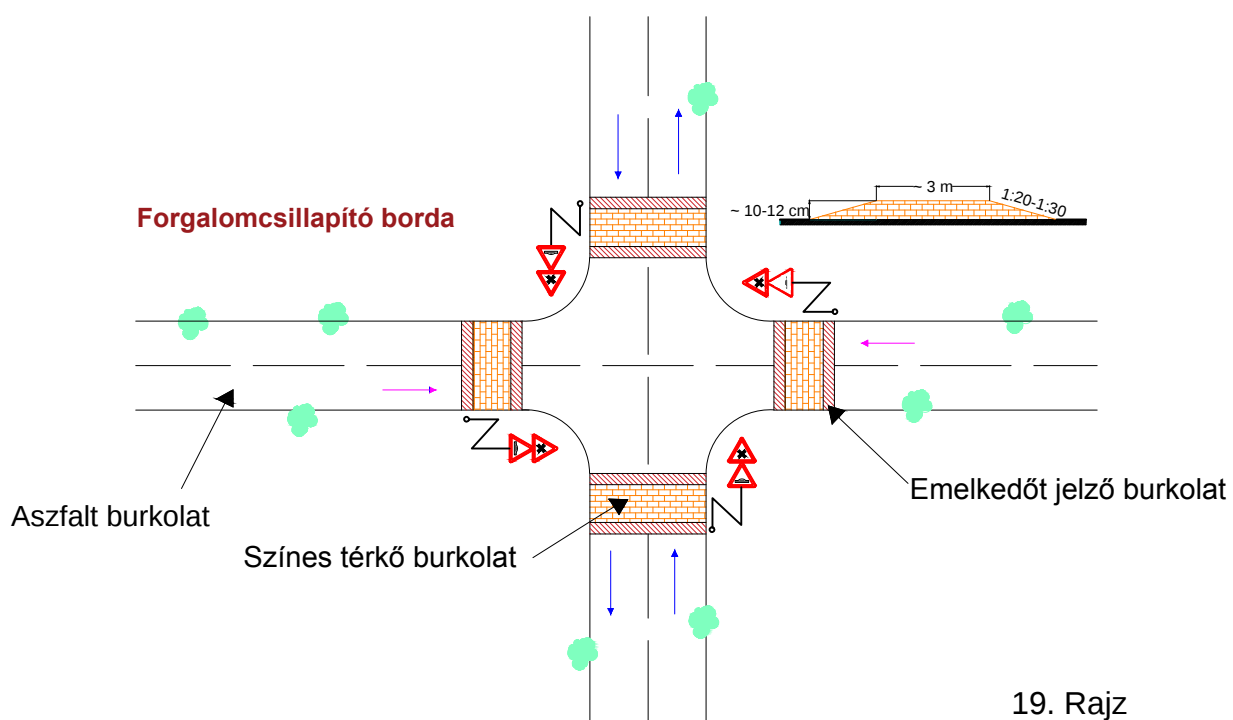
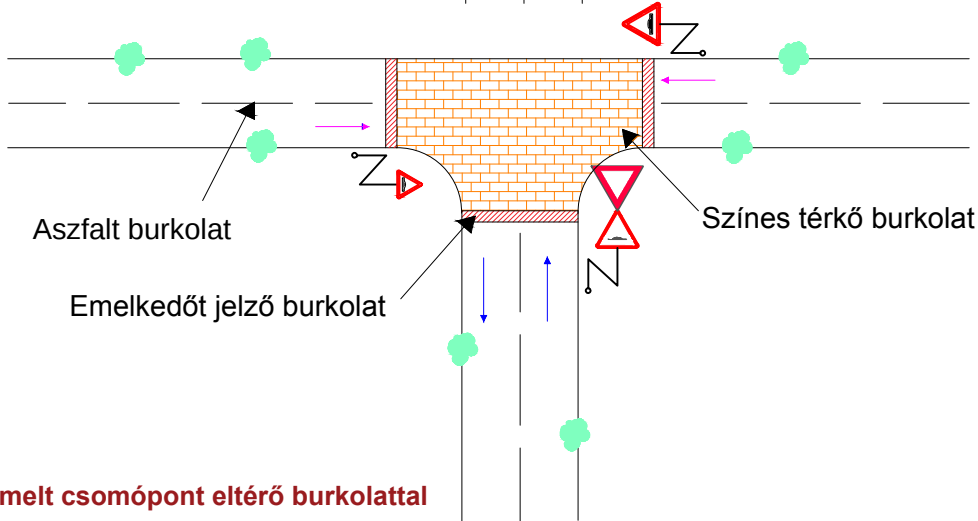
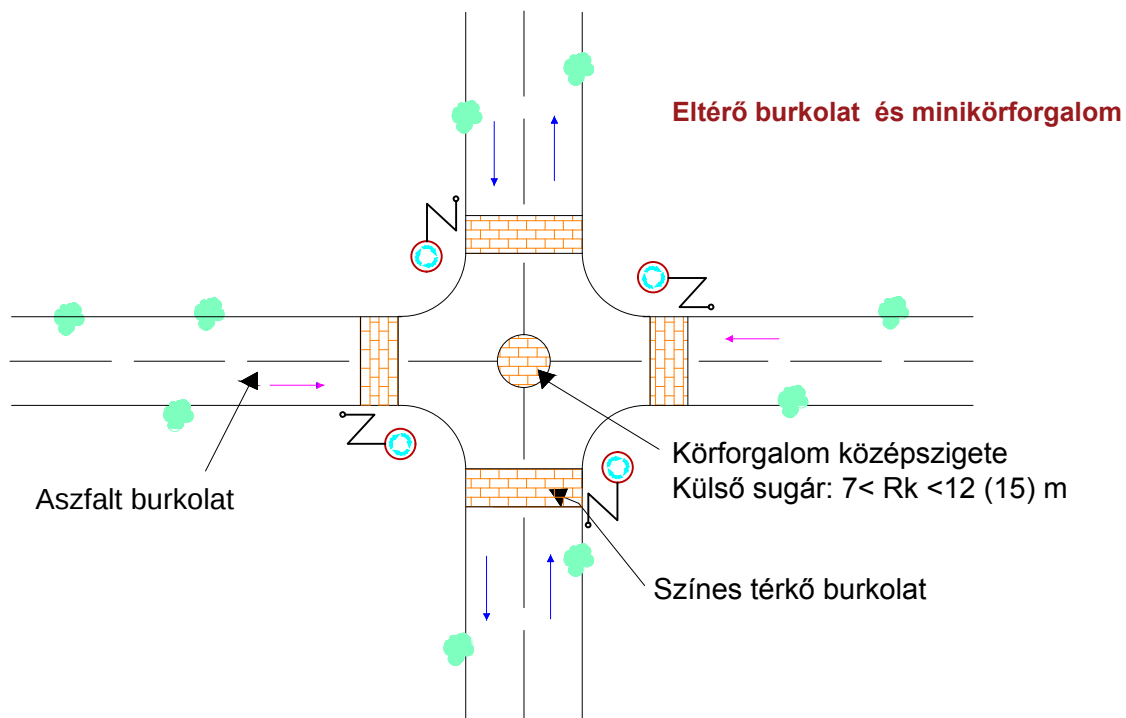
Jelenlegi állapot



Tervezett állapot



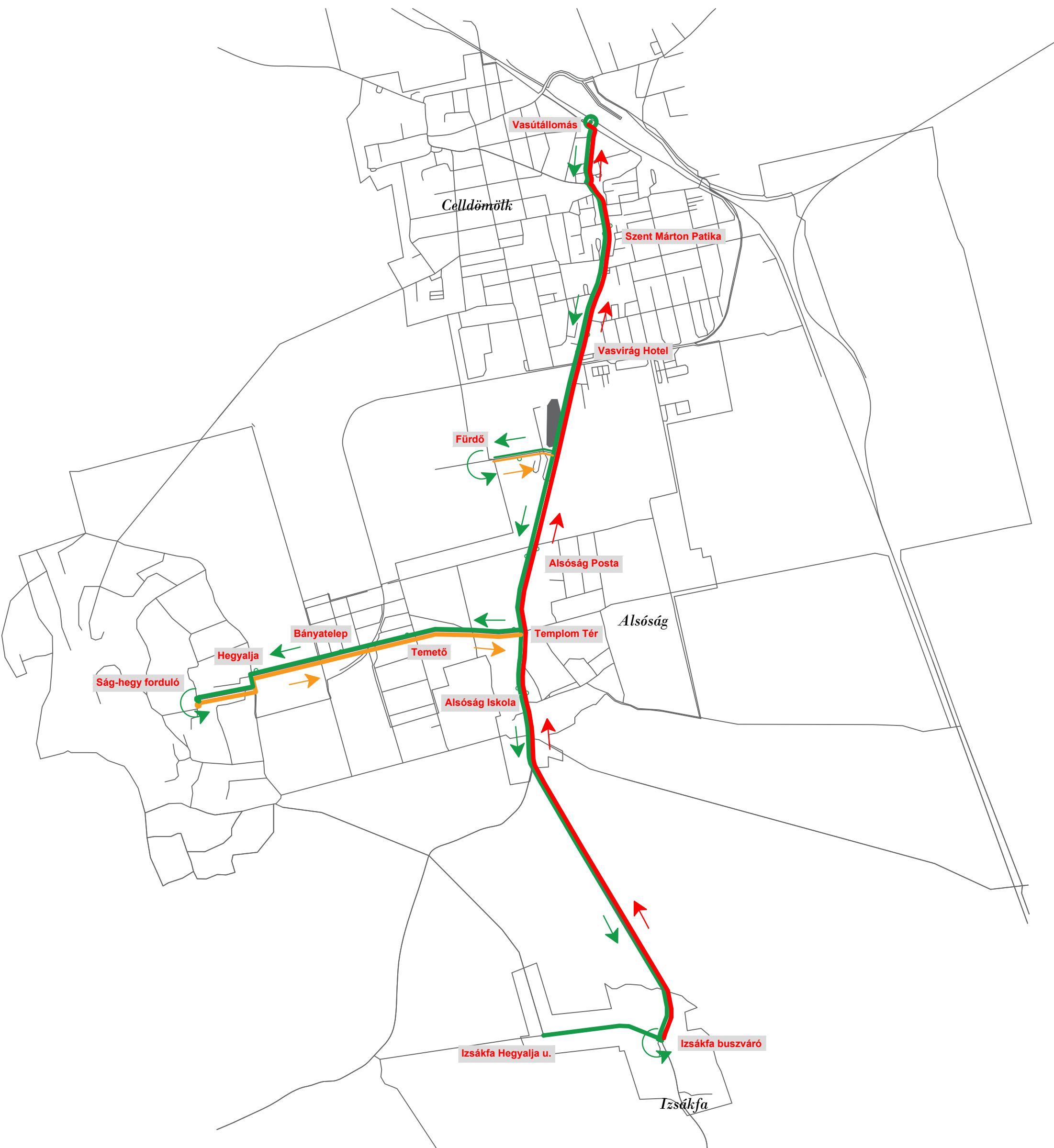
1. Rajz
Átnézeti helyszínrajz
Méretarány: 1:20 000





- Jelmagyarázat
- Meglévő gyalogátkelőhely
 - Tervezett gyalogátkelőhely

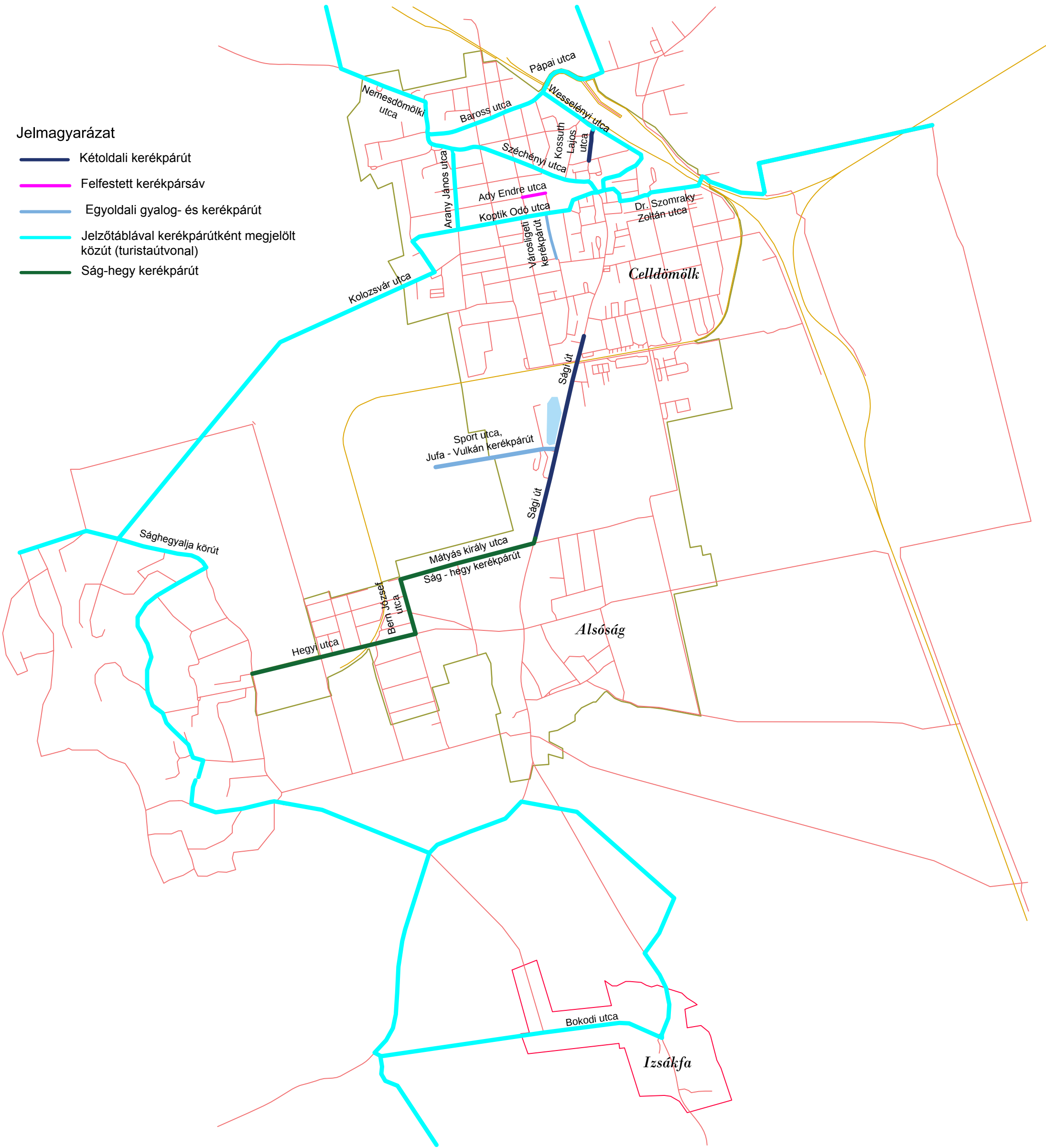
18. Rajz
Meglévő és tervezett gyalogátkelőhelyek a városközpontban
Méretarány: 1:5000



6. Rajz
Helyi buszjárat nyomvonala
Méretarány: 1:20 000

Jelmagyarázat

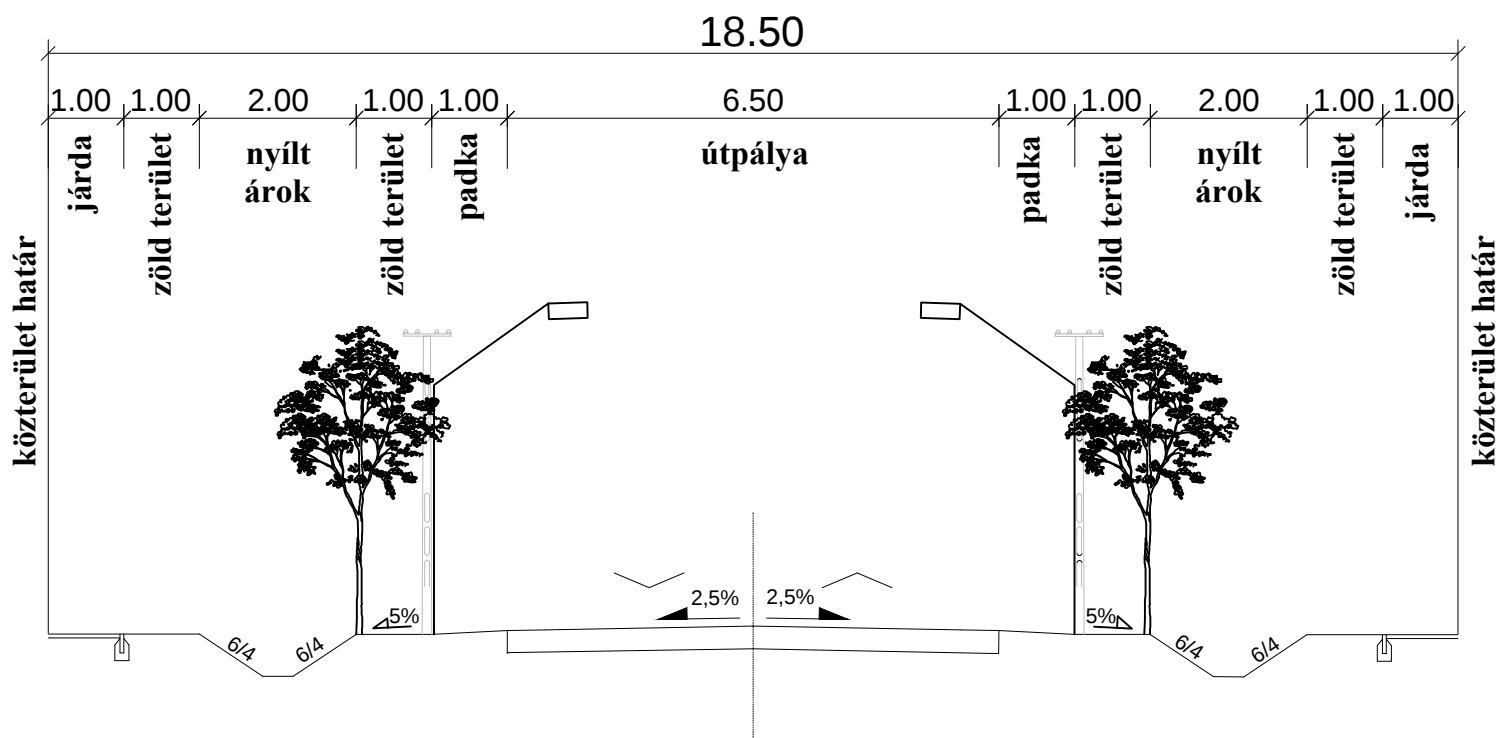
- Kétoldali kerékpárút
- Felfestett kerékpársáv
- Egyoldali gyalog- és kerékpárút
- Jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt közút (turistaútvonal)
- Ság-hegy kerékpárút



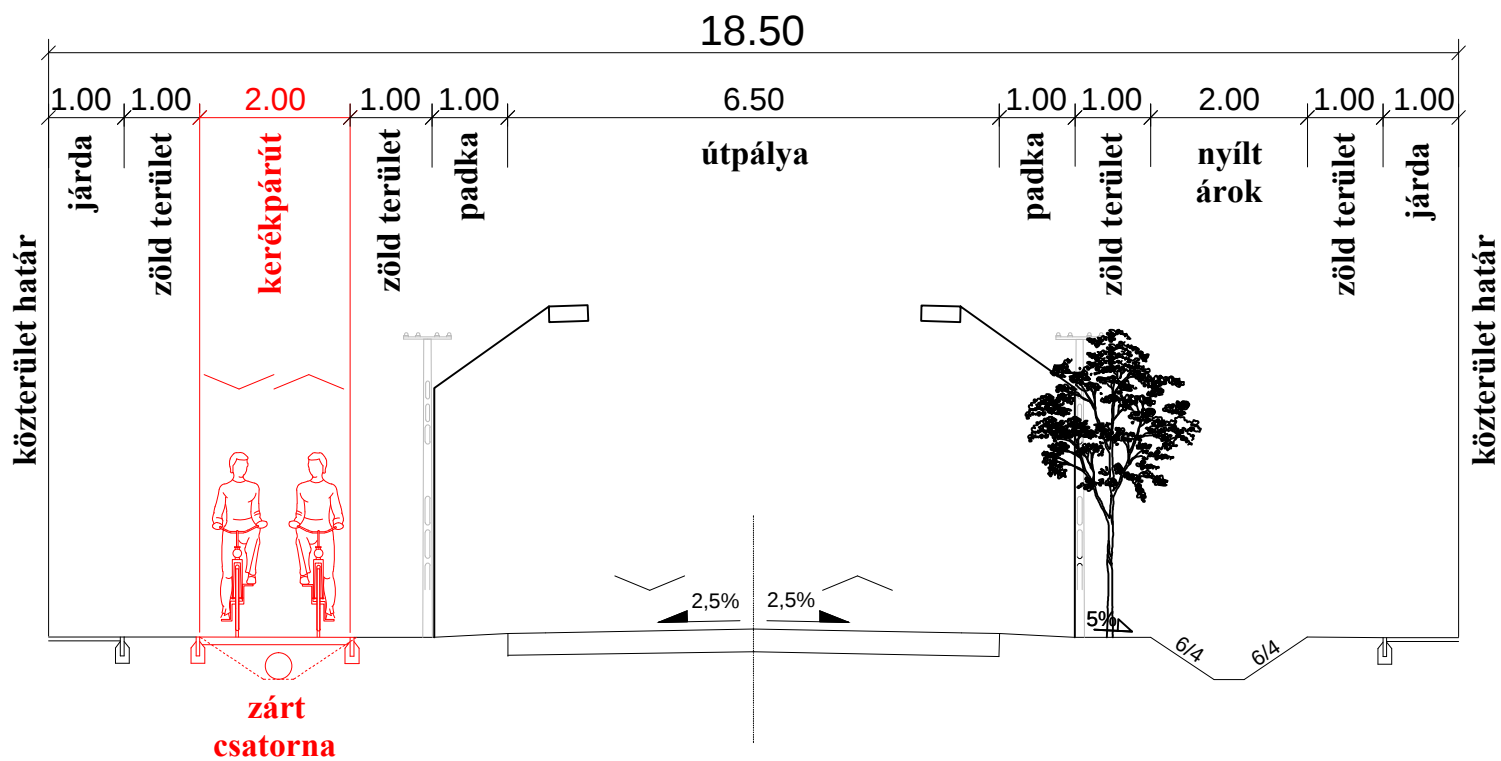
5. Rajz
Kerékpárhálózati ábra
Méretarány: 1:20 000



Jellemző keresztszelvény
- Sági út - Izsákfa belterület -



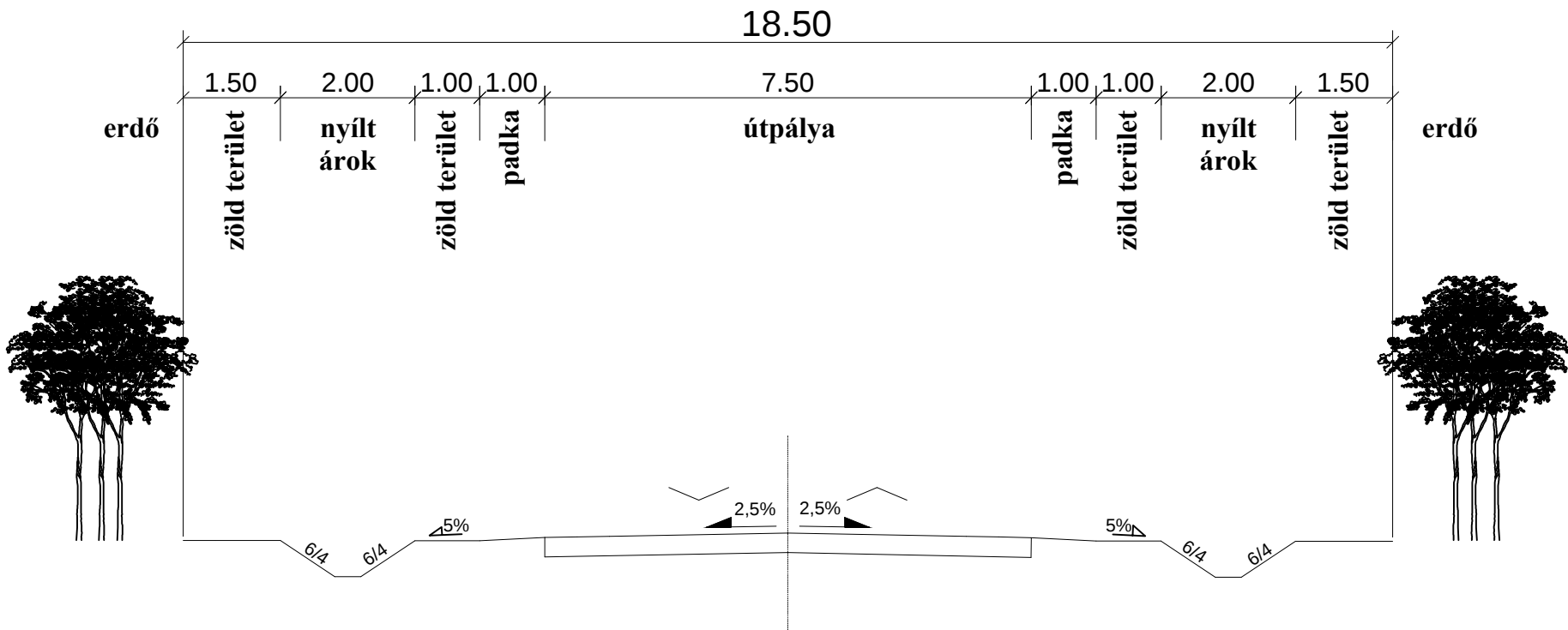
TERVEZETT ÁLLAPOT
- Sági út - Izsákfa belterület -



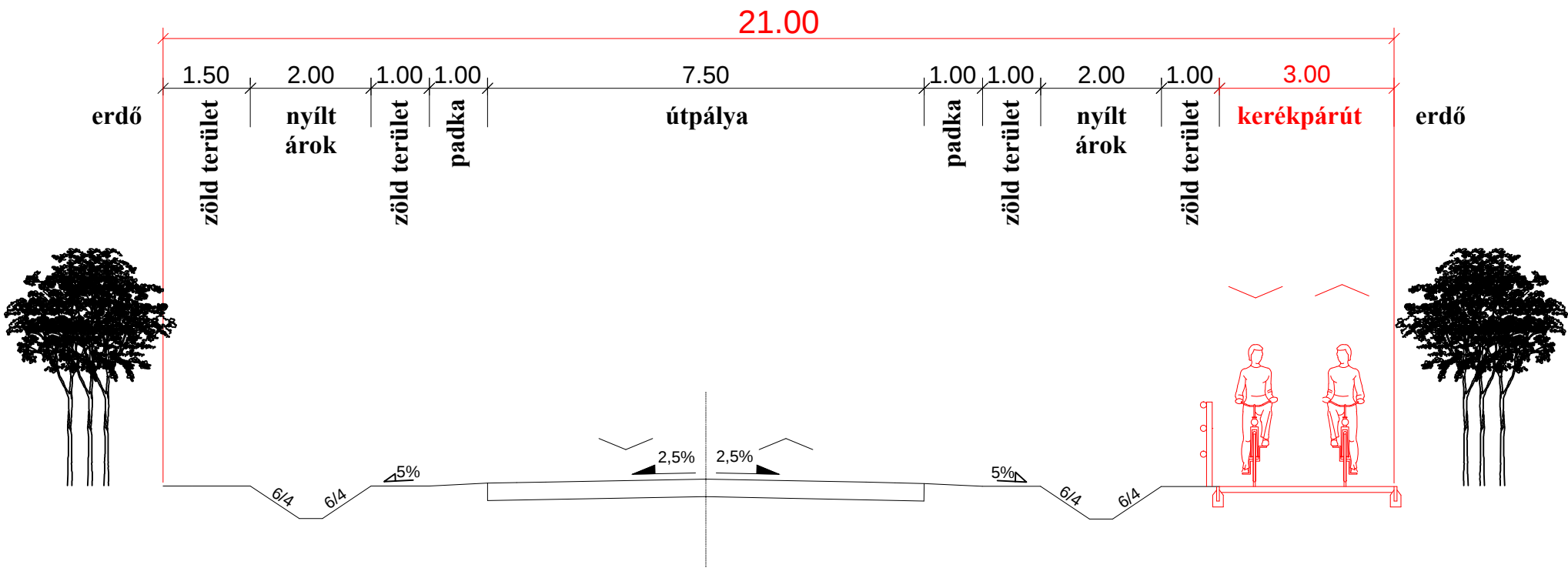
12. Rajz
Keresztszelvény (1)
Méretarány: 1:100



Jellemző keresztszelvény
- Sági út - Izsákfa külterület -



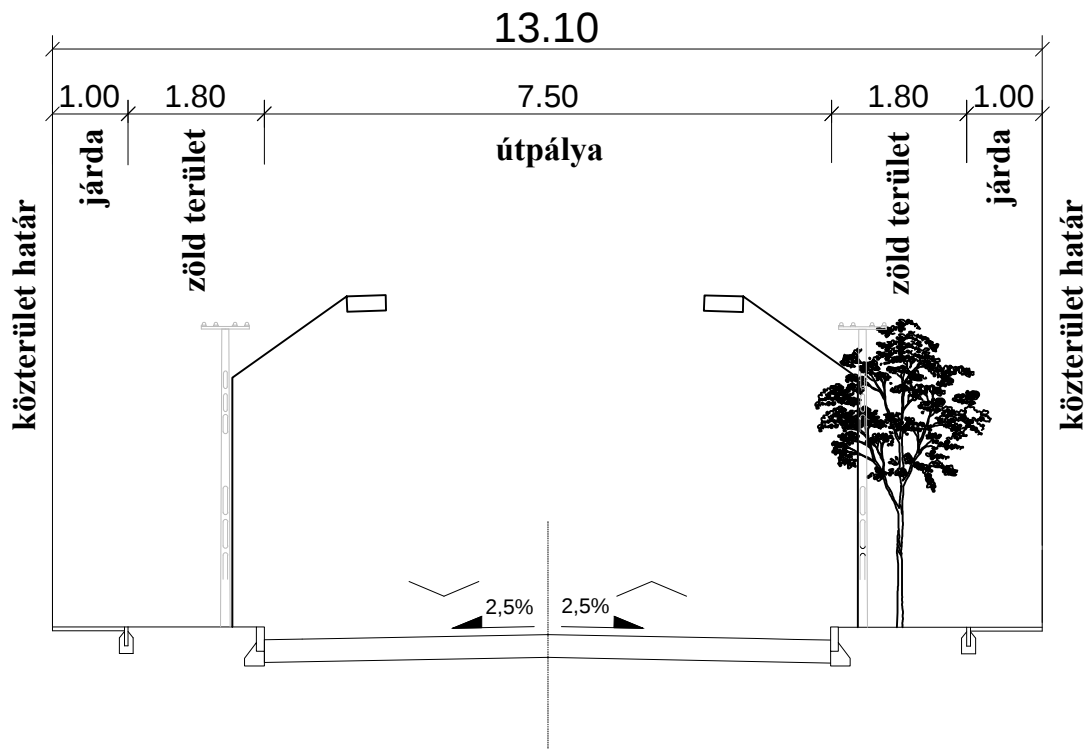
TERVEZETT ÁLLAPOT
- Sági út - Izsákfa külterület -



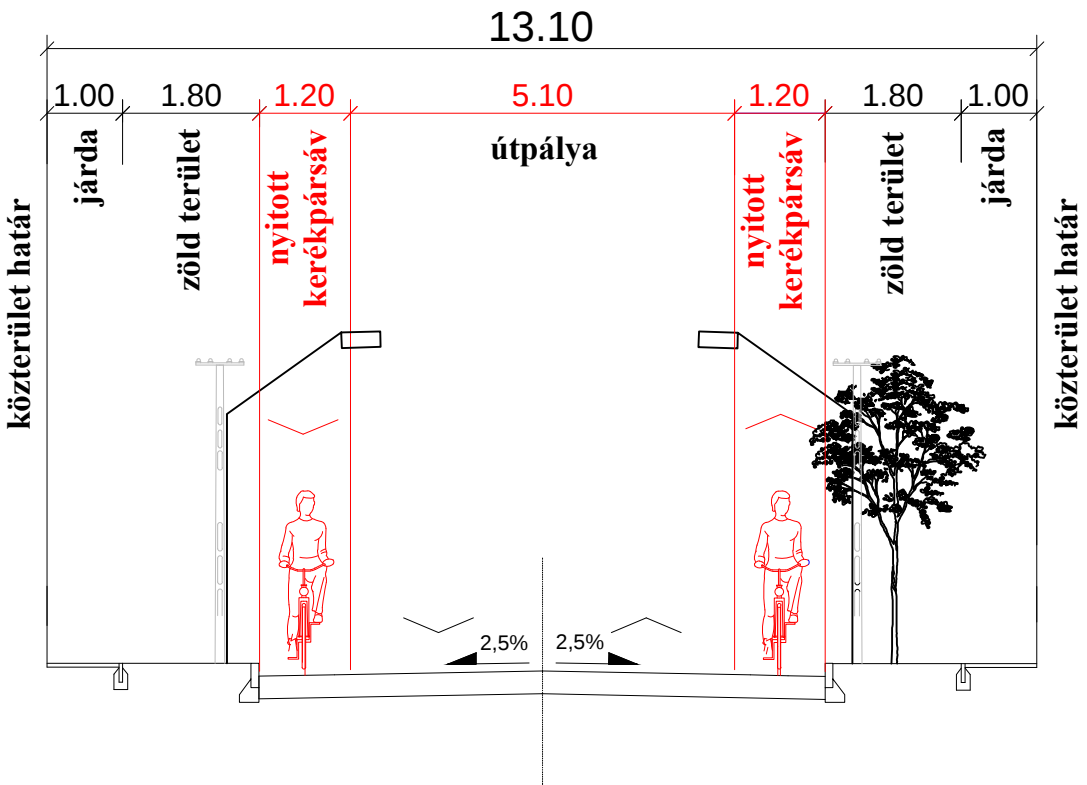
13. Rajz
Keresztszelvény (2)
Méretarány: 1:100



Jellemző keresztszelvény
- Sági út - Alsóság belterület -



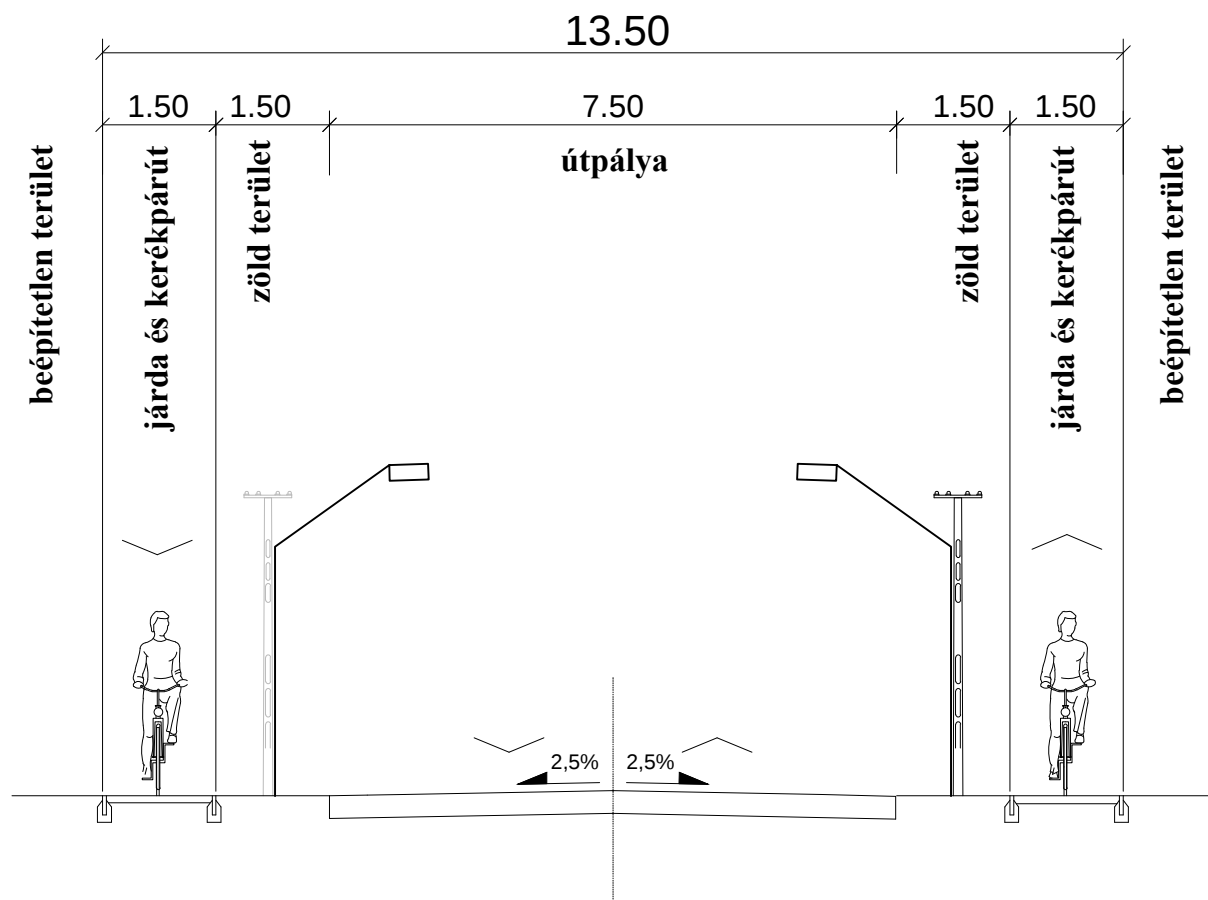
TERVEZETT ÁLLAPOT
- Sági út - Alsóság belterület -



14. Rajz
Keresztszelvény (3)
Méretarány: 1:100



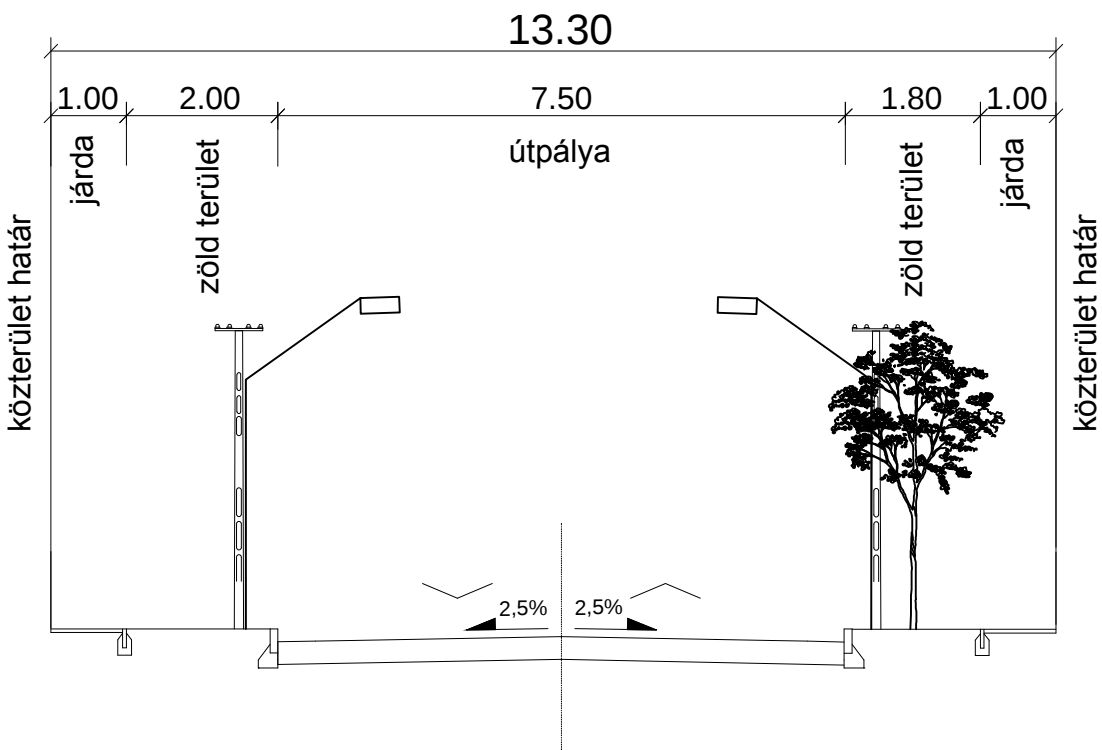
Jellemző keresztszelvény:
- Sági út - Alsóság és Celldömölk között -



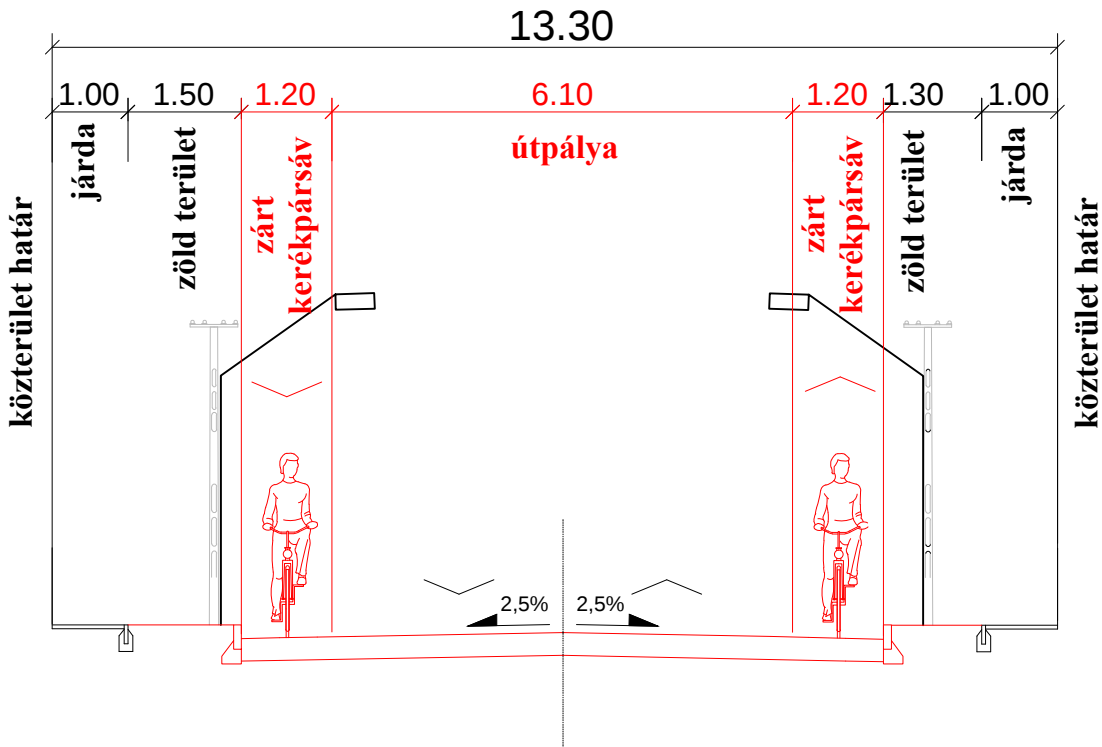
15. Rajz
Keresztszelvények (4)
Méretarány: 1:100



Jellemző keresztszelvény
- Sági út - Celldömölk belterület -



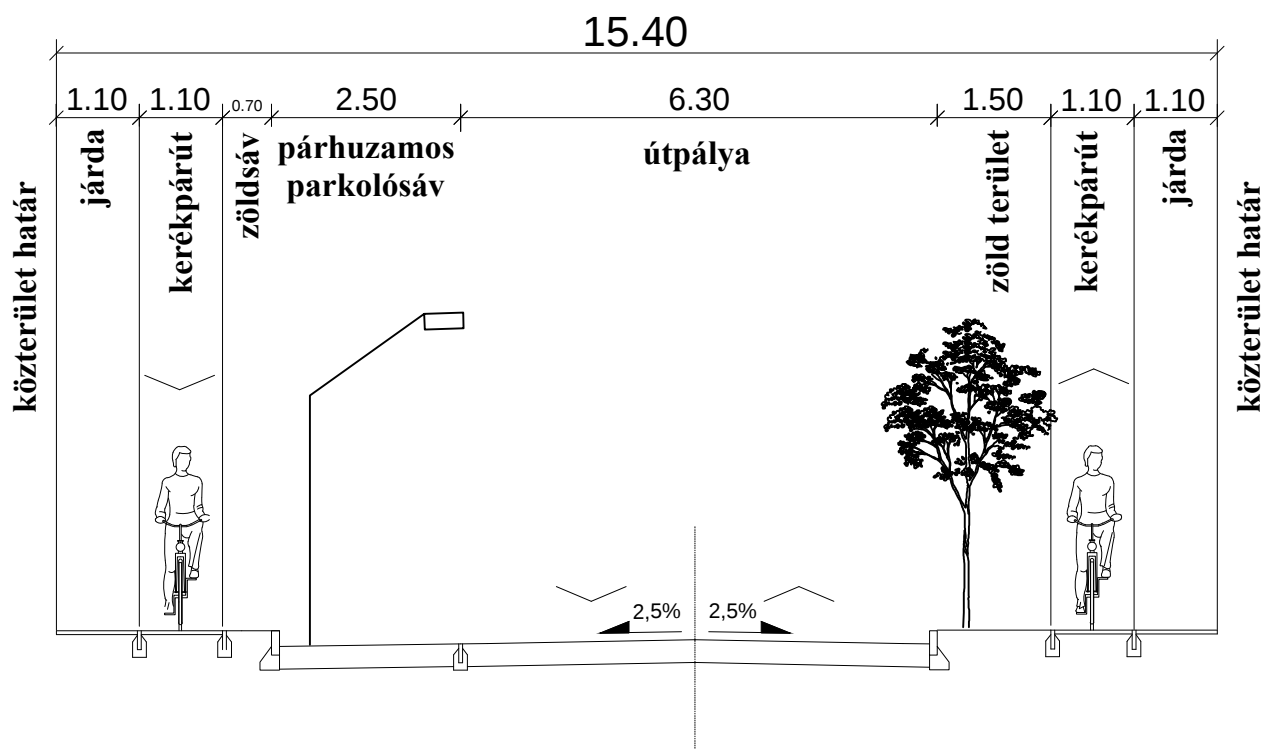
TERVEZETT ÁLLAPOT
- Sági út - Celldömölk belterület -



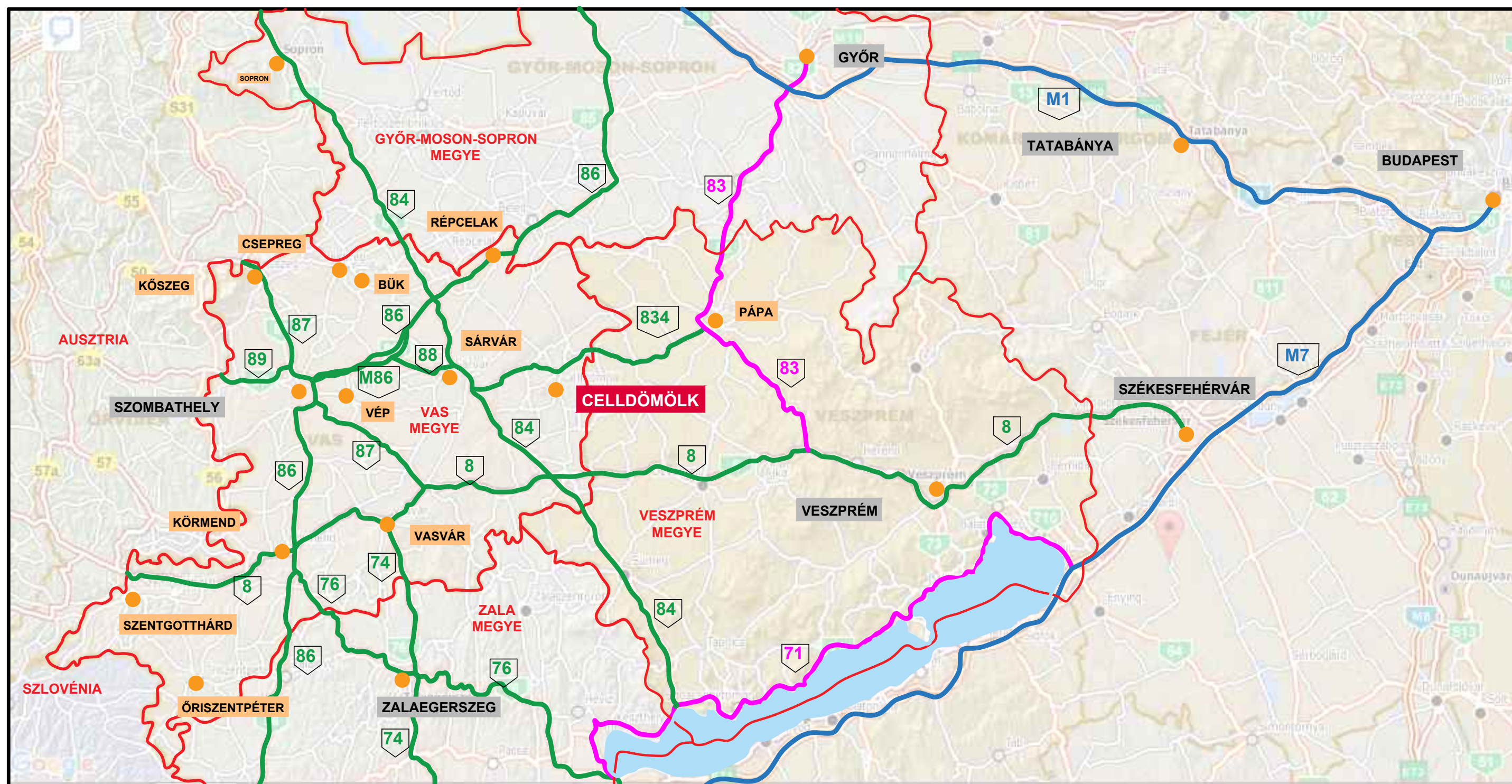
16. Rajz
Keresztszelvény (5)
Méretarány: 1:100



Jellemző keresztszelvény
- Kossuth utca - Celldömölk belterület -



17. Rajz
Keresztszelvény (6)
Méretarány: 1:100

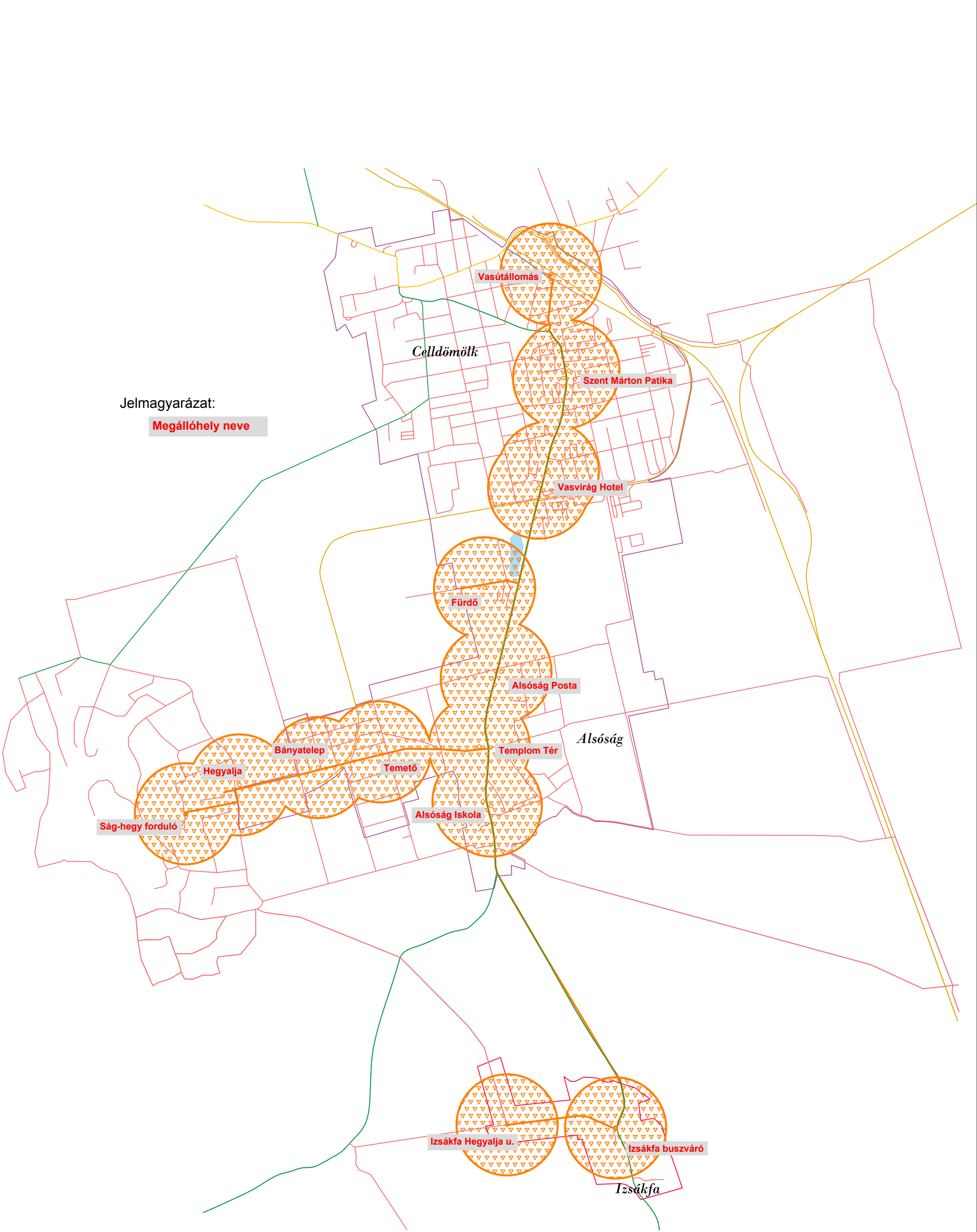


4. Ábra
Kitekintő Úthálózati Ábra

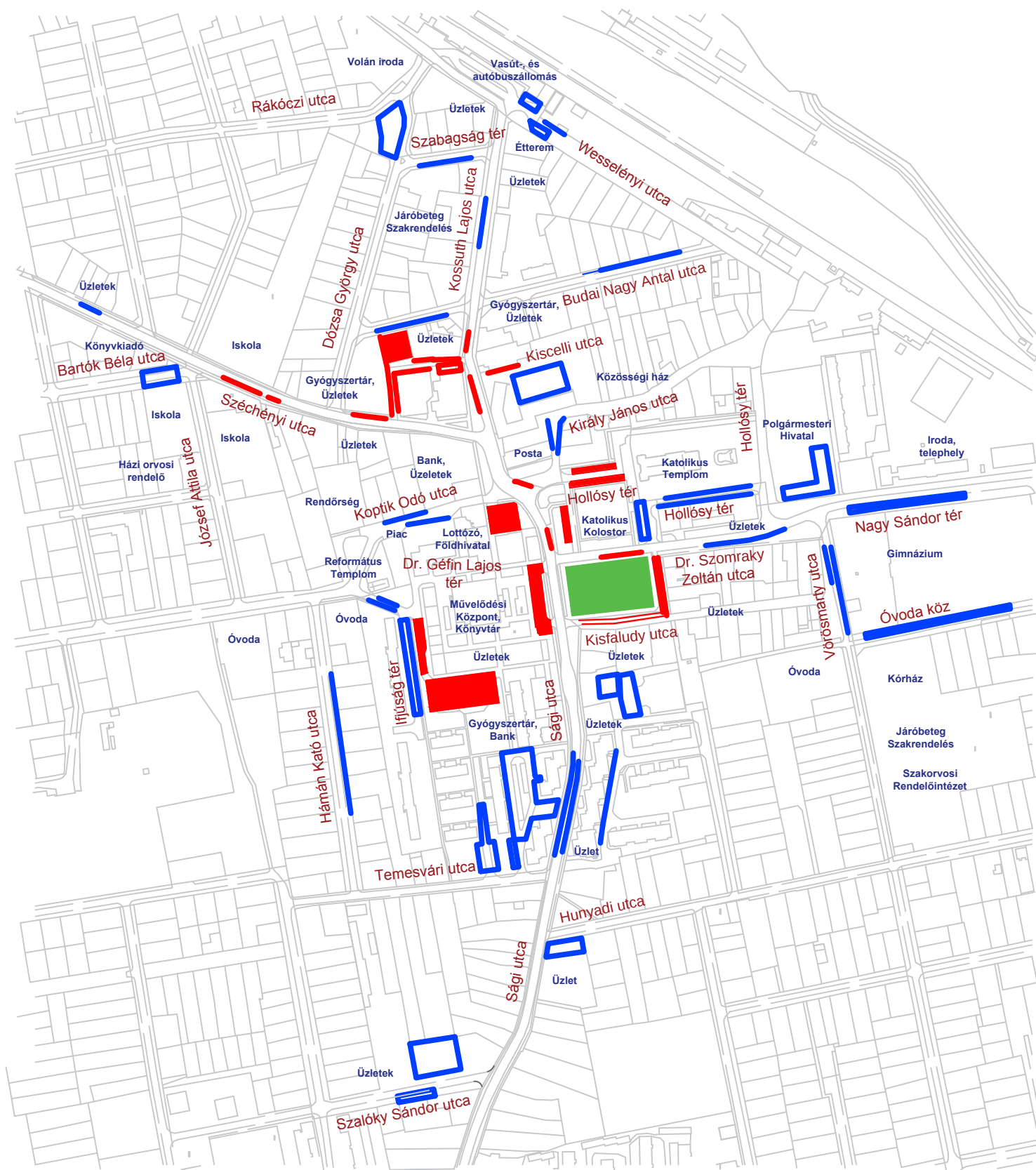


16. Ábra

Kitekintő vasúthálózati ábra

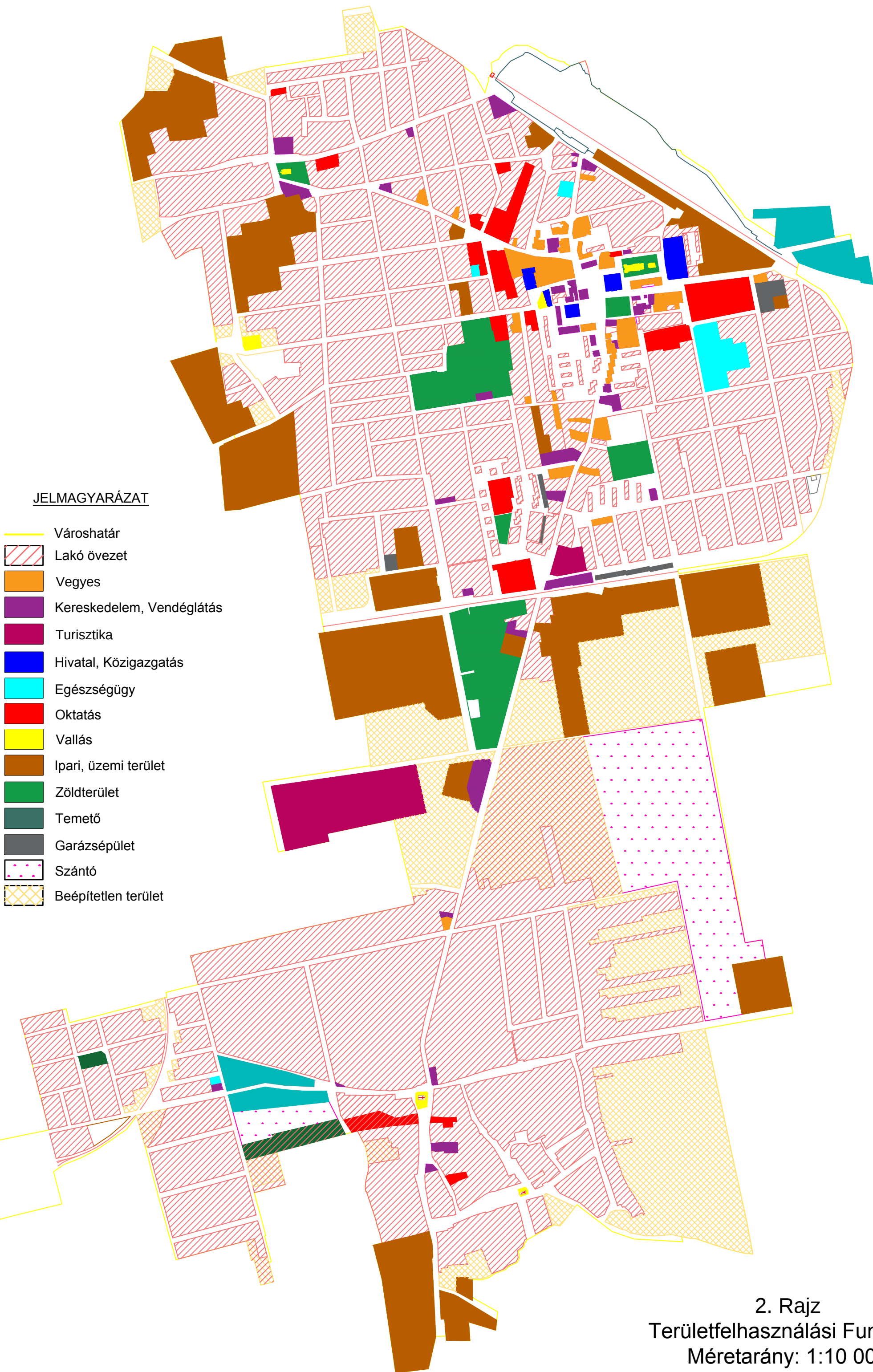


4. Rajz
Közösségi Közlekedés Hálózati Ábrája
Méretarány: 1:20 000

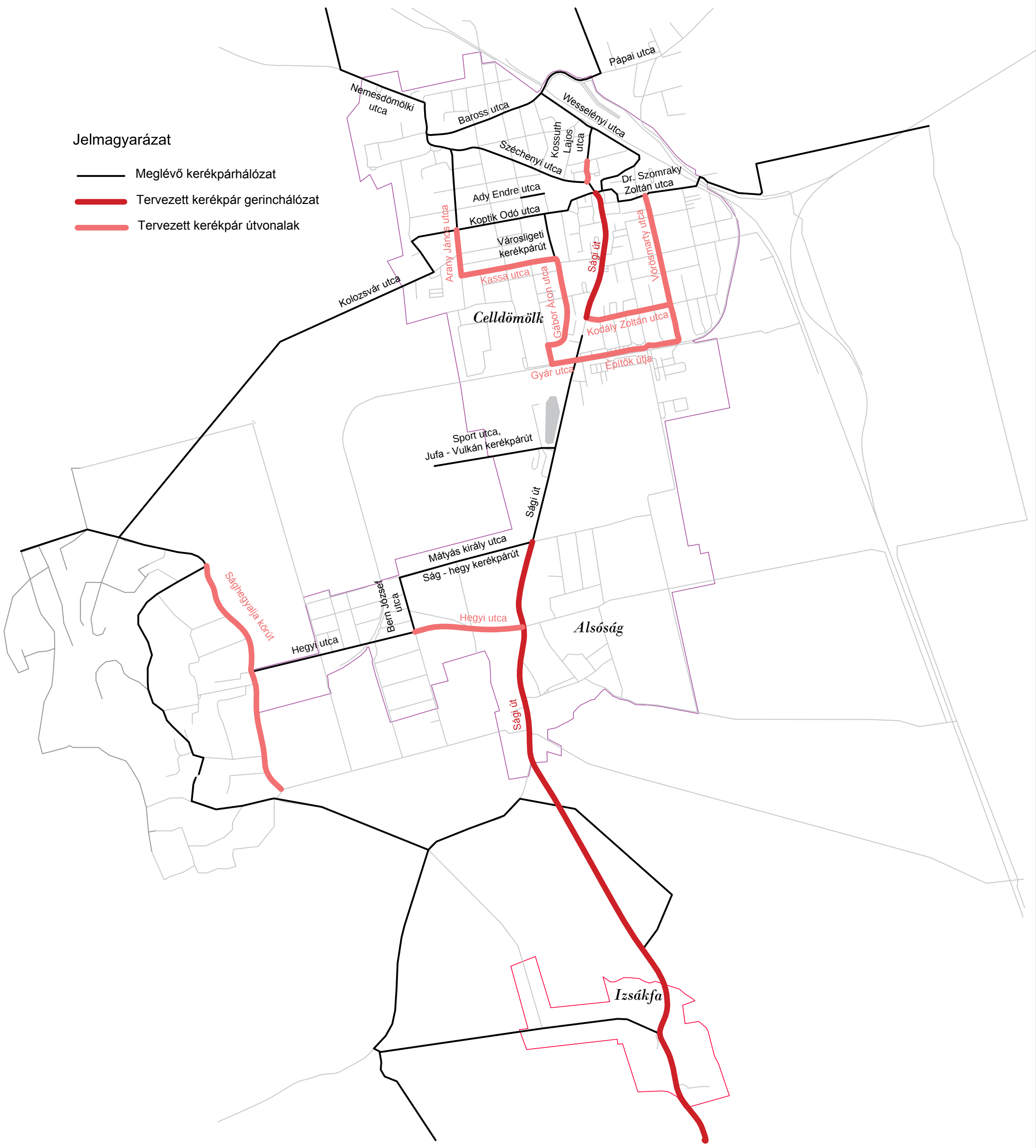


Jelmagyarázat

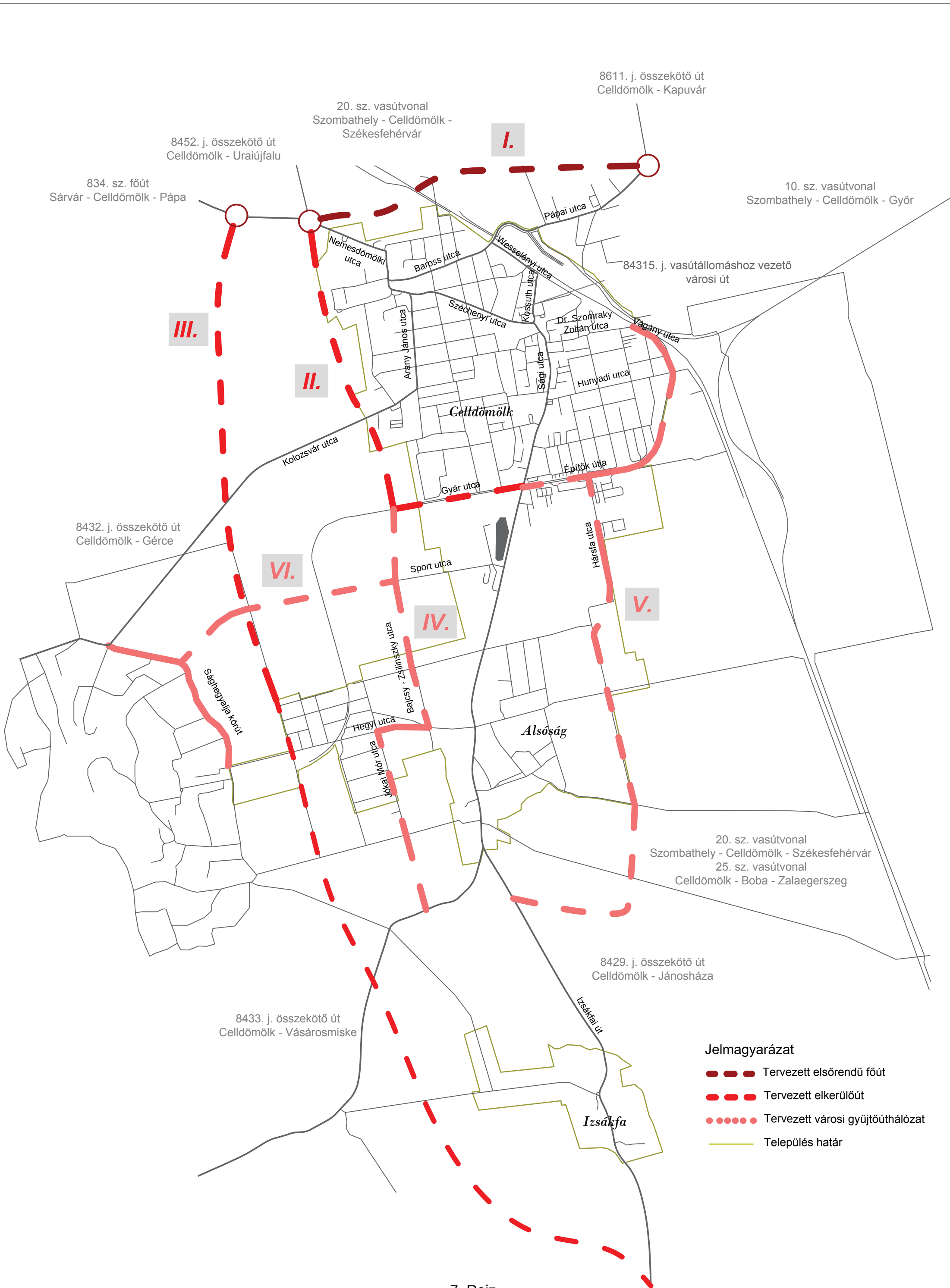
- Parkolósáv
- Parkoló
- Tervezett fizető parkolósáv
- Tervezett fizető parkoló
- Tervezett mélygarázs helye



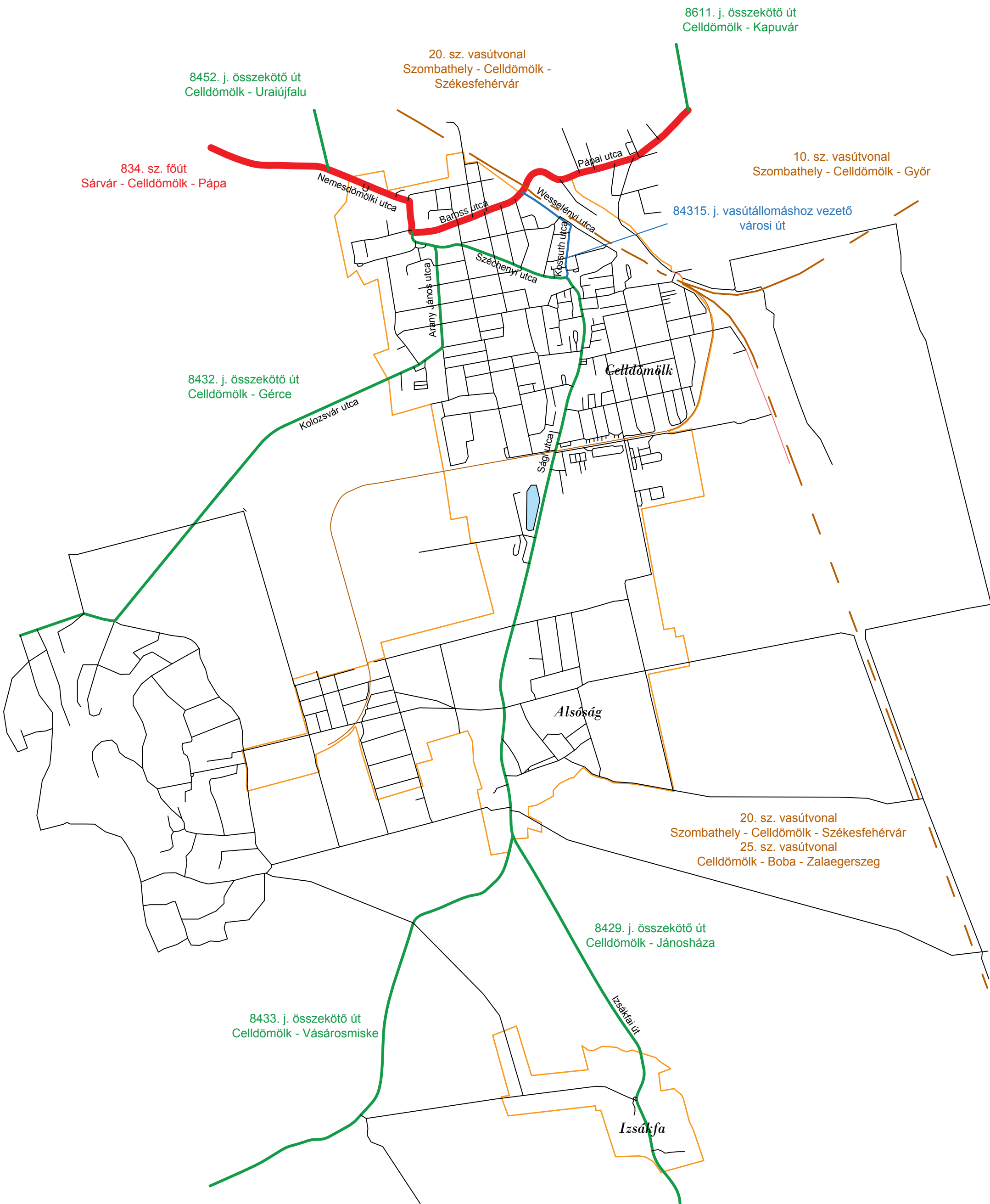
2. Rajz
Területfelhasználási Funkciók
Méretarány: 1:10 000



11. Rajz
Tervezett kerékpárhálózati ábra
Méretarány: 1:20 000



7. Rajz
Tervezett úthálózati ábra
Méretarány: 1:20 000



3. Rajz
Úthálózati ábra
Méretarány: 1:20 000