

SZENTENDRE

a Vasúti Villasor és környéke
finomhangolt forgalomcsillapítási koncepciója
(a 2023. január 31-én leszállított tanulmány kiegészítése)

Megbízó:

Szentendre Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Csörgő Nikolett | Dr. Szele András

2023. június

A KONCEPCIÓ FINOMHANGOLÁSA

Jelen kiegészítő tanulmány a „Vasúti Villasor és környéke forgalmi mérések és forgalomcsillapítási koncepcióváltozatok” című, 2023. január 31-én leszállított tanulmány folytatása, egyben lezárása.

A bemutatott koncepciórajzok társadalmassági és döntéselőkészítési célokat szolgálnak, a javasolt forgalomcsillapítási és más intézkedések jellegét mutatják be. Az egyes kiépített terelőelemek, gyalogátkelőhelyek, közúti biztonsági tükrök stb. pontos helyét, a terelőelemek esetén a számát és az elhelyezését a későbbi részletes tervezés során kell megállapítani az egyes utcák adottságainak és az ott élők igényeinek megfelelően.

A tervezési folyamat áttekintése

A munkában első körben kidolgozott koncepciót a korábbi fórumok résztvevői, akik jellemzően a ma is jelentős átmenőforgalommal terhelt utcák lakói, igen nagy többségben támogatták. Amikor azonban a koncepció szélesebb körben, az átmenő forgalommal ma nem terhelt utcák lakói körében is ismertté vált, erőteljes lakossági tiltakozás kezdődött. Szentendre város képviselőtestülete 2023. március 22-én tárgyalta a kidolgozott koncepciót. A lakosság folyamatba újonnan érkező részének ellenállása miatt a képviselőtestületi ülésen végül az a döntés született, hogy a bemutatott koncepció a lakossági észrevételek tükrében kerüljön finomhangolásra.

2023. május 22-én a Szatmári utcában sátras kitelepülés keretében mutatták be a tervezők a finomhangolás első eredményét. Ez a változat a korábbi műszaki megoldások talaján állt. A kitelepülés tanúsága szerint a lakóközösség aktív tagjainak többsége csak olyan változtatásokat hajlandó elfogadni, amelyek a ma problémás utcák közvetlen forgalomcsillapítását szolgálják, a ma forgalommal nem terhelt utcák bármilyen, megelőlegező jellegű csillapítása nagyon erős ellenálláshoz vezet. Egyértelműen kiderült, hogy a terület forgalomcsillapítása csak akkor bír társadalmi támogatással, ha a jelenleg átmenő forgalommal nem terhelt utcákban nem lesz érdemi változás. Ezek után újabb finomhangolási lépésre került sor, jelen kiegészítő tanulmány ezt mutatja be.

2023. június 1-jén a szentendrei Városházán zárult le a tervezési folyamat egy újabb lakossági fórum formájában, a jelenleg is terhelt utcákra fókuszáló új koncepcióval. A végleges változat társadalmilag sikeres volt, a jelenlévők körében a korábbi erőteljes tiltakozás nem jelentkezett. A végleges változat egyetlen, valamelyest megosztó eleme a Kőzúzó utca-Vasúti Villasor csomópontban az elsőbbségi viszonyok megváltoztatása. Ez középtávú elem, megvalósítása a lakók ellenállása miatt nem valószínű. Ugyanakkor a korábbi koncepciók közlekedésszakmailag előremutatóbbak és kreatívabbak voltak, így azok többsége számára, akik a folyamat korai szakaszában léptek fel és radikális változást vártak, csalódást keltő kompromisszum született.

A finomhangolás

A finomhangolás fő szempontja az átmenőforgalom fő csatornáiként működő utcák forgalomcsillapítása volt terelőelemekkel, néhány kiemelten problémás helyen (Harkály és Pipacs utcák a Pomázi út és a Mathiász utca között) pedig a mai 30 km/ó megengedett sebesség 20 km/óra-ra történő hathatós csökkentésével. Ezek mellett megjelentek a határoló utakon a forgalom lefolyását kis mértékben befolyásoló, biztonsági jellegű beavatkozások és más projektek egyes elemei (például a Dr. Nagy Lajos utcánál tervezett gyalogátkelő).

A korábbi koncepciók fő szándéka a ma még a forgalom által nem érintett utcák megelőlegező védelme volt a csillapítás miatt átterelő forgalom ellen. A helyi lakóközösség döntése értelmében ebből a megvalósuló csillapítások miatt esetleg átterelő forgalom utólagos kezelése lett. A végleges koncepció intézkedéseit két időtávra osztottuk: a rövidtávra kerültek a viszonylag gyorsan megvalósítható elemek, míg a bonyolultabb, hosszabb előkészítést igénylő intézkedések középtávon valósíthatók meg.

Eredmények

Bár az előző leírás alapján nem feltétlenül tűnik sikernek a Vasúti Villasor elfogadott forgalomcsillapítási koncepciója, a korábbi vitákhoz képest jelentős előrelépések történtek:

- A TEMPO30 övezet jelzőtábláiról szóló kilátástalan vita helyett célratartó vita alakult ki a szükséges és/vagy lehetséges forgalomcsillapítási megoldásokról.
- A vita alapjául az elvégzett mérések és azok eredményei szolgáltak. A mért forgalomnagyságok a vitában mindkét fél számára érvül szolgáltak, azok hasznosságát, értékét senki sem vonta kétségbe.
- A mérések és a lefolytatott viták miatt a folyamatban részt vevő közösség jóval többet tud a saját problémáiról, azok jellegéről és mértékéről, ezzel a vita a valós problémák irányába mozdulhatott el.
- A mérések és a koncepcióalkotási folyamat vitái alapján a megvalósuló intézkedések hatásai mérhetőek, a folyamat finomhangolható, kontroll alatt tartható.
- A koncepció véglegesítése nyugvópontot jelent egy hosszú és nehéz munka végén, megindulhat a megvalósítás előkészítése.
- Az intézkedések megvalósítása a folyamatosan növekvő forgalmak miatt egyre sürgetőbb is.
- A bemutatott terv intézkedései (kivéve a Kőzúzó utcai csomópont forgalomszabályozása) minden résztvevő fél számára elfogadhatók.
- A végeredményül kapott koncepció közlekedésszakmailag nem a legjobb változat, de igen pontosan lehatárolja az itt élők számára elfogadható, megélhető és támogatható kereteket.

Hogyan tovább?

A Vasúti Villasor és környéke továbbra is Szentendre legforgalmasabb kertvárosi területei közé fog tartozni: a folytatódó beköltözés Szentendrére és a 11-es út által kiszolgált területekre, a Dunakanyar körút és a szentendrei elkerülő elhalasztott beruházásai és általában a jómódú környék autóra épülő közlekedése miatt a forgalom további növekedése várható és ez a Villasor utcáin ma tapasztalható folyamatok erősödése irányába hat.

A koncepció elfogadása csak az első lépés. Ezt követi a részletes tervek kidolgozása, a finanszírozás biztosítása és a megvalósítás lépései. Az egyes intézkedések megvalósulása után a forgalom változásait figyelemmel kell kísérni és ha szükséges, akkor be kell avatkozni.

Fontos tanulság, hogy a teljes terület forgalmi problémái akkor lesznek egyben kezelhetőek, ha látható társadalmi többsége lesz a forgalomcsillapítást pártolóknak, ami ma még egyértelműen nincs meg.



A FINOMHANGOLT KONCEPCIÓ

Rövidtávú intézkedések

Az alábbi térkép a rövidtávra javasolt intézkedéseket mutatja be. Az ábrázolt koncepció társadalmassági és döntéselőkészítési célokat szolgál, a javasolt forgalomcsillapítási és más intézkedések jellegét mutatja be. Az egyes kiépített terelőelemek, gyalogátkelőhelyek, közúti biztonsági tükrök pontos helyét, a terelőelemek esetén a számát és az elhelyezését a későbbi részletes tervezés során kell megállapítani az egyes utcák adottságainak és az ott élők igényeinek megfelelően. A koncepciórajz a tervezett változtatásokat mutatja be, illetve egyes változtatásokkal érintett helyeken egyértelműsíti a ma is meglévő forgalomcsillapítást. Ez például azt jelenti, hogy a tervezési terület minden olyan utcája, ahol nincs külön jelölés, 30 km/ó megengedett sebességű, ahogyan jelenleg is. Néhány utcában, utcaszakaszon (Harkály utca a Mathiász utcától délre, Szatmári és Tó mellék utcák) a 30 km/ó sebességkorlátozást vagy azért jelöltük, hogy a szomszédos megváltozott sebességkorlátozású utaktól, utcaszakaszoktól elválasztható legyen, vagy azért, hogy a terelőelemekkel való sebességcsillapítás célsebességét megerősítsük.

Az egyes intézkedések a következők:

- Gyalogátkelőhely épül:
 - a Mathiász utcán a Római Sándor utcai torkolatába
 - és a Dr. Nagy Lajos utcánál
- A Harkály utca Pomázi út és Mathiász utca közötti szakaszán 20 km/ó sebességkorlátozás lép életbe. A mainál szigorúbb korlátozás megvalósulását a későbbi részletes tervezés alapján megfelelően elhelyezett terelőelemek biztosítják.
- A Pipacs utca Pomázi út és Mathiász utca közötti szakaszán szintén 20 km/ó sebességkorlátozás lép életbe. A korlátozás megvalósulását itt is megfelelően elhelyezett terelőelemek biztosítják.
- A Szatmári utca dél felé egyirányú lesz, a ma is létező 30 km/ó sebességkorlátozás betartását terelőelemek biztosítják.
- A Tó mellék utcában a ma is létező 30 km/ó sebességkorlátozás betartását terelőelemek biztosítják.
- Az Acél utcába „3,5 t megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsival behajtani tilos!” jelzőtáblák és a ma is létező 30 km/ó sebességkorlátozás betartását biztosító terelőelemek kerülnek
- Közúti biztonsági tükrök kihelyezése történik meg:

- a Római Sándor utcán a Mathiász utcai torkolatában
- A Vasúti Villasor-Közúti utca csomópontban

Ezzel a legrosszabb helyzetben lévő utcákban (Harkály, Pipacs, Szatmári, Tó mellék, Acél utcák) a forgalom sebessége csökken, az utcák helyzete javul. A lefojtott sebességek a forgalom további növekedésének is segítenek gátat szabni.



Az ábrázolt koncepció társadalmassági és döntéselőkészítési célokat szolgál, a javasolt forgalomcsillapítási és más intézkedések jellegét mutatja be. Az egyes kiépített terelőelemek, gyalogátkelőhelyek, közúti biztonsági tükrök pontos helyét, a terelőelemek esetén a számát és az elhelyezését a

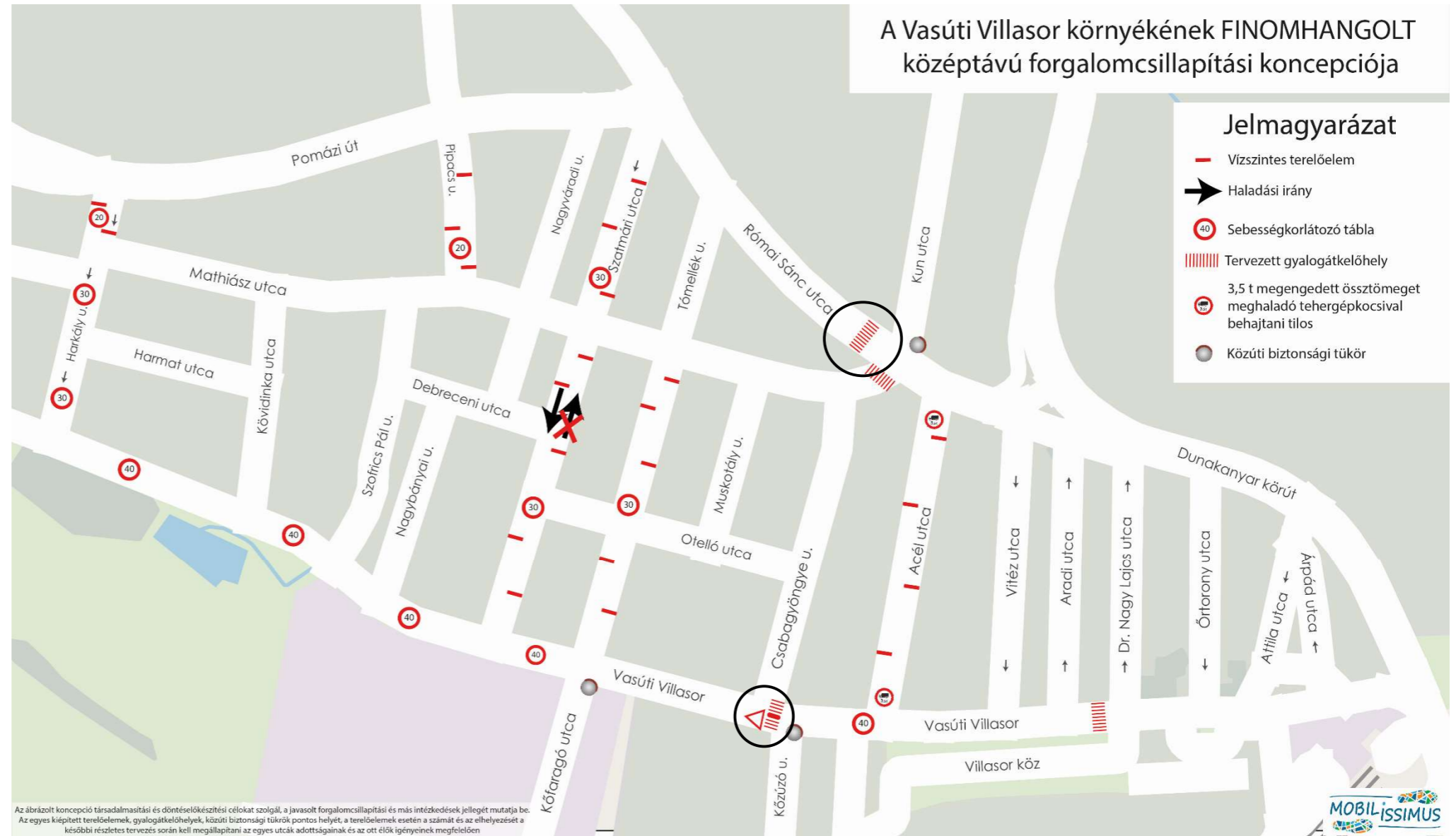
1. ábra: A finomhangolt forgalomcsillapítási koncepció rövidtávú intézkedései

Középtávú intézkedések

A rövidtávú intézkedések megvalósítása után a forgalom folyamatos megfigyelése következik. Ha esetlegesen a forgalom áttérődése még nem csillapított utcákat érintene, akkor a létező forgalomcsillapítás tapasztalatai alapján újabb utcák csillapítása lehet szükséges.

Két javasolt középtávú intézkedés van (fekete körökkel jelölve):

- Gyalogátkelőhely építése a Római Sánc utcán a Kun utcánál. A középtávra kerülés oka a jelentős beruházási és előkészítési igény.
- Gyalogátkelőhely építése a Vasúti Villasoron a Kőzúzó utcánál
- Az elsőbbségi viszonyok megváltoztatása a Vasúti Villasor-Kőzúzó utca csomópontban, a Vasúti Villasor nyugati ága alárendelődne a Kőzúzó utca > Vasúti Villasor irányának. A lakosság körében széles körű félelem tapasztalható a jelentősebb csomóponti átalakítások kapcsán, általánosan torlódások kialakulását várják (így volt ez például a Római Sánc-Mathiász utca csomópontba javasolt jelzőlámpás csomópont esetében is). Az igazság ezzel szemben az, hogy a torlódások nem a forgalom szabályozása, hanem a forgalom nagysága miatt alakulnak ki. Ha a mai szabályozás mellett a reggeli csúcsban az egyébként igencsak forgalmas Acél utca > Vasúti Villasor > Kőzúzó utca vonalon két elsőbbségadási kötelezettség mellett sem alakulnak ki torlódások, akkor a Vasúti Villasor nyugati ágáról érkezők esetében egy elsőbbségadási kényszer mellett sem várható ez. A Vasúti Villasor nyugat felé tartó irányra számára az új forgalmi rend nem hozna változást. Egészében a lakosság félelmei túlzók, ezzel együtt a csomópont átalakítása a jelenlegi hangulatban nem valószínű.



2. ábra: A finomhangolt forgalomcsillapítási koncepció középtávú intézkedései

