

SZENTENDRE

Forgalomtechnikai
konceptióterv
a Hamvas Béla utca
és a Széchenyi tér
környezetére

2024. május

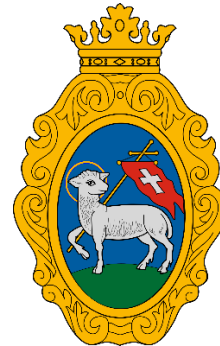
MOBILISSIMUS

SZENTENDRE

Forgalomtechnikai koncepcióterv a Hamvas Béla utca és a Széchenyi tér környezetére

Megbízó:

Szentendre Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Csia Márton | Csörgő Nikolett | Dr. Szele András

2024. május



TARTALOM

Tartalom	3
1 Közlekedési problémák a Hamvas Béla utcán és a Széchenyi téren.....	4
2 A mérések módszertana	6
3 A csomóponti forgalomszámlálások eredményei	7
4 A rendszámfelírás eredményei.....	9
5 A parkolásvételel eredményei	10
6 Forgalomtechnikai javaslatok.....	13
6.1 Holland stílus	13
6.2 Realista stílus.....	14
7 A lakossági fórum eredményei	15
8 A koncepcióterv felülvizsgált változata.....	16

1 KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK A HAMVAS BÉLA UTCÁN ÉS A SZÉCHENYI TÉREN

A Püspökmajori lakótelep ezen részének közlekedési problémáit mélységükben a Civil Kotta Egyesület helyszíni felmérései mutatták meg. Az alábbiakban felsoroljuk a lakosság által érzékelt problémákat, majd ismertetjük, hogy

a lakók szerint mi ezeknek az oka és végül jelezzük a lakók által javasolt megoldásokat is. E megoldások többsége megjelenik a végül javasolt forgalomtechnikai koncepcióban. A következő oldalon a számokkal jelzett állításokra rövid közlekedésszakmai kommentárokat adunk.

A LAKÓK ÁLTAL ÉRZÉKELT KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK:

A **parkolás** a legnagyobb probléma a területen, valójában a legtöbb közlekedési problémának ez a forrása:

- A Hamvas Béla utcán a parkoló autóktól nem fér el a kétirányú forgalom¹, a reggeli és a délutáni csúcsgorgalomban rendszeresen a közlekedési konfliktusok. A Hamvas Béla utca kereszteződéseiben gyakran kell várakozni forgalmi okokból.
- A délutáni órákban hazaérkező lakosok gyakran nem találnak parkolóhelyet a saját lakásuk környékén és nem merik elhagyni a parkolóhelyüket a délutáni, esti órákban, mert mire hazaérnek, már nincs számukra üres parkolóhely.
- A bölcsőde, az óvoda és az iskola előtti utcaszakaszon a szülők gyakran nem tudnak megállni².
- A parkolóhelyhiány miatt gyakori a tilosban való megállás és parkolás is, ami időnként forgalmi zavarokat okoz. A mentőknek és a tűzoltónak felfestett parkolóhelyen sokszor megállnak.

A KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK OKAI A LAKÓK SZERINT:

Van olyan lakás, amelyhez eleve több gépkocsi tartozik, de parkolnak a területen a szomszédos lakótelepen élők, illetve az üzletekhez, intézményekhez (óvoda, bölcsőde, nevelés tanácsadó, könyvtár) érkezők, az itt dolgozók, valamint a V8 uszodánál a parkolásért fizetni nem kívánók is.

Továbbá:

- A garázsokat jellemzően nem gépkocsi tárolásra használják³, több garázsban működik üzlet vagy tároló.
- A legtöbb helyen nincsenek felfestve a parkolók, itt az autók lazábban parkolnak, akár 3-5 helyet elfoglal két autó⁴.
- A kommunális hulladék gyűjtése, tárolása és elszállítása egyaránt közlekedési problémákat okoz.

A LAKÓK ÁLTAL JAVASOLT MEGOLDÁSOK:

Lakossági igény, hogy több parkolóhely legyen, de ne a zöldfelület rovására.

Felmerült az időkorlátos parkolás lehetősége a gyermekszállítás időszakában, a díjfizetés parkolás és a lakosoknak dedikált parkolóhelyek igénye is.

- A Coop előtti zsákparkoló egyirányúsítást javasolja a lakosság a Hamvas Béla utca felől a Kálvária út felé azzal a megoldással, hogy a zsákparkoló utcája kerüljön megnyitásra a Kálvária út felé⁹. Ennek egy másik verziója, hogy a Coop parkoló kerüljön összenyitásra a Móricz parkolójával.
- A Hamvas Béla utca és a Széchenyi tér parkolási és forgalmi gondjainak orvoslására felmerült az egyirányúsítás ötlete, de ennek iránya, sőt az igénye sem egyértelmű álláspont.

Jellemző a **gyorshajtás** a sebességkorlátozás és a fekvőrendőrök ellenére is, ami különösen veszélyes a Széchenyi tér északi, kelet felé lejtő utcájában, ahol az óvoda bejáratai vannak és a Hamvas Béla utca bölcsőde előtti szakaszán. Emiatt a **gyalogosan közlekedőknek nincs biztonságérzetük**.

Nincs sebességkorlátozó tábla⁵ a Széchenyi tér északi szakaszán.

A gyalogosok biztonságának növelésére az intézmények környezetében járdasíkba emelt gyalogátkelőhelyeket, a Széchenyi tér-Fehérvíz utca sarkán és a Hamvas Béla utca Kálvária út felőli végén nem kiemelt gyalogátkelőhelyet és járdaépítést javasoltak az itt lakók.

A **megnövekedett forgalom** a ki nem mondott, de egyértelmű érzékelés a nagyobb parkolási igény és a közlekedési konfliktusok növekvő száma mögött.

A megnövekedett forgalom egyik oka, hogy a város egyetlen bölcsődéje⁶ ezen a területen található, így jelentős az ide érkező külső célforgalom. A Pomázi út felől a Barcsay iskolába átközlekedő autósok a Széchenyi tér – Fehérvíz utca irányon rövidítik le az utat⁷. A Pomázi útról a Radnóti sétány irányába nem lehet kikanyarodni⁸, így a Radnóti sétány – Kálvária út útvonalat nem tudják használni.

A forgalmi rendet szabályozó jelzőtáblát vagy a beláthatóságot segítő forgalomtechnikai tükröt hiányolták a területet használók.



A szakértői kommentárok a számokkal jelölt állításokhoz:

1.: „A Hamvas Béla utcán a parkoló autóktól nem fér el a kétirányú forgalom”:

A kétirányú forgalom jelenleg is lebonyolódik az utcán, igaz a szembeérkező járműveknek el kell engedniük egymást az itt parkoló mintegy 40 jármű miatt. Fontos kérdés, hogy mit tekintünk nagyobb értéknek a Hamvas Béla utcán: a nagyszámú és szükséges parkolóhelyet vagy a zavartalan kétirányú forgalmat. A mai helyzet egyértelmű előnye, hogy a Hamvas Béla utcán nem lehet gyorsan végigmenni, hátránya viszont a valóban jelenlévő kisebb közlekedési konfliktusok nagy száma. Egészében a 40 parkolóhely az általános parkolóhelyhiány mellett nagy érték, felszámolása nem életszerű. Itt fontosabb lenne a konfliktusok kezelése, számuk csökkentése. A később ajánlott egyirányúsítás erre jó megoldás ugyanakkor számos fontos továbbgyűrűző hatása van, amelyeket szintúgy számításba kell venni.

2.: „A bölcsőde, az óvoda és az iskola előtti utcaszakaszon a szülők gyakran nem tudnak megállni”:

Elvi kérdés, hogy mennyire tekintjük jognak a bölcsőde és az óvoda bejáratánál való szülői parkolást. Természetes, hogy gyerekkel, gyerekekkel biztonságosabb és kényelmesebb a bejárat közelében megállni, de annyi parkolóhely sosem lesz a környéken, hogy ehhez a lehetőséghez mindenki hozzáférjen, hiszen a lakók jelentős része sem tud a háza előtt megállni. Támogatandó irány a bölcsőde és az óvoda bejáratainál a szülői parkolás segítése, de nem érdemes jognak tekinteni, mert ez nem megvalósítható. Fontosabb lenne biztonságos gyaloglási lehetőségeket biztosítani kicsit nagyobb távolságból.

3.: „A garázsokat jellemzően nem gépkocsi tárolásra használják”:

A 70'-es, 80'-as években épített lakótelepek garázsainak használhatósága erősen korlátozottá vált az elmúlt évtizedekben. Az autók méretének folyamatos növekedése mellett egyre kevesebb olyan autó van, ami ténylegesen, napi használatra alkalmasan be tud állni ezekbe a garázsokba és ez a folyamat minden jel szerint folytatódik. Sajnos el kell fogadni, hogy dacára a garázsok viszonylag nagy számának, ezek egyre kevésbé használhatók és használtak eredeti céljukra és hogy ennek valid okai vannak.

4.: „A legtöbb helyen nincsenek felfestve a parkolók, itt az autók lazábban parkolnak, akár 3-5 helyet elfoglal 2 autó”:

Régi szakmai tapasztalat, hogy a szabályosan felfestett parkolóhelyek esetében a parkolóhelyek száma nem nő, hanem csökken, időnként akár jelentősen is. Jogosan zavarja az itt lakókat a szemlátomást helypazarlóan parkoló járművek látványa, de érdemes tudatában lenni annak is, hogy a mai, felfestetlen állapot legalább 10, de akár 20%-kal több autó számára ad parkolási lehetőséget, mint a felfestett állapot.

5.: „Nincs sebességkorlátozó tábla a Széchenyi tér északi szakaszán”:

Sajnos általános tapasztalat, hogy a sebességkorlátozó tábláknak nincs tekintélyük. A terület más utcáin kint lévő sebességkorlátozó jelzőtáblák, de akár sebességcsökkentő bordák esetében is van olyan panasz, hogy nem működnek, nem lassítják a forgalmat. Egy jelzőtábla kihelyezése természetesen lehet a megoldás része, de önmagában nem érdemes jelentős hatást várni tőle.

6.: „A megnövekedett forgalom egyik oka, hogy a város egyetlen bölcsődéje ezen a területen található”:

A munkát kísérő beszélgetésekből és a méréseinkből is kiderült, hogy a bölcsőde mellett az óvoda, az itt dolgozók által keltett forgalom és még az ügyfélforgalom is hozzájárul a környék forgalmi és parkolási zsúfoltságához. Ebben lehet változás, a városban magánbölcsődék nyílnak és óvodaépítés is tervezett a Fűrj utcában.

7.: „A Pomázi út felől a Barcsay iskolába átközlekedő autósok a Széchenyi tér-Fehérvíz utca irányon rövidítik le az utat”:

A Pomázi út forgalmának számlálása nem volt része a feladatnak, egy korábbi munkában volt egy rövid idejű megfigyelés. Ez alapján a Pomázi út Pomáz felől érkező ágának nem volt jelentős forgalma, az eltörpült a Radnóti

Miklós utca forgalma mellett. Érdemes lenne többet tudni erről a csomóponttól, jelenlegi benyomásaink alapján az innen érkező forgalom nem meghatározó a püspökmajori lakótelep közlekedési problémáiban.

8.: „A Pomázi útról a Radnóti sétány irányába nem lehet kikanyarodni”:

A szabályos kikanyarodás helyigénye jelenleg nem biztosított, ez kisebb csomóponti korrekciókkal orvosolható lenne. Ugyanakkor jelenlegi tudásunk szerint ez messze nem meghatározó probléma (lásd az előző pontot is).

9.: „A Coop előtti zsákparkoló egyirányúsítását javasolja a lakosság a Hamvas Béla utca felől a Kálvária út felé azzal a megoldással, hogy a zsákparkoló utcája kerüljön megnyitásra a Kálvária út felé”:

A javaslat kreatív és hasznos megoldás lehet. A forgalomtechnikai koncepció során hosszan vizsgáltuk, végül arra jutottunk, hogy hosszabb távon jó megoldás lehet, de jelen állapotban legalább annyi problémát okozhat, mint amennyi hasznot hajt: például átmenő forgalmat hozna a ma ettől mentes parkolóba, a közért és a pékség látogatóinak egy része, akik ma a gimnázium elől sétálnak be, megjelenne a parkolóban, újabb forgalmi és parkolási igényeket generálva, illetve a szintén javasolt egyirányúsítás miatt az itt lakók csak jelentős kerülővel tudnának hazajönni.

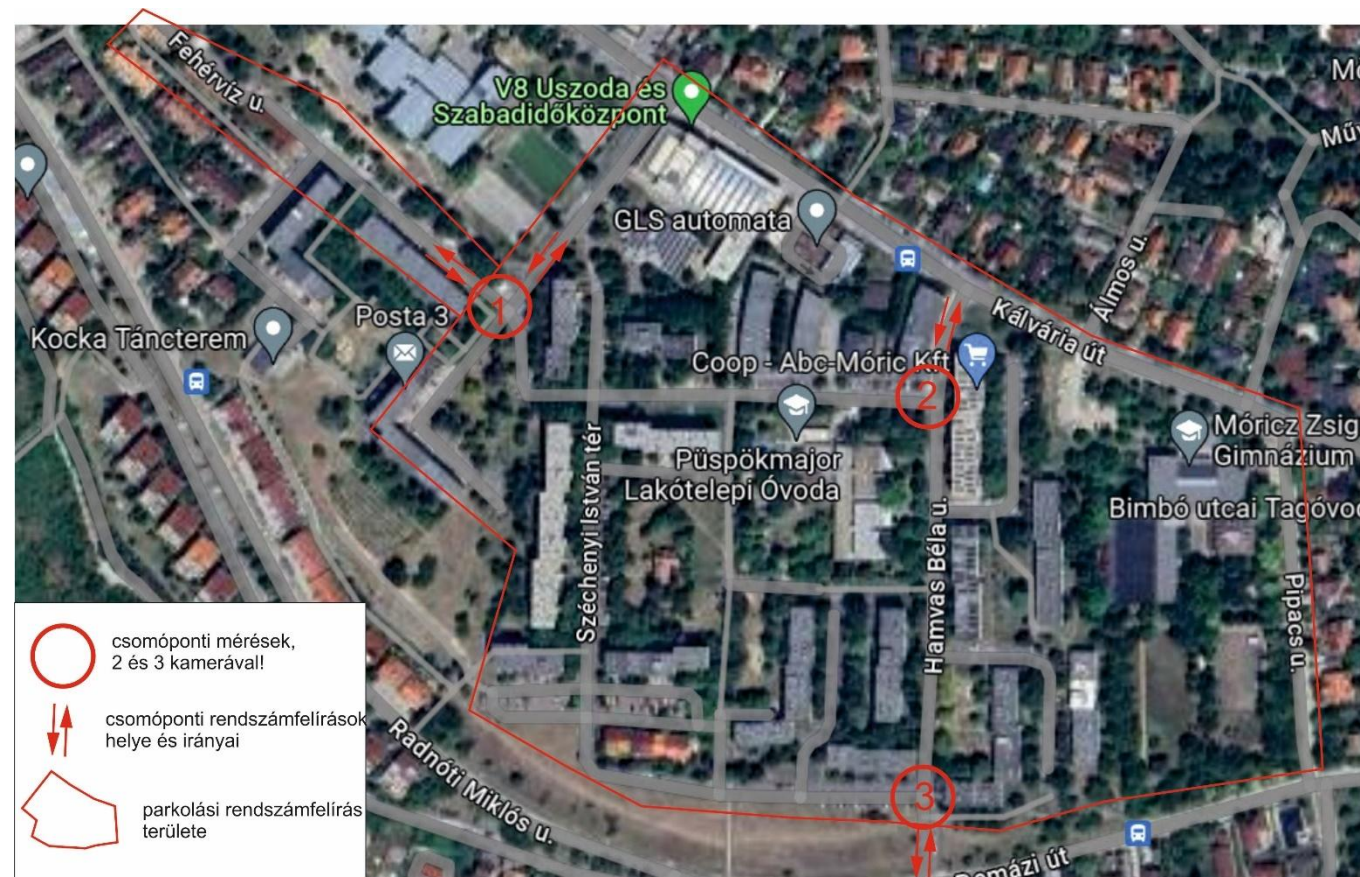
2 A MÉRÉSEK MÓDSZERTANA

Rendszámfelírás

A vizsgált terület cél- és átmenő forgalmának azonosításához rendszámfelírási méréseket végeztünk. A rendszámfelírás az 1-essel jelzett csomópontban kézi feljegyzéssel, a 2-es és 3-as csomópontokban nagy látószögű kamerák felvételeinek utólagos, élő erővel való feldolgozásával zajlott. A rendszámfelírás a három csomópontban egyidejűleg zajlott. A mérés során forgalmi irány szerint rögzítettük a járművek rendszámának betűjeleit a vizsgált területre való be- és kihajtás időpontjának negyedóránkénti feljegyzésével. A mérési helyszínek a következők voltak:

- 1-es csomópont: Fehérvíz utca – Széchenyi István tér északnyugati sarka
- 2-es csomópont: Hamvas Béla utca – Széchenyi István tér északkeleti sarka
- 3-as csomópont: Hamvas Béla utca – Széchenyi István tér délkeleti sarka

A rendszámfelírás a csomóponti forgalomszámlálással és parkolásfelvétellel egy napon, 2023. december 14-én, csütörtökön, reggel 6:00 és 8:00 óra között, illetve délután 14:00 és 18:00 óra között történt.



2. ábra Rendszámfelírás és csomóponti forgalomfelvételek helyszínei a Püspökmajori lakótelepen 2023. december 14-én

Csomóponti forgalomszámlálás

A rendszámfelírásokkal megegyező helyszíneken és időszakokban csomóponti forgalomszámlálást is végeztünk. A felmérés az egyes irányokban elhaladó járművek és irányonkénti megosztás nélkül a csomópontban megjelenő gyalogos, illetve kerékpáros és rolleres forgalom számlálásával történt negyedórás bontásban.

Parkolásfelvétel

A parkolásfelvétel a rendszámfelírással és a csomóponti forgalomszámlálással egy napon, 2023. december 14-én, csütörtökön, reggel 6:00 és délután 18:00 óra között történt, kétórás időszakokban.

A parkolásfelvétel a Püspökmajori lakótelepen és közvetlen környezetében zajlott. 10 területi egységet határoltunk le a feltételezhető használati megosztásokból és a szerkezeti adottságokból kiindulva.

A felvétel során a számlálóbiztosok két óránként, 6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00 és 16h-kor rögzítették az adott területen parkoló járművek rendszámait.



1. ábra: Parkolásfelvétel bejárési útvonala a Püspökmajori lakótelepen és közvetlen környezetében 2023. december 14-én



3 A CSOMÓPONTI FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK EREDMÉNYEI

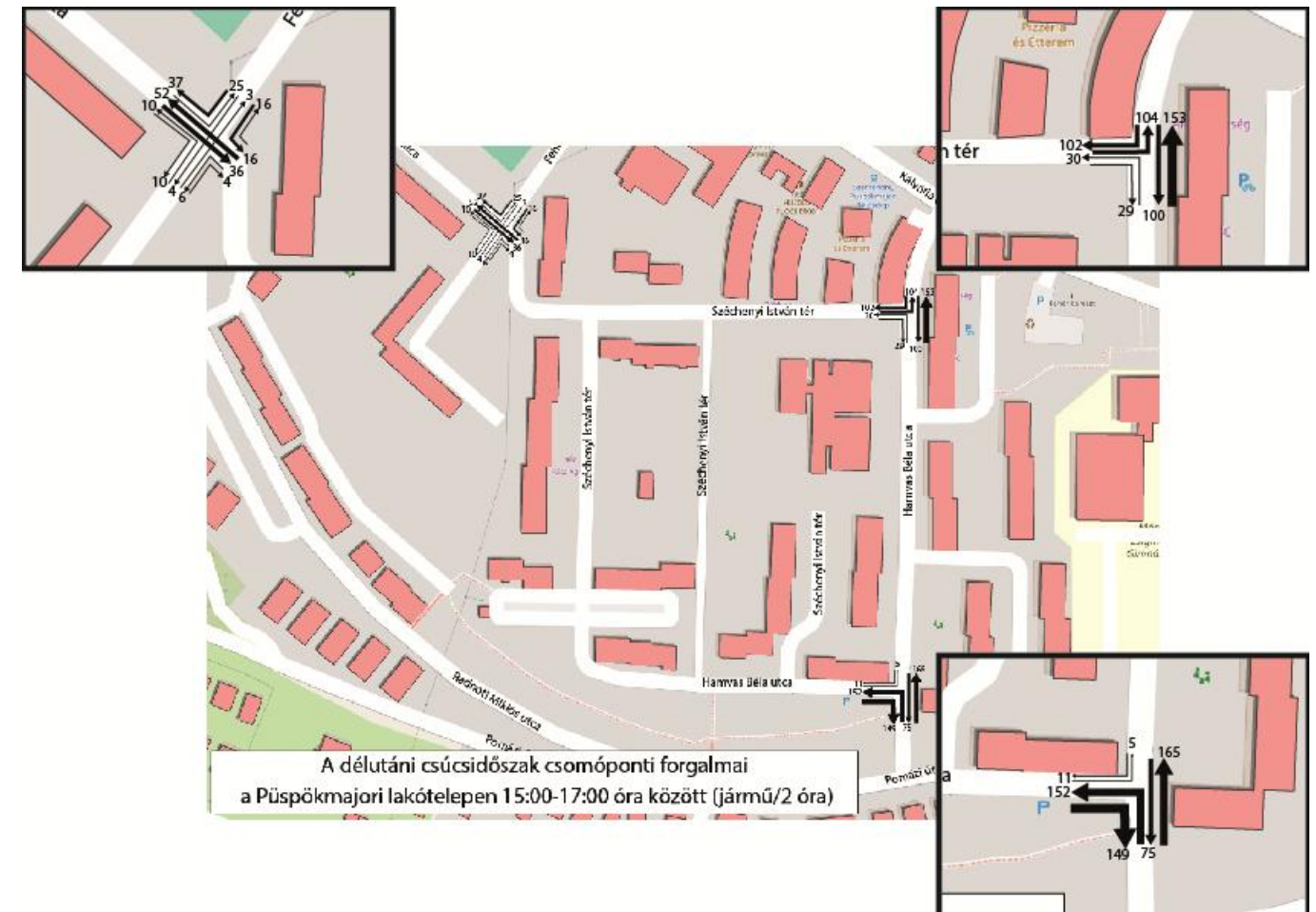
A reggeli és délutáni csomóponti forgalomszámlálások eredményeit mutatják be a következő ábrák:



3. ábra: A reggeli csomóponti forgalmak a Püspökmajori lakótelepen 2023. december 14-én

A legfontosabb eredmények reggel:

- A Hamvas Béla utca két számlált csomópontja közül a déli 412, az északi 316 jármű/2 óra forgalmat szállított, a Fehérvíz utcai csomópont csak 190-et.
- A legforgalmasabb útszakasz a vizsgált területen belül a Hamvas Béla utca déli, Pomázi úthoz csatlakozó szakasza 405 jármű/2 óra értékkel, majd az északi, Kálvária úthoz csatlakozó szakasz következik (284 j/2ó), végül a Széchenyi tér déli utcája (248 j/2ó) a harmadik legforgalmasabb szakasz.
- A legerősebb számlált forgalmi irány 179 jármű/2 óra értékkel a Széchenyi tér déli ágáról a Hamvas Béla utca Pomázi út felé tartó irányára forduló forgalom.
- Jelentős még a Hamvas Béla utcán dél felé haladó forgalom (66 és 54 j/2ó), a Hamvas Béla utca északi csomópontjának Kálvária út és a Széchenyi tér északi ága között lezajló forgalmak (58 és 68 j/2ó), valamint a Fehérvíz utcai csomópont nyugat-kelet és kelet-nyugat irányú forgalmai is (59 és 42 j/2ó).
- A Hamvas Béla utca középső szakasza 160-170 j/2ó forgalmat szállít, észak felé van az erősebb irány.

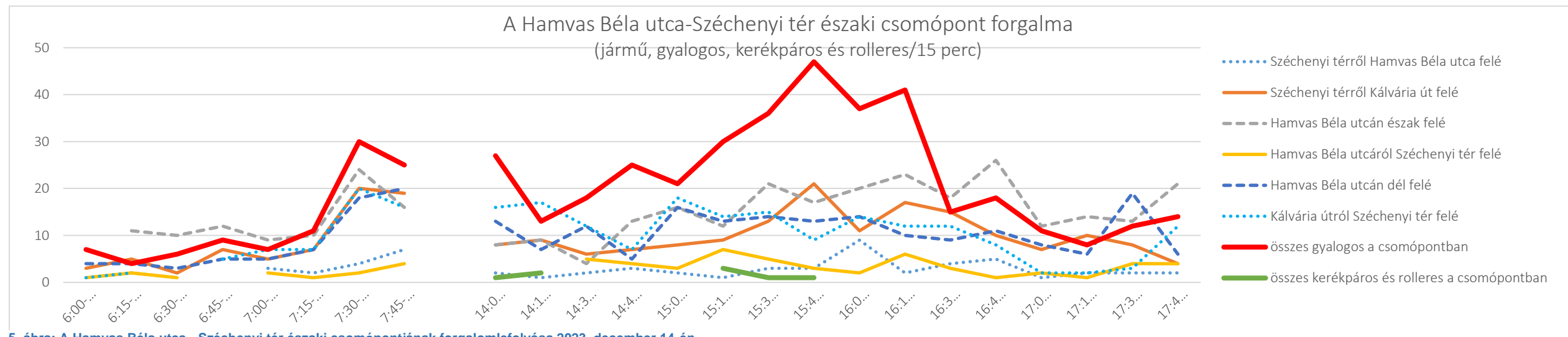


4. ábra Délutáni csomóponti forgalmak a Püspökmajori lakótelepen 2023. december 14-én

A legfontosabb eredmények délután:

- Délután határozottan nagyobbak a forgalmak: a Hamvas Béla utca déli csomópontja a legerősebb, 557 j/2ó értékkel, az északi csomópont alig elmaradva 518 j/2ó nagyságú forgalmat szállít. A legkisebb növekedés a Fehérvíz utcai csomópontban volt, itt 219 j/2ó forgalmat számláltunk.
- A legforgalmasabb útszakaszok délután: a Hamvas Béla utca Pomázi úthoz csatlakozó szakasza 541 j/2ó értékkel, majd a Hamvas Béla utca északi, Kálvária úthoz csatlakozó szakasza következik 459 j/2ó forgalommal. A reggeli csúcsidőszakhoz képest csaknem kétszeres forgalmakkal is találkozunk délután a területen, forgalmi szempontból ez a meghatározó időszak.
- A legerősebb számlált forgalmi irány a Pomázi út felől a Hamvas Béla utcán észak felé haladók 165 j/2ó forgalommal. Ez kisebb, mint a reggeli legmagasabb érték, viszont míg reggel ez egy kiemelkedően nagy érték volt és összesen csak két számlált forgalom haladta meg a 100 j/2ó értéket, délután hét ilyen is van.
- A Hamvas Béla utca középső szakasza 250-300 j/2ó forgalmat szállít, észak felé délután is nagyobbat.

A csomóponti számlálások során számlált forgalmi irányok időbeli lefolyását mutatja be a következő két grafikon:



5. ábra: A Hamvas Béla utca - Széchenyi tér északi csomópontjának forgalomlefordítása 2023. december 14-én

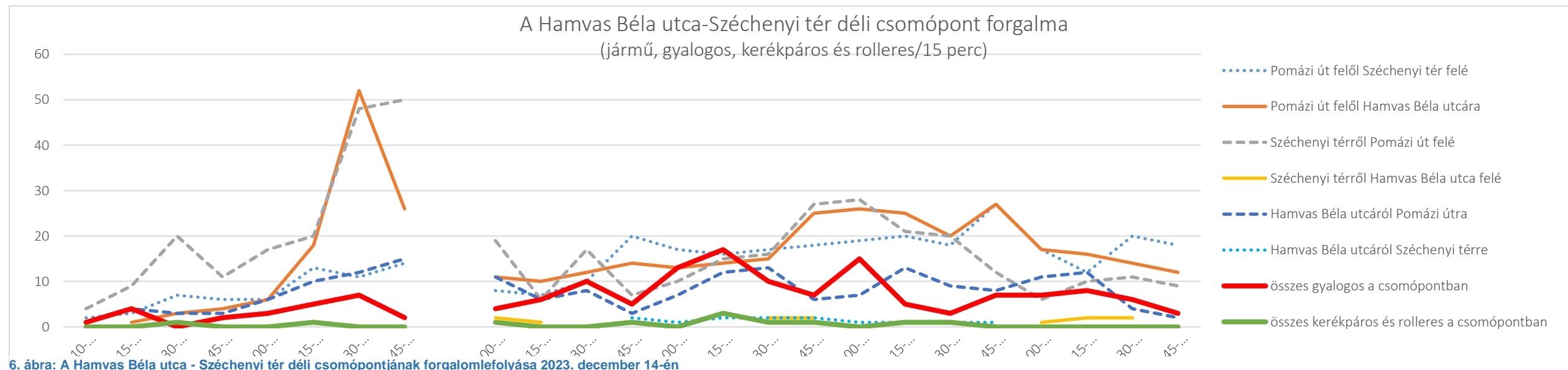


A legfontosabb állítások a forgalom lefordításával kapcsolatban az északi csomópontban:

- Reggel 7 óra után és délután 16:30-ig a csomópontban megjelenő gyalogosok száma jelentős, önmagában vizsgálva ez a legerősebb forgalom
- A kerékpáros forgalom csak délután jelenik meg, mértéke elhanyagolható
- A közúti forgalmi áramlatok meglehetősen változékonyak, ugyanakkor reggel 7:15-7:45 között igencsak együtt mozognak.
- A reggeli legerősebb negyedórák (7:15-7:45 között) a legforgalmasabb napon belüli időszakot alkotják. Azonban a délutáni forgalomban részint a legtöbb irányban akad ennél magasabb érték, de még fontosabb, hogy a délutáni átlagos érték nem sokkal kisebb a reggeli csúcsnegyedórák értékeinél.

A legfontosabb állítások a forgalom lefordításával kapcsolatban a déli csomópontban:

- A gyalogosforgalom jóval kevésbé meghatározó és bár a kerékpáros forgalom a nap nagy részében jelen van, arányaiban ez utóbbi elenyésző.
- Két kiemelkedő forgalmi irány dominálja a csomópontot: a Széchenyi térről a Pomázi út felé tartó (szürke szaggatottal, a teljes számlálás legmagasabb értékét is ez adta) és a Pomázi út felől a Hamvas Béla utcára tartó (észak-déli, narancssárgával jelölt) forgalom. Ezek a reggeli, 7:30 utáni forgalmak egyértelműen és kiemelkedően a legnagyobb forgalmi értékeket adják a nap folyamán.



6. ábra: A Hamvas Béla utca - Széchenyi tér déli csomópontjának forgalomlefordítása 2023. december 14-én



4 A RENDSZÁMFELÍRÁS EREDMÉNYEI

A rendszámfelírás legfontosabb eredményeit a következő ábrák mutatják be. Az ábrák nem a járművek pontos haladási útvonalát jelzik, hanem azt, hogy a lakótelep területét melyik csomóponton keresztül közelítették meg és melyik csomóponton keresztül hagyták el.



7. ábra A Püspökmajori lakótelep reggeli átmenő forgalma a csúcsidőszakban 2023. december

A legfontosabb eredmények a következők:

- Az átmenőforgalom fő útvonala a Hamvas Béla utca, itt a két irányban nagyon hasonló értékű átmenőforgalmat mértünk. Érdeemes emlékezni rá, hogy a csomóponti számlálások alapján egyébként az északi irány volt a forgalmasabb mintegy 110 jármű/2 óra értékkel. A látható 35-40 jármű/2 óra körüli átmenőforgalmi értékek ennek mintegy 35%-át teszik ki. Az átmenőforgalom ebben az esetben jelenthetett gyermekszállítást is, azaz helyi célt. Ilyen értelemben e forgalom nagyobb része valószínűleg nem kiszorítható a területről.
- Az előző pontból hiányzó, a csomóponti számlálásoknál viszont feltárt jelentős járműmennyiség nagyobb részét a Hamvas Béla utca északi és déli csomópontjánál jelölt megfordulók teszik ki. Ők ugyanott hajtanak be, mint ahol később ki. Többségük szülő lehet, aki a gyermekéért érkezik. Ezek a forgalmak nem feltétlenül megfordulást jelentenek, ez a Hamvas Béla utcán kevés helyen hajtható végre. Ezek sokkal inkább a Széchenyi téren körbemenő forgalomként jelennek meg. Számuk és arányuk is jelentős.
- A Fehérvíz utca felől kimondottan kicsi az átmenőforgalom, viszont az ott be- és kilépők száma relatív magas.

- A fentieket összevetve a csomóponti számlálás eredményeivel adódik, hogy például a Széchenyi tér déli ágáról a Pomázi út felé kanyarodó forgalom (ami reggel a legnagyobb mért forgalmi irány a területen) egy része visszakanyarodó forgalom és még nagyobb része a lakótelep reggeli eredőforgalma, azaz ezt a kijáratot tekinthetjük a vizsgált terület fő kijáratának.
- Az ebből következő forgalmi helyzetet legjobban az írja le, hogy inkább dél felől érkeznek a lakótelepre és arrafelé is távoznak és hogy nagyon sokan mennek egy-egy kört a lakótelepen, jelentős forgalmat terhelve a lakott területre.

A délutáni helyzetet a következő ábra mutatja be:



8. ábra A Püspökmajori lakótelep délutáni átmenő forgalma csúcsidőszakban 2023. december 14-én

A délutáni helyzet egyedi vonásai:

- Délután kisebb az átmenő forgalom összesen is és a Hamvas Béla utcán is. Mindezt úgy, hogy a forgalom egyébként mintegy 50%-kal magasabb, mint reggel. A jelenség mögött valószínűleg a lakótelepen lakók hazaérkező forgalma áll.
- Ezzel szemben a visszaforduló forgalom mind a Hamvas Béla utca déli csomópontjában, mind a Fehérvíz utcában jelentősen megnőtt. Ez alapján a délután időszakban még jellemzőbb a déli irányból való érkezés és az arra való kilépés a szülők körében. A Hamvas Béla utca északi csomópontjában a reggeli érték közelében van a visszafordulók száma.

5 A PARKOLÁSFELVÉTELEL EREDMÉNYEI

A parkolásfelvétel eredményeinek bemutatásához különböző parkolási profilokat képeztünk. Az ábrákon a kék árnyalataival ábrázolt parkolási tevékenységek az itt lakókhöz köthetők, legtöbbjük fő közös pontja, hogy az első, hajnali rendszámfelírás során ezek a járművek a lakótelepen álltak, azaz többségükben jó eséllyel itt laknak. Ezen belül hat különböző viselkedési minta volt ábrázolható:

- Egész nap egyhelyben állók: a kétóránkénti adat felvétel során ezek a járművek nem mozdultak el. Ez nem jelent egész napi itt tartózkodást, hiszen a kétórás mérési idők között elmozdulhattak, de a nap nagy részében biztosan nem mozogtak.
- Munkába járók: az egyik legfontosabb keresett profil, hiszen a reggel eltávozó parkolóhelyein napközben mások tudnak parkolni.
- Csak reggel itt tartózkodók: ezek a járművek csak a reggeli időszakban álltak itt, további napi sorsuk nem ismert. A leírás mögött a munkába járók azon része húzódhat meg, akik később kezdik a napot és így nem értek haza a mérés befejezésig, 18:00 óráig. Egy részük akár egy másik mérési területen délutánként is megjelenhetett.
- Kimozdulóknak neveztük el azokat, akik legalább egy mérési időközben nem voltak jelen az adott területen. Ez a profil főként a gyermekek óvodába, iskolába szállítását és ügyintézési, vásárlási jellegű utazásokat takarhat.
- Rövid délutános: Sokan voltak, akik reggel itt kezdték a napjukat, délután viszont csak egy rövidebb időszakra tértek vissza.
- Délutánosnak azokat a járműveket neveztük, amik a reggeli időszakban nem jelentek meg, de délután hosszabban álltak az adott területen. a csak reggel itt tartózkodókkal összevetve feltehető, hogy itt területek közötti mozgások történtek, más magyarázatunk a profil viselkedésére nincsen.

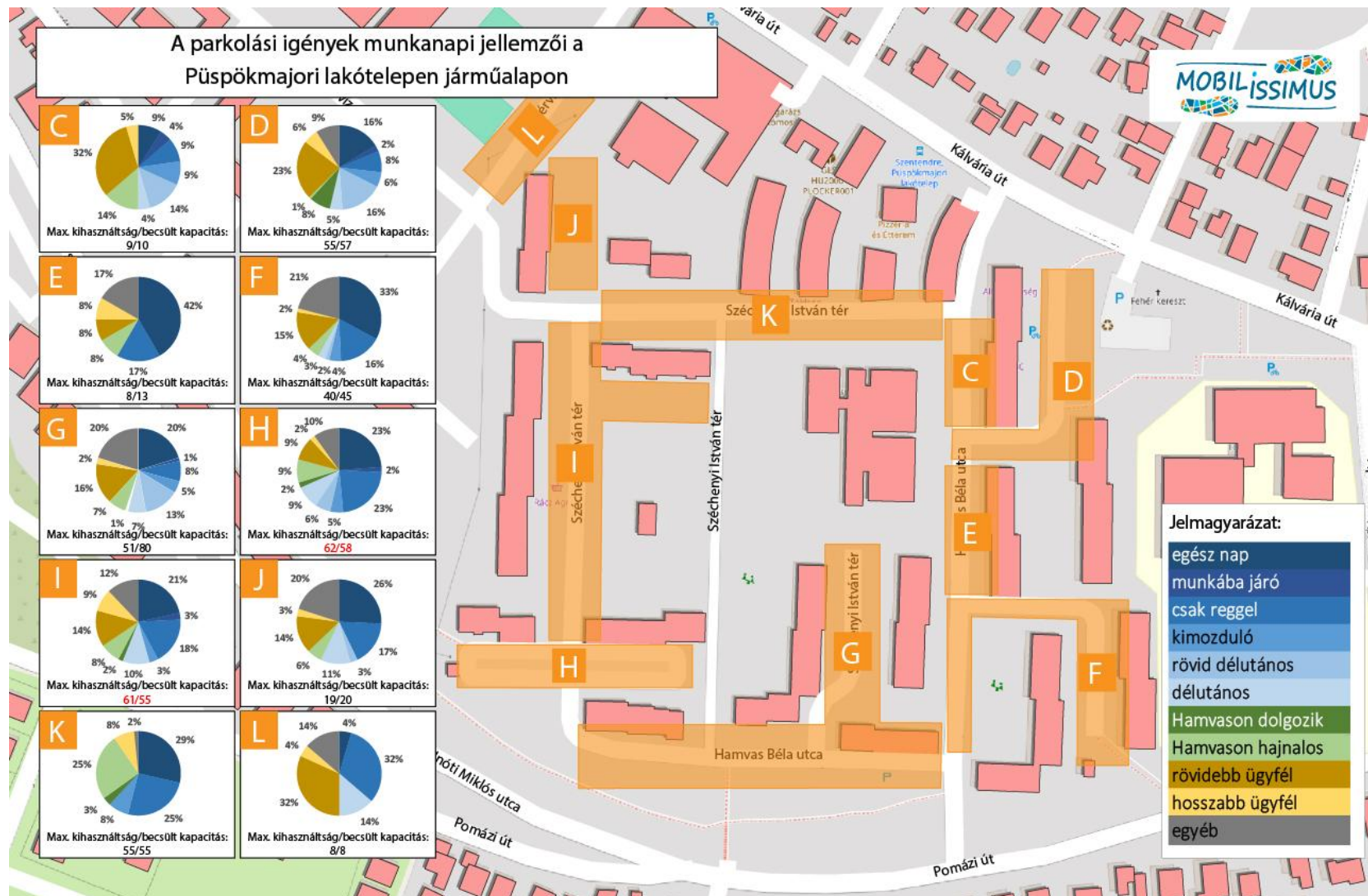
Egyes mérési területeken viszonylag nagy számban fordultak elő olyan járművek, amelyek az első mérésnél nem álltak a területen, de még a reggeli időszakban megjelentek és délutánig itt voltak. Ez tipikusan a munkavállalói parkolás leírása. Két típust különböztettünk meg:

- A „Hamvason dolgozik” profilban a jellemzően a klasszikus 8-16 óra közötti időszakban itt álló járművek kerültek bele.
- A „Hamvason hajnalos” profil az előzőtől annyiban tér el, hogy itt korábban érkeztek a járművek.

A területen található intézmények és üzletek látogatóit ügyfélként azonosítottuk, bár többségük minden bizonnyal szülő lehetett. Kétféle ügyfelet lehetett megkülönböztetni:

- A „rövidebb ügyfél” egy mérési időközt (max 2 órát, de jellemzően minden bizonnyal ennél jóval kevesebbet) töltött el a lakótelepen. Ez a tipikus szülői vagy vásárlói parkolás jellemzője.
- A „hosszabb ügyfél” egynél több mérési időközt, azaz 2 óránál többet állt itt. Ők lehetnek látogatók, mesteremberek, de akár a nem túl távoli uszoda fizető parkolását elkerülő autósok is.





területen a közért és a pékség vásárlói jelennek meg, végül az L jelű területen leginkább a Barcsay Jenő általános iskola jöhet szóba, mint forgalomvonzó intézmény.

- Az ügyfélparkolás a többi vizsgált területen inkább 10-20% körül van.
- A K jelű területen a legkisebb a mért területek közül az ügyfélparkolás. Ez nem feltétlenül egyezik meg a mindennapi érzékeléssel mert ez az óvoda fő parkolási területe, emellett az északi oldalon üzletek is jelen vannak. Álláspontunk szerint itt főként a munkavállalói parkolás veszi el a helyet a szülőktől.
- Lakótelepről lévén szó a lakossági parkolás dominanciája természetes. Érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy az egész nap itt állók elég magas aránnyal képviseltetik magukat, különösen az E jelű területen kiugró ez, ami egyébként egyben a bölcsőde fő parkolási területe lenne.
- A munkába járók aránya 13-32% között mozog, a legnagyobb a H, K és L jelű területeken, a legkisebb pedig a C, D és F területen és egyáltalán nem jelenik meg az E jelű területen. Ez nem jó hír, mert ez utóbbi területek éppen a Hamvas Béla utca lakóinak a parkolási területei, komoly ügyféligényekkel, amelyeknek a legegyszerűbb kielégítési formája az volna, hogy a reggel munkába járók felszabaduló helyeire állhatnak be a szülők, vásárlók. Erre azonban itt kicsi az esély és a mozgástér.
- A vizsgált területek többségén megjelenik a munkavállalói parkolás is. Ez egy könnyebben befolyásolható szegmens, a munkavállalók messzebről járnak, sokuk talán nem is szentendrei, ráadásul a nap nagy részében állnak, így elmozdításuk jelentősen támogatná a parkolás pörgetését. Ennek ideális eszköze a díjfizetéses várakozási övezetek kialakítása, azonban a jelenlegi jogszabályok alapján éppen a hosszabb parkolási igények mellett nehezebb ezt bevezetni.
- A munkavállalói parkolás a K jelű területen a legerősebb (25%). A Civil Kotta vizsgálataiból tudjuk, hogy az óvoda alkalmazottai például itt állnak meg: éppen ahol a szülőknek is leginkább kellene a hely. Ezen túl általában 6-14%-os értékeket mutat a munkavállalói parkolás és egyedül az L jelű területen nincs jelen.

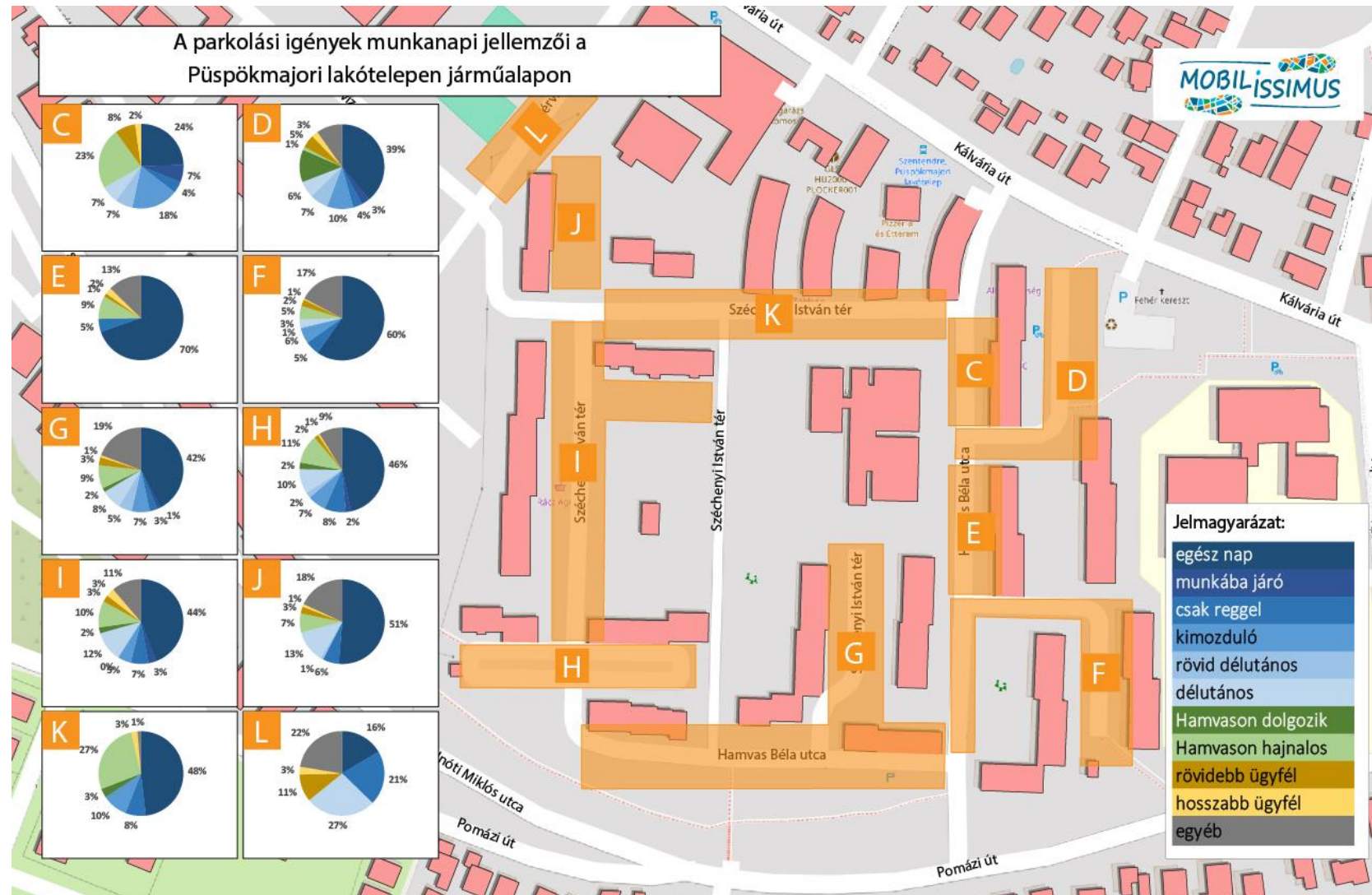
A parkolásvizsgálata eredményeit mutatja be a következő ábra:

9. ábra A Püspökmajori lakótelep és közvetlen környezetében található parkolóhelyek felhasználási cél szerinti megoszlása járműalapon, 2023. december 14-ei parkolásvizsgálata alapján

A legfontosabb eredményeink:

- A vizsgált területen 401 parkolóhelyet számoltunk meg, ehhez képest a legnagyobb számlált parkolási igény 368 jármű volt, ami elvileg szabad kapacitásokat jelez. Azonban az is látszik, hogy a legtöbb területen csak néhány szabad hely van és hogy a H és I területek már ma is túl vannak parkolva (ez egyértelműen szabálytalan megállásokat jelent). Emellett vannak kevésbé kihasznált parkolók is például a G és az E jelű. Ez utóbbi kulcsfontosságú és nagyon keresett parkoló egyébként a bölcsőde miatt. Az elvileg jelenlévő többletkapacitások (401-368=33 parkolóhely, 8%) léte azonban csalóka: egyrészt az emberek szeretnek a házuk előtt parkolni, így hiába van hely párszáz méterrel arrébb, az számukra nem érték. Másrészt a jelentős szülői és munkavállalói parkolás mellett a parkolás dinamikája szerint a legkurrensebb helyek gyorsan elkelnek, tehát ahol kellene, ott rendszerint éppen nincs parkolóhely.
- A C, D és L jelű területeken kimondottan jelentős, 30-40%-os arányt képvisel az ügyfélparkolás (ez főleg szülői parkolást jelent esetünkben). A C területen ez főként az óvoda-bölcsőde parkolási igényeit jelzi, a D

Az előző ábra és elemzés a parkolási igénnyel a területen jelenlevő járművek száma alapján készült. Másfajta eredményt ad, ha ugyanezeknek a számoknak az időbeli vetületét is vizsgáljuk. Erre azért lehet szükség, mert a parkolási kapacitás valójában időbeli esemény, a rövidebben és a hosszabban parkolók között jelentős különbség van abban, hogy mekkora parkolási kapacitásokat használnak fel. Ebben az esetben az egész nap egy helyben álló jármű például csak a nappali 12 órás időszakot figyelembe véve 12 órát parkolt, egy gyermekét hozó és délután hazavivő szülő pedig 2x30 percet. Az egyes profilokhoz a felmérés eredményei alapján adtunk időbeli értékeket. Az eredményeket a következő ábra mutatja be:



10. ábra: A Püspökmajori lakótelep és közvetlen környezetében található parkolóhelyek felhasználási cél szerinti megoszlása járműidőalapon, 2023. december 14-ei parkolásfelvétel alapján

- Ez a fajta számítás láthatóbbá tette a K és C helyszínen egyaránt a munkavállalói parkolás súlyát: a napközben hosszan ott álló járművek a kapacitások 23-30%-át foglalják el ezeken a területeken, de máshol is elviszik a kapacitás 10-15%-át: pont annyit amennyi a többi parkolási funkció számára talán elég is lenne, ráadásul éppen a legkeresettebb helyszíneken jelennek meg tömegesen.
- Így látszik igazán, hogy az ügyfélparkolásnak a teljes igényekhez képest valójában kicsiny a súlya, igaz, szűk időszámban jelentkezik és rövidebb utcaszakaszokra van a legnagyobb kereslet. Az ügyfélparkolás aránya jellemzően 3-5% körüli értékeket mutat, csak a C, D és L területeken van 8-10% körüli érték. Árukladó, hogy az ilyen szempontból kiemelten fontos K jelű területen ez az érték csak 3%. Bár igény volna itt többre, de a lakosság és a munkavállalók miatt nincsenek üres és forgó parkolóhelyek.

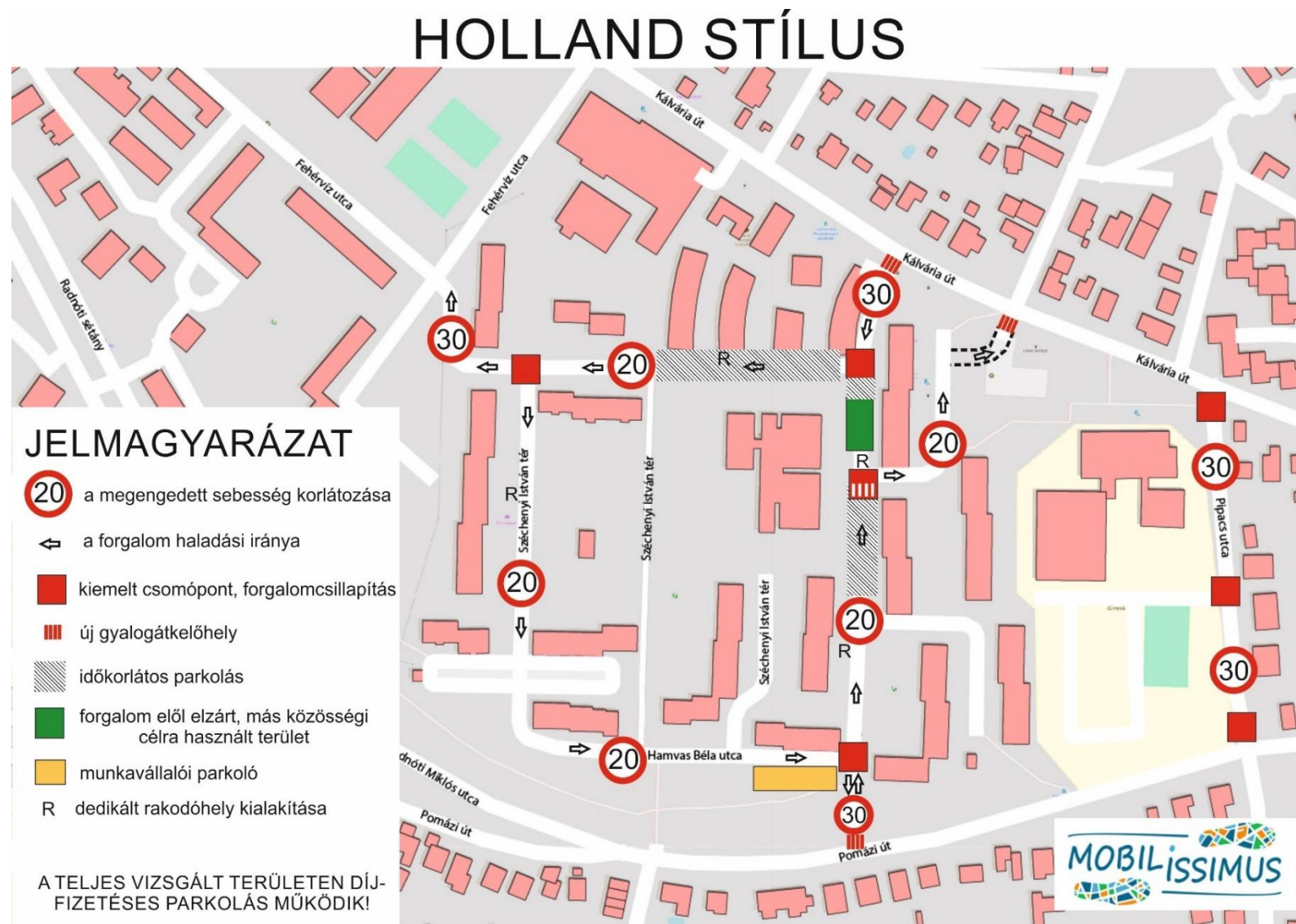
A legfontosabb eredmények a járműalapú vizsgálathoz képest:

- Ebben a megközelítésben látványosan megnőtt az egész nap itt parkolók súlya, 16-70% közötti értékek vannak a járműalapon számolt 4-42%-hoz képest. Jól látható, hogy például az E és F területeken a nappal (6:00-18:00 óra között) rendelkezésre álló parkolási kapacitás 60-70%-át olyan járművek használták el, amelyek aznap talán nem is mozogtak. Ez a fajta parkolás közelebb áll a járműtároláshoz.
- Látványos az is, hogy a munkába járó és a többi lakossági jellegű parkolás aránya jóval kisebb lett, mivel ezek a járművek jóval kevesebb időt parkolnak.

6 FORGALOMTECHNIKAI JAVASLATOK

6.1 HOLLAND STÍLUS

A munka során két forgalomtechnikai koncepcióváltozatot mutattunk be. Az elsőt „Holland stílus”-nak neveztük el, ez a változat azt volt hivatott bemutatni, hogy egy, a gépjármű-forgalom radikális csökkentésében elkötelezett önkormányzat a hasonlóképpen elkötelezett lakosság támogatásával a maihoz képest mennyire más közlekedési- és lakókörnyezetet hozhat létre a Püspökmajori lakótelep főutcáinak átalakításával. A mai helyzetben ezt a változatot nem tartjuk megvalósíthatónak a radikális változtatások miatt, viszont távlati vízióknak, gondolatébresztőnek és vitaindítónak hasznos lehet, ezért bemutatjuk.



A változat fő jellemzői a következők:

- A Hamvas Béla utca egy szakasza lezárásra kerül mindkét közúti irány áthaladása szempontjából (zöld téglalappal jelölve). A lezárt utcaszakasz sétálóutcaszakaszként, közösségi térként szolgálhat. Az utcaszakasz lezárása a lakótelepen átmenő forgalom számára ma meglévő időelőnyt megszünteti, egyszerű forgalmi rend

kialakítását teszi lehetővé. A lezárás feltétele a Hamvas Béla utcáról nyíló északi zsámparkoló megnyitása a Kálvária út felé. Ez egy radikális megoldás, megvalósításának fő akadálya, hogy a lakótelepen lakók számára is igen jelentős megközelítési változtatásokat, kerülőket kényszerít ki.

- Az utcaszakasz lezárása mellett a Hamvas Béla utca egyirányú lenne észak felé és 20 km/óra sebességkorlátozást vezetnénk be.
- A Hamvas Béla utca egy szakaszának lezárása megköveteli a Hamvas Béla utcáról nyíló északi zsámparkoló megnyitását a Kálvária út felé. Emellett javasoljuk az így létrejövő útvonal egyirányúsítását a Kálvária út felé és 20 km/óra sebességkorlátozás bevezetését. Ez a javaslat a lakosság részéről is felmerült. Álláspontunk szerint az ebben a változatban bemutatott forgalmi rend maximalizálja a javaslat előnyeit.
- A Széchenyi tér is egyirányúsításra kerülne az óramutató irányával ellentétesen, a Hamvas Béla utca egyirányúsításának megfelelően és itt is javasolt a 20 km/óra sebességkorlátozás bevezetése.

- A Hamvas Béla utca déli, Pomázi út-Széchenyi tér közötti szakasza kétirányú maradna, ugyanakkor az utca északi, Kálvária út-Széchenyi tér közötti szakasza dél felé egyirányú lenne. Ezen utcaszakaszokon a mainál magasabb, 30 km/óra sebességkorlátozást javasolunk.

- A legfontosabb csomópontok járdaszintre való kiemelése javasolt (piros téglalapokkal jelölve), így a Hamvas Béla utca és a Széchenyi tér mindkét csomópontja, a Széchenyi tér északnyugati sarka és az újonnan megnyitott zsámparkoló és a Hamvas Béla utca csomópontja is ki lenne emelve. Ez utóbbin egy gyalogátkelőhely kialakítása is indokolt.

- További gyalogátkelőhelyek építése sokat javítana a tágabb környezet biztonságán. A Hamvas Béla utca Kálvária úttal és Pomázi úttal való csomópontjaiban, az utóbbi utakkal párhuzamosa, valamint a kinyitott zsámparkoló és a Kálvária út csomópontjában a Kálvária úttal párhuzamosan javasolt új gyalogátkelőhelyek építése.

- A lakótelepről elterelő átmenő forgalom első választása a közeli Pipacs utca lenne, így ennek az utcának a hatékony forgalomcsillapítása is kötelező feladat. A bemutatott változatban a be- és kilépő pontokon, valamint az utca közepén egyaránt épített forgalomlassító küszöbök valósulnának meg, valamint a teljes utca 30 km/óra sebességkorlátozást kapna (jelenleg az utca északi bejáratánál, a gimnáziumnál van kihelyezve egy 20 km/óra sebességkorlátozó tábla).

- A Széchenyi tér délkeleti sarkán már ma is létező (a rajzon sárgával jelölt) parkoló bővítésre kerülne és a lakótelep területén dolgozók számára munkavállalói parkolóként funkcionálna, hogy az itt dolgozók ne foglalják el a parkolóhelyeket sem az itt lakók, sem az ideérkező szülők elől.

- A Hamvas Béla utcából nyíló két mai zsámparkoló közötti utcaszakaszon és a Széchenyi tér óvoda előtti szakaszán mindkét oldalon (szürke csíkozással jelölve) időkorlátos parkolást vezetnénk be. Ennek célja, hogy a szülők és a Széchenyi tér kisvállalkozásainak ügyfelei könnyen találjanak parkolóhelyet a saját rövid idejű tevékenységeikhez például maximum 30 perc engedélyezett várakozási idővel.

- A nem időkorlátos parkolók díjfizetősek lennének, kedvezményes lakossági engedélyekkel.

- A területen ma egyetlen rakodóhely található a Hamvas Béla utcán. Az elmúlt években jelentősen megnőtt a házhozzáállítás szerepe a lakosság ellátásában, a túlparkolt lakótelepen az ehhez szükséges rakodó- vagy parkolóhelyek jelenleg nem állnak rendelkezésre. Ezért javasoljuk a Széchenyi tér és a

Hamvas Béla utcán kettő-kettő, összesen négy olyan rakodóhely kialakítását, ami napközben rakodóhelyként szolgál az üzletek, a futárok és például akár a költöztetők, építőbrigádok számára, estétől reggelig viszont lakossági parkolóként funkcionál.

6.2 REALISTA STÍLUS

Az előző pont vonzó, de a magyar valóságtól elrugaskodott megoldásai mellett szükség volt egy olyan változatra is, aminek a lakosság általi támogathatósága valószínűbb, kevesebb a radikális, a mai közlekedési és parkolási szokásokat alapvetően megváltoztató lépés. Ezt „Realista stílus”-nak neveztük el. A lakosság bevonási igényére való tekintettel az egyes javaslatokat három nagyobb, egymástól nagyjából független csoportba soroltuk:

1. Forgalomtechnikai javaslatok
2. Parkolási javaslatok
3. Közlekedésbiztonsági beavatkozások

A döntési csoportokon belül javasolt fejlesztések tekintetében a megvalósítás szempontjából csak kis számú döntési pont van. E javaslatokból a lakosság segítségével és az önkormányzat lehetőségeinek figyelembe vételével kialakítható egy minden résztvevő számára elfogadható végső változat. A bemutatott rajzon az összes javasolt fejlesztést együttesen mutatjuk be.

A változatban javasolt fejlesztések az egyes csoportokban:

1. Forgalomtechnikai javaslatok:

- 1a: Hamvas Béla utca Széchenyi térrel való csomópontjai közé eső szakaszának egyirányúsítása észak felé
- 1b: Széchenyi tér északi oldalának egyirányúsítása nyugat felé

E javaslatok sajnos nem hoznak létre új parkolóhelyeket, erre itt nincsen elegendő hely, viszont egyszerűbbé teszik a forgalmi rendet a csomópontokban és az utcákon, így kevesebb közlekedési konfliktus alakul ki, illetve gördülékenyebb lesz a forgalom lefolyása is. Egyidejűleg az egyirányú szakaszokon a szembejövő forgalom megszűnésével érdemi sebességnövekedés várható, aminek kezelése alapvető. Az egyirányú szakaszokon (piros négyzettel jelzett) javasolt járdaszintre emelt forgalomlassító küszöbök érdemben lassítják a forgalmat, illetve a 20 km/óra javasolt sebességkorlátozás is ezt támogatja szabályozási oldalról.

2. Parkolási javaslatok:

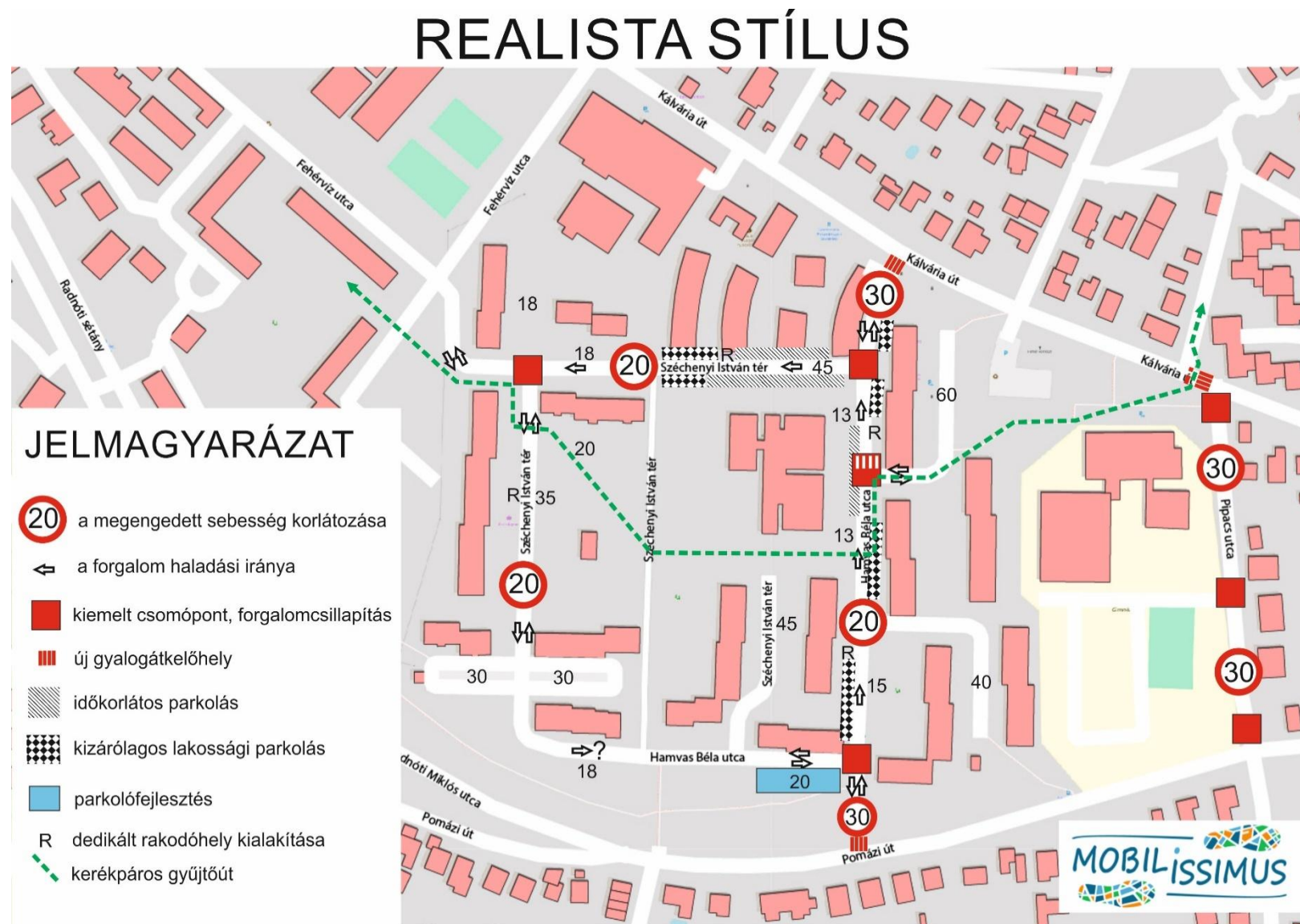
- 2a: Időkorlátos és lakossági parkolás egyidejű bevezetése a Hamvas Béla utcán és a Széchenyi tér északi utcáján (a rajzon bemutatott példában különböző sraffozással jelölt a két parkolási igény számára javasolt terület).
- 2b: Két új rakodási pont kialakítása a Hamvas Béla utcán és a Széchenyi téren a lakosságot kiszolgáló kiszállítók számára.
- 2c: Parkolófejlesztés a Széchenyi tér délkeleti sarkán.

3. Közlekedésbiztonsági beavatkozások:

- 3a: Új gyalogátkelőhelyek építése a Hamvas Béla utca Kálvária úttal és Pomázi úttal való csomópontjaiban, az utóbbi utakkal párhuzamosan, valamint a bölcsőde bejárata előtt és a Kálvária úton a gimnázium előtt a Kálvária út biztonságos keresztezésére.
- 3b: Járdaszintre emelt csomópontok építése a Hamvas Béla utca és a Széchenyi tér mindkét csomópontjában, a Széchenyi tér északnyugati sarkán és a bölcsőde bejárata előtt. (ez utóbbin egy gyalogátkelőhely kialakítása is javasolt).

A fenti javaslatokon túl, de azokhoz kapcsolódva további négy, igény szerint továbbgondolandó intézkedést ábrázoltunk:

- A Pipacs utca forgalomcsillapítása a Hamvas Béla utcáról és a Széchenyi térről kiszoruló forgalom kezelésére
- Az egyirányúsítások sebességnövelő hatására szabályozási válaszként javasolt további sebességkorlátozások bevezetése
- További elképzelhető (de jelentős lakosságra való kedvezőtlen hatása miatt nem feltétlenül javasolt) egyirányúsítás lehetséges a Széchenyi tér déli utcájának parkolói közötti szakaszon
- A rajzon szaggatott zöld vonallal jeleztünk egy elképzelhető kerékpáros útvonalat, ami a lakótelepről gyűjthetné és vezethetné le a kerékpárosokat az amúgy is használt Boromissza Tibor utcáig. A korábban javasolt gyalogátkelőhely a Kálvária úton ezt az átkelési lehetőséget is szolgálná.



7 A LAKOSSÁGI FÓRUM EREDMÉNYEI

2024. május 9-én a Szentendrei Önkormányzat lakossági fórumot tartott a Hamvas Béla utca és Széchenyi tér forgalomtechnikai koncepciótervének bemutatására. A lakossági fórumon a helyi lakosság megjelent tagjainak:

- számba vettük és véleményeztük a Civil Kotta megelőző tevékenysége által feltárt, valamint az adatfelvételek és helyszínbemjárások során megismert problémákat,
- ismertettük a forgalomszámlálások, rendszámfelírások és parkolásvételek eredményeit, és értelmeztük azokat,
- bemutattunk két forgalomtechnikai koncepciót, jelezve azok megvalósíthatóságának lehetőségeit,
- végül pedig elemeire bontottuk a forgalomtechnikai koncepciókat, bemutatva az egyes elemek előnyeit, hátrányait, idő- és költségigényeit és ezek fényében kértük a lakosság értékelését, prioritásait az elemek vonatkozásában.



A felsorolt alkalmazható forgalomtechnikai elemekhez a megjelent helyi lakosok az alábbi véleményeket, észrevételeket fűzték:

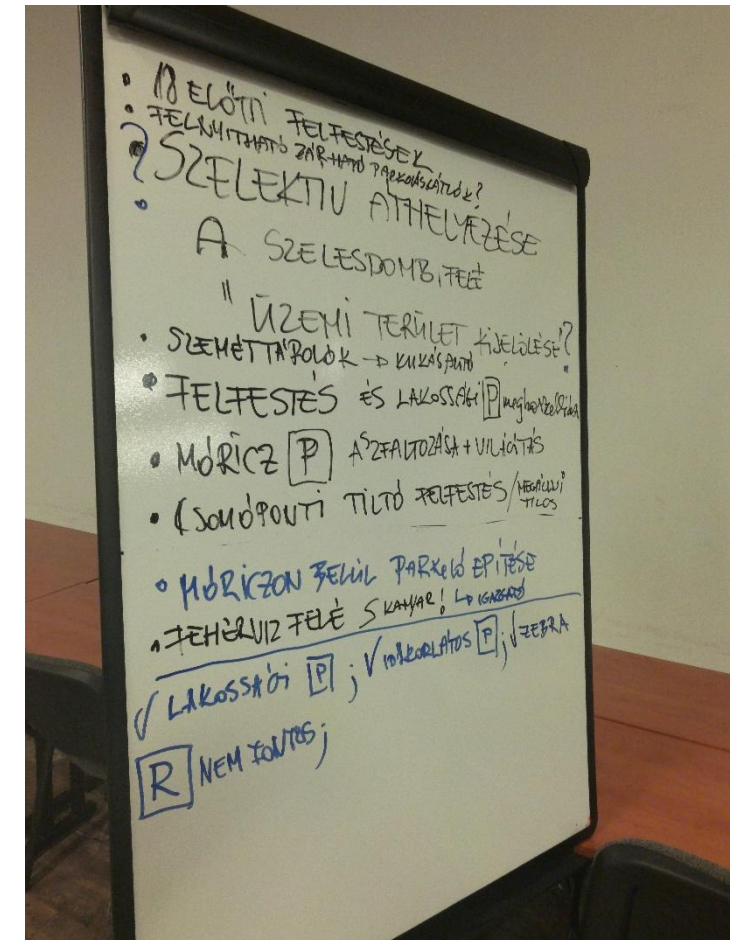
- új parkolóhelyek építése → általános pozitív fogadtatás, nincs érdemi ellentetés
- kizárólagos lakossági parkolás bevezetése → általános pozitív fogadtatás, javaslatok a terület bővítésére vonatkozóan pl. Széchenyi István tér északi oldalának nyugati végé felé is
- időkorlátos parkolás bevezetése → általánosan elfogadva, megjelennek kételyek a betartatással kapcsolatosan, de jelzik, hogy korábban Szentendre belvárosában is működött időkorlátos parkolás
- csomóponti szintkiemelések → általánosan elfogadott a megjelentek részéről
- új kijelölt gyalogos átkelőhelyek létesítése → általánosan elfogadott, ellenvélemény nem fogalmazódott meg
- pótlólagos rakodóhelyek kialakítása → általános a vélemény, hogy ez nem fontos probléma
- egyirányúsítások:
 - a Széchenyi tér északi oldalának egyirányúsítása (a bölcsöde melletti szakaszon) → általánosan nem fogalmazódott meg vele szemben ellentetés, azonban felmerült az egyirányúsítás irányának megfordítása, mint igény amire a tervezői válaszuk az volt, hogy a lejtéssel megegyező

egyirányúsítás a gyorsajtás kockázatát hordozza magában, így közlekedésbiztonsági szempontból előnyösebb a másik irány

- a Hamvas Béla utca egyirányúsítása → a megjelentek többsége támogatta, de van olyan is, aki az érintett szakaszon lakik és egyelőre nem látja a megoldás előnyeit, nem tudja azokat értékelni

A koncepció elemeinek megtárgyalása során olyan javaslatok is érkeztek a lakosság részéről, amelyek eddig nem ismert problémákra világítottak rá, illetve a vizsgált terület periferiáján, vagy azon kívül eső helyszíneket is érintettek. Ezeket a teljesség igénye nélkül vesszük számba az alábbiakban. A koncepcióba integrálható javaslatokat illesztettük.

- a Hamvas Béla utca Pomázi út felőli végén található szelektív hulladékgyűjtő sziget mellett forgalmi akadályt képeznek a hulladék lerakása miatt megálló járművek, illetve forgalmi és közlekedésbiztonsági szempontból is problémás az üritésük is, a személyszállító jármű manőverezése miatt → javaslat: kiegészítő sávbővítés az említett célokra a Hamvas Béla utca déli részén, kelet felé
- a Móricz Zsigmond Gimnázium melletti parkoló rossz állapotú, nincs megfelelő burkolata és világítása, nem kellően biztonságos a lakossági vélemények szerint, így éjszakai autótárolásra nem használják a helyiek → javaslat: a parkoló területének rendbetétele és megvilágítása
- szintén a Móricz Zsigmond Gimnázium kapcsán felmerült, hogy az iskola területén található használaton kívüli sportpályát, amelyet iskolai rendezvények esetén egyébként is parkolóként hasznosítanak, nyissák meg az intézménybe délutáni foglalkozásokra érkezők számára
- a Széchenyi tér déli oldalára tervezett pótlólagos parkolóépítés kapcsán felmerült az igény egy zöld, biztonságos, gyalogos útvonal kijelölésére az új parkolótól a gyermekgondozási intézmények megközelítésére
- a Hamvas Béla utca csomópontjai kapcsán megjelent a lakosság körében az igény, hogy azokat hatékonyabban kellene megővni az elparkolástól, amelyhez a felfestések pótlását, táblák kihelyezését javasolják. A fizikai akadályok véleményük szerint zavarnák ezekben a csomópontokban a ki- és bekanyarodást
- a Széchenyi teret a Fehérvíz utcával összekötő „S” kanyar kapcsán felmerült továbbá az igény a parkolás táblával való tiltására, mert lakossági vélemény szerint újkeletű (kb. egy éve jellemző), hogy ezt az útszakaszt is elparkolják és ezzel veszélyeztetik a biztonságos közlekedést → javaslat: megállni és várakozni tilos tábla kihelyezése az érintett útszakaszon.

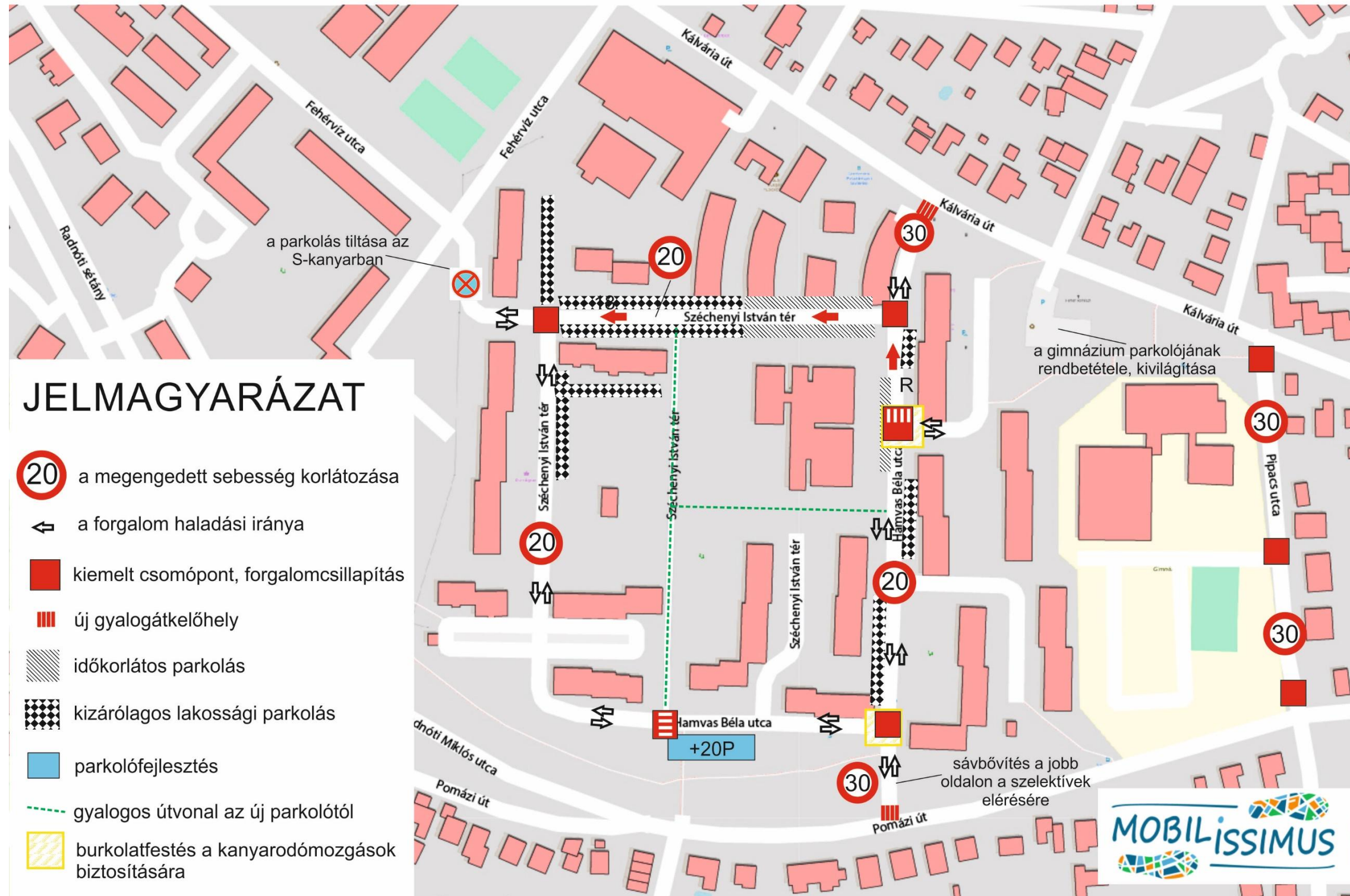


8 A KONCEPCIÓTERV FELÜLVIZSGÁLT VÁLTOZATA

A lakossági vélemények alapján kiegészítettük a „REALISTA STÍLUS” tervét az alábbiakkal:

- A kizárólagos lakossági parkolás területeit kiterjesztettük a fórumon felmerült területekkel és a Széchenyi tér nyugati utcájának egyes parkolóival, hogy a kiszoruló munkavállalói parkolás ne a közvetlen közelben keressen parkolóhelyeket.
- A fórumon a fajsúlyos javaslatok közül egyedül a Hamvas Béla utca egyirányúsítása ellen merültek fel érvek, ellenérzések. Mostani javaslatunk szerint a Széchenyi tér északi utcája mellett csak a Hamvas Béla utcából nyíló északi zsákparkoló és a Széchenyi tér északi utcája közötti rövid szakasz lenne egyirányú észak felé (a rajzon piros nyílal jelölve). Ezzel a Hamvas Béla utcából a déli irányú átmenő forgalom kiszorul, ugyanakkor a Hamvas Béla utcából nyíló zsákparkolókból továbbra is ki lehet hajtani majd dél felé, ezzel az itt lakók közlekedési lehetőségei jóval kisebb mértékben korlátozódnak.

FORGALOMTECHNIKAI KONCEPCIÓ A HAMVAS BÉLA UTCÁRA ÉS A SZÉCHENYI TÉRRE



ellenérzések. Mostani javaslatunk szerint a Széchenyi tér északi utcája mellett csak a Hamvas Béla utcából nyíló északi zsákparkoló és a Széchenyi tér északi utcája közötti rövid szakasz lenne egyirányú észak felé (a rajzon piros nyílal jelölve). Ezzel a Hamvas Béla utcából a déli irányú átmenő forgalom kiszorul, ugyanakkor a Hamvas Béla utcából nyíló zsákparkolókból továbbra is ki lehet hajtani majd dél felé, ezzel az itt lakók közlekedési lehetőségei jóval kisebb mértékben korlátozódnak.

- „Megállni tilos!” táblákat javasolunk a Fehérvíz utca felől érkező S-kanyarba és a Hamvas Béla utca Kálvária út-Széchenyi tér közötti rövid szakaszára.
- A Széchenyi tér déli oldalára tervezett új parkolóból egy gyalogátkelőhely vezetne át az óvoda és a bölcsőde felé, hogy gyalogosan innen is biztonságosan meg lehessen azokat közelíteni.
- A Hamvas Béla utca két, kanyarodási szempontból az elparkolt helyek miatt legkellemetlenebb csomópontjában sárga felfestést javasolunk a kanyarodó mozgások helyigényének biztosítására.
- Javasoljuk a Gimnázium parkolójának rendbetételét, kivilágítását.
- A Hamvas Béla utca déli végén található szelektív hulladékgyűjtők kiszolgálására javasoljuk az északi irány szerint jobb oldalon egy újabb sáv létrehozását, ahol a lakosok megállhatnak a használathoz.
- A lakosság által feleslegesnek ítélt rakodópontok lekerültek a rajzról.

