ALSÓ-PISMÁNY ÉS AZ EGRES ÚT KÖRNYÉKE ÁTMENŐFORGALMÁNAK KEZELÉSI LEHETŐSÉGEI, DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY

Megbízó:

Szentendre Város Önkormányzata

Készítette:

Mobilissimus Kft.

Dr. Szele András I Budai Panna

2026. február

ALSÓPISMÁNY ÉS AZ EGRES ÚT KÖRNYÉKE ÁTMENŐFORGALMÁNAK KEZELÉSI LEHETŐSÉGEI

DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY

Megbízó:

Szentendre Város Önkormányzata

Készítette:

Mobilissimus Kft.

Dr. Szele András I Budai Panna

2026. február

Tartalom

1. Összefoglaló 4
2. Forgalomszámlálások 5
3. A terület általános forgalmi működése 7
4. Közlekedésbiztonsági helyzet 8
5. Átkötő út kiépítésének koncepcionális lehetőségei az Egres út északi része és a Sztaravodai út között 9
5.1. Felvetések 9
5.2. Az új átkötő út forgalmi hatásai 10
5.3. A továbbtervezés irányai 14
5.4. A fókuszcsoport eredményei az átkötő úttal kapcsolatosan 15
6. A terület és a Dunakanyar körút kapcsolatát biztosító jelzőlámpás csomópontok problémái 16
6.1. Sztaravodai út- Dunakanyar körút csomópont 16
6.2. Egres út - Dunakanyar körút csomópont 19
6.3. Barackos út- Dunakanyar körút csomópont 22
7. A terület fontosabb útjai és a problémás csomópontok vizsgálata 23
7.1. Sztaravodai út - Fény utca csomópont 23
7.2. A Fény utca - Nap utca csomópont 24
7.3. A Nap utca problematikája és a Nap utca-Szélkerék utca csomópont 25
7.4. Egres út - Fiastyúk utca csomópont 26
7.5. Egres út - Törökvölgyi út csomópont 27
8. Járda- és gyalogosfejlesztések 28
8.1. Az Egres úti járda 28
8.2. Fiastyúk utca forgalomcsillapítása, parkolásvizsgálata és humanizálási lehetőségei 30
8.3. Biztonságos, körbesétálható sétaútvonal 31
9. A fókuszcsoportos beszélgetések 32



1. ÖSSZEFOGLALÓ

Szentendre Város Önkormányzata az elmúlt években koncepcionális terveket készíttetett az egyes városrészekre a lokális forgalmi gondok megoldási lehetőségeit keresve. 2025-ben az Egres út környéke került sorra, ahol a terület belső útjainak, egyes csomópontjainak és a Dunakanyar körúttal való kapcsolatainak túlterheltsége, nem megfelelő működése közismert. Jelen munkában a már korábban felvetődött javaslatok és a már ismert problémák vizsgálata, ellenőrzése történt meg új ötletek felvetése mellett, többek között egy csúcsidei forgalomszámlálás alapján. A következő munkarészek elkészítése volt feladat:

- Forgalomszámlálások végrehajtása a forgalmi helyzet megismerése érdekében,
- Átkötő út kiépítésének koncepcionális lehetőségei az Egres út északi része és a Sztaravodai út között,
- A terület és a Dunakanyar körút kapcsolatát biztosító jelzőlámpás csomópontok vizsgálata,
- A terület fontosabb útjainak és problémás csomópontjainak vizsgálata,
- Járda- és gyalogosfejlesztések.

2025. október 15-én széles körű önkormányzati egyeztetés történt, ahol az elkészült koncepcionális javaslatok átbeszélése után a javaslatok alapvetően elfogadásra kerültek. 2026. január 14-én a Magyar Közút munkatársaival történt elvi egyeztetés az országos utakat érintő javaslatokról. A Magyar Közút pozitív hozzáállása mellett azt kérte, hogy a hivatalos véleményezés céljára részletes forgalomtechnikai tervek készüljenek. 2026. január 20-21-én négy fókuszcsoportban közel 50 szentendrei mondta el a véleményét, amelyek eredményei beépültek a végső javaslatokba.

Átkötő út kiépítésének koncepcionális lehetőségei az Egres út északi része és a Sztaravodai út között:

2017-ben terv készült az átkötő útra. A terv nagyvonalú, kapacitív utat mutat be, ami azonban a másik oldalról meglehetősen széles, nyílegyenes és egyáltalán nem reagál a környezetére, így félő, hogy túl nagy sebességek alakulnak ki és nem lesz kellően biztonságos különösen a gyalogosok és a kerékpárosok részére. A fő probléma az átkötő út koncepciójával, hogy a Pismány felőli oldalán az Egres úti csatlakozás fölött nincsen kapacitív, a kialakuló átmenő forgalmat kezelni képes utca, csak kis szélességű, többségükben burkolatlan lakóutcák vannak, amelyek lakói a forgalom radikális növekedésre a szentendrei tapasztalatok szerint nagyon élesen és nagyon negatívan reagálnak. Az új átkötő út biztosan vonzó lesz a ma a Barackos úton közlekedőknek, azonban jelenleg nem látható olyan megoldás, ami a két út közötti forgalmat ténylegesen is megnyugtatóan tudná kezelni.

Az önkormányzati megbeszélés során végül az a jövőbeli irány alakult ki, hogy érdemesebb újratervezni az átkötő utat úgy, hogy jobban illeszkedjen a környezetébe, ne tegyen lehetővé túl gyors haladást, az Egres úti csomópontja lehetőség szerint körforgalmú legyen és hogy lehetőleg kötődjön egy, a térségben tervezett szabadidős létesítményhez. A Magyar Közút részletes terveket kért a javaslat elbírálására, de első körben pozitívan ítélte meg a javaslatot. **A fókuszcsoportokon az átkötőút komoly támogatást kapott, egyben számos felvetés és aggodalom is felmerült, így itt új, komplett és széles körű bevonással operáló tervezési folyamatot javaslunk, intézményi fejlesztéssel és a lehető leggyorsabb megvalósítással, mert a Nap utca problematikájára ez az egyetlen megoldás.**

A terület és a Dunakanyar körút kapcsolatát biztosító jelzőlámpás csomópontok vizsgálata

- **A Sztaravodai úti csomópont**ban a balra kanyarodók és az egyenesen továbbhaladni kívánók számára készült felállósáv nagyon rövid, így a nagy többségben lévő, Budapest felé továbbhaladni kívánók sok felesleges várakozásra kényszerülnek. A felállósáv hosszabbítása a középsziget kárára minimális küöltséggel megvalósítható. A Magyar Közút részletes terveket igényelt különösen a közműhelyzet megismerése érdekében. **Javasolt a forgalomtechnikai terv elkészítése és az intézkedés mielőbbi megvalósítása.**
- **Az Egres úti csomópont** kapcsán az engedélyes tervvel rendelkező, jelzőlámpás szabályozás nélküli jobbív igen jelentősen támogatná a Pismány kiközlekedését. A csomópontra igényelt támogatás ügye sajnos nem nyert támogatást, főleg a járulékos, telekommunikációs beruházások igénye miatt. Fel kell mérni, hogy a fejlesztés milyen időtávon reális. A fókuszcsoportokon számos észrevétel érkezett és van olyan régi terv is, ami szinte minden problémát megold és nem feltétlenül igényel közműkiváltást sem. Ha úgy érzékelhető, hogy belátható időtávon belül a terv nem valósulhat meg, akkor **megfontolandó egy újabb tervezés megindítása a már létező, könnyebben megvalósítható változatok mentén.**
- A **Barackos úti csomópont**ban régóta tervezett egy kismértékű beavatkozás, azonban egyetlen lakos erős érdekérvényesítő képessége miatt ebben nem várható előrelépés. A Magyar Közúttal való megbeszélés után **felmerült a csomópont és környezetének forgalomtechnikai újratervezésének igénye, különösen egy jobbra kiegészítő jelzőlámpa kialakítását, ami a mai, jól működő, de nem szabályos kikanyarodásokat legalizálná.**

A terület fontosabb útjainak és problémás csomópontjainak vizsgálata

- **A Fény utca-Nap utca csomópontban** a Nap utca déli ágának alárendelése elfogadott fejlesztés, **mihamarabbi megvalósítása javasolt.**
- **A Nap utca és környéke lakó-pihenő övezeti volta** és a Szélkerék utca-Nap utca csomópont kapcsán nincsenek igazán jó megoldások és nagyon nagy a megosztottság. Ezen **az ügyön az átkötőút relatív gyors megépülése segíthet** az Egres út-Dunakanyar körút csomópont kapacitásbővítése mellett.
- **Az Egres út-Fiastyúk utca csomópontba javasolt gyalogátkelőhelyek** kiépítése támogatott, de a lakosság oldaláról kevésbé érdekes fejlesztés. **Gyors megvalósítása javasolt.**
- **Az Egres út-Törökvölgyi út csomópont újraszabályozása**, **a Törökvölgyi út-Egres út irányú forgalom fölérendelése szakmai oldalról jobban alátámasztandó.** A szentendreieket a fejlesztés nem mozgatta meg, de az is kiderült, hogy a csomópontot kimondottan konfliktusosnak tartják. **A csomópont áttervezését érdemes megkezdeni, különösen közlekedésbiztonsági szempontból, de gyors beavatkozás nem szükséges.**

Járda- és gyalogosfejlesztések

- **Az Egres úti járda a koncepció legtöbb állításának szakmai elfogadása mellett** (az óvoda közvetlen környékének rendbetétele, az Egres út felső részén létező járdához való csatlakozás egy kiemelt átkelőhellyel és a járda óvoda oldali összekötése a patak hídjának környékén már kiépített járdával) **sokkal megosztóbb volt a vártnál**. **A felső szakaszon az Egres út déli oldalán kell megépíteni a járdát, viszont a megmaradó utat szélesíteni kell, ennek hiányában nem javasolt a járdát megépíteni**, azzal együtt is, hogy a környéken lakók az északi oldalon szeretnék a járdát. **Az Egres út alsó szakaszán, ha a járda miatt még kevésbé fognak elférni az autók, akkor ez népszerűtlen fejlesztés lehet. Ezért az alsó szakaszon mindkét oldalon el kell bontani a rézsűket, szélesítve az utcát. A kicsivel szélesebb járda a déli oldalon, átvezetés nélkül kapcsolódhatna a meglévő Egres úti járdához. A végső megoldás a továbbtervezés eredménye lesz.**
- **A Fiastyúk utca (Pismány kapuja) gyalogosbarát átalakításának javaslata pozitív visszhangot kapott**, koncepcionális tervezésének, a megvalósítás lehetőségeinek további **vizsgálata indokolt.**
- A bemutatott séta/futókörök az önkormányzat részéről elvi szinten elfogadásra kerültek, ezek jól illenek a város zajló kardióösvény-fejlesztéseihez, de számos kisebb fejlesztés szükséges a megvalósításhoz.

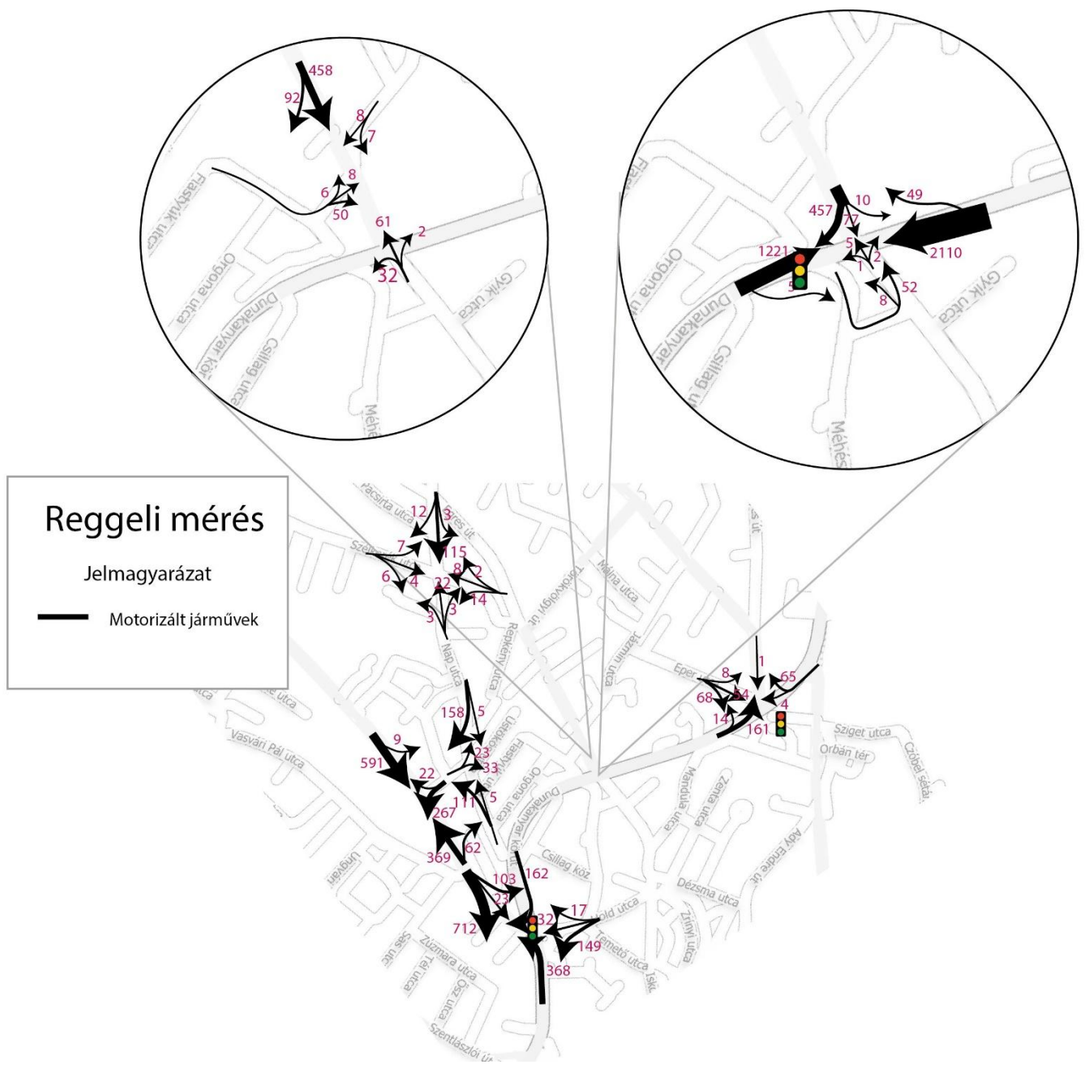
2. FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK

A forgalmi helyzet megismerése érdekében egy átlagos munkanapon reggel 6:30-8:30 és délután 16:00-18:00 között csomóponti osztályozó forgalomszámlálást végeztünk Pismány nyolc legfontosabb csomópontjában. Külön ábrázoltuk a reggeli és a délutáni, illetve a motorizált és a nem motorizált forgalmakat. Több csomópont forgalmáról videófelvétel is készült. A számlálás eredményeinek elemzését az egyes csomópontoknál mutatjuk be.

Közúti motorizált forgalom a területen

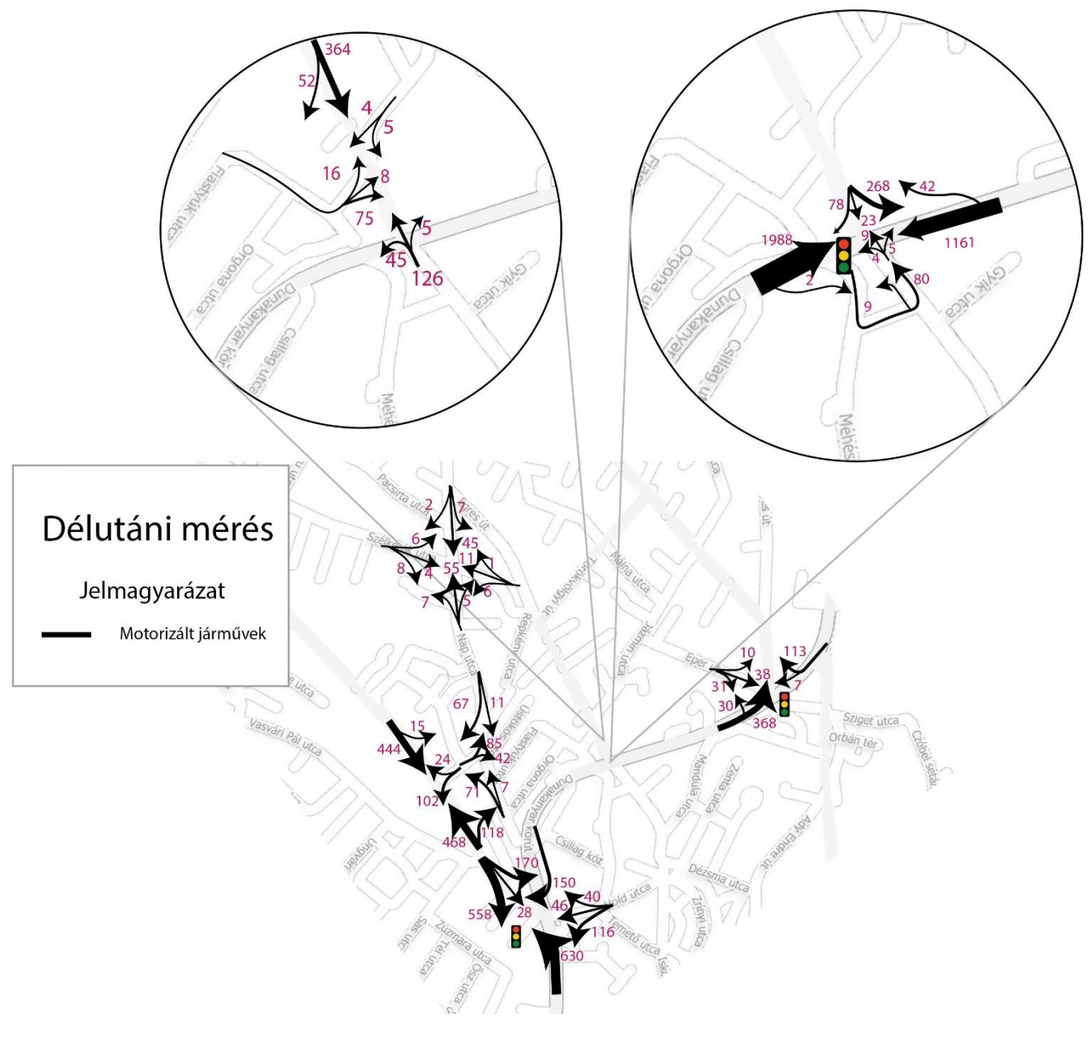
A reggeli időszak közúti forgalma

(jármű/2 óra)



A délutáni időszak forgalma

(jármű/2 óra)



Gyalogos- és kerékpárosforgalom a területen

A reggeli időszak gyalogos- és kerékpárosforgalma

(jármű/2 óra: gyalogos, kerékpáros)



A délutáni időszak gyalogos- és kerékpárosforgalma

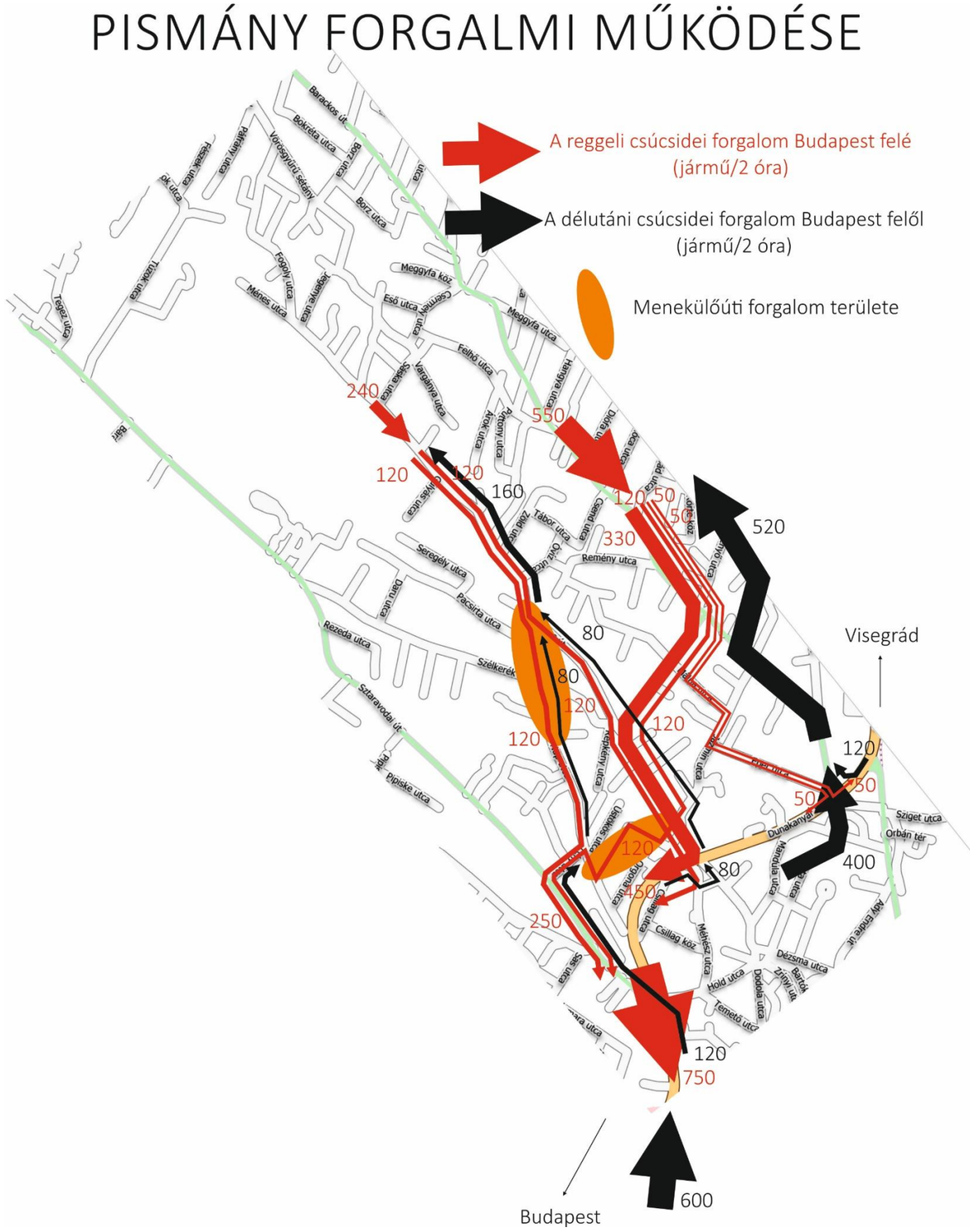
(jármű/2 óra: gyalogos, kerékpáros)



3. A TERÜLET ÁLTALÁNOS FORGALMI MŰKÖDÉSE

A forgalomszámlálások és a megfigyelések alapján a terület a következőképpen működik:

- Reggel a terület fő kijárata az Egres út (Budapest felé 457 jármű/2 óra, az összes kilépő jármű 57,7%-a), amit a többség a Barackos út-Törökvölgyi úton keresztül közelít meg.
- Az Egres út mellet két menekülőúton (Nap utca-Fény utca és Fiastyúk utca-Fény utca) keresztül a Sztaravodai út felé van nagyobb kifelé irányuló forgalom (267 jármű/2 óra, , az összes kilépő jármű 33,7%-a). A Barackos út Dunakanyar körúti csomópontjának az ilyen jellegű szerepe elhanyagolható (68 jármű/2 óra, 8,5%).
- A fenti működésben a fő probléma az Egres út Dunakanyar úti csomópontjának alacsony kapacitása, az itt álló hosszú sorok. Ezek a fő okai az egyébként az Egres útról induló vagy azt érintő menekülőutak kialakulásának is, amik szintén zavarják a lakosságot akár itt lakóként a nagy forgalommal szembesülve, akár itt közlekedőként az elmúlt évtizedekben kiépült kisebb-nagyobb forgalomcsillapítási beavatkozások elszenvedőiként.
- Délután a terület messze legfontosabb bejárata a Barackos úti csomópont (Budapest felől 395 jármű/2 óra, az összes belépő jármű 52%-a, északról 120 jármű/2 óra, 16%) emellett az Egres úton belépők száma (80 jármű/2 óra, 11%), és a Sztaravodai útról érkezők száma (118 jármű/2 óra, 16%) is jóval kisebb, mint reggel.
- Délután a menekülőút-használat is jóval kisebb és ekkor is inkább a területről kifelé tartó forgalomra jellemző.
- A Nap utcán egyértelműen kirajzolódik egy kerékpáros tengely a reggeli órákban, e forgalom további iránya nem meghatározható a számlálások alapján. Ezen kívül a Sztaravodai úton és a Dunakanyar körutat keresztező gyalogátkelőhelyeken van érzékelhető kerékpáros igény.
- Gyalogosszempontból a Dunakanyar körutat keresztező gyalogátkelőhelyek forgalmasak az Egres útnál és a Sztaravodai útnál, emellett a Fiastyúk utcán, mint városrészi alközpontban jelennek meg nagyobb számban járókelők.



4. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZET

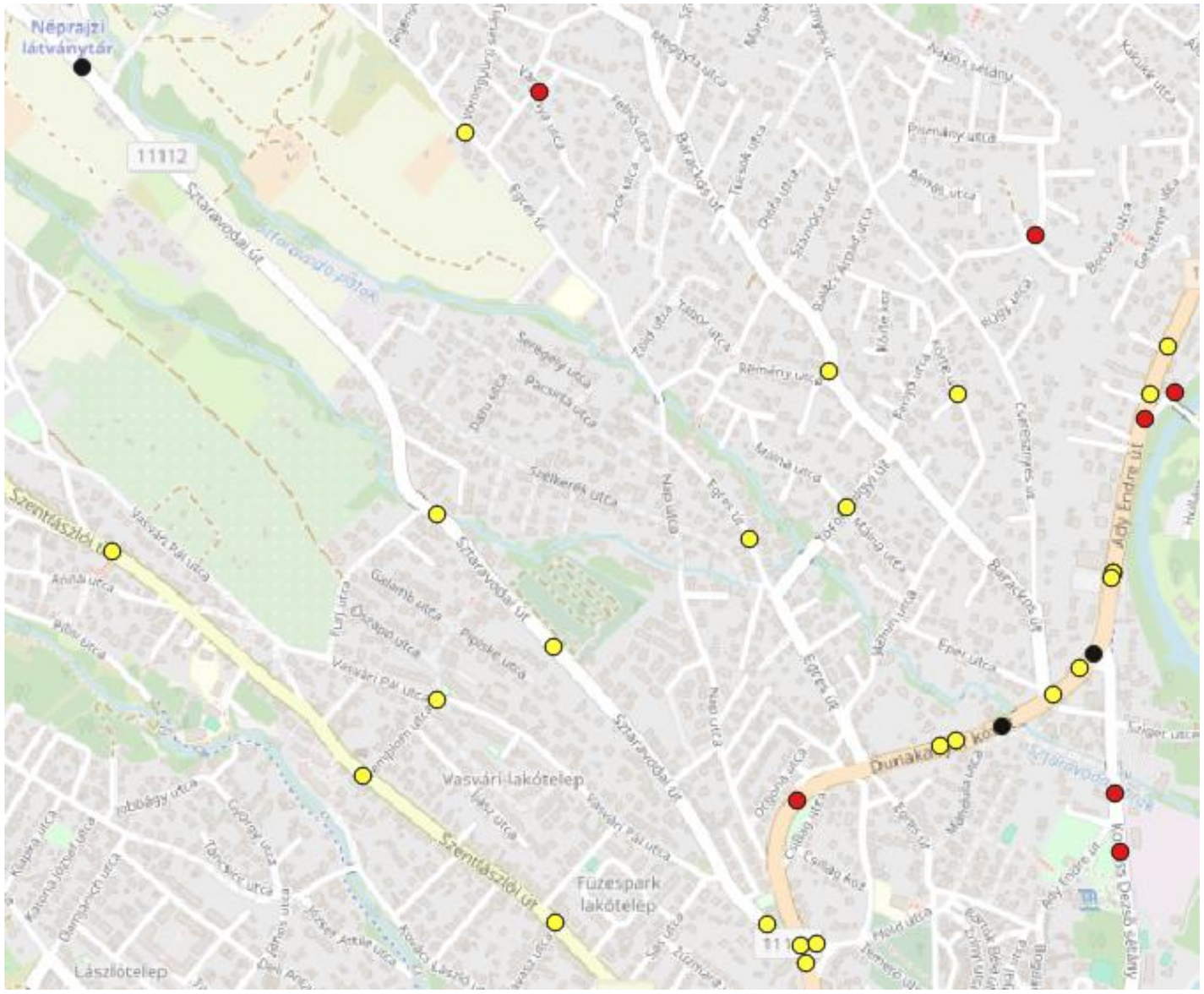
A közlekedési balesetek száma egy adott helyen az ott megjelenő forgalommal egyenesen arányos. Ennek megfelelően Szentendrén a balesetek túlnyomó többsége a 11. sz. főúton történik. A balesetek súlyossága ezzel szemben a forgalom sebességétől függ elsősorban. Ezeken túl vannak olyan helyek, ahol egy-egy speciális kialakításbeli, szokásbeli tényező miatt baleseti sűrűsödést tapasztalhatunk (baleseti gócpontok).

Szentendrén a balesetek túlnyomó többségében személygépjárművek vesznek részt. Ez utóbbi a város autós jellegéből, egyben a gyaloglás és a kerékpározás alacsony mértékéből is következik.

A vizsgált területen és Szentendrén belül is az egyik legtöbb csomóponti baleset a Sztaravodai úti csomópont környezetében történt 2020 és 2025 között. Ez négy balesetet jelent (ebből három 2021-ben történt) és ezek közül csak egy olyan volt, amikor elütöttek egy gyalogost (ez egyébként könnyű sérüléssel végződött). A csomópont a legforgalmasabbak között van Szentendrén, nagyon sok a kanyarodó irány, ezen felül pedig a város legtöbb csomópontjához képest sok a gyalogos és a kerékpáros is.

A vizsgált terület belső útjain nincs sok baleset és itt is főleg személygépkocsik a szereplők. Érdemes kiemelni az Egres utat, ahol két pályaelhagyásos baleset is volt, amik általában gyorshajtásokból következnek. Érdekes, hogy a vizsgált öt évben Szentendre mindhárom halálos balesete a vizsgált területet határoló útszakaszokon, de a területhez nem kapcsolódóan történt (egy a Sztaravodai úton a Skanzennél, kettő pedig a Dunakanyar körút Ady Endre út-Mandula köz közötti szakaszán).

A vizsgált terület belső útjain két súlyos sérüléses baleseti kimenetel volt, az egyik a Kökény, a másik a Vargánya utcában. A Körte utcában 2024-ben volt egy kerékpáros baleset, a Borz utcában pedig 2023-ban egy gyalogoselütés, mindkettő könnyű sérülttel.



1. ábra: A vizsgált területen történt személysérüléses balesetek 2020 január-2025 június között (fekete: halálos baleset, piros: súlyos sérüléses baleset, sárga: könnyű sérüléses baleset)

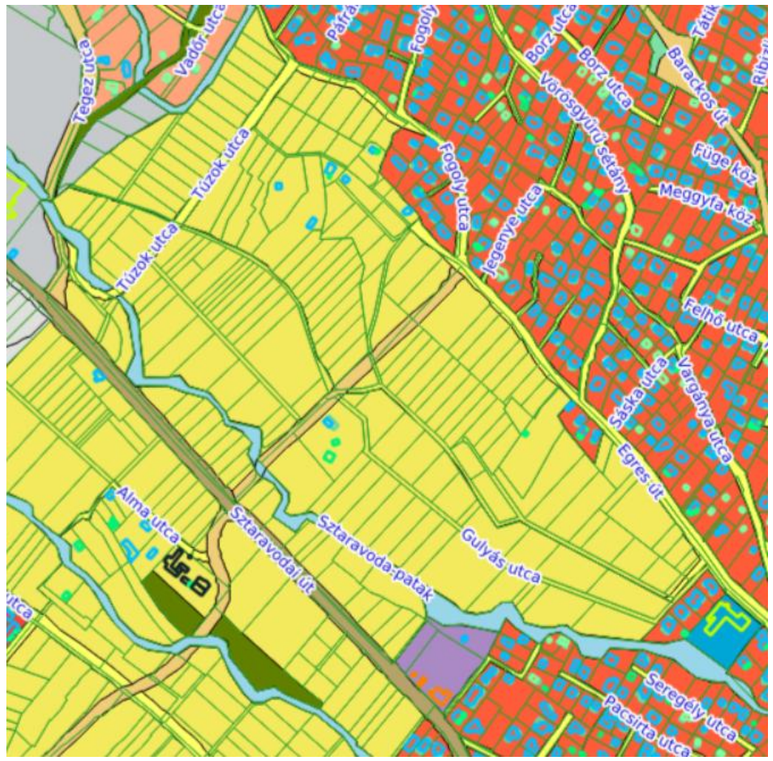
5. ÁTKÖTŐ ÚT KIÉPÍTÉSÉNEK KONCEPCIONÁLIS LEHETŐSÉGEI AZ EGRES ÚT ÉSZAKI RÉSZE ÉS A SZTARAVODAI ÚT KÖZÖTT

Az új átkötő útszakasz fő célja Pismány felső része számára közvetlen kijutást adni a Sztaravodai útra, ezzel a pismányi belső úthálózat túlterhelésének, feszítő problémáinak csökkentése. Sok a csak a pozitívumokra koncentráló elvárás a fejlesztéssel kapcsolatosan, azonban egy új útszakasz forgalomra gyakorolt hatása bonyolult hatásmechanizmussal működik: lehetnek negatív hatások is, ezeket is kezelni kell.

5.1. FELVETÉSEK

Az új átkötés kapcsán számos felvetés fogalmazódik meg, ezeket egyenként tárgyaljuk:

- A szerkezeti terv alapján a Fogoly utca vonalától indulna az út, azonban úgy tűnik ez ebben a formában magántelkekeken át vezetne. Az útként nyilvántartott (a természetesen kialakult nyomvonalat követő) út a Fogoly utcától északnyugatabbra indul. A kijelölt, Fogoly utcától induló nyomvonal sokkal jobb, azonban kisajátításokat igényel. A természetes módon kialakult mai nyomvonal az Egres út külső végének beépítettsége miatt nem alkalmas az átkötő út északi végpontjának.



2. ábra: Az átkötő út a szerkezeti terven (forrás: https://maps.szentendre.hu/gisapp/Public?public=on&lang=en)

- Az új út Fogoly utcai csatlakozásának környezetében a kiépítés után új, akár jelentős forgalmak jelennek majd meg, keresve a Sztaravodai útra való könnyebb kijutást. E forgalmak pontos irányának, mértékének meghatározásához a rendelkezésre állóknál sokkal szélesebb körű adatfelvételek és modellezési eljárások lennének szükségesek. Ezek híján szakmai becslések adhatók a meglévő forgalomszámlálások alapján.
- Az Egres út felső szakaszát használók jelentős (akár nagyobb) része nyilvánvalóan átterelődne az új átkötő útra, ami tehermentesítené az Egres utat, ez egyértelmű pozitív hatás.
- Megjelenhetnek olyan forgalmak is például a Pismány középső és déli részéről, akik a Sztaravodai út-Dunakanyar körút irány mellett az egyébként ma is jelenlévő északnyugati irányban szeretnének kijutni a Skanzen és Pilisszentlászló felé. Ez a mai állapotban marginális, tucatnyi járművet érintő probléma.
- Kérdés a Sztaravodai útra tervezett csomópont milyensége. A legvalószínűbb (és legkisebb költségű) az „Állj, Elsőbbségadás kötelező!” szabályozás, minden más nagyságrendekkel költségesebb. A későbbiekben becslést adunk arra nézve, hogy a várható forgalmak mellett mennyire lesz gyors és könnyű például a Dunakanyar körút felé való balra nagyíves kanyarodás és hogy ez mennyire lesz veszélyes.
    - E csomópont kialakításának egyik fontos alkérdése a gyalogos-kerékpáros átvezetések milyensége. A legrosszabb döntés az, ha nincs döntés, mert az új útvonal akár a bicikliseknek is lehet vonzó és megjelenhetnek a mainál nagyobb számban gyalogosok is. Ha ez a lehetőség fennáll, akkor a tervezés során alapvető szempont kell legyen az ő biztonságos közlekedésük biztosítása, különösen a csomópontban és annak keresztezésénél. A biztonsági igények már rövid távon is kikényszeríthetnek egy gyalogos-kerékpáros átkelőhelyet, annak minden nehézségével, költségeivel együtt.
- Az Egres út említett tehermentesítése könnyebbséget hozhat az Egres út-Dunakanyar körút ma túlzsúfolt, rosszul működő csomópontjában. A későbbi számítások és becslések erősíthetik meg azt a hipotézist, hogy az új átkötés megépülte után az Egres út-Dunakanyar körút csomópont akár a mai kialakítással, fejlesztések nélkül is jól működhet. Biztosan megjelenik ez a tehermentesítő hatás a Nap utca-Fény utca útvonalon is (a Nap utca forgalmára való hatást önállóan is vizsgáljuk), de a Barackos út-Törökvölgyi útról is terelődhetnek át forgalmak.
- Érdemes kiemelni, hogy a délutáni hazaérkezés fő csatornái igen erősen különböznek a reggeli elindulás csatornáitól többek között a terület egyirányú gyűjtőútjai miatt. Az új átkötés a délutáni forgalmakat is átrendezheti.



- Ugyanennek a kérdésnek a másik oldala, hogy a Sztaravodai útra is érdemi új forgalmat szállít majd az új átkötés. Később igazoljuk, hogy a Sztaravodai út kapacitása a becsatlakozás környezetében tudja fogadni a többletforgalmat (itt a már említett becsatlakozási és biztonsági problémák lesznek hangsúlyosabbak a nagysebességű járműfolyamba

való becsatlakozásnál), azonban a Sztaravodai út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomópontja igen erősen túlterhelt ma is, nagy kérdés, hogy az új útszakasz belépése mellett a működés minősége mennyit romlik majd (később ez a csomópont is külön vizsgálatra kerül).

- Kezelni kell azt a tényt, hogy a Sztaravodai útra való könnyebb kijutás óhatatlanul még vonzóbbá teszi majd az amúgy is túlburjánzó „kertek alatt" való közlekedést. Esetünkben városi szinten például a Fürj utca, a Tavasz utca vagy a János utca további forgalomnövekedése vizsgálandó szakmai kérdés.

E kérdés másik oldala a Pismány felső részei és az új átkötőút között minden bizonnyal megjelenő forgalmak ügye, amelyek számára ma nincsen megfelelő közúti csatorna, csak erre nem alkalmas kisebb utcák állnak rendelkezésre, ahol ma lényegében nincs forgalom. Az új átkötőút vonzása miatt ezeken komoly forgalom jelenhet meg, jelentős társadalmi felzúdulást okozva. Ennek jó kezelése kulcskérdés.

- Az új átkötő út kapcsán felmerül a városrészi költségvetésben lakossági igényként megfogalmazott Egres úti óvodához igényelt biztonságos gyalogoskapcsolat, az Egres úti új járda szükségessége. Az Egres úton az új átkötő út miatt megváltozó, megnövekedő forgalom a ma még csak tervezett járdát és annak távlatosan is jó kialakítását (például a határozottan egyoldali, oldalváltások nélküli kiépítést) kulcskérdéssé teszi.
- Szentendre város kiemelt céljai közé tartozik a kerékpáros és a gyalogos közlekedés támogatása. Az új, átkötő útnál ezek az igények különös hangsúllyal esnek latba. Javasolt a korábban már említett Sztaravodai csomópont gyalogos- és kerékpáros szempontból is megfelelő kialakítása mellett az új átkötő úton is a költségekhez mérten megfelelő minőségű kerékpáros- és gyalogos közlekedési lehetőséget adni. Ennek egyik aspektusa, hogy bár a kerékpárosok természetesen a közúton is tekerhetnek, de egyrészt a megjelenő forgalom sebessége azért hordoz biztonsági kockázatokat, másrészt pedig a Sztaravodai út felől az Egres út felé komoly emelkedő van, az utolsó 100 méteren mintegy 10 métert emelkedik a térszint. Ezt az emelkedőt a kerékpárosok csak nagyobb szélesség igénybevételével („cikázással") tudják teljesíteni. Ehhez vagy szélesebb burkolat kell a felfelé irányban vagy legalább sávszinten külön vezetett kerékpáros infrastruktúra. Érdemes a gyalogosokra is gondolni: ha nem épül járda, akkor többségük természetes módon a burkolt felületeket keresi majd, amiből lehetnek konfliktusok, akár balesetek is. Nem lehet túlhangsúlyozni a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságát az új átkötő út kapcsán: egyetlen gyalogoselütés az egész fejlesztést megkérdőjelezheti, így a kockázatok minimalizálása alapvető a tervezés során. Ugyanez igaz az új átkötés Egres úti becsatlakozásának környékére: a várható kerékpáros- és gyalogos igényeket kezelni, az ehhez szükséges beruházási elemeket tervezni kell.
- Az új átkötés kapcsán beszélni kell a ma meglévő természeti értékek jövőjéről is. A mai rurális jelleg a területet alkalmassá teszi kutyasétáltatásra, más szabadidős célokra is. Az így használt területeken keresztülhaladó új átkötést azok is használni fogják, akik például csak a kutyájukat viszik sétálni és a jobb megközelítés miatt lehet hogy többen is lesznek, mint ma. Meg kell gondolni, hogy érdemes-e az alapvetően közlekedési célú fejlesztéshez szabadidős jellegű fejlesztéseket társítani és kihasználni az ebben rejlő többletlehetőségeket, egyben elébe menni egyes részcsoportok várható problémáinak. Ez a társfejlesztés lehet egy szabadtéri tornapálya, hivatalos kutyafuttató, tanösvény, de pozitív döntés esetén ennek közlekedési aspektusait is kezelni kell. A parkolás például biztosan megjelenik majd, itt a térigény és a minőség távlatosan is biztosítandó.
- A gyalogosforgalomhoz kapcsolódóan érdemes megemlíteni a Sztaravodai utca 18. buszmegállópárt a Sztaravodai úton, amely lényegében az új átkötés csomópontjába esik és a mainál jobb kapcsolat esetén akár még növekedhet is a ma minden bizonnyal marginális autóbusz-használat.
- A potenciálisan megjelenő gyalogos- és kerékpáros forgalmak és a terület mai használati módja mellett érdemes koncepcionális szinten kezelni az új átkötőút funkcióját és jellegét. Álláspontunk szerint olyan közúti elemet kell létrehozni, ami a szükséges kapcsolatot megadja, de nem járható nagy sebességgel. Ennek megoldási módja a (például 30 km/ó) sebességkorlátozás mellett a vonalvezetés megtörése, kisebb ívek tudatos beépítése a sebességek csökkentése érdekében, ami egyben a terephez való jobb alkalmazkodást is segíti.
- Ki kell nyitni azt a kérdést is, hogy az új átkötő út építése után tervezett-e az immár szilárd burkolatról elérhető telkek beépíthetőségének engedélyezése, ami a mai rurális jelleg elvesztése mellett a további beépítési nyomást is erősítheti. Ebben határozottan állást kell foglalni már a tervezési fázisban.

Első közelítésben egy olyan átkötőút-fejlesztés rajzolódik ki, amelyen akár jelentős közúti forgalom jelenhet meg és többen lehetnek a gyalogosok és a kerékpárosok is. Ezen forgalmi igények együttes és biztonságos működése a fő cél, ideális eseten egy okos kísérő-fejlesztéssel együttesen. Az új átkötés valószínűleg jelentős forgalmat vesz le a lokális hálózatról, de egyben tovább terheli a Sztaravodai út-Dunakanyar körút csomópontot, bátorítja a kisebb utcák használatát a környező városrészekben és Pismányon is.

5.2. AZ ÚJ ÁTKÖTŐ ÚT FORGALMI HATÁSAI

Az új átkötő út forgalma a Dunakanyar körút felé/felől

Az új átkötő út Dunakanyar körút felé tartó forgalma a következő forgalmi áramlatokból áll majd össze (a reggeli forgalmakra számolva):

- Az Egres utca felső szakaszáról mintegy 120 jármű/2 óra forgalom érkezik a Nap utcán keresztül a Fény utcához, majd onnan balra kanyarodva a Dunakanyar körúthoz. Ebből a forgalomból fog a legtöbb jármű átterelődni az új átkötő útra. **Feltételezésünk szerint ez mintegy 100 jármű/2 óra érték lesz.**
- Az Egres utca felső részéről szintén mintegy 120 jármű/2 óra forgalom tart közvetlenül az Egres út-Dunakanyar körút csomóponthoz és onnan Budapest tovább. Innen is jelentős átterelődés várható, de ez nagyban függ a Sztaravodai út-Dunakanyar körút csomópont tovább növekvő várakozási idejétől is. **Itt mintegy 50%-os átterelődést előrebecsülve 60 jármű/2 óra az átterelődő forgalom.**
- A Törökvölgyi útról mintegy 100 jármű/2 óra forgalom tart az Egres utca érintésével a Fiastyúk-Fény utca útvonalon a Sztaravodai útra és onnan a Dunakanyar körútra.
- A terület legnagyobb forgalmi áramlata (mintegy 400 jármű/2 óra) a Törökvölgyi útról érkezik az Egres útra majd az Egres út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomóponthoz és onnan tovább Budapest felé.
- E két utóbbi forgalmi áramlat elsősorban a Barackos út középső szakaszának gyűjtőúti jellege, valamint a Barackos út és az Egres út közötti kis utcák (Patron utca, Vadőr utca, Erdész utca, Vörösgyűrű sétány, Borz utca, Jegenye utca) keskenysége és/vagy burkolatlansága miatt jelenik meg itt, mert a Törökvölgyi útnál feljebb nincs minőségi és kapacitív kapcsolat az Egres úthoz. Ezért azzal számoltunk, hogy az itt közlekedők számára akár elég vonzó is lehet egy rövidebb kijutás a Sztaravodai útra, ami viszont a fenti, erre alkalmatlan utácskák mainál sokkal intenzívebb használatához vezethet. A Borz utca - Jegenye utca burkolt útvonala különösen vonzó lehet majd. Reális, de egyáltalán nem ideális esetben akár a forgalom fele is átterelődhet az új átkötésre (ezt a kis utcák nem fogják tudni fogadni), de egy **25 %-os átterelődés mindenképpen életszerű. Ez a becslés 125 jármű/2 óra értéket ad azzal, hogy az igények ennél jóval nagyobbak lehetnek, de a mai infrastruktúrán nem kielégíthetők**.

Egészében tehát a reggeli csúcsidőszak két órájában 100+60+125=285 jármű/2 óra forgalom várható az új átkötésen a Sztaravodai út-Dunakanyar körút irányában. A terület felsőbb részeiről a Tegez utca ma is csatlakozást ad a Sztaravodai úthoz, így onnan többletforgalom feltehetően nem terelődik ide.

Az új átkötő út megépülésével a következő utcákon lesz kevesebb autó:

- Az Egres út alsó szakaszán 60+125=185 jármű/2 órával,
- A Nap utca-Fény utca vonalon 100 jármű/2 órával,
- A Barackos út középső szakaszán és a Törökvölgyi úton mintegy 125 jármű/2 órával csökkenhet a forgalom.

Ez utóbbi forgalomnövekményként jelenik majd meg az Egres út felső szakaszán és a Barackos út-Egres út között átvezető kis utcákon (Patron utca, Vadőr utca, Erdész utca, Vörösgyűrű sétány, Borz utca, Jegenye utca). **EZ UTÓBBI TÉNY ÖNMAGÁBAN ELÉGSÉGES LEHET AZ ÚJ ÁTKÖTÉS TÁRSADALMI ELLEHETETLENÜLÉSÉRE.**

Délután általánosan kisebbek a forgalmak, jóval kisebb a motiváció a menekülőútkeresésre. Az új átkötőút megfelelő Barackos úti kapcsolattal ezzel együtt is vonzó lehet a Felsőpismányba hazafelé tartók számára, ugyanakkor a Barackos utcai csomópont jól működik, egészében alacsonyabb mértékű forgalmi átrendeződés várható délutánonként.

Az új átkötő út Skanzen irányába tartó forgalma

A reggeli kétórás forgalmi adatok alapján a területről:

- az Egres út felső részéről 12 jármű (a Nap utcáról a Szélkerék utca nyugati irányába kanyarodók),
- Pismány alsó részéről 8 jármű (a Szélkerék utcán dél felől nyugat felé haladók),
- és szintén a Pismány alsó részéről 22 jármű (a Fény utcáról a Sztaravodai útra jobbra kanyarodók)

azaz összesen 12+8+22=42 jármű tart a Sztaravodai út északnyugati iránya felé.

Pismány déli részéről a mostani Fény utcai és Szélkerék utcai kapcsolat továbbra is megmarad, így onnan az új átkötésre nem várható jelentős átterelődés, ugyanakkor az Egres út felső részéről ez már igencsak valószínű. Ez a 12 jármű persze nem jelentős, de ma nincs jelen a forgalomban ezen a területen és egy jó új kapcsolat akár még ebben az irányban is felszínre hozhat ma még nem, vagy nem itt megjelenő forgalmakat. Mindenesetre az ezirányú forgalom többszörösére növekedése sem jelentős változás a nagy képet tekintve, ugyanakkor egyes kisebb utcákon való megjelenése lehet zavaró.

Sztaravodai úti új csomópont forgalma

Az ÚT-03.03.21 tervezési útmutató (Szintbeni csomópontok méretezése és tervezése) alapján az új átkötés Sztaravodai úti csomópontja az alábbiak szerint ellenőrizhető a forgalomlebonyolódás szempontjából:

Az új átkötés forgalma a 2025 júniusi felmérés eredményeiből lett előrebecsülve az előző bekezdésekben. A Sztaravodai út forgalmát egy másik munkában, 2023. március 2-án mértük egy csütörtöki napon a közeli Fürj utcai csomópontban. A forgalom meghatározó része személygépkocsikból áll, nehézteherforgalom nem jellemző, így a számításokat jármű/óra dimenzióban végeztük az egyszerűség kedvéért.



3. ábra: Az új átkötő út előrebecsült forgalmai (jármű/óra)

Az adatok alapján az elsőbbséggel rendelkező forgalom értéke 350 jármű/óra, ehhez 800 E/ó alárendelt irányból átbocsájtható forgalomi alapérték adódik eredményül.

Korrekciós tényezők:

- A főirányban haladók sebességét figyelembe vevő tényező: 80 km/ó: 0,85
- A forgalomszabályozás módját figyelembe vevő tényező: Állj, Elsőbbségadás kötelező!: 0,85
- A mozgás fajtáját figyelembe vevő tényező: balra nagyíves mozgás becsatlakozó sáv nélkül: 0,9
- Az akadályoztatást figyelembe vevő tényező: három fölérendelt irány: 0,9

A korrekciós tényezőkkel módosított elsőbbséggel rendelkező forgalom értéke: 800x0,85x0,85x0,9x0,9=470 E/óra, ami háromszor nagyobb, mint a megjelenő forgalom, tehát sem fennakadás, sem várakozás nem lesz a reggeli órákban. Arra azonban érdemes felhívni a figyelmet, hogy a létrejövő csomópontban az új átkötés forgalma mértékében lényegében megegyezik a meglévő forgalmak nagyságával, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy az új átkötésen érkezők elég sokan lesznek ahhoz, hogy ne érezzék magukat feltétlenül alárendelt forgalomnak. Ez nem szokott jó eredményt hozni. További kedvezőtlen tény, hogy a viszonylag kis csomóponti forgalmak mellett várhatóan magas sebességek alakulnak ki a főirányokban, ami közlekedésbiztonsági szempontból rossz hír, főleg ha növekvő kerékpáros és gyalogos forgalommal is számolni kell.

Egres út-Dunakanyar körút csomópontjának tehermentesülése

Ez a csomópont a fő kijárata a Pismánynak. A jelzőlámpás csomópontban nincsenek felállósávok, így mind jobbra, mind balra tartva ugyanazon a sávon kell várakozni. A forgalom meghatározó része egyébként jobbra kanyarodik, Budapest felé. A Dunakanyar körút Budapest felől érkező irányából indirekt lehet az Egres útra rákanyarodni a Méhész utcán keresztül. Ez a csomópont elsősorban kijárat, a Pismány délutáni forgalmában sokkal kisebb a szerepe.

A jelzőlámpa 1 perc 45 másodperces periódusidővel működik, az Egres út számára 19 másodperc zöldidő áll ebből rendelkezésre. A Dunakanyar körúton átvezető gyalogátkelőhely gyalogosforgalmára vannak rávezetve a jobbra kanyarodók, így amikor van forgalom a zebrán, akkor a tapasztalatok szerint lelassul a kikanyarodás (ezt a későbbiekben ellenőrizzük). Egyértelmű volt a helyszíni mérés alapján, hogy a forgalom növekedésével az egyes

zöldidők alatt messze nem tud minden sorban álló kijutni a Dunakanyar körútra, a legrosszabb periódusokban többen maradtak benn, mint ahányan átjutottak. A zöldidő kezdetekor rendszeresen 12-14 jármű (időnként azonban akár 20 is) állt sorban a legforgalmasabb időszakban, közülük 8-9 szabályosan, további 2-3 már a piros jelzésen megy át. Jellemző jelenség, hogy amikor már a Fiastyúk utcáig ér a sor, akkor a Törökvölgyi út felől érkezők egy része inkább elmegy jobbra a Fiastyúk utca felé, kikerülve a sort és feltehetően inkább a Fény utca-Sztaravodai út útvonalon közlekedik. Ezt a mozgást a sorban állók támogatják, erre a helyet fenntartják. A reggeli csúcsban 92 ilyen jármű jelent meg 2 óra alatt.

A megfigyelések alapján rendszeresek a túl hosszú piros jelzés alatt nem figyelő, ezért későn induló sofőrök miatti veszteségek, amik igen jelentékenyen csökkentik időnként az egy zöldön átjutók számát. A 8 óra előtti időszakban látványosan sok a gyereket szállító jármű.

A közúti kapacitásszámítások általában 2 másodpercenkénti áthaladással számolnak, azaz egy zöldidő alatt (19 s) 19/2=9,5 jármű átjutása várható ideális körülmények között. 15 percre vetítve a fentiek alapján 8,5-szer kap zöldet az Egres út, így 8,5x9,5=81 jármű áthaladása az elvi kapacitás negyedóra alatt. A tapasztalatok alapján ennél 10-20%-kal alacsonyabb érték várható a valóságban.

A felmérésünk alatt a következő 15 perces áthaladási értékeket mértük a reggeli időszakban (jobbra és balra együtt, egy sávon):

- 6:30-6:45: 63 jármű
- 6:45-7:00: 53 jármű
- 7:00-7:15: 67 jármű
- 7:15-7:30: 71 jármű
- 7:30-7:45: 72 jármű
- 7:45-8:00: 71 jármű
- 8:00-8:15: 59 jármű
- 8:15-8:30: 78 jármű

Ez összesen 534 jármű 2 óra alatt, átlagosan 66 jármű/15 percenként, azaz 81%-os a kapacitás kihasználtsága a gyakorlatban (tehát a pirosban átlépőkkel együtt).

Az Egres út alsó szakaszára előrebecsült 60+125=185 jármű/2 óra forgalomcsökkenés 534-185=349 jármű/2 óra értéket jelent, azaz mintegy 35%-kal kevesebb autó jelenne meg a csomópontban. Ez azt jelenti, hogy a zöldre várakozó sorok a jelenlegi 15-20 járműről átlagosan 10-13 járműre csökkennének, azaz jellemzően nem 5-10, hanem csak 1-3 jármű ragadna benn. Ez érdemi előrelépés, látványos javulás lenne.

Azt is érdemes figyelembe venni ugyanakkor, hogy a rövidebb sorok mellett valószínűleg kevesebben választanák a Fiastyúk utca-Fény utca menekülőutat, tehát a valóságban az új átkötő út által elvonzott forgalom közvetve a Fiastyúk utcát és a Fény utcát is tehermentesítené. Az így visszaterelődő forgalom 15 percenként átlagosan mintegy 11 járművet is jelenthet, az elvonzott forgalom több mint felét. Ez viszont a másik oldalról már nem 10-13 járműnyi sorokat, hanem inkább 12-15 járműnyi sorokat alakít majd ki, közelítve a mai állapothoz.

Nagy kérdés, hogy az új egyensúlyi állapot végül majd hol alakul ki. A fenti gondolatmenet alapján az új átkötőút érdemben tehermentesítheti az Egres út-Dunakanyar körút csomópontot, de másodlagos hatásként a Fiastyúk utca-Fény utca tehermentesítésével a maihoz már közelítő sorok és várakozási idők alakulhatnak ki. Arról is beszélni kell, hogy az előrebecslés korlátai miatt a tehermentesítés lehet kisebb is (ha az itt lakók nem választják az új átkötőutat), ami értelemszerűen kisebb hatást gyakorol, viszont ekkor a Barackos út-Egres út közötti kis utcák terhelése is kisebb lesz. Az is elképzelhető, hogy alulbecslés történt és több jármű megy majd át az új átkötőre, ami még a bemutatottnál is kedvezőbb állapotot eredményez a csomópontban - egyben sokkal rosszabb helyzetet eredményez a Barackos út-Egres út közötti kis utcák esetében.

A Nap utca forgalmának változása

A Nap utca-Fény utca vonal 100+12=112 jármű/2 óra reggeli csúcsidei forgalomcsökkenése (az első érték a Dunakanyar körút felé, a második a Skanzen felé haladó, az új átkötésre átterhelődő forgalom nagysága) lényegében megszünteti a legerősebb megjelenő forgalmi áramlatot és a felső részen ma is meglévő lakó-pihenő övezet szabályozást tartalommal tölti fel.

A Fény utca útvonal tehermentesülése

A Fény utca a reggeli csúcsidőben itt megjelenő, a Dunakanyar körút felé tartó forgalmának mintegy 40%-át elveszítheti az új átkötés miatt, ami igen jelentős előrelépés volna.

Barackos út-Törökvölgyi út útvonal tehermentesítése

A Barackos út középső szakaszán és a Törökvölgyi úton mintegy 125 jármű/2 órával, a jelenlegi forgalom mintegy negyedével csökkenhet a reggeli csúcsidei forgalom, ami már érzékelhető a lakosság részéről is.

A Sztaravodai út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomópontjának forgalmi vizsgálata

A Sztaravodai út-Dunakanyar körút Szentendre egyik legforgalmasabb csomópontja, 800 jármű feletti forgalom halad ki a Sztaravodai útról 2 óra alatt (az Egres utcáról összehasonlításképpen 540) a reggeli csúcsidőszakban.

A jelzőlámpás csomópontban egy nagyon rövid, legfeljebb két jármű számára elégséges balra és egyenesen közös felállósáv van. Ez nagy gond, gyakori hogy az egyébként egész nap meghatározó jobbra kanyarodók az itt várakozók miatt nem férnek hozzá a jobbra kanyarodó sávhoz. A Dunakanyar körútról közvetlen balra kanyarodó sáv van, ami szintén meglehetősen forgalmas.

A jelzőlámpa 1 perc 45 másodperces periódusidővel működik, a Sztaravodai út számára először 25 másodpercig csak a jobbos irány számára ad zöldet, majd a balra és az egyenesen haladóknak is zöld lesz 15 másodpercig. A jobbra tartóknak tehát 40 másodperces zöldidejük van. Érdekes módon a Dunakanyar körút egyenesen haladó irányának csak 60 másodperces zöldideje van itt. Az egyenesen a Hold utca felé, illetve a balra kanyarodók száma nagyon kicsi a jobbra kanyarodókhoz képest, viszont bár délután egyértelműen kisebb a forgalom, de a balra haladók többen vannak, így a túl kicsiny felállósáv többet van használatban, ezért a várakozó soroknagyobbak, mint reggelente. A megfigyelések alapján reggel nem tömeges a jelzőlámpánál való beragadás, a zöldre várakozók többsége át tud menni az első zöldön többnyire (ez leginkább a balra-egyenes felállósávon állók általi blokkolástól függ).

A zöldidő kezdetekor a forgalmasabb időszakokban rendszeresen 15-20 jármű állt sorban. Ezek többsége át tudott jutni a csomóponton, ha éppen a balra-egyenes felállósávon nem állt kettőnél több jármű.

A közúti kapacitásszámítások általában 2 másodpercenkénti áthaladással számolnak, azaz egy zöldidő alatt jobbra 20, (40 s zöldidő), balra és egyenesen pedig 7,5 (15 s zöldidő) jármű tud kihajtani. Tehát az elvi kapacitás 20+7,5=27,5 jármű/periódus.

15 percre vetítve a fentiek alapján 8,5-szer kap zöldet a Sztaravodai út, így 8,5x27,5=234 jármű/15 perc és 935 jármű/óra a csomópont Sztaravodai úti ágának elvi kapacitása. A tapasztalatok alapján ennél 10-20%-kal alacsonyabb érték várható a valóságban.

A felmérésünk alatt a következő 15 perces áthaladási értékeket mértük a reggeli időszakban:

időszak:	jobbra	egyenesen	balra
• 6:30-6:45:	68	0	14 jármű
• 6:45-7:00:	81	1	7 jármű
• 7:00-7:15:	98	3	11 jármű
• 7:15-7:30:	76	2	8 jármű
• 7:30-7:45:	92	2	16 jármű
• 7:45-8:00:	91	7	20 jármű
• 8:00-8:15:	110	5	15 jármű
• 8:15-8:30:	96	3	12 jármű

Ez összesen 838 jármű 2 óra alatt, átlagosan 104 jármű/15 percenként.

A jobbra kanyarodó sáv kapacitása 20x8,5=170 jármű/15 perc, ezt még a legnagyobb, 8:00-8:15 között mért 110 jármű/15 perces érték sem közelíti meg. Balra és egyenesen ennél is nagyobb kapacitástartalék van.

A fentiek alapján a Sztaravodai út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomópontja kapacitív, jelentős forgalmakat tud kezelni. Az egyetlen látható és valójában a kapacitást is meghatározó probléma a túl rövid felállósáv balra és egyenesen, ami rendszeresen túl rövidnek bizonyul és az itt felálló járművek miatt a legjobban keresett jobbra kanyarodó irány sávjához nem férnek hozzá a járművek. A probléma délután nagyobbnak tűnik a több balra kanyarodási igény miatt, de reggel is érdemi a kapacitásvesztés.

A Sztaravodai útra az új átkötő út miatt ráterelődő forgalom nagysága 285 jármű/2 óra, ebből a következő pontban bemutatott tapasztalati érték szerint mintegy 20% a menekülőutakon fog megjelenni (Fürj utca, Sas utca), nem éri el a csomópontot. Így 228 jármű/2 óra értékkel növekedhet a csomópontra háruló forgalmi igény, ráadásul ez kizárólag a jobbra kanyarodási lehetőséget keresi majd (mert balra és egyenesen az Egres úti csomópontban is el tudna menni). Ez 15 percenként 29, periódusonként pedig átlagosan 4 jármű többletet jelent.

Ez a növekmény azokban a periódusokban nem okoz gondot, ahol a jobbra kanyarodó sávot nem blokkolják a felállósávon várakozók, láttuk, hogy jelentős a kapacitástartalék. Azonban, ha nem lehet hozzáférni a jobbra kanyarodáshoz, akkor ez a négy járműnyi többlet érzékelhetően hosszabb sorokat és több olyan autóst fog eredményezni, akik már nem jutnak át az első zöld jelzésen.

Az új átkötő út vizsgált csomópontra való hatását akkor lehet jó szívvel megoldottnak tekinteni, ha a felállósáv általi blokkolást meg lehetne szüntetni itt. Ennek híján romlani fognak a várakozási idők és nőni a sorhosszak. Ez az új átkötő út hatásai nélkül is aktuális feladat, egy későbbi pontban külön vizsgáljuk majd.

Azt is figyelembe kell venni, hogy a jelzőlámpás csomópontoknál való várakozás növekedése egy idő után a sor végére érkezőket egyre természetesebb módon fordítja a menekülőutak használata felé, így ez a kis növekmény miatt is könnyen átterelődhetnek újabb forgalmak a Fürj utcára vagy a Sas utcára.

A Fürj utca, a Tavasz utca és a János utca további forgalomnövekedésének vizsgálata

Az elmúlt években Szentendre egyes városrészeiben (Vasúti Villasor, Fürj utca környezete, Sas utca környezete) készített forgalomszámlálások és forgalmi elemzések kapcsán az alábbi adatok állnak rendelkezésre a főutakról/gyűjtőutakról a kisebb utcákra való átterelődésre:

- Római Sánc utca > Tómellék utca: 12%
- Sztaravodai út > Fürj utca: 18%
- Sztaravodai út > Sas utca: 19%
- Pomázi út > Tómellék utca: 28%
- Pomázi út > Harkály utca: 54%

Jellemző, hogy délután sokkal kisebb, több helyen elhanyagolható az átterelődés és különösen érdekes, hogy éppen a vizsgált Sztaravodai útnál egyrészt nagyon hasonló, 20% körüli értékek látszanak, másrészt csak a két vizsgált utcán a Sztaravodai út a forgalmának csaknem 40%-át elveszíti. Ennek oka egyrészt a Sztaravodai út-Dunakanyar körút kapacitáshiánya és a kialakuló sorok, várakozási idők, másrészt a városi célpontok felé tartó forgalom számára nemcsak gyorsabb, de rövidebb is a kis utcákon való közlekedés.

Az egyszerűbb számíthatóság miatt 20%-os főútról való leterelődésel számoltunk. A becsült forgalom az új átkötő úton a Dunakanyar körút irányában 285 jármű/2 óra. Ennek 20%-a 57 jármű/2 óra, azaz a Fürj utcán/Sas utcán, illetve várhatóan a Tavasz utcán/Lévai utcán is ennyivel nőhet a forgalom.

Nyomvonal javaslat

Az eddig bemutatott felvetések integrálása alapján javasolható egy nyomvonal az alábbiak alapján:

- Az Egres út-Fogoly utca csomópont megfelelő végpont
- A Sztaravodai úti csomópont is megfelelő helyen van
- A vonalvezetésnek természetes módon akadályoznia kell a nagy sebességek kialakulását
- A vonalvezetés illeszkedjen a tájhoz és a mai használathoz
- A meglévő telekstruktúrában kisebb változtatások javasoltak, a megmaradó telekrészeltek továbbra is használhatók legyenek
- A lehető legkevesebb kisajátítás legyen szükséges

E feltételek a ma is használt és önkormányzati tulajdonú utak minél nagyobb mértékű felhasználását indukálják. A javasolt nyomvonal az alábbi (későbbi részletes tervezése szükséges, a lényeg az önkormányzati utak és a domborzat szoros követése):



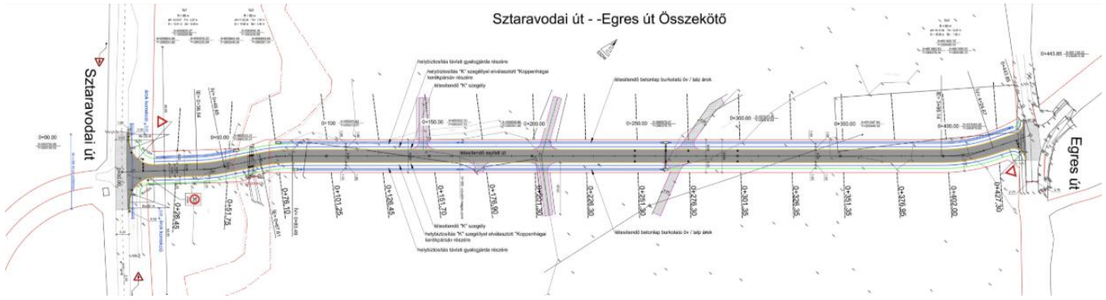
4. ábra: Az új átkötés javasolt koncepcionális nyomvonala

- Ebben a kialakításban az Egres út környékén kialakítható egy szerpentin jellegű szakasz a mintegy 10 méteres magasságkülönbség leküzdésére.
- Az Egres úti csomópontban az Egres út-Új Átkötő út útvonal fölérendelt, a Fogoly utca és az Egres út vége alárendelt. Ezt a csomópontot úgy kell kialakítani, hogy a főirány ívét teherautóval (például szemétszállító járművel) is jól lehessen használni. Az Egres út csatlakozó szakaszán biztonságos megoldást kell adni a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére, ideértve az új csomópontot is.
- A Sztaravodai úthoz közel eső hosszabb egyenes szakaszt eleve forgalomcsillapítással kell tervezni és megépíteni.
- Ha lesz kísérőfejlesztés, annak legjobb helyszíne befolyásolhatja a nyomvonalat.
- A Sztaravodai út csomóponttípusa részletes vizsgálatok alapján kell kialakuljon. Az ideális jelzőlámpás szabályozás nagyon költségessé tenné a beavatkozást, ennek bevezetése hosszabb távon valószínűbb. A költségek alacsonyan tartása érdekében első körben „Áll, Elsőbbségadás kötelező!” szabályozás javasolt és a gyalogosok, kerékpárosok biztonságának szavatolása.
- A csomópont a Magyar Közút kezelésébe esik, ezért velük erről mélyreható egyeztetést kell lefolytatni még a részletes tervezés előtt.

5.3. A TOVÁBBTERVEZÉS IRÁNYAI

A 2025. október 15-i megbeszélés számos döntést hozott. 2017-ben terv készült az átkötő útra. A terv nagyvonalú, kapacitív utat mutat be, ami azonban a másik oldalról meglehetősen széles, nyílegyenes és egyáltalán nem reagál a környezetére, így félő, hogy túl nagy sebességek alakulnak ki és nem lesz kellően biztonságos különösen a gyalogosok és a kerékpárosok részére.

5. ábra: Az új átkötő út terve (2017, Argon-Geo Mérnöki Iroda)



A fő probléma az átkötő úttal, hogy a Pismány felőli oldalán az Egres úti csatlakozás fölött nincsen kapacitív, a kialakuló átmenő forgalmat kezelni képes utca, csak kis szélességű, többségükben burkolatlan lakóutcák vannak, amelyek a forgalom radikális növekedésre a szentendrei tapasztalatok szerint nagyon élesen és nagyon negatívan reagálnak. Az új átkötő út biztosan vonzó lesz a ma a Barackos úton közlekedőknek, azonban jelenleg nem látható olyan megoldás, ami a két út közötti forgalmat ténylegesen is megnyugtatóan tudná kezelni.

A megbeszélés során végül az a jövőbeli irány alakult ki, hogy érdemesebb újratervezni az átkötő utat úgy, hogy jobban illeszkedjen a környezetébe, ne tegyen lehetővé túl gyors haladást, az Egres úti csomópontja lehetőség szerint körforgalmú legyen és hogy lehetőleg kötődjön egy, a térségben tervezett szabadidős létesítményhez. Ehhez a Mobilissimus diszpozíciót ad jelen tanulmányban.Az újratervezés évekkel veti vissza időben a beruházást. Emiatt és a várható társadalmi hatások miatt az önkormányzat belső döntési folyamatot indít.

Az új átkötő út diszpozíciója

- Az új átkötőút fő célja a mai természetközeli területre tervezett szabadidős létesítmény kiszolgálása, ehhez távlatban a szakasz felezőpontjának közelében, helybiztosítás mellett egy körforgalom tervezett, ami a terület feltáró útjainak kiindulási pontja.
- Az Egres úti végpont és a Barackos út közötti kapcsolat vizsgálandó, a felmerülő műszaki és társadalmi igények kezelendők.
- A Sztaravodai úttól délre való távlati továbbvezetés és/vagy a továbbvezető útszakaszok és az azokra való forgalmi hatás vizsgálandó.
- Az Egres úti csomópontban szükséges egy (mini) körforgalom kialakíthatóságát vizsgálni és a gyalogos, illetve kerékpáros átvezetéseket teljes körben kiépíteni.

- A Sztaravodai úthoz való csatlakozás részletei a Magyar Közúttal egyeztetendők, javasolt az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” irányítás és a gyalogos- és kerékpáros átvezetések, kapcsolatok építéssel egyidejű biztosítása.
- Az út tervezési sebessége 30 (esetleg 40) km/ó.
- Az út illeszkedjen a tájba, kövesse a domborzatot és az önkormányzati utak vonalát.
- Az Egres úthoz közeli szakaszon a nagyobb meredekség miatt olyan megoldás javasolt, ahol a kerékpárosok is fel tudnak hajtani, akár a közúttól messzebb helyezett, más vonalvezetésű megoldással.
- A patakon átvezető hidat szükség szerint fel kell újítani, esetleg szélesíteni, de az ott ma meglévő, kanyargós, természetközeli viszonyok a lehető legnagyobb mértékben fenntartandók.
- Egyoldali, kétirányú, elválasztott kerékpáros és külön gyalogos infrastruktúra javasolt a szabadidős létesítmény oldalán.
- Az új átkötő úton távlatban a buszok áthaladása is tervezett, ezt a burkolat jellegében és az ívekben kezelni kell, de a várható alacsony forgalom mellett nem kell ehhez szélességet biztosítani, kivéve egy helyen, ahol esetenként két busz el tud haladni egymás mellett.
- A távlatban és a közeljövőben várható parkolási igények vizsgálandók, a kielégítésükhöz szükséges hely biztosítandó, illetve ütemezetten kiépítendő.
- Az ütemezetten kiépítendő közművek (közvilágítás például) igényei és helyigénye vizsgálandó, ütemezendő.
- Az új út árnyékolása, fásítása, zöldítése kötelező tervezési elem.
- Az útfelületen összegyűlő víz további sorsa a város környezetvédelmi szempontjai szerint kezelendő.
- A tervezésnél figyelembe kell venni a tervezett futó/sétálókör szempontjait is
- A beruházást szakaszolni, ütemezni szükséges.



A Magyar Közút pozitívan állt a fejlesztéshez, részletes terveket kért a hivatalos véleményezéshez.

5.4. A FÓKUSZCSOPORT EREDMÉNYEI AZ ÁTKÖTŐ ÚTTAL KAPCSOLATOSAN

Az átkötő úttal kapcsolatos aggodalmak az alábbiakban foglalhatóak össze:

- az új út termelné is a forgalmat, nem csak elterelné,
- a zöldövezet megtörése a résztvevőkben is aggályt ébresztett, de messze nem mindenkiben,
- az új út megnövelné a Sztaravodai út forgalmát is,
- az elterelt forgalomra még rá fog jönni a Fürj utcai óvoda forgalma is,
- azok, akik az út Barackos út felé vezető átkötő utcáin laknak, azok számíthatnak rá, hogy többen fogják használni azokat az utakat. Itt felmerült a kérdés, hogy ki fogja fizetni a javítását a zömmel magánberuházásban elkészült utaknak.
- érdemes lenne egy másik nyomvonalon tervezni az utat, amit már most is használnak és a zöldövezet szélén húzódna.
- a jelenlegi szabályozás nem biztos, hogy engedi az aszfaltozást, vízgyűjtést ezen a területen és a tulajdonviszonyok is okozhatnak gondokat.

A problémák felvetése ellenére a három csoportban, ahol volt szavazás a témáról, a nagy többség támogatná az új átkötő út megépítését. Konkrét nyomvonalként a ma is használt, masszívabb híddal rendelkező, kicsit hosszabb útvonal merült fel, ami egyben az összefüggő zöldfelületet is a szélén keresztezi (lásd a következő ábrán).



A fókuszcsoportokon az átkötőút komoly támogatást kapott, egyben számos felvetés és aggodalom is felmerült, így itt új, komplett és széles körű bevonással operáló tervezési folyamatot javaslunk, intézményi fejlesztéssel és a lehető leggyorsabb megvalósítással, mert a Nap utca problematikájára ez az egyetlen megoldás.

6. A TERÜLET ÉS A DUNAKANYAR KÖRÚT KAPCSOLATÁT BIZTOSÍTÓ JELZŐLÁMPÁS CSOMÓPONTOK PROBLÉMÁI

A forgalomszámlálások alapján a reggeli csúcs két órájában 2107 jármű lép be a Dunakanyar körút vizsgált szakaszára észak felől a Barackos útnál, a területet pedig már 3225 jármű hagyja el a Sztaravodai útnál, azaz 1100 körüli többletjármű kerül csak itt Szentendre főútjára, ebből 800 a Pismány vizsgált részéről. Közben 200 körüli jármű egyébként el is hagyja a Dunakanyar körutat.

E többletforgalmakból (zárójelben a forgalom aránya a vizsgált terület kibocsájtott forgalmának %-ában)

- A Barackos útnál 68 jármű/2 óra (8,5%),
- Az Egres útnál 457 jármű/2 óra (57,7%),
- A Sztaravodai útnál pedig 712 jármű/2 óra forgalom érkezik. Ebből 267 érkezik a Fény utcán át a vizsgált területről (33,7%), a Tegez utcát és az általa kiszolgált területet nem vizsgáltuk, az elkülönül a vizsgált területtől.

Ez összesen 68+457+267=792, azaz 800 jármű/2 óra körüli forgalmat bocsájt ki reggelente a Dunakanyar körút felé a vizsgált terület. Ez a Dunakanyar körút kilépő forgalmának negyede (a Sztaravodai útnál).

A százalékos értékekből látszik, hogy az Egres út messze a legmeghatározóbb kijárat, aminek lényegében a menekülőútja a Sztaravodai út felé tartó Nap utca-Fény utca és a Fiastyúk utca-Nap utca-Fény utca útvonalakon át a Sztaravodai útra szállított forgalom, de már ez is elég jelentőssé vált.

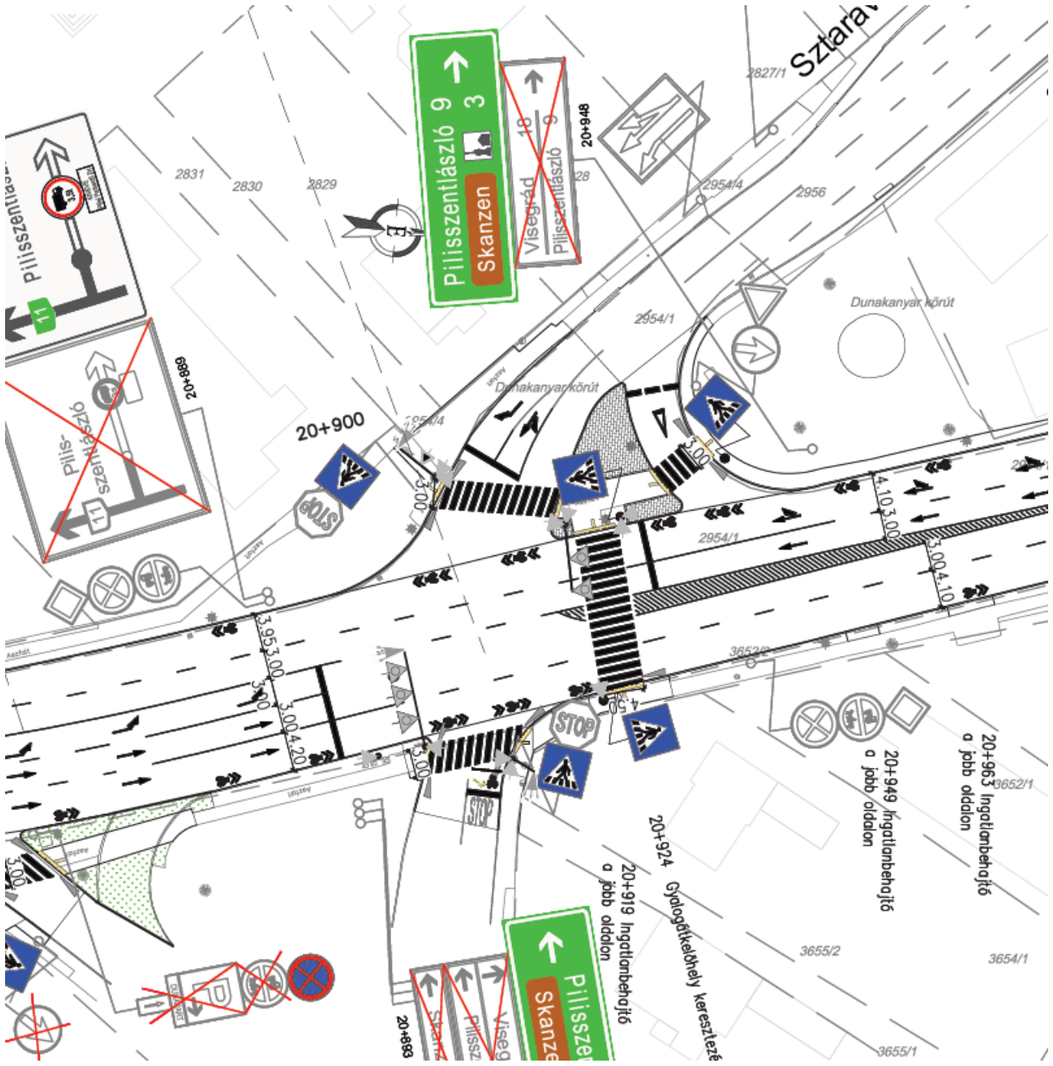
Megjegyzésként: az új átkötőút megépítésével a Sztaravodai útra átkerülő 285 jármű/2 óra forgalommal együtt az értékek már így néznének ki:

- A Barackos útnál 68 jármű/2 óra (8,5%),
- Az Egres útnál 457-185= 272 jármű/2 óra (34,3%),
- A Sztaravodai útnál pedig 267+185=452 jármű/2 óra forgalom (57,1%) érkezik majd.

6.1. SZTARAVODAI ÚT- DUNAKANYAR KÖRÚT CSOMÓPONT

Korábbi tervek

A Speciálterv által 2022-ben a Dunakanyar körút tervezett átalakítása-felújítása kapcsán a Sztaravodai úti csomópontban érdemi változtatások nem látszanak:



6. ábra: A Dunakanyar körút tervezett átalakítása-felújítása a Sztaravodai úti csomópontban (Speciálterv, 2022)

A csomópont leírása, működése

A csomópont működését részletesen vizsgáltuk a tervezett Egres út-Sztaravodai út átkötés forgalmi vizsgálatánál. Amint kiderült, a csomópont alapvetően kapacitív voltát a túl rövid balra-egyenes felállósáv igen jelentősen korlátozza, ami az új átkötőút többletforgalma nélkül is akut probléma, különösen délutánonként. Az új átkötő út

vizsgált csomópontra való hatását akkor lehet jó szívvel megoldottnak tekinteni, ha a felállósáv általi blokkolást meg lehetne szüntetni itt. Ennek híján romlani fognak a várakozási idők és nőni a sorhosszak.

A probléma jelentőségének és mértékének meghatározására a forgalomszámláláskor készült videófelvételekről újra megvizsgáltuk a csomópont Sztaravodai ágának kihajtását. A következő kérdésekre kerestük a válaszokat:

- Hány olyan alkalom van a csúcsidőszakokban, amikor a jobbra kanyarodó forgalom a felállósáv telítettsége miatt nem tud haladni?
- Ezek hány másodpercig tartanak és mekkora a forgalmi veszteség emiatt?
- Van-e esetleg más kapacitást korlátozó tényező?

A reggeli csúcsidőszakban 7:30-ig egyetlen egyszer alakul ki blokk: 6:33-kor két kistehergépkocsi kívánt balra fordulni és mellettük csak a K-szegélyen tudnak elmenni a jobbra kanyarodók. A 19 másodperces szituáció alatt 4 jármű tudott átmenni (~5s /áthaladás az egyébként mérhető 2s/áthaladás helyett), azaz több mint a kétszeresére nőtt az áthaladás és kevesebb mint felére csökkent a kapacitás. Ezen kívül nem volt akadályoztatás. 7:30 után azonban érdemben romlik a helyzet:

- 7:33-kor hosszú sor mellett egy kisteherautó és egy személygépkocsi áll a balra-egyenes felállósávon és így 24 s alatt csak 1 jármű jutott át jobbra az egyébként zöld jelzésen,
- 7:50-kor négy személygépkocsi állt a felállósávon és 43 s alatt csak egy jármű tudott jobbra kanyarodni,
- 7:57-kor három személygépkocsi a felállósávon és 25 s alatt senki sem tudott jobbra menni,
- 8:04-kor két kistehergépkocsi tudott úgy várakozni a felállósávon, hogy mellettük el tudtak menni a jobbra kanyarodók,
- 8:14-kor két jármű a felállón, 27 s alatt csak 6 jármű tudott jobbra elmenni,
- 8:22-kor három személygépkocsi állt a felállósávon, 34 s alatt senki sem tudott jobbra menni,
- 8:27-kor három személygépkocsi a felállósávon, 28 s-ig senki sem tudott jobbra menni.

A reggeli csúcs legforgalmasabb órájában hatszor fordult elő akadályoztatás összesen 181 másodpercig (3 percig), ezzel közelítőleg 90 jármű nem tudott jobbra kanyarodni a saját zöldideje alatt.

Fontos látni, hogy nem ritka, hogy a balra-egyenes sávon több jármű is áll, de ezek gyakran nem okoznak gondot, ki tudják kerülni őket vagy mire kialakulna a jobbra tartók sora, arra a balra tartók zöldet kapnak, így csak nagyon rövid ideig kell várakozni. Mivel a fentieken túl **további 9 alkalommal volt blokkolásközeli helyzet, ezért lehet az a benyomásunk, hogy gyakran csak a szerencsén múlik, hogy nem alakul ki a blokk, és nagyobb forgalmaknál óhatatlanul egyre többször fog ez előfordulni, tovább rontva a csomópont minőségét.**

A leírt helyzet egyik magyarázata, hogy a balra kanyarodó forgalom éppen 7:30-tól élénkül meg a negyedóránként 10 jármű körüli értékekről 15-20 jármű/15 perc értékre.

Délután egyértelműen rosszabb a helyzet, a balra kanyarodók 15:45 és 16:30 között 20 jármű/15 perc feletti átlagos számban jelennek meg és bár a jobbra kanyarodók száma általánosan alacsonyabb, de vannak olyan negyedórák, amikor elérik a reggeli értékeket.

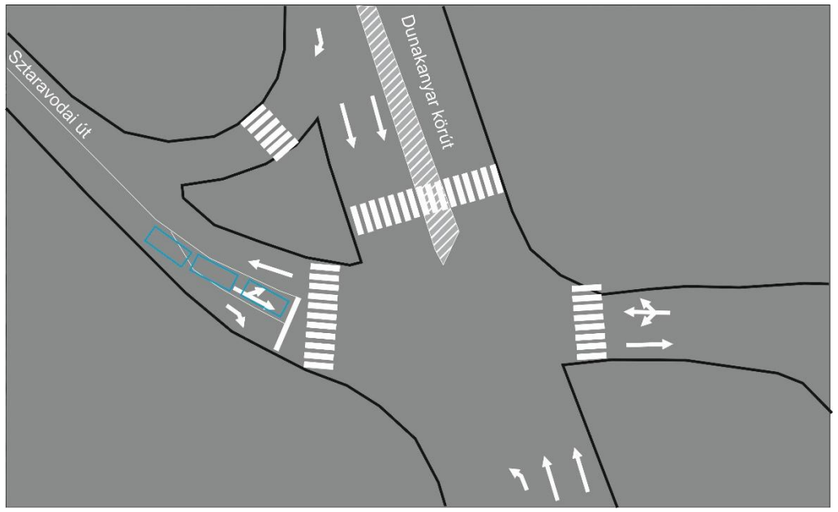
Délután a következőket tapasztaltuk:

- 15:44: négy autó a balra-egyenes felállósávon, 29 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 15:46: négy autó a felállósávon, 8 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 15:49: két autó a felállósávon, 30 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:02: három autó a felállósávon, 41 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:04: három autó a felállósávon, 54 (!) s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:09: négy autó a felállósávon, 38 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:11: négy autó a felállósávon, 27 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:13: két autó és egy kistehergépkocsi a felállósávon, 39 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:14: három autó a felállósávon, 49 s-ig nincs jobbra kanyarodás,
- 16:20: három autó a felállósávon, 49 s-ig nincs jobbra kanyarodás

Ez összesen 10 alkalom és 364 másodperc (~6 perc), közelítőleg 180 jobbra kanyarodó jármű zöldideje. Délután nem voltak „majdnem" blokkok, illetve 16 órától 16:15-ig csaknem minden periódusban hosszan álltak a jobbra kanyarodni kívánók.

Más kapacitást korlátozó tényezőt nem láttunk, a csomópont a fentiektől eltekintve kapacitív.

Amint láttuk a probléma egyszerű: több hely kellene vagy a jobbra kanyarodó sávnak vagy a balra-egyenes felállósávnak. A csomópontot alakhelyes felépítését a következő ábra mutatja be.

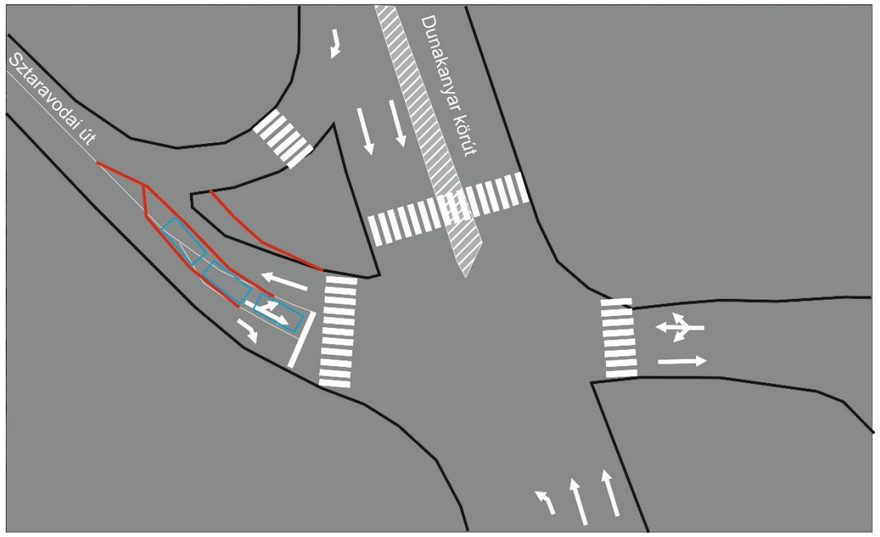


7. ábra: Sztaravodai út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomópontjának alakhelyes vázlata

Amint a kékkel jelölt járművek helyzetéből látható, a harmadik jármű már nem fér el a felállósávon, akadályozza a jobbra kanyarodókat. A helyzet ennél rosszabb, mert már egy kisteherautó és egy személygépkocsi felállása esetén is fennállhat a blokkolás, a balra kanyarodók között pedig jelentős arányban vannak kistehergépkocsik (16%, a jobbra kanyarodók között ez az érték csak 7%). A felállósávon állók kikerülésére ma is intenzíven használják a sarki házak behajtóihoz készült K-szegélyeket.

A jobbra kanyarodó sáv bővítése a Sztaravodai út déli járdájához való érdemi hozzányúlást kíván, aminek a végén jelentősen kisebb felület állna a gyalogosok rendelkezésére, ráadásul több közvilágítási oszlop áthelyezése is szükséges volna.

Azt állítjuk, hogy ennél van egyszerűbb és célravezetőbb megoldás: a balra-egyenes felállósáv bővítése az ellenkező irányban, a járdasziget zöldfelületének rovására (pirossal jelölve):



8. ábra: A balra-egyenes felállósáv bővítési lehetősége a Sztaravodai út-Dunakanyar körút jelzőlámpás csomópontjában

A javasolt megoldásban a Dunakanyar körúton és a Sztaravodai utat keresztező gyalogátkelőhelyen nincsen változás, a meglévő oszlopok mindegyike a helyén marad. A járdasziget zöldfelületéből biztosítható annyi hely, hogy a balra-egyenes felállósávon legalább három személygépkocsi (vagy két kisteherautó) úgy tudjon felállni, hogy a jobbra kanyarodást ne akadályozza. Ez az előbbi számítások alapján az összesen 16 akadályoztatásból reggel egy, délután négy akadályoztatást engedne (ennyiszer állt háromnál több autó a felállósávon). Ez érdemi előrelépés volna a forgalom zavartalanságában, az el nem vesztett kapacitás mértéke reggel 60, délután 125 járműre becsülhető, mégpedig legforgalmasabb időszakokban. Ha van rá mód, érdemes minél hosszabb felállót építeni, minden deciméterrel egyre javul a helyzet. Négy személygépkocsit befogadni tudó felállósáv esetén a ma ismert forgalmi problémák nem jelentkeznének.

A javaslat koncepcionális élű, az elvi megvalósíthatóságot vizsgálja, a megvalósításhoz részletes tervezés és a Magyar Közúttal való egyeztetés szükséges. Ezt a javaslatot az önkormányzat elfogadta.

A Magyar Közút pozitívan állt a fejlesztéshez, részletes terveket kért a hivatalos véleményezéshez, különösen a közműhelyzet megismerése érdekében.

A fókuszcsoport eredményei

Ez a téma a négy fókuszcsoport közül csak egy beszélgetésen került elő, de egyik beszélgetésen sem szavazták meg eredetileg. **A javaslatot támogatták a résztvevők.**

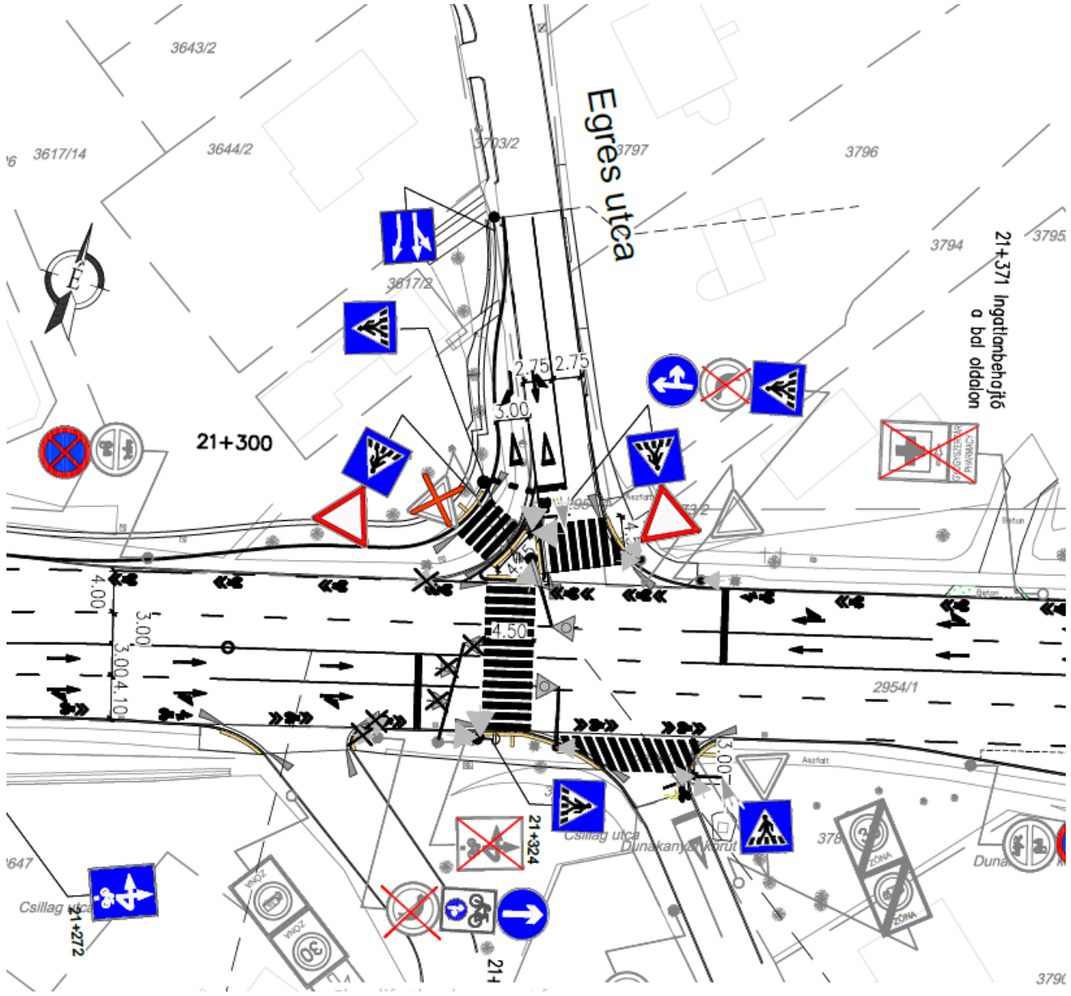


A Sztaravodai úti csomópontra tett hatékony mikrobeavatkozás minden körben pozitív visszhangot váltott ki. A Magyar Közút részletes terveket igényelt különösen a közműhelyzet megismerése érdekében, javasolt a forgalomtechnikai terv elkészítése és az intézkedés mielőbbi megvalósítása.

6.2. EGRES ÚT - DUNAKANYAR KÖRÚT CSOMÓPONT

Korábbi tervek

A Speciálterv által 2022-ben a Dunakanyar körút tervezett átalakítása-felújítása kapcsán a csomópontban fontos, a nagyközönség által nem biztos, hogy ismert, érdemi változtatások látszanak:



9. ábra: A Dunakanyar körút tervezett átalakítása-felújítása az Egres úti csomópontban (Speciálterv, 2022)

A tervek szerint létrejön egy új jobbra kanyarodósáv, amely nem lesz jelzőlámpás irányítású, így folyamatos hozzáférést ad a Dunakanyar körúthoz, amit egy rövid becsatlakozó sáv is támogat. A beruházás támogatási kérelmét a közeljövőben bírálják el.

Ez a műszaki megoldás a mai helyzethez képest kapacitásban hatalmas előrelépés volna, jelentős részben feloldaná a Pismány menekülőutakkal kapcsolatos problémáit (Fiastyúk utca, Málna utca, kisebb mértékben akár a Nap utca).

Elvi szinten kifogásolható, hogy egy keresett, torlódó főúthoz (a Dunakanyar körúthoz) jelzőlámpás csatlakozás nélkül tud kapcsolódni egy forgalmas mellékirány. Ez nagyon vonzó lehetőség, jelentős térbeli átrendeződést és forgalomnövekedést hozhat magával a vizsgált területen belül. Ennél nagyobb baj, hogy az ilyen szabályozatlan és korlátozhatatlan becsatlakozások a Dunakanyar körút forgalmát fogják ellehetetleníteni, túltölteni. Mivel azonban az Egres út az utolsó jelentős forgalmú városi csomópont, így a város szempontjából a javaslat kimondottan kedvező.

Távlatban lehet gond abból, hogy az egyenes- balra kanyarodó felállósávon már három jármű egyidejű várakozása esetén sem lehet majd hozzáférni az új jobbra kanyarodó sávhoz (ahogyan ez ma történik a Sztaravodai úti csomópontban). A ma ismert forgalmak mellett ez ritkán fog kialakulni, egy jobban működő csomópont nagyobb forgalomvonzása esetén azonban előfordulhat. Ehhez a mai balra- és egyenesen haladó forgalom mintegy 1,5-szeres növekedése volna szükséges.

A csomópont leírása, működése

A Barackos út-Törökvölgyi út-Egres út a természetes és egyetlen kapacitív kijárata a területnek. A Dunakanyar körúthoz való jelzőlámpás csomópont azonban a szűkös zöldidő, a felállósávok hiánya és jobbra kanyarodási lehetőséggel egyidejűleg a Dunakanyar keresztezését biztosító gyalogos jelzőlámpa miatt közel sem ennyire kapacitív. A csomópont kapacitásbővítése régóta napirenden van, tervek és hely is volna hozzá, de eddig nem volt forrás.

A csomópont forgalmi működését a 5.2 fejezetben, az új átkötő út kapcsán bemutattuk, elemeztük. Eredményként azt kaptuk, hogy az új átkötés jelentős tehermentesülést hozhat, másodlagos hatásként azonban például a Fiastyúk utca-Fény utca vonal menekülőútként való használatának csökkenésével ez a hatás mérséklődhet. Ebben a pontban az esetleges átalakítási lehetőségeket vesszük sorra.

Az ismert terv egy új jobbra kanyarodó és egy balra-egyenesen haladó felállósáv létrehozását célozza, ezzel két sávon tudna kijutni a várakozó forgalom a Dunakanyar körútra és a mai hosszas sorok és várakozások megszűnnének. A sarkon található zöldfelület ehhez elegendő helyet biztosít, azonban több oszlop áthelyezése szükséges. A támogatási kérelmet az önkormányzat benyújtotta, de sajnos a projekt nem nyert. Ennek egyik fontos oka a távközlési kábelek kapcsán igényelt nagyon költséges kiváltások, ami miatt, a fejlesztés megvalósítása a közeljövőben nem valószínű, érdemes továbbvizsgálódni. A Magyar Közút minden olyan megoldást támogat, ami a Dunakanyar körút forgalmát nem hozza a mainál érdemben rosszabb helyzetbe.

A Dunakanyar körút gyalogátkelőhelyén megjelenő gyalogosforgalom hatása

A reggeli csúcsidőszak két órájában a Dunakanyar körutat keresztező gyalogátkelőn a Belváros felé 47, a kertváros felé pedig 14 gyalogos kelt át, a 8 óra előtti időszak kiemelkedően forgalmas volt. A zebrán sok az iskolás, a gyerek, akik rollerekkel és kerékpárokkal is átkelnek. A 7:30 előtti, kisebb gyalogosforgalmú időszakban sok olyan periódus volt, amikor a jobbra kanyarodók nem találkoztak gyalogossal, ezután viszont ez már nem volt jellemző. A gyalogosok gyakran sokat várakoznak. Az Egres út felől induló, nagyobb számú gyalogos kevesebb időbeli késedelmet okoz, mert hamar kisétálnak a kanyarodó járművek útjából. A kisebb számú Belváros felől érkező gyalogos éppen belesétál ebbe az időablakba, így nagyobb késedelmet okoz. A közúti forgalom számára az a legrosszabb, amikor mindkét oldalról vannak gyalogosok, ez reggel ritka egyébként. A reggeli időszakban minimális a gyalogosok hatása a jobbra kanyarodó forgalomra, alig néhány eset van, ahol másodpercekben mérhető késedelem jön létre.

A délutáni csúcsidőszak két órájában egészében hasonló a gyalogátkelő forgalma, de a két irány kiegyenlítődik és kevesebb a gyermek is, ők feltehetően 15:30 előtt már többségükben hazamentek. A Belvárosból érkezők nagyobb száma mellett jellemző az is, hogy egyszerre mindkét irányból többen kelnek át, számos olyan zöld mellett, amikor senki sem használja a zebrát. A jobbra kanyarodó forgalom is érdemben kisebb, bár vannak olyan periódusok, amikor a reggelihez hasonló mértékű a forgalom.

Egészében nem látszik annak jele, hogy a gyalogátkelőhely gyalogosforgalma érdemben akadályozná az Egres útról jobbra kanyarodók kihajtását, a gyalogátkelőhely mai formájában megfelelően működik.

Fejlesztési lehetőség az ismert tervek meg nem valósulása esetére

Az Egres úti csomópont átalakításának támogatási kérelmét a város beadta, pozitív elbírálás esetén a csomópont legnagyobb problémái megoldódnak. Ha a pályázat nem nyerne, akkor javasolható a továbbgondolkodás.

Felmerült az az ötlet, hogy a tapasztalható asszimetria miatt (a csomópont elsősorban kijárat és jóval kevésbé bejárat a területre) a Dunakanyar körútról az Egres útra való behajtási lehetőség letiltásával építés nélkül kialakítható lenne egy kétsávos kihajtó a Jázmin utca és a Dunakanyar körút között, ami a kapacitásgondokat feloldaná, a másik oldalról viszont behajtási lehetőséget is megszüntetné, más csomópontokra terelné. Emellett felmerült a Dunakanyar körút nyomógombos gyalogátkelőhelyének áthelyezési igénye is, hogy a gyalogosok ne akadályozzák a kihajtást. Ez utóbbival elvi tervezői probléma van: a gyalogátkelőhely egy forgalmas buszmegállót is kiszolgál és az egész terület gyalogoskapcsolatát biztosítja a Belváros felé és az autósok feltételezett zavartatásától eltekintve tökéletes helyen van.

A felvetések kapcsán az alábbi vizsgálatokat végeztük el:

- Mekkora gond lenne a behajtás tiltása: mekkora forgalmat embert érint és hová tevődne át ez a forgalom?
- Mekkora eredményt hozna a két sáv?
- Mekkora változásokat indukálna a fejlesztés a környékbeli hálózaton?
- A Dunakanyar körút gyalogátkelőhelyén megjelenő gyalogosforgalom mennyiben korlátozza a kihajtást?

A két sáv forgalmi hatásai

A behajtás tiltása és két Dunakanyar körútra kanyarodó sáv kialakítása esetén a jelenlegi zöldidővel periódusonként nem 7-8, hanem inkább 15-16 jármű tudna kikanyarodni (azért nem a kétszerese, mert jelenleg a balra kanyarodók, az egyenesen a Belváros felé tartók és a jobbra kanyarodók ugyanabban a sávban várakoznak, két sáv esetén ez elválasztható lenne). Ezzel a legforgalmasabb időszakok kivételével (amikor 15-20 jármű áll sorban, néhány ilyen periódus van) teljesen megszűnnének a sorok és a várakozások és csak a legforgalmasabb időszakokban fordulna elő, hogy valaki nem tud átjutni az első zöldön.

Reggel 544, délután pedig 368 jármű kíván kikanyarodni az Egres útról, számukra ez egyértelmű és jelentős fejlődés lenne. Ma a reggeli csúcsidőszakban nem jellemző, hogy bárki is átjusson az első zöld lámpán, ami így minimum 105 másodperc késedelmet jelent (ez a periódusidő). Átlagosan 2 perc várakozást (alulról) becsülve reggel 544 jármű x 2perc=1088 perc nyereség adódna az itt kihajtók számára két óra alatt (ez persze a tervezett sávbővítéssel is létrejönne, csak annak az időtávja nem belátható). **A két sáv kialakításának forgalmi hatásai nagyon kedvezőek, a cél biztosan támogatandó.**

A behajtás tiltásának forgalmi hatása

A Dunakanyar körút északi irányából reggel 49, délután 42, déli irányából a Méhész utcán keresztül reggel 52, délután 80, a Belváros felől pedig reggel 5, délután 9 jármű érkezett az Egres út északi irányába. Reggel tehát összesen 49+52+5=106, délután pedig 42+80+9=131 jármű/2 óra az egres utcán át a területet megközelítők száma.

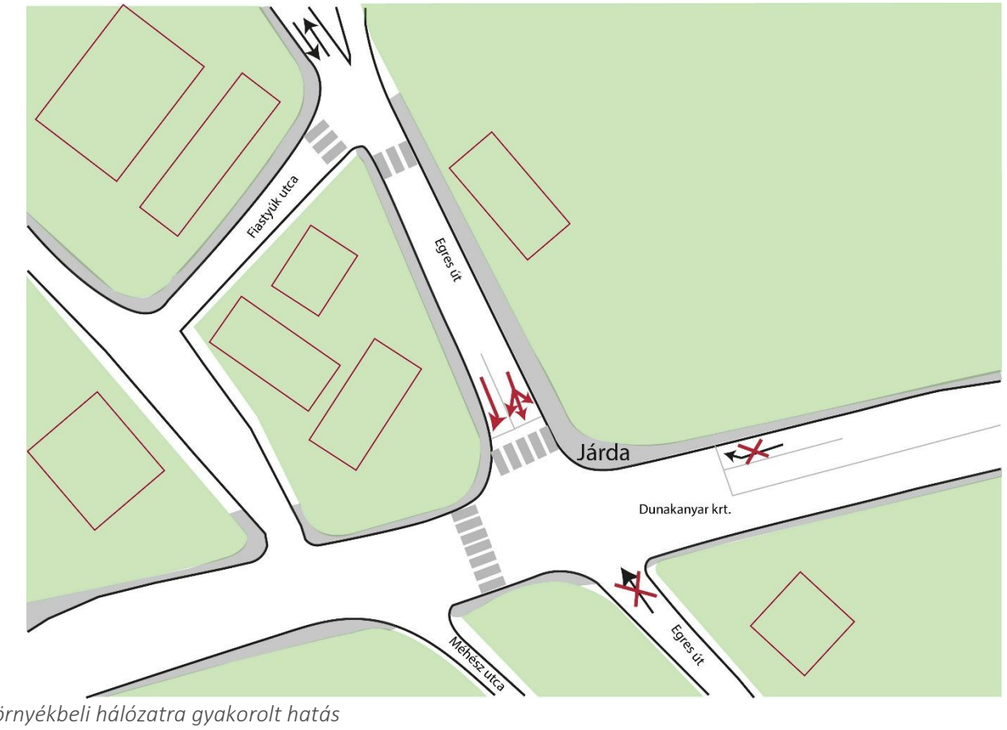
Az előző pontban láttuk, hogy ehhez képest reggel 544, délután pedig 368 jármű. Azaz reggel ötször, délután pedig csaknem háromszor annyi jármű tart itt kifelé, mint befelé a Pismányba, összhangban azzal az állítással, hogy az Egres út meghatározó módon kihajtási lehetőség.

Azt is érdemes figyelembe venni, hogy az itt érkezők közül azok, akik számára biztosan ez a legrövidebb útvonal, azok a Belváros felől érkezők. Az Egres úton reggel kilépők túlnyomó többsége nem itt, hanem a Barackos utcánál megy haza és az Egres út északi irányban nem nyújt olyan jó kapcsolatot, mint dél felé a Törökvölgyi út.

Az itt belépők egy része (reggel 32, délután 45 jármű 2 óra alatt) rögtön elmegy balra a Fiastyúk utcára, jelentős részük a Dohánybolthoz tart egyébként. Ez a forgalom vagy másik Dohányboltot keresne (például a Barackos útnál) vagy a Sztaravodai út felől juthatna be ide.

Egészében relatív kicsiny a befelé tartók forgalma, különösen a kifelé tartókhoz képest és számos itt behajtó számára valószínűleg van nem sokkal rosszabb behajtási lehetőség. Az egyetlen kérdés, hogy az itt behajtók vagy az itt kihajtók érdekei fontosabbak. Amennyiben a csomópont fejlesztése vagy az új átkötő út megvalósulása bizonytalanná válik vagy bizonytalan időtávra tolódik, úgy ez a megoldási lehetőség még mindig fennáll, természetesen a részletes tervezés és a Magyar Közúttal való egyeztetés igényével. Amennyiben közlekedésszakmailag elképzelhetővé válna ez a megoldás, akkor igen fontossá válik egy mélyreható társadalmasítási folyamat lefolytatása, melyből kiderülhet, hogy az itt lakók akarják-e ezt a fejlesztést.

10. ábra: Az Egres út-Dunakanyar körút csomópont egy lehetséges átalakítása



A környékbeli hálózatra gyakorolt hatás

Az Egres út kihajtójának kétsávossá válása mellett a Fiastyúk utcától felfelé továbbra is kétirányú maradna az Egres út, így a csomóponttól távolabb alapvető változások nem szükségesek, azonban a szembeforgalom minimálisra csökkenése a lefelé tartók sebességét biztosan növelné, így érdemes lenne sebességcsökkentő beavatkozásokat is bevezetni. Az Egres út-Jázmin utca csomópont is átalakulna, leegyszerűsödne. Itt javasolt egy gyalogátkelőhely kiépítése is az Egres út keresztezésére. A Törökvölgyi út-Egres út csomópont forgalmi dinamikája is megváltozna: a ma is kevésbé forgalmas, de fölérendelt Egres út forgalma északi irányban szinte megszűnne, a Törökvölgyi út forgalma pedig még dominánsabbá válna, ezt a szabályozással is le kell majd követni.

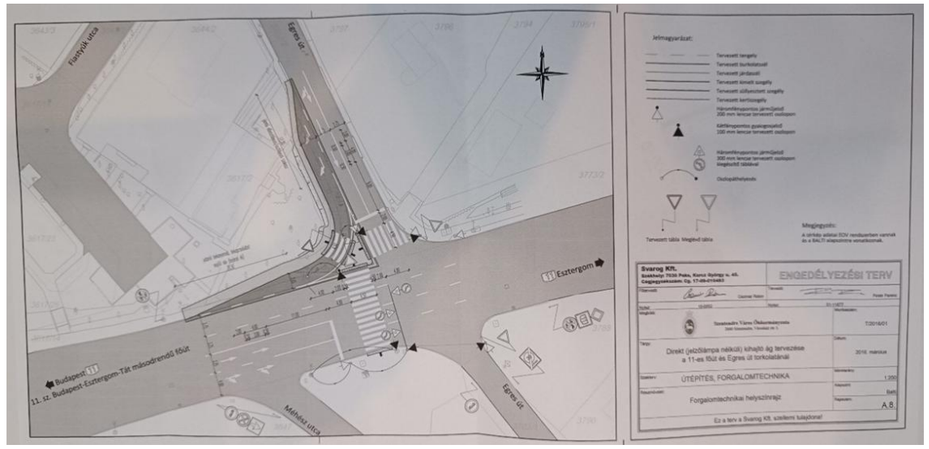
A fókuszcsoport eredményei

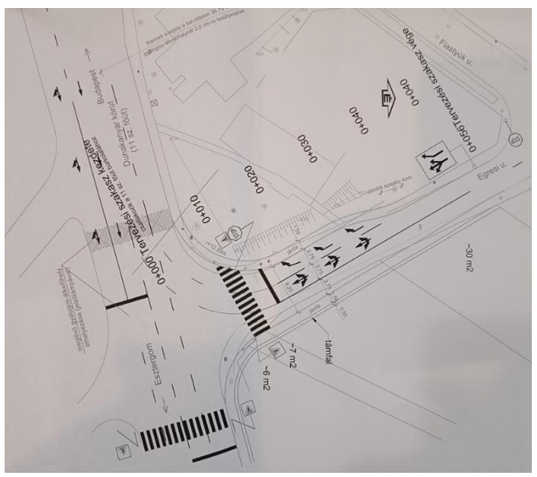
Ez a helyszín mind a négy fókuszcsoportban előkerült. Az engedélyes tervvel kapcsolatban több helyen is felmerült, hogy a gyalogátkelőt (ami az engedélyes terveken egy középszigetre kerülne) át lehet-e helyezni a Dunakanyar körút északi oldalára. A lakosok szerint ez már többször felmerült, volt rá ígéret, aztán nem valósult meg. Mivel az engedélyes terv megvalósítására az esély nem nagy, ezért alternatívaként az Egres út torkolatának Dunakanyar körút felé való egyirányúsítását is bemutattuk. Ezzel kapcsolatban az a kényes kérdés merült fel, hogy ehhez az egyirányúsításhoz mit szólnának az ott lakók és a Pismány felé nap mint nap ott közlekedők (akik egyébként kevesen vannak a kifelé tartókhoz képest).

A csomópont egyirányúsításának kérdéskör a szolidaritást és a kompromisszumra való hajlandóságot feszegeti. Ebben nagy volt a megosztottság. **A beszélgetések alapján nehéz eldönteni, hogy milyen lenne az intézkedés fogadtatása, mert körülbelül fele-fele arányban támogatták vagy ellenezték a javaslatot a részt vevők.**

Egy lakos jelezte utólag (emailben), hogy az egyirányúsítás megnehezítené a Pismány felé tartó kerékpáros közlekedést ezen a szakaszon. Ő felvetette, hogy maradjon egy nyomvonal a szembe közlekedő kerékpárosoknak.

Egy résztvevő bemutatott régebbi terveket erre a csomópontra, melyben szerepel egy 12 méteres szakasz a csomópont északi oldalán (lásd az alábbi térképeken), amivel ki lehetne bővíteni az utat és akkor lenne hely a Pismány felé tartó sáv kialakítására az Egres úton. A terveket érdemes megvizsgálni.





Az Egres úti csomópont kapcsán a már megtervezett, jelzőlámpás szabályozás nélküli jobbív igen jelentősen támogatná a Pismány kiközlekedését, üdvözlendő megoldás. A csomópontra igényelt támogatás ügye sajnos nem nyert támogatást, leginkább a járulékos, telekommunikációs beruházások igénye miatt. Fel kell mérni, hogy a fejlesztés milyen időtávon reális. A fókuszcsoportokon számos észrevétel érkezett és van olyan régi terv is, ami szinte minden problémát megold és nem feltétlenül igényel közműkiváltást sem. Ha belátható időtávon belül a terv nem valósulhat meg, akkor itt is megfontolandó egy újabb tervezés megindítása könnyebben megvalósítható változatok mentén.

6.3. BARACKOS ÚT- DUNAKANYAR KÖRÚT CSOMÓPONT

A Barackos út átalakítására nem ismertek korábbi tervek.

A Barackos út a vizsgált terület nem túl jelentős kijárata, viszont messze a legfontosabb bejárata. Délután a mért két csúcsórában (zárójelben az adott forgalom a teljes hazatérő forgalom %-ban) a Fény utcánál 118 (16%), az Egres útnál Budapest felől 80 (11%), északról 42 (6%), a Barackos útnál viszont Budapest felől 398 (52%), északról pedig 120 (16%) jármű.

Ez a szerep feltételezhetően szervesen, történelmi módon alakult ki, talán az egyirányúsítások által is megtámogatva: a Barackos út-Törökvölgyi út-Egres út, mint fő kijárat, és ennek ellenpárja, a Barackos út, mint fő bejárat.

A csomópont és a környék forgalma kapcsán nem kaptunk információkat lakossági problémákról, a közösségi költségvetésben a Barackos út-Spar közötti járda rendbetételének igénye merült fel.

Azonosítható probléma ugyanakkor a Törökvölgyi útról az erre egyébként alkalmatlan Málna utca-Jázmin utca-Epres út útvonal használata és a Barackos út, mint kihajtó használata, amivel Budapest felé tartva kikerülhetők az Egres úti csomópont torlódásai és várakozása. A Barackos úton reggel jobbra, Budapest felé 68, délután 31, észak felé pedig reggel 54, délután 38 jármű hajt ki. Ezek a forgalmak magasabbak, mint a közvetlen mögöttes terület forgalmi igényei, nagyobb részben a Törökvölgyi útról való átszivárgás állhat a háttérben, ami a Dunakanyar körúton észak felé tartva egyébként jogos igénynek tekinthető, jelentős idő- és távolsági előnyt is ad a Törökvölgyi út-Egres út-Egres úti jelzőlámpánál balra kanyarodás útvonalhoz képest.

Az itt található Dohányboltnak jelentős forgalomvonzó szerepe van, különösen reggel sokan térnek le a Dunakanyar körútról csak azért, hogy itt vásároljanak. A Dohánybolt környezetében jelen vannak a parkolási problémák is.

A csomópont szűkös, délután nagyon forgalmas, de egészében közúti szempontból jól működik, jelentős változtatás igénye nem látszik.

A tervezőkben felmerült a Málna utca északról való lezárásának lehetősége a Törökvölgyi úttól délre eső szakaszon. Ez az intézkedés jogosan tartaná távol a Budapest felé tartó átmenő forgalmat, viszont igen jelentős kerülőt eredményezne a Dunakanyar körútra észak felé tartók számára, így ez nem javasolt. Ugyanakkor lakossági igény esetén a Málna utca-Jázmin utca-Eper utca forgalomcsillapítása valid igény lehet, különösen ez utóbbi két útszakasz elég széles ahhoz, hogy a kelleténél gyorsabban közlekedjenek rajtuk.

Az Eper utcai csomópontban régóta tervezett egy kismértékű beavatkozás, a visszakanyarodás könnyebbé tételére, azonban egyetlen lakos erős érdekérvényesítő képessége miatt ebben nem várható előrelépés.

A Magyar Közúttal való megbeszélés során felmerült a jobbra kanyarodók számára kiegészítő jelzőlámpa elhelyezésének és a csomópont általános rendbetételének igénye. Az előbbi forgalomtechnikai terveit a Magyar Közút véleményezni kívánja.

A fókuszcsoportban felmerült a Barackos út kétirányúsításánalók – elmondások szerint már régóta napirenden lévő – igénye, de érdemi vita vagy érdeklődés nem volt.



Az Eper utcai csomópontban régóta tervezett egy kismértékű beavatkozás, azonban egyetlen lakos erős érdekérvényesítő képessége miatt ebben nem várható előrelépés. A Magyar Közúttal való megbeszélés után felmerült a csomópont és környezetének forgalomtechnikai újratervezésének igénye, különösen egy jobbra kiegészítő jelzőlámpa kialakítása, ami a mai, jól működő, de nem szabályos kikanyarodásokat legalizálná.

7. A TERÜLET FONTOSABB ÚTJAI ÉS A PROBLÉMÁS CSOMÓPONTOK VIZSGÁLATA

7.1. SZTARAVODAI ÚT - FÉNY UTCA CSOMÓPONT

A terület egyik ki- és belépési pontja a három közül, jó működése közérdek, viszont érdemes látni, hogy itt alapvetően menekülőúti forgalmak jelennek meg (az Egres út felső szakaszáról a Nap utcán keresztül és az Egres út alsó szakaszáról a Fiastyúk utcán keresztül). E forgalmaknak nem itt volna a helye, kiszorításuk ugyanakkor aligha lehetséges, az az egész terület közlekedését ellehetetlenítené. A Fény utca kapcsán a közvilágítás hiánya jelent meg problémaként a városrészi költségvetésben, közlekedési jellegű problémákról nincs információ, viszont a Fény utcához csatlakozó Dr. Cséby Antal utca szilárd burkolattal való kiépítése lakossági igény.

A csomópont tágas, mind a Fény, mind a Sztaravodai út széles. A Fény utca érzékelhetően emelkedik a Sztaravodai út felé. A Sztaravodai út északi és a Fény utca nyugati oldalán járda húzódik.

A csomópont egyike a kevés jól működő csomópontnak a területen. Fény utca forgalma jelentős, de elviselhető. A Sztaravodai út forgalma lefelé reggel 550, felfelé 337 jármű/2 óra, délután pedig 408 és 432 jármű/2 óra, ami meglepően kiegyenlített mind az irányok mind a napszakok tekintetében. A Sztaravodai út forgalmában érzékelhető a motorok jelenléte, sok a kistehergépkocsi és van teherforgalom is. Ezeken túl megjelenik irányonként ~10-10 kerékpáros és gyalogos is a mért időszakokban.

A Pismány szempontjából a legfontosabb forgalmi áramlat a Fény utcáról a Sztaravodai útra balra kanyarodók, akik a Dunakanyar körút felé tartanak és túlnyomó részben az Egres út-Nap utca útvonalon érkeznek ide, a terület legnagyobb menekülőút-használata révén (158 jármű/2 óra), de a Fiastyúk utca felől is csaknem ennyien érkeznek (111 jármű/2 óra). Reggel 267, délután pedig 102 jármű kanyarodik balra a Sztaravodai útra, délután ennek fele-harmada. A jobbra kanyarodás a Sztaravodai útra jelen van, de sokkal kisebb mértékű.

A délutáni időszakban a reggeli főiránnyal ellentétes mozgás (a Sztaravodai útról a Fény utca felé) jelentősen kisebb, csak 118 jármű/2 óra.

A Fény utca gyalogos és kerékpáros forgalma is elhanyagolható. Az utcában 30 km/ó sebességkorlátozás és teherforgalmi behajtási tiltás van érvényben 7,5 t-nál nagyobb megengedett össztömegre.

Ez a csomópont alapvetően rendben van, beavatkozási igény nem látszik. Az átkötő út megépítésével jelentős, az Egres út-Dunakanyar csomópont kapacitásbővítésével érzékelhető forgalomcsökkenés prognosztizálható.

Mivel ez egyszerű és egyértelmű beavatkozás, ezért a fókuszcsoporton nem tettük fel témaként.



7.2. A FÉNY UTCA - NAP UTCA CSOMÓPONT

A csomópont az előző pontban bemutatott csomópont megközelítését biztosítja. A Nap utca itt is szűkös, de az északról érkező ágán van járda. A csomópont jobbkezes irányítású. A két legerősebb forgalmi áramlat reggel a Nap utca északi részéről érkező és a Fény utcára jobbra kanyarodó (158 jármű/2 óra) és a Nap utca déli szakaszáról érkező és a Fény utcára balra kanyarodó (111 jármű/2 óra) forgalom. Mindkét forgalom menekülőutakat takar. A délutáni forgalmak érdemben kisebbek. A Nap utca reggel lefelé kimondottan fontos kerékpáros útvonal, 22 kerékpárost számláltunk 2 óra alatt (a Nap utcán dél felé a csomópontot keresztezve), ami a legnagyobb mért értékünk a területen. A kerékpárosok és a rolleresek többnyire iskolások.

A csomópont jobbkezes volta nem javítja a közlekedés biztonságát: bár a legnagyobb (Nap utca északról érkező és jobbra kanyarodó) forgalmi áramlat senkinek sem kell elsőbbséget adjon, a második legnagyobb áramlat (Nap utca délről) számára már fölérendeltek az egyébként alig mérhető Nap utca északról egyenesen érkezők iránya. A Fény utcáról kelet felé tartók számára viszont fölérendelt a Nap utcán délről érkező forgalom (akiket egyébként csak az utolsó pillanatban látnak meg már a kanyarodás közben). Ennek ott van jelentősége, hogy a Nap utca déli szakasza valójában nem elég széles két jármű egyidejű fogadására, illetve a sarki telek kerítése miatt gyakorlatilag a Nap utca déli irányából és a Fény utcából érkezők semmit sem látnak a csomóponthoz érkezőkből.

A mérés reggeli időszakában a csomópont rossz adottságaiból következően több balesetközeli helyzet is adódott. A Sztaravodai út felől a Fény utcán érkezők a Nap utcára jobbra kanyarodva többször is majdnem ütköztek a Nap utcán délről érkezőkkel a csomópont beláthatatlansága miatt, mivel már csak az ív közben látják meg, hogy valaki érkezik. Összesen 33 ilyen mozgás volt, azaz itt egy lappangó baleseti góc van. Érdemes kihangsúlyozni, hogy olyan forgalmi áramlatokról beszélünk, amelyek között nincs alá-fölérendeltség és egy szélesebb utcán nem is kellene konfliktusoknak kialakulnia.



A csomópont szűkös, nem belátható és balesetveszélyes, ilyen szempontból átalakításra szorul. Lehetséges megoldások:

- Jó szolgálatot tenne egy forgalomtechnikai tükör a Fény utcán a Sztaravodai út felől érkezőknek a Nap utca
- dél felől érkezők láthatóságának javítására. A sarki ház tömör kerítése ebben az esetben valódi balesetveszélyt hordoz, ebben a konkrét ügyben itt lehetne lépéseket tenni.
- Hasznos lenne az egyébként 30 km/ó sebességkorlátozású Fény utca Nap utca felé tartó irányában a Nap utca előtt egy sebességkorlátozó borda beépítése. Az ebbe az irányba lejtő Fény utcán valószínűleg sokan gyorsabban haladnak a megengedett sebességnél, pedig éppen ezen a sarkon lenne jelentősége az egyébként a Nap utca déli ágának jelenleg alárendelt forgalmi áramlat lelassításának.
- Az általános baleseti helyzetnek jó tenne, ha a valódi forgalmi viszonyokat lekövetné a csomópont szabályozása. A legnagyobb forgalom reggel a Nap utca északról a Fény utcára érkezők, délután pedig ennek ellenpárja, a Fény utcáról balra a Nap utcára kanyarodók. Mindig jó, ha a legnagyobb forgalmi áramlatoknak van elsőbbsége, ez a járművezetők számára is tisztább és logikusabb. Ebben az esetben a délutáni forgalom esetében például a Fény utcáról balra a Nap utcára kanyarodóknak elsőbbséget kell adnia a Nap utca délről érkezőknek. Ez éppen a legveszélyesebb mozgások egyike.

A javaslat a Fény utca-Nap utca észak útvonal fölérendelése „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” táblával, emellett hasznos lenne a sebességcsökkentő küszöb a Fény utca lefelé tartó ágára a csomópont elé és érdemes elgondolkodni egy forgalomtechnikai tükör kihelyezésén is. A javaslatot az önkormányzat elfogadta, közeljövőbeli megvalósítása valószínű.



11. ábra: A Fény utca-Nap utca csomópont egy lehetséges átalakítása

Mivel ez egyszerű és egyértelmű beavatkozás, ezért a fókuszcsoporton nem tettük fel témaként.

A Fény utca-Nap utca csomópont újraszabályozása (a Nap utca déli ágának alárendelése) elfogadott fejlesztés, mihamarabbi megvalósítása javasolt.

7.3. A NAP UTCA PROBLEMATIKÁJA ÉS A NAP UTCA-SZÉLKERÉK UTCA CSOMÓPONT

A Nap utca egyetlen átkötés Pismány felső része felől a Sztaravodai út felé. Az itt lakók egy évtizeddel korábban elérték, hogy a Nap utca Egres út-Patak sor közötti szakasza lakó-pihenő övezet legyen. Ennek célja valószínűleg az átmenő forgalom távoltartása volt, bár a lakó-pihenő övezet kijelölésének feltétele, hogy nem lehet átmenő forgalommal érintett. Az áthajtást időnként a városi rendészek ellenőrzik is. Az utca fontos kapcsolatot ad, a reggeli csúcs 2 órájában 114 autó ment itt át a Sztaravodai út felé tartva.

Vannak a Pismányban lakók között olyan hangok, akik szerint a lakó-pihenő övezeti kijelölés nem jogos és nem szolgálja a közérdeket, hanem csak egyetlen utca lakóit kedvezményezi. Céljuk, hogy legalább reggel legyen egy időablak a szabályos áthaladásra. Politikailag és társadalmilag nehéz ugyanakkor visszavonni a lakó-pihenő övezet kijelölését még akkor is, ha valódi tartalma nem nagyon van.

A Szélkerék utca forgalma minimális, emellett a reggeli forgalmakhoz képest a délutáni forgalmak általánosan is sokkal kisebbek. A kedvezőtlen feltételek ellenére van gyalogosforgalom, akiknek egy érzékelhető része babakocsis, kutyasétáltató.

Maga a csomópont nagyon szűk, a két kétirányú utca hegyesszögben metszi egymást, járda egyik irányban sincs, igaz, el sem férne. A csomópont nem belátható, három sarkon is tömör kerítés van. A Nap utca és a Szélkerék utca is a legforgalmasabb kerékpáros útvonalak között van Pismányban, ettől valószínűleg nem függetlenül Szentendre egyik fontos kerékpáros tengelye tervezett a Sztaravodai út-Nap utca-Szélkerék utca-Skanzen útvonalon.

A reggeli csúcsidőszakban az egyszerre csak egy jármű áthaladására alkalmas csomópontban rendszeresen találkoznak a járművek, ilyenkor gyakran csak tolatással lehet rendezni a helyzetet és még kisebb torlódások is kialakulnak. A Nap utcán van lehetőség a félreállásra, ezt gyakran használják is.

A Nap utca dél felé haladó ágán van egy kisebb kiemelkedés, talán vízelvezetési célokat szolgálhat, ez hatékonyan lassítja a legtöbb járművezetőt. A Nap utca két irányából érkező járművek kerülnek leginkább konfliktusba.

Egy helyi lakó részéről felmerült az egyirányúsítás lehetősége, ami a rendelkezésre álló teret figyelembe véve megalapozott gondolat és az egyszerűbb csomóponti működést támogatja, de hálózati hatásokkal jár. Például a Szélkerék utca felső részének egyirányúsítása mellett a párhuzamos Pacsirta utca ellenkező irányú egyirányúsítása is szükséges és ez minden bizonnyal a Daru utca forgalmának növekedését is magával hozza majd. A Nap utca városrészi gyűjtőútként üzemel, egyirányúsítása párhuzamos utca hiányában és a várható társadalmi felzúdulás miatt sem javasolt. Vizsgálatra javasolt ugyanakkor a Pacsirta utca (nyugat felé)-Daru utca (dél felé)-Szélkerék utca (kelet felé) való egyirányúsítása és a lakó-pihenő övezetbe vonás. Ez leegyszerűsítené a Nap utca-Szélkerék utca csomópont működését és az egyirányúsított utcák működését is, de a Nap utca átmenő forgalmi problémáira nem ad választ. Ennek bevezetésében az itt lakók véleménye perdöntő.

A nagyobbik problémát, a Nap utca átmenő forgalmának csökkentését az új átkötő út megépítése, de akár az Egres út-Dunakanyar csomópont kihajtásának kétsávúsítása is nagyban támogatná, részben akár meg is oldaná. Az új átkötő út legnagyobb haszna éppen a Nap utca tehermentesítése lenne. Az Egres úti csomópont kihajtásának fejlesztése is terelne el innen forgalmat, de valószínűleg jóval kisebbet.

A Szélkerék utca-Nap utca csomópont kapcsán nem látszik érdemi javítási lehetőség, ehhez egyszerűen nincs elég hely. A helyzeten az átkötő út megépítése javíthat érdemben, de az Egres út-Dunakanyar körút csomópont fejlesztése is érezhető javulást hozhat.

A fókuszcsoport eredményei

A Nap utca problematikája mind a négy fókuszcsoporton felmerült, és ez a téma váltotta ki a leghevesebb vitákat generált a lakosok között.

A fő kérdés, hogy ez a „szerzett jog”, amit a lakó-pihenő övezet lakosai élveznek mennyire igazságos vagy megy szembe a többi lakos jogaival. A védett területen lakók azzal érveltek, hogy ők azért vették meg az ingatlanjukat ebben az övezetben, mert arra számítottak, hogy csendes környéken fognak lakni, míg a nem ott lakók (de a Nap utcán rendszeresen átmenő lakosok) azt vetették a szemükre, hogy egyrészt máshol nem tudnak közlekedni, másrészt ennyi erővel minden utca lehetne lakó-pihenő övezet.

A szabályok betartatása is kardinális kérdés volt: az ott lakók szerint be kellene tartani a szabályt, hiszen a terület most lakó-pihenő övezet. Általánosságban felmerült, hogy Magyarországon semmit nem érnek a táblák, hiszen senki nem tartja és tartatja be őket. Ezzel kapcsolatban vita volt arról is, hogy érdemes-e a rendészetet kirendelni ellenőrzés céljából.

Az átmenő forgalom képviselői azzal érveltek, hogy ez nem egy jogosan kijelölt lakó-pihenő övezet, tehát el kéne venni ezt a státuszt. **Egy (kötelezően előírt, de sok település által nem alkalmazott) forgalomszabályozási felülvizsgálat során szinte bizonyosan megszűnne a lakó-pihenő övezeti kijelölés a Nap utcán. Az ehhez csatlakozó további övezetbeli utcák kérdése sincs nyugvóponton.**

Felmerült továbbá:

- a félelem, hogy a Fürj utcai óvoda megnyitásával robbanni fog a helyzet,
- a Szélkerék utca egyirányúsítása: a kérdés nem volt eldöntött, hogy melyik irányba legyen egyirányú (az intézkedéssel egyébként elveszne a Nap utca lakó-pihenő státusza is).

A javasolt reggeli áthajtási időablakkal kapcsolatban sokan szkeptikusak voltak, hiszen így is, úgyis átmennek a lakó-pihenő övezeten. Ezzel szemben volt, aki azzal érvelt, hogy nem mindenki szeret illegálisan átmenni, ez az intézkedés rajtuk segítene. Továbbá szkeptikusak voltak azzal is, hogy a Kormányhivatal vajon engedélyezne-e ilyen szabályozást. **Abban egyetértés volt, hogy ez mindenképpen csak ideiglenes megoldás lenne, amíg a területről levezető utak forgalmi helyzete nem javul (például az átkötőút megépítésével vagy az Egres út-Dunakanyar körút csomópont kapacitásnövelésével). Továbbá abban is egyetértett mindenki, hogy ez egy tünete a problémáknak (gyűjtőutak hiánya), amit a gyökerénél kellene kezelni. Összességében a javaslatokat vegyesen és szkeptikusan fogadták. A résztvevőknek magasabb volt az elvárása ezzel a javaslattal kapcsolatban.**

A Nap utca és környéke lakó-pihenő övezeti volta és a Szélkerék utca-Nap utca csomópont kapcsán nincsenek igazán jó megoldások és nagyon nagy a megosztottság. Ezen az ügyön az átkötőút relatív gyors megépülése segíthet az Egres út-Dunakanyar körút csomópont kapacitásbővítése mellett.

7.4. EGRES ÚT - FIASTYÚK UTCA CSOMÓPONT

Pismány legforgalmasabb útvonalán, az Egres úton, Pismány legfontosabb Dunakanyar körúti kihajtási lehetőségétől 70 méternyire található az Egres út-Fiastyúk utca-Jázmin utca kereszteződés. A csomópont Jázmin utcai ága nagyon rossz kialakítású, egy meredek emelkedő kapcsolódik be nagyon hegyes szögben az Egres útba. Az Egres út Dunakanyar körút felé eső szakaszán mindkét oldalon van egy-egy keskeny járda, ezeknek nincs különösebb forgalmuk. Az Egres út északi szakaszán már csak a nyugati oldalon találunk járdát, ez egyébként forgalmasabb. A Fiastyúk utca északi oldalán épült ki a járda.

A Jázmin utcának minimális a forgalma. A Fiastyúk utca jelentőségét egyrészt az adja, hogy a mögöttes területen van Pismány „központja" néhány bolttal, óvodával, ennek megfelelően érdemi gyalogosforgalom zajlik itt, emellett fontos menekülőút alakult ki rajta keresztül a Sztaravodai út felé. Az Egres út feladatát hosszan taglaltuk több fejezetben is, ennek a csomópontnak hálátlan szerep jutott: amikor a Dunakanyar körútról visszatorlódó sorok idáig elérnek, akkor a sor végére érkezők egy része már nem áll be a sorba, hanem kielőzve a sort elmegy jobbra a Fiastyúk utcára. A sorban állók általában a Fiastyúk utca torkolatát szabadon hagyják, hogy ez a mozgás és a Dunakanyar körútról a Dohánybolt felé tartó forgalom keresztezni tudja a sort.

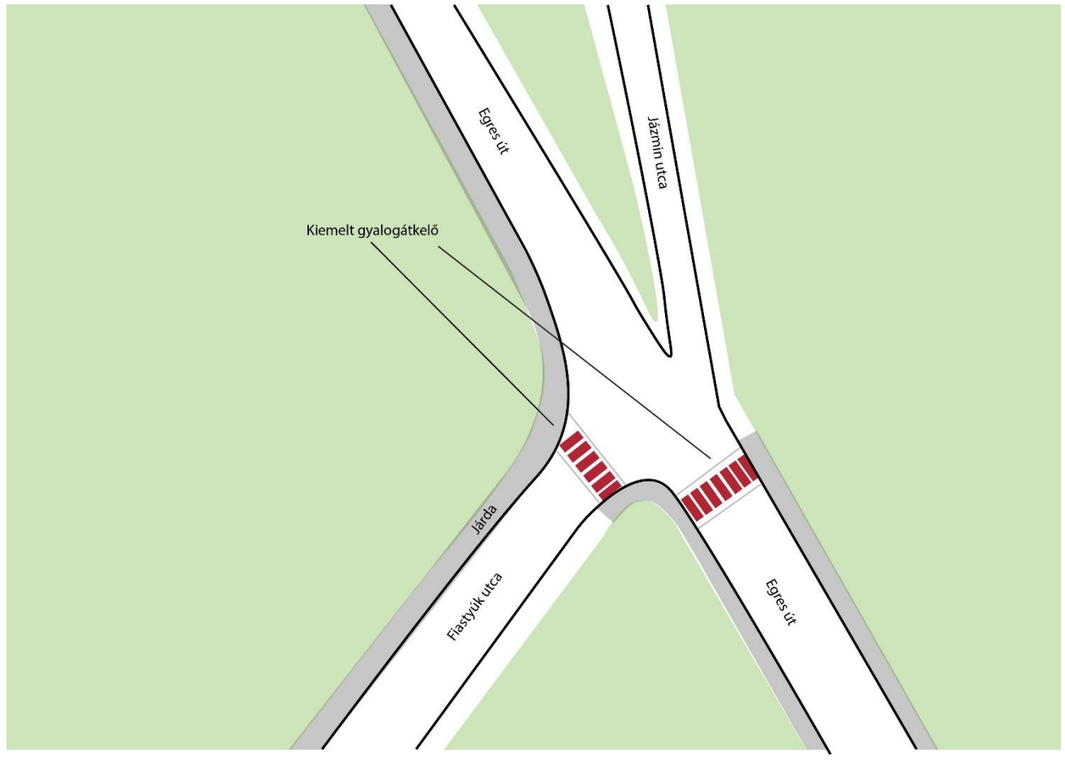
A közeli városrész-központ, a Dunakanyar körutat keresztező gyalogátkelőhely és a hegyről leérkező gyalogosútvonalak természetes vonalába esik ez a terület, így relatív jelentős gyalogosforgalmat mértünk, különösen a Fiastyúk utca-Egres út észak útvonalon. Az Egres út torkolatában a Dunakanyar körúttal párhuzamos gyalogátkelőhely gyalogosforgalma kisebb, mint ahányan itt keresztezik az Egres utat.

A csomópont önmagában nem problémás. Nem szerencsés, de megváltoztathatatlan adottság a Jázmin utca csatlakozási módja. A csomóponttól való visszaduzzasztás és a menekülőút kérdését az új átkötőút és/vagy az Egres út-Dunakanyar körút csomópont kapacitásbővítése oldhatja fel.

A csomóponttal kapcsolatosan három szakmai javaslat merült fel:

- Érdemes lenne az Egres utcán a Jázmin utcától délre egy új gyalogátkelőhelyet kialakítani. Ideális esetben ez a nagy forgalomra való tekintettel kiemelhető.
- Kevésbé fontos, de jó lenne egy gyalogátkelőhely az Egres úttal párhuzamosan is a nyugati oldalon a Dunakanyar körút felé.





12. ábra: Az Egres út-Fiastyúk utca csomópont javasolt átalakítása

A fókuszcsoporton ezt a témát nem választották és nem is került szóba.

Az Egres út-Fiastyúk utca csomópontba javasolt gyalogátkelőhelyek kiépítése támogatott, de a lakosság oldaláról kevésbé érdekes fejlesztés. Gyors megvalósítása javasolt.

7.5. EGRES ÚT - TÖRÖKVÖLGYI ÚT CSOMÓPONT

A Törökvölgyi út-Egres út útvonal a Pismány legfontosabb kiközlekedési útvonala.

A Törökvölgyi út a Barackos út felől az Egres út felé egyirányú, széles út, északi oldalán egy keskeny járdával. A Törökvölgyi útnak jelentős esése van az Egres út felé. Az Egres út Dunakanyar körút felé tartó szakasza is széles, déli oldalán járda van. Ezzel szemben az Egres út északi ága keskenyebb és egy kisebb alcsomópontban folytatódik a Szélkerék utcával és a Repkény utcával. Az Egres út fölérendelt, a Törökvölgyi út számára „Állj! Elsőbbségadás kötelező!" jelzőtábla van kihelyezve két forgalomtechnikai tükörrel. Az észak felé továbbhaladó utak közül az Egres út felső szakasza (és a teljes terület) 30 km/ó sebességkorlátozással bír és gyalogosforgalomra a figyelmet felhívó tábla van kihelyezve. A Szélkerék utca lakó-pihenő övezet, a Repkény utca pedig zsákutca. A Törökvölgyi út-Egres út-Dunakanyar körút vonalon menetrendszerinti buszjárat közlekedik. A csomópont sarkait elépítették, a beláthatóság minimális.

A csomópontban nem volt számlálás, de az tudható, hogy reggel a Dunakanyar körút felé 550, a Törökvölgyi út felé pedig 67 jármű/2 óra forgalom van az Egres úton (azaz nyolcszoros a különbség a Dunakanyar körút felé tartók javára). Az Egres út Dunakanyar körút felé tartó forgalmának nagyobb része a Törökvölgyi út felől érkezik, becsléseink szerint legalább 400 jármű/2 óra ez a forgalom.

A csomópont kialakítása gyalogos szempontból nem szerencsés: mind az Egres úti, mind a Törökvölgyi úti járda nagyon keskeny, ezek sem érnek össze, a csomóponttól északra pedig egyáltalán nincs gyalogos infrastruktúra. A csomópontról több információnk nincs, a városrészi költségvetésben nem jelentek meg igények az Egres úti járda igényén túl.

A csomópont mai formájában működik, a rejtett vagy már feloldott problémákra a sebességcsökkentések, a gyalogosok megjelenésére figyelmeztető tábla és különösen a forgalomtechnikai tükrök megjelenése utal.

Álláspontunk szerint ebben a csomópontban a szabályozás nem követte le a forgalom igényeit. Pismány legforgalmasabb, buszjárta útvonala alárendelt a sebességkorlátozott, lakó-pihenő övezeti és zsákutcai kapcsolattal és egy előnytelen kialakítású csomóponttal rendelkező Egres út felső szakaszának. Lehet hogy ebből nincsenek problémák jelenleg, de ha a szabályozás és a forgalomnagyságok nincsenek összhangban, az mindig problémákat, veszélyes helyzeteket szül. Feltételezhető, hogy ennek jelei például a kihelyezett tükrök is.

A csomópont mai kialakításának egyik szerencsés aspektusa, hogy a forgalmas Törökvölgyi út véget ér, az itt közlekedőknek a főként jobbíves mozgásaikhoz mindenképpen lassítaniuk kell, ezért az elsőbbség megadása az Egres úton érkezők részére nem jár extra lendületvesztéssel. Feltehető, hogy ez a fő oka annak, hogy nincsenek rendszeresen balesetek.

Közlekedéstervezési gyakorlatként elmondható, hogy ha egy csomópontban egy útvonal jelentősen nagyobb forgalmat szállít, akkor a fölérendelése nemcsak praktikus, de egybe is esik a járművezetők tudatos és főként kevésbé tudatos elvárásaival, hiszen ha az a tapasztalat, hogy bár elsőbbséget kell adnom, de sokszor nem is érkezik senki a fölérendelt irányból, ezzel szemben mögöttem folyamatosan sor van, akkor az elsőbbség intézménye elkopik, nem validálódik a mindennapokban, senki sem fogja érzékelni a szükségességét, így a figyelem is lankad. Ezzel szemben, ha egy alárendelt irányból az a mindennapi tapasztalat, hogy lassítani kell, mert keresztbe mindig érkeznek, akkor ez beépül a viselkedésbe és természetes működéssé válik.



Az Egres út déli járdáján érkező gyalogosok számára nincs kiépített továbbvezetés. Ha az Egres úton járda épül ezen a szakaszon, akkor annak az Egres út déli oldalán kell felfelé is folytatódnia, az Egres út keresztezése biztosan nem jó ötlet, főleg nem a Törökvölgyi út alatti szakaszon.

Javasolt annak átgondolása, hogy a forgalom és a szabályozás összhangjának megteremtése érdekében a Törökvölgyi út - Egres út dél útvonal kerüljön fölérendeslére, egyben az itt járó buszok elsőbbsége is biztosított legyen. Ebbe a rendszerbe az Egres út nyugati járdájának meghosszabbítása is szépen illeszkedik. Az Egres úton (ma fölérendelten) egyenesen érkezők lelassítása is fontos eredmény lenne, illetve azt is állítjuk, hogy a Törökvölgyi úton érkezők számára a csomóponton való áthaladás gyorsabb lenne, de az éles kanyarodási igény miatt nem válna veszélyessé. Az Egres út északi ágának alárendelése esetén megfontolandó egy kiemelt gyalogátkelőhely építése, ami egyben az Egres úti és a Törökvölgyi úti járdákat is összekapcsolná.

13. ábra: Az Egres út-Törökvölgyi út csomópontjának átalakítási javaslata

A Törökvölgyi út-Egres út csomópont újraszabályozása, a Törökvölgyi út-Egres út irányú forgalom fölrendelése elfogadásra került az önkormányzat részéről. Az Egres úton délről érkezők számára jó beláthatóságot biztosító kialakítást javaslunk, egyben forgalomcsökkentő küszöbbel való lassítást. Ez egyben feltételezi a Törökvölgyi út forgalmának terelését, lassítását oldalszigetekkel.



A fókuszcsoport eredményei

Ennek a helyszínnek a megvitatása egy alkalommal történt meg és ott éles fordulatot vett a történet, mert a **résztvevők egy része nagyobb forgalmat érzékel az Egres úton, mint a Törökvölgyi úton** (ennek az ellenkezője volt figyelembe véve a javaslatok során). **Ezt a kérdést érdemes megvizsgálni.**

Ami felmerült még problémaként:

- az Egres úti járdán ma nem lehet gyalogosan közlekedni esőben, mert az autók beterítik a gyalogosokat,
- a közjegyző előtti szabálytalanul parkoló autók zavarják a forgalmat,
- nem lehet jól belátni a csomópontot, ami csökkenti a biztonságérzetet.

Az Egres út-Törökvölgyi út csomópont újraszabályozása, a Törökvölgyi út-Egres út irányú forgalom fölérendelése szakmai oldalról jobban alátámasztandó. A szentendreieket a fejlesztés nem mozgatta meg, de az is kiderült, hogy a csomópontot kimondottan konfliktusosnak tartják. A csomópont áttervezését érdemes megkezdeni, különösen közlekedésbiztonsági szempontból, de gyors beavatkozás nem szükséges.

8. JÁRDA- ÉS GYALOGOSFEJLESZTÉSEK

A korábbi elemzésekben eddig felmerült gyalogoshálózati fejlesztések a következők:

- Az új átkötő út építése kapcsán az Egres úti csomópont környezetén való biztonságos átvezetés igénye,
- Az új átkötő út építése kapcsán a Sztaravodai út környezetén való biztonságos átvezetés igénye,
- Az Egres út-Fiastyúk utca csomópontjában két új gyalogátkelőhely kiépítése,
- Az Egres út-Törökvölgyi út csomópont kapcsán a gyalogosok biztonságos átvezetésének igénye.

8.1. AZ EGRES ÚTI JÁRDA

A Szentendrén régóta jól működő közösségi költségvetést a lakók részben arra használják, hogy közlekedési jellegű problémáikat felterjesszék a városvezetés felé. A 2025-ös városrészi közösségi költségvetésben a 7-es (Alsópismány) és a 9-es (Felsőpismány és Szarvashegy) körzetekben egyaránt az Egres utcai járdaépítés kapta a legtöbb szavazatot. A 9-es körzetben az új óvoda biztonságos gyalogos elérhetőségének biztosítása volt az egyértelmű ok a fejlesztés támogatására és a 7-es körzetben is ez volt az egyik cél a túl nagy autóforgalom miatti biztonsági aggályok mellett. A járda megvalósítására léteznek korábbi tervek, de azok nem a mostani, biztonsági alapú igényekre optimalizáltak, hanem a költségeket igyekeztek minimalizálni. A könnyű megvalósíthatóság ára például a többszöri oldalváltás és az északi oldal preferálása volt. A járda újratervezése javasolt a távlatosság és a lakosság részéről való jó fogadtatás érdekében.

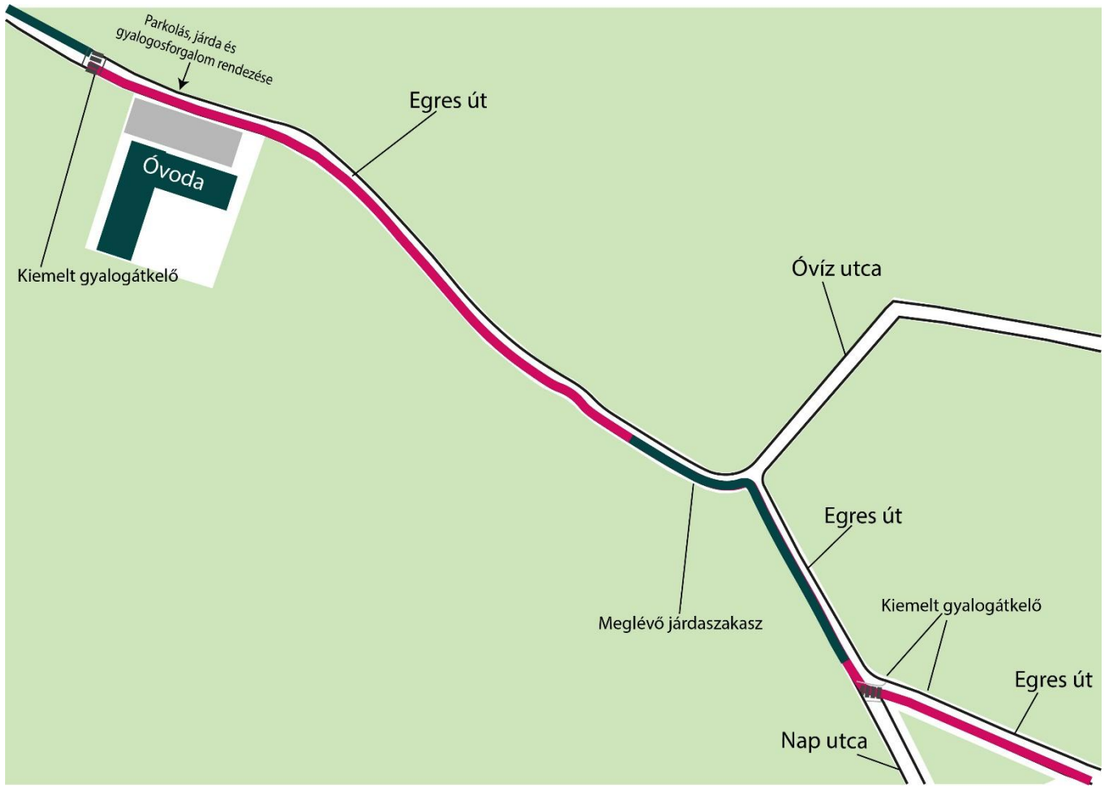


Az új járdaszakasz létesítésének fő indoka az Egres úti óvoda biztonságos gyalogos megközelíthetősége. Az öt év alatt történt két pályelhagyásos baleset az utcában mindenesetre intő jel a kifejtett sebességek tekintetében. Az óvodától délre a Sztaravoda patak hídjának környezetében a nyugati oldalon, az óvodától északra pedig az Egres út keleti oldalán van járda. A bejárások tapasztalatai alapján az óvoda előtti területet is rendbe kell tenni, ma ellentmondásos a kialakítás, túl szélesnek látszik az út. Közlekedésszakmai alapokon az Egres úton az óvoda oldalára kell a járdát megépíteni:

- Első lépésben az óvoda közvetlen környezetét kell rendbetenni, mert itt minden óvodás és a szüleik is megjelennek. Ennek része az óvodától alig 100 méterre északra az Egres út keleti oldalán már létező járdához való csatlakozás is egy kiemelt gyalogátkelőhellyel.
- Második lépésben az óvoda előtti járda és az Egres út délebbi szakaszán a patak hídjánál létező járdaszakasszal való összekötés javasolt, ezzel hosszabb egybefüggő járdaszakasz alakul ki.
- Harmadik lépésben a patak hídja környezetében meglévő Egres úti járda dél felé való meghosszabbítása javasolt a források adta lehetőségeken belül. A Nap utca csatlakozásánál javasolt a járdát egyben behajtási küszöbként is megépíteni.
- Az Egres úton a Dunakanyar körúttól a Törökvölgyi útig a nyugati oldalon húzódik a járda, ahogyan a patak hídja környezetében is és a fő motivációul szolgáló óvoda is a nyugati oldalon van. Az Egres úti járdát ez alapján végig a (dél)nyugati oldalon kellene megépíteni, oldalváltások nélkül, azonban az északkeleti oldalon való építés műszakilag sokkal egyszerűbb, így végül ezt javasoljuk, a Nap utca magasságában és a Törökvölgyi útnál egy-egy kiemelt gyalogátkelőhellyel.



- Operatív szinten a járdaépítés kapcsán gond lehet abból, hogy az itt lakók nem látják a fejlesztés komplexitását és korlátait. Mivel az új járda miatt keskenyebb lesz a közút és az utcai zöld részben eltűnik, ezért egyrészt a megváltozó, sivárabbá váló környezet miatt, másrészt és valószínűleg hosszabb távon is a ma is keskeny Egres út további szélességvesztése kapcsán felmerülő újabb közlekedési gondok miatt lesznek negatív visszhangok. E tekintetben a korábban bemutatott ötlet az Egres út Dunakanyar körúthoz csatlakozó rövid szakaszának egyirányúsításáról egyébként hasznos hatásokkal bírna, mert az Egres út érintett szakaszán még a mostanihoz képest is még inkább a lefelé tartó forgalom dominálna, kevesebb találkozás és konfliktus lenne.



14. ábra: Az Egres úi járda javasolt vonala

A fókuszcsoport eredményei

A járda kialakítását alapvetően támogatták a résztvevők (ha nem is mindenki), de sok probléma felmerült, és mindegyik csoportban más problémákon volt a fókusz:

- Volt résztvevő, aki szerint nincs igény járdára, hiszen senki nem gyalogol a városban: erre a járda támogatóinak az volt a válasza, hogy akkor fognak gyalogolni, ha lesz járda, másrészt az autósoknak is biztonságosabb, ha van járda, hiszen akkor nem az út közepén fognak szaladgálni az óvodások.
- A parkoló autók itt is problémát okoznak.
- Nem volt egyetértés abban, hogy melyik oldalon épüljön meg a járda a felső szakaszon: ennek az oka az, hogy az út jelentősen le fog szűkülni, ha az óvoda oldalán épül meg a járda azon a szakaszon, amit sokan nem támogatnának. Ugyanakkor az útszélesítéssel együtt sokkal nagyobb volumenű projektről lenne szó, ami nincs benne a jelenlegi költségvetésben. Némely résztvevő azt se bánná, ha ki kellene vágni a zöldet a járdaépítése érdekében. Továbbá az se okozott problémát többeknek, hogy a gyerekekkel kétszer kellene átszelni az Egres utat az óvoda eléréséhez.

A járda megépítése esetében, ami az egyetlen olyan intézkedés, amelynek a kivitelezésére megvan a pénzügyi forrás, több kérdést vetett fel a beszélgetések során, melyeket érdemes végig gondolni a tervezés megkezdése előtt.

Az Egres úti járda kérdése a koncepció legtöbb állításának elfogadása mellett (az óvoda közvetlen környékének rendbetétele, az Egres út felső részén létező járdához való csatlakozás egy kiemelt átkelőhellyel és a járda óvoda oldali összekötése a patak hídjának környékén már kiépített járdával) sokkal megosztóbb volt a vártnál. A felső szakaszon az Egres út déli oldalán kell megépíteni a járdát, viszont a megmaradó utat szélesíteni kell, ennek hiányában nem javasolt a járdát megépíteni, azzal együtt is, hogy a környéken lakók az északi oldalon szeretnék a járdát. Az Egres út alsó szakaszán, ha a járda miatt még kevésbé fognak elférni az autók, akkor ez népszerűtlen fejlesztés lehet. Ezért az alsó szakaszon mindkét oldalon el kell bontani a rézsűket, így minimálisan szélesítve az utcát. Ez a járda kicsivel nagyobb szélességét is lehetővé teheti, illetve a járda a déli oldalon, átvezetés nélkül kapcsolódhatna a meglévő Egres úti járdához. A járda végső formája a továbbtervezés és a finanszírozás kialakítása során dőlhet majd el.

8.2. FIASTYÚK UTCA FORGALOMCSILLAPÍTÁSA, PARKOLÁSVIZSGÁLATA ÉS HUMANIZÁLÁSI LEHETŐSÉGEI

A Fiastyúk utca Dunakanyar úthoz közeli szakaszán kialakult egy városrészi alközpont: egy kisebb élelmiszerbolt mellett egy bölcsőde, dohánybolt, autóalkatrészbolt, zöldséges és egy szépségszalon is megtelepedett itt, kihasználva egyrészt a Dunakanyar körút közelségét a nagy átmenőforgalommal, másrészt a buszmegállóba és a Belvárosba tartó gyalogosok jelenlétét és a rendelkezésre álló parkolási lehetőségeket. Ez a kis alközpont nagy érték, minősége ugyanakkor a 90-es éveket idézi.

A területet a Fiastyúk utcán keresztül lehet megközelíteni, ennek fő megközelítési iránya az Egres út felől van, a másik irány inkább kijáratként használatos. Ugyanez az irány egyébként egy jelentős menekülőút is az Egres úti csomópont torlódásai miatt. Az alközpont egy nehezen meghatározható alakú, gyalogos infrastruktúrával esetlegesen ellátott tér, alacsony szintű építészeti minőséget képviselő épületekkel és relatív jelentős gyalogosforgalommal. A területről dél felé egy burkolatlan zsákutca nyílik. A Dunakanyar körúti buszmegálló magasabban fekszik, mint az alközpont, így lépcső vezet oda.

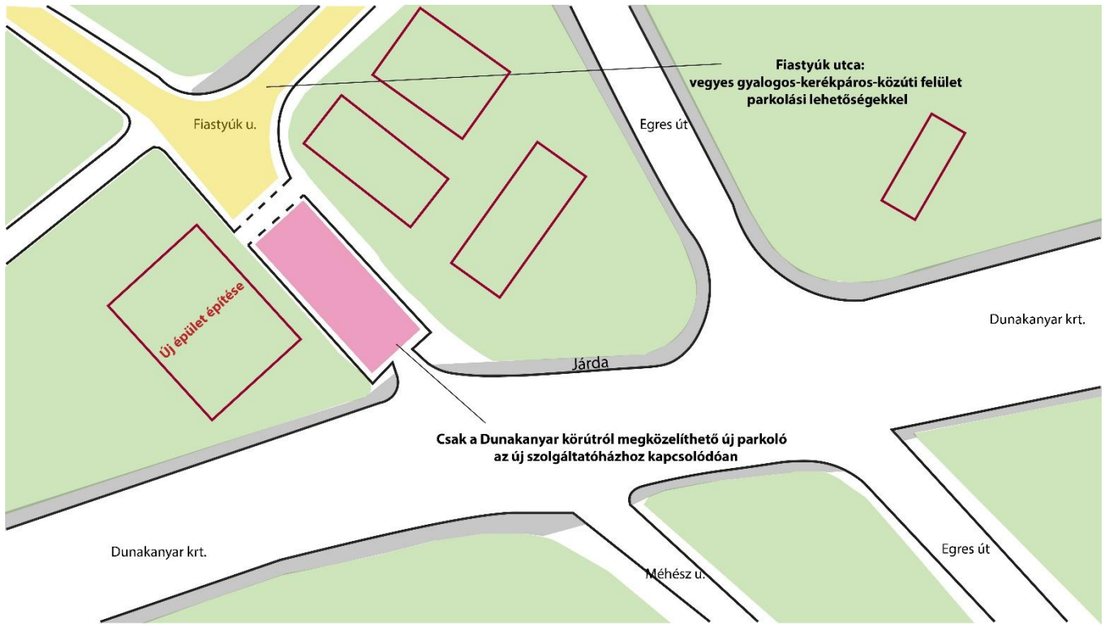
A szolgáltatások látogatóit és úgy általában a térrész működését a parkoláson keresztül lehetett bizonyos mértékig megismerni. A parkolásfelvétel eredményei alapján:

- A kisközért és a dohánybolt környékén mintegy 18 parkolóhely van, a parkolási igények kora reggel alacsonyak (4-5 jármű), de 8 órától már egész nap 80% körüli kihasználtsággal működik a terület. Néhány jármű szinte egész nap itt áll és egyébként is jellemző az 1-2-3 órás parkolás. Sokan érkeznek fél órán belüli parkolási céllal: reggel, a kisebb forgalom mellett csak négyen, de délután már 14-en vannak, ez a szolgáltatásokhoz érkezők jellemző mintázata. A legtöbben a mérés végén parkoltak a területen, 17:00 óra után 18 parkoló járművet számláltunk.
- A bölcsőde előtti merőleges parkoló kapacitása 15 járműre tehető. A reggeli órákban 12-14 jármű parkolt, ebből 11 folyamatosan, ezek valószínűleg az itt lakók autói, amelyek nagyobb részét délután is megtaláltuk, szintén folyamatosan itt parkolva. Délutánra a lakók autóinak fele eltűnt, a helyükre új járművek érkeztek, szintén hosszabb idejű parkolási igénnyel, egészében folyamatosan kapacitásközeli parkolási igényeket keltve.
- A Fiastyúk utca Nap utca felé tartó szakasza klasszikus kertvárosi utcának tekinthető, egész nap 2-3 jármű parkol itt és a cserélődés sem jellemző.



A terület megérett a fejlesztésre, korábbi tervekről nincs tudomásunk. A fejlesztések javasolt iránya egy minőségi, zöld alközpont létrehozása, ahol akár kisebb köztéri rendezvények is megtarthatók és ahol a gyalogosok és a kerékpárosok egyértelműen előnyt élveznek, de az autósok is megjelenhetnek, a mainál akár magasabb szintű szolgáltatásoknak is helyet adva.

A szolgáltatásoknak otthont adó épületek nem képviselnek építészeti értéket, jobb lenne egységes, minőségi városi teret létrehozni. Ezt közlekedési oldalról megtámogathatná, ha a beruházó saját parkolót kaphatna a Dunakanyar körútról nyílóan, zsákutcaként kialakítva. Ezt összhangba kell hozni a buszmegálló napi üzemével és az Egres úti becsatlakozást szolgáló tervezett fogadósávval. A Fiastyúk utca fennmaradó területét ezzel a „magán”parkolóval integrálva egy minőségi, forgalomcsillapított, vegyes használatú gyalogos-közúti tér hozható létre. Ennek külső kapcsolatait is ki kell építeni: az Egres úthoz csatlakozó járda egyoldali, keskeny, a Dunakanyar körút, a Belváros és a buszmegálló felé is ki kell ezeket építeni. A dél felé nyíló zsákutca az esetlegesen létrejövő Dunakanyar körútról nyíló parkoló esetén a mai épületeken keresztül szolgálható ki az Egres utca felől.



15. ábra: A Fiastyúk utca csillapításának és fejlesztésének egy lehetséges forgatókönyve

A Fiastyúk utca gyalogosbarát átalakításának javaslata elnyerte az önkormányzat tetszését azzal, hogy nagyon ambíciózus, 30 éves távlatban értelmezhető és felsővezetői döntést igényel az elfogadása.

A fókuszcsoport eredményei

A témáról csak egy fókuszcsoportban volt szó és csak nagyon röviden. A résztvevők támogatnák a koncepcióban szereplő ötletet, bár felmerült némi szkepszis a megvalósíthatóságával kapcsolatban.

A Fiastyúk utca (Pismány kapuja) gyalogosbarát átalakításának javaslata pozitív visszhangot kapott, koncepcionális tervezésének, a megvalósítás lehetőségeinek további vizsgálata indokolt.

8.3. BIZTONSÁGOS, KÖRBESÉTÁLHATÓ SÉTAÚTVONAL

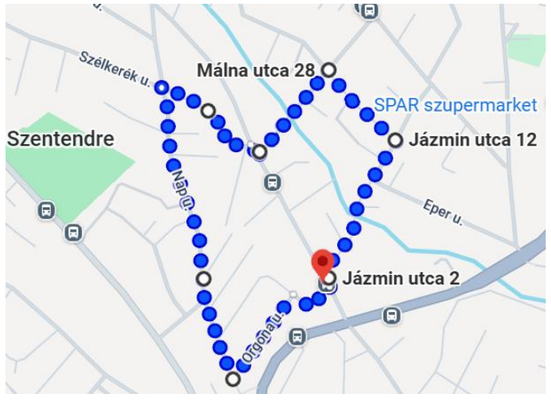
Szentendre Pismány városrésze alapvetően autós közlekedésre épülő, jómódú kertváros, folyamatos továbbépüléssel, magas forgalmi igényekkel. A gyalogosigények a Dunakanyar körút gyalogátkelőhelyein és a Fiastyúk utcai városrészi alközpont környezetében koncentrálódnak.

A nagy magasságkülönbségek miatt a gyaloglás és a kerékpározás, mint közlekedési mód a fehérgalléros lakosság számára csak néhány speciális szegmensben alternatíva. Ilyen különösen a gyerekekkel a közeli óvodába való eljutás. A nem közlekedési jellegű gyaloglásra ennél valószínűleg sokkal szélesebb körű és általánosabb igény van: a kocogás, a futás, az egészségügyi séta, a gyerekekkel, unokákkal való séta, a kutyasétáltatás a kertvárosok tipikus igényei, amelyekre érdemes odafigyelni. Ezen igények természetes módon a kertvárosokban a járdákon valósulnak meg.

A Pismányban a járdahálózat hiányos, sőt, a legtöbb utcában helyhiány miatt ki sem építhető és igazából az igény sem ez. Sokkal inkább a meglévő terek biztonságos használata az igény a kisebb forgalmú utcákban. A Dunakanyar körút körüli, régebben kiépített részeken több helyen van járda, észak felé haladva viszont ez szinte teljesen eltűnik. Javasolt egy olyan gyalogosvízió kialakítása az önkormányzatnál, ami választ ad ezekre az igényekre és a felmerülő kérdésekre. Ez nem nagyon tud más lenni, mint a stratégiailag fontos utcákon kiépíteni a gyalogosközlekedés feltételeit, az ide ráhordó utcákon pedig biztosítani a gyalogosközlekedés biztonságát. A tervezett Egres úti járda is ezt az irányt képviselheti.

A területen a gyalogosinfrastruktúra teljes körű kiépítése távlatban sem várható, alkalmanként egy-egy kisebb-nagyobb szakasz megvalósítása prognosztizálható, az összefüggő minőségi hálózat kialakulása nem valószínű. Azonban a gyerekekkel való séta, a futás igényli az összefüggő, biztonságos gyalogoshálózatot. Ezért a területen belül javaslatot teszünk egy rövidebb és egy hosszabb távon megvalósítható „futókörre”

„Pismány szíve”



Nagyrészt sík

↑20 m · ↓19 m



A Sztaravodai és Barackos út közötti szakaszon létre lehet hozni egy szív alakú sétáló/futókört, ahol a csillapított forgalom miatt kellemes környezet alakulhat ki a rekreációs tevékenységekhez.

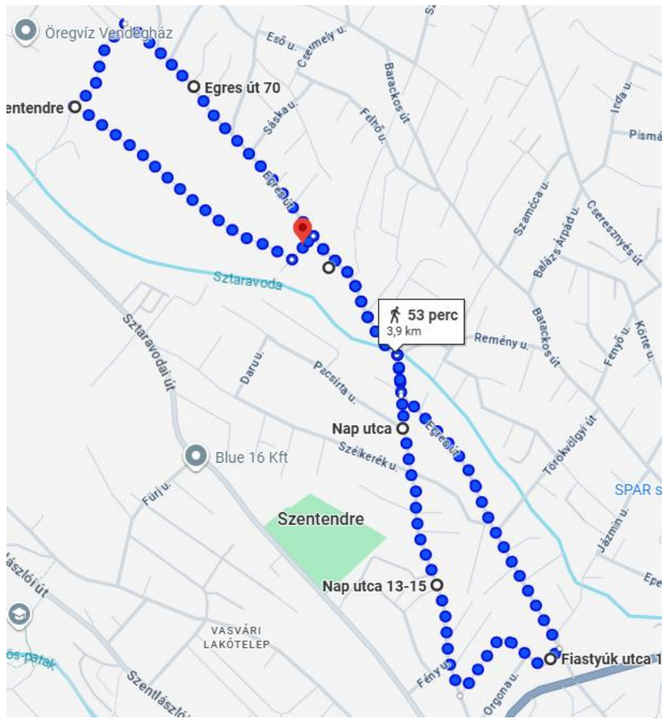
Az 1,8 km-es sétálókör a Nap utcát, a Szélkerék utcát, a Málna utcát és a Jázmin utcát érinti.

Domborzatát tekintve nagyrészt sík területről beszélhetünk, ahol az egész kör alatt 20 méter emelkedés és csökkenés tapasztalható csak. Ennek köszönhetően idősek, illetve kisgyermekes családok számára is ideális sétához, akár babakocsival is.

A kör bejárása körülbelül 20-30 percet vesz igénybe, tehát azok számára is bejárható, akik a rövidebb sétákat preferálják.

Egyes csomópontok biztonsági szempontból fejlesztendők, akár jelen tanulmányban javasolt módokon is (Törökvölgyi út-Egres út, Egres út-Jázmin utca például). A reggeli csúcsidőszakban néhány útszakasz nagy forgalmú (Törökvölgyi út, Nap utca) és például a Szélkerék utcán és a Nap utca nagyobb részén nincs járda és nagyon keskeny az utca. Ezért ez a kör az átkötőút megépítése és a Nap utca forgalmának jelentős csökkenése után lesz megvalósítható.

„Pismányi nyolcas”



16. ábra: A “Pismányi nyolcas” futókör

↑53 m · ↓55 m



A tanulmányban eddig bemutatott fejlesztési javaslatok megvalósulásával (Egres úti járda, új átkötő út kapcsán javasolt gyalogosfejlesztések, a Nap utca forgalmának csökkenése a közúti fejlesztések által, Fiastyúk utca rendezése) létrejöhet egy olyan gyalogoshálózat, aminek a gerince az új Egres úti járda és lényegében két kisebb kör összekötése egy 3,9 km hosszú nagyobb körré.

Az északi kör az új átkötő útból és az onnan a Gulyás utcához visszakötő földútból áll az egres úti járdán kívül.

A déli kör az Egres úti járda-felújított Fiastyúk utca és a kisebb forgalmú/forgalomcsillapított Nap utca vonalán fut.

A végigsétáláshoz mintegy 53 perc szükséges. A magasságkülönbség az új átkötő út térségében jelentős, egyébként elfogadható. A hosszan elnyúló futókörhöz Pismány jelentős része könnyen hozzáfér. Külön előny, hogy a Fiastyúk utcai városrészközpont gyalog elérhetővé válik Pismány jelentős területeiről.

A kiépítéshez szükséges beruházások, az egyes elemek, különösen az Egres úti járda megépítésekor megvalósíthatók, megvalósítandók.

A bemutatott sétakörök elvi szinten elfogadásra kerültek, ezek jól illenek a város zajló kardióösvény-fejlesztéseihez, de számos kisebb fejlesztés szükséges a megvalósításhoz.

9. A FÓKUSZCSOPORTOS BESZÉLGETÉSEK

A koncepcionális tervek megalkotása után következett a társadalmasítás. Ennek célja, hogy a mobilitástervezők által megfogalmazott javaslatokat validáltassuk (vagy megcáfoltassuk) a helyi lakosokkal. Ezért fókuszcsoportos beszélgetéseket szerveztünk.

Módszertan

A fókuszcsoportos beszélgetés módszertana abban kiváló, hogy egy vagy több megadott problémáról tudjanak beszélgetni, esetleg vitázni a résztvevők egy moderátor segítségével. A résztvevőket Szentendre Város Önkormányzatának segítségével toboroztuk. A toborzás 2025 decemberében online és offline zajlott. A Google Űrlapot a szentendrei hírlevélen és a hivatalos csatornákon keresztül reklámozta a város. Ezenfelül annak érdekében, hogy elérjük azokat is, akik nem elérhetőek online, a város meghirdette papír alapon is. A szórólapot bedobták a helyi lakosok postaládájába, melyet az elérhetőségek megadásával lehetett leadni.

Összesen 73-an jelentkeztek azzal az igénnyel, hogy szeretnének részt venni ezen beszélgetések egyikén. A résztvevőket nem, korcsoport, preferált közlekedési mód és a résztvevők elérhetősége szerint próbáltuk meg beosztani körülbelül egyforma (10-14 fős) csoportokba. Összesen 18 nő és 31 férfi vett részt a fókuszcsoportokon összesen (a jelentkezők között is nagy többségben voltak a férfiak) és a legtöbben 40 és 64 év közöttiek voltak.



A beszélgetéseken részt vett az Önkormányzat közösségi részvételi iroda munkatársa (Kiss Barna), illetve volt olyan alkalom, ahol az egyik helyi képviselő, Drávucz Zsolt és Pilis Dániel tanácsnok is jelen voltak.

A beszélgetések menete

Minden beszélgetés nagyjából ugyanúgy zajlott:

- Bemutatkozás
- A tervezési projekt rövid bemutatása
- Mely helyszíneket érint a koncepció
- A beszélgetések menetének és szabályainak ismertetése
- Témaválasztás (a tanulmányban tárgyalt, korábban felmerült javaslatok):
    1. A Sztaravodai út-Dunakanyar körút csomópontja
    2. Az Egres út-Dunakanyar körút csomópontja
    3. A Barackos út-Dunakanyar körút csomópont
    4. Egres út-Sztaravodai út közötti átkötőút távlatban
    5. A Nap utca problematikája
    6. Egres út-Fiastyúk utca csomópont gyalogosfejlesztés
    7. Egres út-Törökvölgyi út csomópont
    8. Egres úti járda kérdése
    9. Pismány kapuja kialakítása Fiastyúk utcánál távlatban
- Szavazás a témákról
- A kiválasztott témák bemutatása
- Beszélgetés az egyes helyszínekről
- A javasolt koncepcionális irány kapcsán a legfontosabb döntési pont megszavaztatása
- Levezetés, feedback

	2026. január 20. (kedd) 10:00-12:00	2026. január 20. (kedd) 17:00-19:15	2026. január 21. (szerda) 10:00 – 12:00	2026. január 21. (szerda) 17:00-19:15
Résztvevők száma	10 fő	12 fő	14 fő	13 fő
A témaszavazás eredménye és a további szóba került témák (+)	2, 5, 8 + 9, 4	4, 2, 8 + 5	2, 7, 8 + 4, 5	2, 4, 5 + 1, 8
Szavazás	nem volt szavazás	2-es téma: 8 igen 8-as téma: 10 igen 5-ös téma: 4 igen, 3 nem, a többi tartózkodott	2-es téma: 2 igen 8-as téma: a jobboldali járda mellett 4-es téma: 11 fő igen	2-es téma: 10 igen 4-es téma: 10 fő használná 5-ös téma: 7 igen 1-es téma: 10 fő támogatná 8-as téma: másik oldalon legyen a járda
Egyéb megjegyzés	általános problémák megvitatásával elment az idő	heves vita alakult ki a Nap utca kapcsán a lakosok között	közösségi közlekedés behozatala a témák közé	vita az Egres úti járda felső szakaszáról

Mindegyik beszélgetésen aktívak voltak a résztvevők és tovább is tartottak a tervezett 90 percnél: ezekből – és a túljelentkezésből is – jól látszik, hogy nagyon érdekli a helyi lakosokat az Egres út és környékének sorsa.

A fenti táblázat jól illusztrálja, hogy a legnépszerűbb témák a 2-es (az Egres út-Dunakanyar körút csomópontja), a 4-es (az Egres út-Sztaravodai út közötti átkötőút), az 5-ös (a Nap utca problematikája) és a 8-as (az Egres úti járda kérdése) voltak.

Eredmények

A bemutatott problémafelvetések és javaslatok megegyeznek a tanulmány egyes fejezeteiben bemutatottakkal.

1. *A Sztaravodai út-Dunakanyar körút csomópontja*

Ez a téma csak egy beszélgetésen került elő, de egyik beszélgetésen sem szavazták meg eredetileg. **A javaslatunkat támogatta a résztvevők nagyrésze. Az egyik résztvevőnek az volt a kitétele, hogy akkor támogatja, ha használhatja a Nap utcát átmenő forgalomban.**

2. *Az Egres út-Dunakanyar körút csomópontja*

Ez a helyszín mindenhol előkerült. Az engedélyes tervvel kapcsolatban több helyen is felmerült, hogy a gyalogátkelőt (ami az engedélyes terveken egy középszigetre kerülne, át lehetne-e helyezni a Dunakanyar körút északi oldalára. A lakosok szerint ez már többször felmerült, volt rá ígéret, aztán nem valósult meg. Mivel az engedélyes terv megvalósítására az esély nem nagy, ezért alternatívaként az Egres út torkolatának Dunakanyar körút felé való egyirányúsítását is bemutattuk. Ezzel kapcsolatban az a kényes kérdés merült fel, hogy ehhez az egyirányúsításhoz mit szólnának az ott lakók és a Pismány felé nap mint nap ott közlekedők (akik egyébként kevesen vannak a kifelé tartókhoz képest).

Egy résztvevő bemutatott régebbi terveket erre a csomópontra, melyben szerepel egy 12 méteres szakasz, amivel ki lehetne bővíteni az utat és akkor lenne hely jobbra kanyarodásra fölfele az Egres útra. Ezt a tervet érdemes megvizsgálni.

Ezen felül több lakos is kérdezte, hogy a jelzőlámpákat össze lehetne-e hangolni a Dunakanyar körúton: ez a kérdés a Magyar Közút hatáskörébe tartozik és a korábban megígért felújításhoz kötődik, ezért jelen koncepció keretein belül nem lehet hozzányúlni.

A Nap utca átmenő forgalma és a Barackos út szélesítése merült fel kapcsolódó ötletként. Az előbbiről lesz szó az 5-ös pontban.

Egy lakos jelezte utólag (emailben), hogy az egyirányúsítás megnehezítené a Pismány felé tartó kerékpáros közlekedést ezen a szakaszon. Ő felvetette, hogy maradjon egy nyomvonal a szembe közlekedő kerékpárosoknak.

A kérdéskör a szolidaritást és a kompromisszumra való hajlandóságot feszegeti. Ebben nagy volt a megosztottság. **A beszélgetések alapján nehéz eldönteni, hogy milyen lenne az intézkedés fogadtatása, mert körülbelül fele-fele arányban támogatták vagy ellenezték a javaslatot a részt vevők.**

3. *A Barackos út-Dunakanyar körút csomópont*

Ez a csomópont, bár több beszélgetésben is előkerült, vallójában nem volt elég érdekes a résztvevők számára.

4. *Egres út-Sztaravodai út közötti átkötő út távlatban*

Az átkötő úttal kapcsolatos aggodalmak az alábbiakban foglalhatóak össze:

- az új út termelné is a forgalmat, nem csak elterelné,
- a zöldövezet megtörése a résztvevőkben is aggályt ébresztett, de messze nem mindenkiben,
- az új út megnövelné a Sztaravodai út forgalmát is,
- az elterelt forgalomra még rá fog jönni a Fürj utcai óvoda forgalma is,
- azok, akik az út Barackos út felé vezető átkötő utcáin laknak, azok számíthatnak rá, hogy többen fogják használni azokat az utakat. Itt felmerült a kérdés, hogy ki fogja javítani/kifizetni a javítását a zömmel magánberuházásban elkészült utaknak.
- érdemes lenne egy másik nyomvonalon tervezni, amit már most is használnak,
- a jelenlegi szabályozás nem biztos, hogy engedi az aszfaltozást, vízgyűjtést ezen a területen és az is kérdés, hogy van-e magántulajdon a területen.

A problémák felvetése ellenére a három csoportban, ahol volt szavazás, a nagy többség támogatná az új átkötő út megépítését.

„Úgy megyek el otthonról, hogy elmegyek mások előtt" – ő neki jobb, ha nem kell mások előtt elmenni, ezért is támogatná az elkerülő utat. „Minél több út van, annál jobb" – vélte egy másik lakos.



5. *A Nap utca problematikája*

Ez a helyszín minden beszélgetésen felmerült, és többször is heves vitákat generált a lakosok között. A fő kérdés, hogy ez a „szerzett jog", amit a lakó-pihenő övezet lakosai élveznek mennyire igazságos vagy megy szembe a többi lakos jogaival. Az ott lakók azzal érveltek, hogy ők azért vették meg az ingatlanjukat ebben az övezetben, mert arra számítottak, hogy csendes környéken fognak lakni, míg a nem ott lakók (de a Nap utcán rendszeresen átmenő lakosok) azt vetették a szemükre, hogy egyrészt máshol nem tudnak közlekedni, másrészt ennyi erővel minden utca lehetne lakó-pihenő övezet.

A szabályok betartatása is kardinális kérdés volt: az ott lakók szerint be kellene tartani a szabályt, hiszen a terület most lakó-pihenő övezet. Általánosságban felmerült, hogy Magyarországon semmit nem érnek a táblák, hiszen senki nem tartja és tartatja be őket. Ezzel kapcsolatban vita volt arról is, hogy érdemes-e a rendészetet kirendelni ellenőrzés céljából. Az átmenő forgalom képviselői azzal érveltek, hogy ez nem egy jogosan kijelölt lakó-pihenő övezet, tehát el kéne venni ezt a státuszt. **Egy (kötelezően előírt, de sok település által nem alkalmazott) forgalomszabályozási felülvizsgálat során szinte bizonyosan megszűnne a lakó-pihenő övezeti kijelölés a Nap utcán. Az ehhez csatlakozó további övezetbeli utcák kérdése sincs nyugvóponton.**

Felmerült továbbá:

- a félelem, hogy a Fürj utcai óvoda megnyitásával robbanni fog a helyzet,
- a Szélkerék utca egyirányúsítása: a kérdés nem volt eldöntött, hogy melyik irányba legyen egyirányú. (az intézkedéssel egyébként elveszne a Nap utca lakó-pihenő státusza is)

A koncepcióban szereplő áthajtási időablakkal kapcsolatban sokan szkeptikusak voltak, hiszen így is, úgyis átmennek a lakó-pihenő övezeten. Ezzel szemben volt, aki azzal érvelt, hogy nem mindenki szeret illegálisan átmenni, ez az intézkedés rajtuk segítene. Továbbá szkeptikusak voltak azzal is, hogy a Kormányhivatal vajon engedélyezne-e ilyen szabáűlyozást. **Abban egyetértés volt, hogy ez mindenképpen csak ideiglenes megoldás lenne, amíg a területről levezető utak forgalmi helyzete nem javul (például az átkötőút megépítésével vagy az Egres út-Dunakanyar körút kapacitásnövelésével). Továbbá abban is egyetértett mindenki, hogy ez egy tünete a problémáknak (gyűjtőutak hiánya), amit a gyökerénél kellene kezelni. Összességében a javaslatot vegyesen és szkeptikusan fogadták. A résztvevőknek magasabb volt az elvárása ezzel a javaslattal kapcsolatban.**

6. Egres út-Fiastyúk utca csomópont gyalogosfejlesztés

Ez a csomóponti fejlesztés nem került megszavazásra és a beszélgetések során sem került elő, mint téma.

7. Egres út-Törökvölgyi út csomópont

Ennek a helyszínnek a megvitatása egy alkalommal történt meg és ott éles fordulatot vett a történet, mert a **résztvevők egy része nagyobb forgalmat érzékel az Egresi úton, mint a Törökvölgyi úton** (ennek az ellenkezője volt figyelembe véve a javaslatok során). **Ezt a kérdést érdemes megvizsgálni.**

Ami felmerült még problémaként:

- az Egres úton nem lehet gyalogosan közlekedni eső esetén anélkül, hogy az illető ne legyen saras,
- a közjegyző előtti szabálytalanul parkoló autók zavarják a forgalmat,
- nem lehet jól belátni a csomópontot, ami csökkenti a biztonságérzetet.

8. Egres úti járda kérdése

A járda kialakítását alapvetően támogatták a résztvevők (ha nem is mindenki), de sok probléma felmerült, és mindegyik csoportban más problémákon volt a fókusz:

- Volt résztvevő, aki szerint nincs igény járdára, hiszen senki nem gyalogol a városban: erre a járda támogatóinak az volt a válasza, hogy akkor fognak gyalogolni, ha lesz járda, másrészt az autósoknak is biztonságosabb, ha van járda, hiszen akkor nem az út közepén fognak szaladgálni az óvodások.
- A parkoló autók itt is problémát okoznak.
- Nem volt egyetértés abban, hogy melyik oldalon épüljön meg a járda a felső szakaszon: ennek az oka az, hogy az út jelentősen le fog szűkülni, ha az óvoda oldalán épül meg a járda azon a szakaszon, amit sokan nem támogatnának. Ugyanakkor az útszélesítéssel együtt sokkal nagyobb volumenű projektről lenne szó, ami nincs benne a jelenlegi költségvetésben. Némely résztvevő azt se bánná, ha ki kellene vágni a zöldet a járdaépítése érdekében. Továbbá az se okozott problémát többeknek, hogy a gyerekekkel kétszer kellene átszelni az Egres utat az óvoda eléréséhez.

A járda megépítése esetében, ami az egyetlen olyan intézkedés, amelynek a kivitelezésére megvan a pénzügyi forrás, több kérdést vetett fel a beszélgetések során, melyeket érdemes végig gondolni a tervezés megkezdése előtt.

9. Pismány kapuja kialakítása Fiastyúk utcánál távlatban

Erről csak egy csoportban volt szó és csak nagyon röviden. **A résztvevők támogatnák a koncepcióban szereplő ötletet, bár felmerült némi szkepszis a megvalósíthatóságával kapcsolatban.**



Összefoglalás

A résztvevők pozitívan fogadták, hogy felkereste őket az Önkormányzat egy ilyen egyeztetésre, ugyanakkor sokan kétkedve és sok kérdéssel hagyták el a termet, hiszen a forráshiány mint fő probléma a magyarországi közlekedésben és az ebből fakadó bizonytalanság nem múlt el. Volt olyan résztvevő is, aki kifejezetten negatív visszajelzést adott – emailben. Egyéb felmerülő problémák, melyekre az Önkormányzattól várnak megoldást:

- az óvoda és iskolák körzetesítésének problémájára: túl sok leányfalui jár a helyi óvodákba, miközben a helyiek nem tudnak a körzetes óvodába beiratkozni,
- mikor és milyen alapon fogadta el az Önkormányzat a Nap utca és környékének lakó-pihenő övezetté alakítását,
- a közjegyző és a klinika miatt szabálytalanul parkoló autók kapcsán felmerülő anomáliára, illetve
- a helyi közösségi közlekedés helyreállítására.

Érintett témák voltak továbbá a közlekedésbiztonság és a közlekedéskultúra, ami mindenki szerint javítandó Szentendrén (de országosan is). Több beszélgetésen is részt vettek olyanok, akik a fenntartható mobilitást részesítenék előnyben, legyen az kerékpár, roller vagy helyi közösségi közlekedés. Az emailben negatív visszajelzést adó hölgy egy szigetmonostori elektromos kisbusz bevezetéséhez hasonlót szorgalmazna Szentendrén.

Az egyes témáknál kapott visszajelzések a tanulmány megfelelő fejezeteinek végén megjelennek.