

# **SZAKDOLGOZAT**



**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem**

**Budai Campus**

**Településtervezési és Díszkertészeti Intézet**

**Tárendező és kertépítő mérnök Bsc szak**

**Szentendre óvárosának közterületi problémái**

**Belső konzulens:** Dr. Laczó Dániel

**Beosztás** Tanár

**intézete/tanszéke:** Településépítészeti és

Zöldinfrastruktúra Tanszék, Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

**Készítette:** **Varga Benedek**

**Budapest**

**2025**

# Tartalomjegyzék

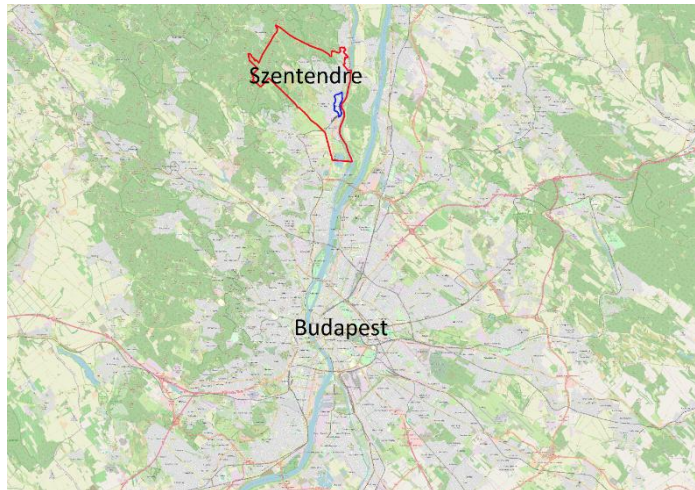
Bevezetés.....	3
1. Célkitűzések .....	4
2. Hipotézisek.....	5
2.1. A forgalmi és parkolási rend hibái (H1).....	5
2.2. A túlturistasodás jelensége (H2) .....	5
2.3. A túl- és alulhasznosított terek aránytalansága (H3).....	5
3. Szakirodalmi áttekintés .....	7
3.1. Történeti és településszerkezeti alapok .....	7
3.2. Városépítészeti és urbanisztikai elméletek.....	7
3.3. Szabályozási környezet, helyi rendeletek.....	8
3.4. Helyi és nemzetközi források .....	9
3.5. A szakirodalom összegzése .....	10
4. Történeti és városszerkezeti háttér .....	11
4.1 Táji környezet és domborzat .....	11
4.2 Történeti rétegek és szerkezeti tengelyek.....	12
4.3. Városszerkezeti sajátosságok és problémák.....	15
5. Módszertan .....	18
5.1. Kutatási célok és hipotézisek .....	18
5.2. Kutatási módszerek és eszközök .....	18
5.3. Adatforrások.....	19
5.4. Konzultációk és szakmai egyeztetések .....	19
5.5. Elméleti háttér és inspirációk .....	20
5.6. A kutatás korlátai .....	20
6. Vizsgálati eredmények és elemzések .....	21

6.1. Forgalmi és parkolási problémák elemzése (H1).....	21
6.2. A túlturistasodás térbeli mintázatai (H2).....	25
6.3. A közterületi használat aránytalanságai (H3).....	28
7. Külföldi példák.....	32
7.1. Európai városok jó gyakorlatai .....	32
7.2. Hallstatt – a turisztikai nyomás kezelése és a fenntartható forgalomszabályozás .....	33
7.3. Az autóforgalom szabályozása Bielefeld történelmi központjában .....	34
7.4. Összegzés – Tanulságok Szentendre számára.....	36
8. Javaslatok beavatkozási irányok .....	37
8.1. Közlekedési és parkolási rendszer áthangolása.....	37
8.2. A turizmus és a közterületi élet egyensúlyának megteremtése .....	40
9. Összegzés .....	43
Irodalomjegyzék.....	45

## Bevezetés

Szakedolgozatom középpontjában a történeti városmagok közterületi működésének kérdése áll, ezen belül is Szentendre esete, ahol különösen hangsúlyosan jelenik meg a „kié az utca?” probléma.

Szentendre a Duna jobb partján, a Visegrádi-hegység lábánál fekvő kisváros, alig húsz kilométerre Budapesttől. (1. ábra) A domborzat



1. ábra - Szentendre elhelyezkedése (készítette: Varga Benedek)

tagoltsága, az organikusan kialakult, középkori eredetű utcaszövet és a turizmus intenzitása sajátos együttest alkotnak: a város egyszerre él a hagyományaiból és szenved a látogatók tömegétől. A szűk utcákban sokszor nincs járda, a gyalogosforgalom nagy, a parkolóhelyek pedig szűkösek – mindez a mindennapi működést is próbára teszi. A városszerkezet és a domborzat eleve korlátokat szab a közlekedés fejlesztésének, miközben a turizmus évről évre erősödő nyomást gyakorol a közterekre. Ebből fakad az a feszültség, ami az élhetőség, a fenntartható közlekedés és a méltányos térhasználat kérdéseit újra és újra felszínre hozza. Hogyan maradhat a történeti városmag egyszerre valódi lakókönyezet és szerethető turisztikai célpont?

Dolgozatom célja, hogy feltérképezzem, miként működik Szentendre belvárosa mint közterületi rendszer:

- mely tényezők vezetnek túlhasználathoz vagy éppen alulhasználathoz,
- hogyan befolyásolja a forgalom és a turizmus a városi életminőséget,
- milyen lépések segíthetnék elő, hogy a város élhetőbbé, kiegyensúlyozottabbá váljon.

## 1. Célkitűzések

A kutatásom Szentendre óvárosának közterületi működését vizsgálja. A város szerkezetét egyszerre formálják a domborzati adottságok, a középkori utcahálózat és a turizmus által okozott terhelés. Arra keresem a választ, hogyan hat mindez a mindennapi életre: az élhetőségre, a közlekedésre, a parkolásra és a közterületek használatára.

A vizsgálat során áttekintem a város történeti fejlődését és jelenlegi térszerkezetét, elemzem a közlekedési és parkolási rendszert, valamint a túlturistasodásból fakadó jelenségeket. Térképek és utcakeresztmetszetek segítségével igyekszem megmutatni azokat a konkrét helyzeteket, ahol a térhasználat aránytalansága leginkább érezhető – és ahol a lakók, illetve a látogatók érdekei leggyakrabban ütköznek.

A cél nem csupán a problémák felsorolása, hanem azoknak az összefüggéseknek a megértése, amelyek segíthetik a jövőbeli fejlesztéseket. A kutatás eredményei hozzájárulhatnak egy olyan belvárosi működés kialakításához, amelyben a történeti örökség, a helyi élet és a turizmus nem egymás rovására, hanem egymást erősítve tudnak együtt létezni.

## **2. Hipotézisek**

A kutatás három, egymással szorosan összefüggő hipotézisből indul ki. Ezek együtt segítenek jobban megérteni, hogyan működik Szentendre belvárosa, milyen problémákkal küzd, és hol rejlenek a fejlesztés lehetőségei.

### **2.1. A forgalmi és parkolási rend hibái (H1)**

Feltételezésem szerint Szentendre jelenlegi közlekedési és parkolási rendszere nem képes igazán jól kiszolgálni sem a helyieket, sem a városba érkező látogatókat. Az óváros szűk utcái, a domborzati korlátok és a turizmus együttesen okoznak olyan terhelést, amely forgalmi torlódásokhoz és állandó parkolási nehézségekhez vezet. A forgalom eloszlása ráadásul egyenlőtlen: vannak utcák, amelyek állandóan túlterheltek, miközben más szakaszok szinte teljesen kihasználatlanok maradnak. A hipotézis vizsgálatakor a város úthálózati rendszerét, a parkolókapacitásokat és a forgalomcsillapítás lehetőségeit elemzem, külön figyelmet fordítva a gyalogos és gépjárműforgalom közti konfliktusokra, amelyek a mindennapokban is leginkább érzékelhetők.

### **2.2. A túlturistasodás jelensége (H2)**

A második hipotézis abból indul ki, hogy Szentendre belvárosának zsúfoltsága nagyrészt a túlturistasodás következménye. A látogatók döntő többsége ugyanazokat az ikonikus helyszíneket keresi fel – a Duna korzót, a Fő teret, a Dumtsa Jenő utcát és a Bogdányi utat –, így ezek a pontok túlterheltté válnak, miközben a város más részei alig kapnak figyelmet. A turisztikai szezonban ez a koncentrált jelenlét nemcsak fizikai terhelést jelent: a helyiek térhasználatát is korlátozza, és hosszabb távon a város élhetőségét veszélyezteti. A hipotézis igazolásához a turisták mozgásmintázatait és a városi áramlások térbeli koncentrációját vizsgálom.

### **2.3. A túl- és alulhasznosított terek aránytalansága (H3)**

A harmadik hipotézis szerint Szentendre belvárosában markáns térhasználati egyensúlytalanság tapasztalható. Vannak terek, utcák és gyalogos tengelyek, amelyek túlhasználtak, miközben más, hasonló adottságú vagy értékű területek alig vonzanak aktivitást. Ez az aránytalanság több tényező összjátékának eredménye: nemcsak a forgalmi helyzet, hanem a földszinti funkciók, a domborzati viszonyok, a zöldfelületek elhelyezkedése és a turisztikai

vonzerő eltérései is közrejátszanak benne.

A vizsgálat célja annak feltárása, hogy pontosan mi határozza meg egy-egy utca vagy tér aktivitását, és miként lehetne az elfeledett, kevésbé látogatott helyeket újra bevonni a városi életbe.

A három hipotézis egymást kiegészítve rajzolja ki Szentendre belvárosának működési problémáit, és egyben irányt is mutat arra, milyen fejlesztési megoldások hozhatnak kiegyensúlyozottabb működést a jövőben.

### 3. Szakirodalmi áttekintés

Szentendre óvárosának közterületi problémái csak akkor érthetőek meg igazán, ha történeti és elméleti összefüggéseikben vizsgáljuk őket. Az irodalmi áttekintés célja ezért az, hogy bemutassa a város történeti fejlődését, valamint azokat az urbanisztikai és városépítészeti megközelítéseket, amelyek segítenek értelmezni a jelenlegi állapotokat. Emellett olyan elméleti alapokat is lefektet, amelyekre a dolgozat későbbi elemzései épülnek.

#### 3.1. Történeti és településszerkezeti alapok

Szentendre történeti fejlődését és településszerkezeti gyökereit részletesen bemutatják Dóka Klára és Soproni Sándor kutatásai.<sup>1</sup> Ezekből jól kirajzolódik, hogyan épült egymásra a város térszerkezete, és miként hagyták rajta nyomukat a különböző történelmi korszakok. A korábbi századokban betöltött védelmi és szerkezeti funkciók – például a Castrum területének szerepe – máig hatással vannak a városi térhasználatra, és segítenek megérteni, miért maradtak bizonyos zónák alulhasznosítottak. Több, a városra vonatkozó szakdolgozat (Magyar Emil Roland, Horváth Krisztina, Magyarosi Dóra munkái) is rávilágít arra, hogyan kapcsolódik össze az úthálózat, a belső közterek és a városszövet szerkezete, és miként jelennek meg a különböző korszakok rétegei a mai városképen.<sup>2</sup>

#### 3.2. Városépítészeti és urbanisztikai elméletek

A közterek szerepe a városi élet minőségében régóta központi kérdés a városépítészeti gondolkodásban. Pogány Frigyes klasszikus munkái – különösen *A terek és utcák művészete* és *A szép emberi környezet* – hangsúlyozzák, milyen szoros kapcsolat van a térformálás, az esztétika és az emberi lépték között.<sup>3</sup> Meggyesi Tamás *Városépítészeti alaktan* című kötete már rendszerszintű megközelítést kínál a

---

<sup>1</sup> Dóka Klára (1981): *Szentendre története írásos emlékekben*. Szentendre: Pest Megyei Múzeumok igazgatósága; Soproni Sándor (1987): *Szentendre a rómaiak korában*. Szentendre: Pest Megyei Művelődési Központ és Könyvtár

<sup>2</sup> Magyar Emil Roland (1999): *Szentendre településszerkezeti és -szöveti felépítésének sajátosságai*. [szakdolgozat] Budapest: KÉE-TVFK, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék; Horváth Krisztina (2016): *Szentendre településszerkezeti és arculati fejlődésének áttekintése*. [szakdolgozat] Budapest: BME Építész mérnöki Kar; Magyarosi Dóra (2017): *Szentendre és a Nyugati tehermentesítő út*. [szakdolgozat] Budapest: Szent István Egyetem Tájépítészeti és Településtervezési Kar, Településépítészeti tanszék

<sup>3</sup> Pogány Frigyes (1960): *Terek és utcák művészete*. Budapest: Műszaki Könyvkiadó; Pogány Frigyes (1976): *A szép emberi környezet*. Budapest: Gondolat.

városi terek elemzéséhez, ami különösen hasznos a szentendrei óváros organikus, szabálytalan szerkezetének megértéséhez.<sup>4</sup>

A fenntarthatóság kérdéskörét több hazai szerző is alaposan körüljárta, akiknek gondolatai fontos elméleti alapot adtak a kutatáshoz. Szabó Árpád írásai az ökológiai szemlélet várostervezésbe való beépítését tárgyalják, míg Hardi Tamás munkái a városfejlődés környezeti következményeit vizsgálják.<sup>5</sup> Ezek a megközelítések segítenek megérteni olyan, látszólag különálló problémák összefüggéseit, mint a Bükkös-patak állapotromlása, a túlhasználatból eredő konfliktusok vagy a parkolási rendszer feszültségei.

A fenntarthatóság emberi léptékű értelmezése Lukovich Tamás és Mogyorósi Katalin: Fenntartható fejlesztés: Várostervezési útmutató című munkájában, illetve Jan Gehl: Élhető városok című könyvében jelenik meg hangsúlyosan.<sup>6</sup> Mindkét szerzőpáros azt emeli ki, hogy a város nem önmagában létező rendszer, hanem az emberi élet terei által formált, érzékeny közeg. Ez a szemlélet különösen érvényes Szentendre esetében, ahol a turizmus okozta zsúfoltság az emberléptékűség határait feszegeti.

### 3.3. Szabályozási környezet, helyi rendeletek

Szentendre városfejlesztését részletesen kidolgozott stratégiák és rendeletek szabályozzák, amelyek közvetlenül befolyásolják az óváros térhasználatát is. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia<sup>7</sup> határozza meg a városfejlesztés általános irányait, míg az Építési Szabályzat és Szabályozási Terv<sup>8</sup> konkrétan rögzíti az építési feltételeket: a beépítési magasságokat, az utcafronti arányokat, a zöldfelületi minimumokat és a parkolási előírásokat.

A Településképi Arculati Kézikönyv a város vizuális és esztétikai karakterének megőrzését szolgálja.<sup>9</sup> Részletesen bemutatja az egyes városrészek anyaghasználatát, homlokzati arányait

---

<sup>4</sup> Meggyesi Tamás (2009): *Városépítészeti alaktan*. Budapest: Terc.

<sup>5</sup> Szabó Árpád (2011): *Városiasság és fenntarthatóság: Fenntarthatóság és ökológia a városépítészetben*. Budapest: BME Urbanisztikai Tanszék. Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás:

[https://www.urb.bme.hu/segedlet/fenntarthato/Varosiasag\\_fenntarthatosag\\_OK.pdf](https://www.urb.bme.hu/segedlet/fenntarthato/Varosiasag_fenntarthatosag_OK.pdf); Hardi Tamás (2023): *Urbanizáció és környezet: A városfejlődés okai és következményei*. Budapest: Libri Kiadó.

<sup>6</sup> Lukovich Tamás – Mogyorósi Katalin (szerk.) (2013): *Fenntartható fejlesztés: Várostervezési útmutató*. Budapest: Terc; Gehl, Jan (2014): *Élhető városok*. Budapest: Terc.

<sup>7</sup> Szentendre Város Önkormányzata (2015): *Integrált Településfejlesztési Stratégia 2015–2020*. Letöltés dátuma: 2025.03.23. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre\\_ITS.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre_ITS.pdf)

<sup>8</sup> Szentendre Város Önkormányzata (2015): *Integrált Településfejlesztési Stratégia 2015–2020*. Letöltés dátuma: 2025.03.23. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre\\_ITS.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre_ITS.pdf)

<sup>9</sup> Szentendre Város Önkormányzata (2018): *Településképi Arculati Kézikönyv*. Letöltés dátuma: 2025.03.09. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2019/06/Telepuleskepi-arculati-kezikonyv\\_Szentendre.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2019/06/Telepuleskepi-arculati-kezikonyv_Szentendre.pdf)

és színezési irányelveit, külön fejezetet szentelve az óvárosnak, amelyet egységes településképi egységként kezel. Ajánlásai a felújításokra, az utcabútorokra és a burkolatok kialakítására is kiterjednek, elősegítve, hogy a beavatkozások illeszkedjenek a történeti környezethez.

A Településrendezési Terv a városszerkezeti kapcsolatok és funkcionális zónák kijelölését tartalmazza.<sup>10</sup> Az óváros ebben kiemelt területként szerepel, ahol a fejlesztések csak a történeti értékek megőrzésével és azokhoz illeszkedve valósíthatók meg.

### 3.4. Helyi és nemzetközi források

A kutatás során nemcsak tudományos munkákra, hanem helyi és nemzetközi forrásokra is támaszkodtam. A helyi sajtó rendszeresen beszámol Szentendre közlekedési, környezeti és örökségvédelmi kihívásairól, míg az önkormányzati és civil szervezetek közleményei olyan kezdeményezéseket mutatnak be, amelyek a fenntartható közlekedés, a közösségi részvétel vagy a természetközeli fejlesztések irányába mutatnak.<sup>11</sup> Ezek a törekvések egyaránt a város élhetőségének javítását célozzák.

Nemzetközi szinten a bielefeldi és a hallstatti példák szolgáltak leginkább inspirációként: Bielefeld az óvárosi autóforgalom korlátozásában, Hallstatt pedig a turizmus fenntartható szabályozásában kínál hasznos tanulságokat.<sup>12</sup> A Mileus portál további európai példákat is bemutat, amelyek a forgalomcsillapítás és az életminőség javítása terén kínálnak adaptálható gyakorlatokat.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Szentendre Város Önkormányzata: *Szentendre Város Településrendezési Terve*. Letöltés dátuma: 2024.10.07. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ\\_egyse%CC%81ges\\_hata%CC%81lyos-2015.dec\\_.14-to%CC%8BI.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ_egyse%CC%81ges_hata%CC%81lyos-2015.dec_.14-to%CC%8BI.pdf)

<sup>11</sup> *Aldás vagy átok?* (2024) In: Szentendre és Vidéke, Letöltve: 2025.09.20. forrás: <https://szevi.hu/aldas-es-atok-a-11-es-ut/>; *Kell-e Szentendrén iskolabusz?* In: Szentendre és Vidéke 22(7), 7. Letöltés dátuma: 2024.10.03. forrás: <https://szevi.hu/wp-content/uploads/2022/07/SzeVi-2022-07-07-06-closed.pdf>; Mindenki Szentendréje Egyesület honlapja (2025): *Gyalogbusz indul*. Letöltés dátuma: 2025.03.02. forrás:

[https://mindenkiszentendreje.hu/gyalogbusz-indul/?fbclid=IwY2xjawJ1mBFleHRuA2F1bQIxMQBicmlkETFLekFIVFIDTXBCUE5QMFB1AR5oHmqEo1wR-f8-Mc9r5\\_P\\_BZPfiVDuoacrwb9s4iXGpAd8xdL83quEl-JwDg\\_aem\\_i2fbkZczJXQKlyDgn\\_mZQw](https://mindenkiszentendreje.hu/gyalogbusz-indul/?fbclid=IwY2xjawJ1mBFleHRuA2F1bQIxMQBicmlkETFLekFIVFIDTXBCUE5QMFB1AR5oHmqEo1wR-f8-Mc9r5_P_BZPfiVDuoacrwb9s4iXGpAd8xdL83quEl-JwDg_aem_i2fbkZczJXQKlyDgn_mZQw); Szentendre város honlapja (2023): *A Bükkös-patak természetközeli állapotának visszaállítására készül az önkormányzat*. Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás: <https://szentendre.hu/a-bukkos-patak-termeszetkozeli-allapotanak-visszaallitasara-keszul-az-onkormanyzat/>

<sup>12</sup> Bell, Bethany (2023): *Hallstatt: Austrian town protests against mass tourism*. Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: <https://www.bbc.com/news/world-europe-66634889>; European Commission (2022): *Restricting car access in the old town area of Bielefeld*. Letöltés dátuma: 2025.02.12. forrás: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld_en)

<sup>13</sup> Atlas, Juraj (2022): *10 European Cities Implementing Traffic Restrictions & Congestion Charges*. Letöltés dátuma: 2024.11.10. forrás: <https://mileus.com/blog/10-european-cities-implementing-traffic-restrictions-congestion-charges>

Ezek a források segítettek a szentendrei helyzet nemzetközi kontextusba helyezésében, és alapot adtak a dolgozat későbbi javaslatainak kidolgozásához.

### **3.5. A szakirodalom összegzése**

A feldolgozott szakirodalom alapján világosan látszik, hogy Szentendre történeti öröksége, térhasználata és urbanisztikai problémái szorosan összefonódnak. Bár számos kutatás foglalkozott a város szerkezeti és történeti fejlődésével, kevés olyan munka született, amely komplex módon, a mindennapi térhasználat szempontjából vizsgálná az óvárost – különösen a forgalom, a parkolás és a turizmus egyensúlyát. E dolgozat éppen ezt a hiányt kívánja pótolni: nem csupán a múlt értékeinek megőrzését tekinti feladatának, hanem azt is, hogyan lehet egy élhetőbb, kiegyensúlyozottabb és fenntarthatóbb városi környezetet megteremteni, amelyben a helyiek és a látogatók hosszú távon is közös térben élhetnek.

## 4. Történeti és városszerkezeti háttér

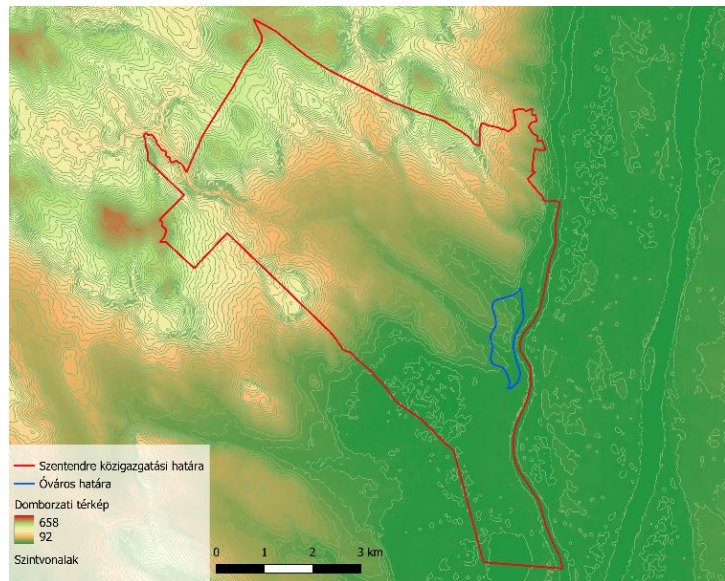
### 4.1 Táji környezet és domborzat

Szentendre a Duna és a Pilis találkozásánál terül el – ott, ahol a víz és a hegyek határai finoman egymásba oldódnak. A lejtők, völgyek és teraszok folyamatos váltakozása nemcsak a város látványát, hanem a mindennapi mozgásokat is meghatározza. A város egészét ábrázoló domborzati térképen (10 méteres szintvonalakkal) jól kirajzolódik a terep tagoltsága, ami magyarázatot ad arra is, miért ilyen kacskaringós és változó szélességű az utcahálózat. (2. ábra)

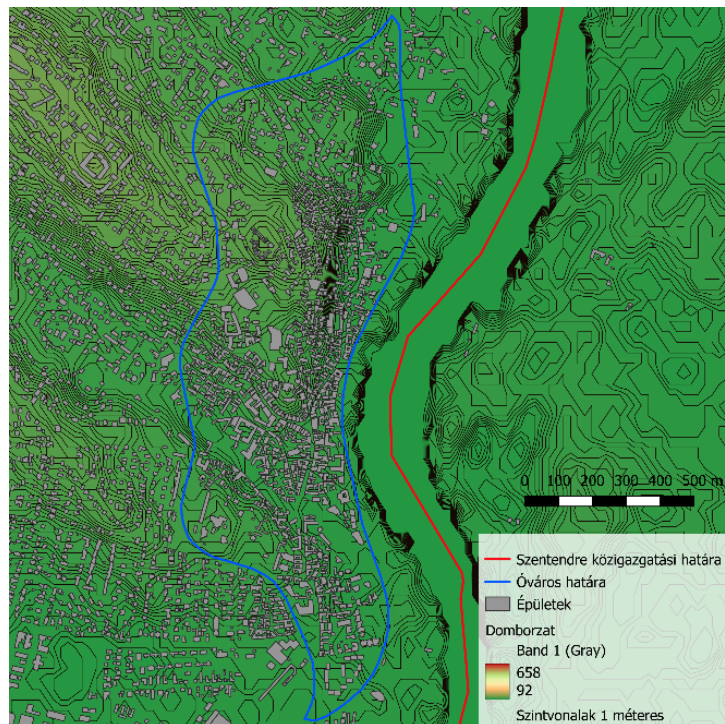
A fókuszterület 1 méteres szintközű felmérése még finomabb részleteket mutat: a Szamárhegy a legmagasabb pont, míg a legalacsonyabbak a patak völgyek és a Duna-part mentén húzódnak. Ha az épületállományt is rávetítjük erre a domborzatra, láthatóvá válik, mennyire a terephez igazodva épült a város: az óváros szerkezete egyértelműen a domborzat „kezét”

viseli magán, nem pedig vonalzóval tervezett logikát követ. (3. ábra)

A gyalogosforgalom természetes módon a legkedvezőbb lejtésű, könnyen járható vonalakat követi – vagyis a patak völgyek és az enyhébben emelkedő teraszok mentén halad. Nem



2. ábra – Szentendre domborzata (készítette: Varga Benedek)



3. ábra – Óváros domborzata (készítette: Varga Benedek)

véletlen, hogy Szentendre legrégebbi utcái – a Dumtsa Jenő utca, a Bogdányi út – is ezt a morfológiai logikát követik: ezek a vonalak a tájjal való együttműködésből születtek.

Ugyanakkor, ahogyan Meggyesi Tamás is megfogalmazza, a gyalogosok mozgását nem csupán a topográfia határozza meg.<sup>14</sup> Esztétikai motivációk, látványok, hangulatok is alakítják: Szentendrén ez különösen érzékelhető. A látogatók gyakran letérnek a kényelmesebb tengelyekről, hogy bebarangolják a szűk, meredek, árnyékos mellékutcákat. Ez a kettősség – a praktikus és az élménykereső mozgás együttélése – jól magyarázza, miért zsúfoltak időszakosan egyes utcák, míg más, hasonlóan értékes terek alig kapnak figyelmet.

## 4.2 Történeti rétegek és szerkezeti tengelyek

Szentendre mai városszerkezete nem egyetlen, tudatos településalapítás eredménye, hanem sok évszázados folyamaté: különböző történeti magok fokozatosan nőttek össze magukat. Ettől lett a város szerkezete organikus és többrétegű, ahol a domborzat, a vízpart és a történelem egyaránt nyomot hagyott.

A város térszerkezeti alapjai már az ókorban kirajzolódtak. Az *Ulcisia Castra*, a római kori katonai tábor a 2–5. században a mai belvárostól délnyugatra, a Bükkös-patak fölé emelkedő dombon állt. A *Castrum* a Duna menti *limes* egyik fontos láncszeme volt, és bár a mai város nem közvetlenül erre épült, az egykori elhelyezkedés tartósan meghatározta a környék szerkezeti kapcsolatait.<sup>15</sup>

A középkori városmag később, a Templomdomb körül alakult ki. Árvízmentes fekvése és stratégiai helyzete ideális települési helyszínt kínált.<sup>16</sup> A 13–14. századtól megjelentek a polgári funkciók, majd a török hódoltság után érkező szerb és dalmát telepesek formálták a mai óváros arculatát.<sup>17</sup> A keskeny, kanyargós utcák a terepviszonyokat követve alakultak ki, középpontban a Fő térrel, amelyhez a Dumtsa Jenő utca és a Bogdányi út fűzi fel a városi élet fő tengelyeit. Innen indulnak a mellékirányok a Duna felé és a dombok irányába.

---

<sup>14</sup> Meggyesi (2009): i. m.

<sup>15</sup> Soproni (1987): i. m.

<sup>16</sup> Török Katalin (2022): *Falakba zárt és föld alatt rejtőzködő történelem – A templomdombi plébániatemplom.*

In: *Szentendre és Vidéke*. Letöltés dátuma: 2025.09.21. forrás:

<https://szevi.hu/falakba-zart-es-fold-alatt-rejtozkodo-tortenelem/>

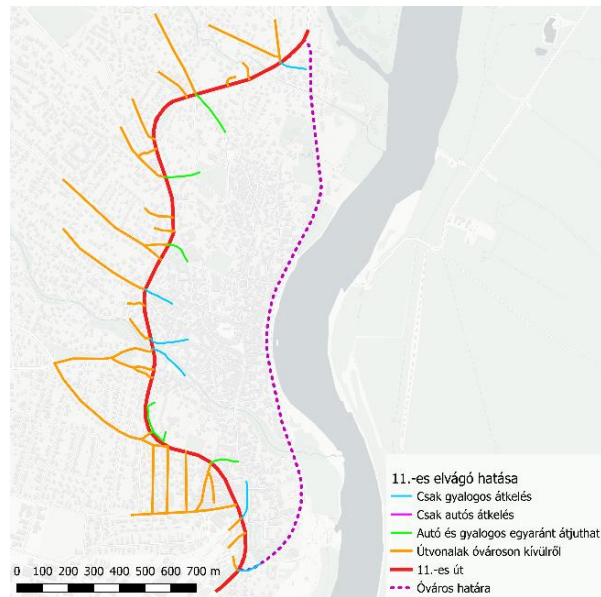
<sup>17</sup> Dóka Klára (1981): i. m.

A város fejlődésében a Duna menti országút is fontos szerepet játszott: évszázadokon át ez volt a kereskedelem egyik fő útvonala. A mai 11-es főút azonban már nem a folyópartot követi – az 1970-1980-as években épült ki új nyomvonalon, részben a római limes nyomát követve. Ez az útvonal éles fizikai és vizuális határvonalat húzott az óváros és az újabb városrészek közé.

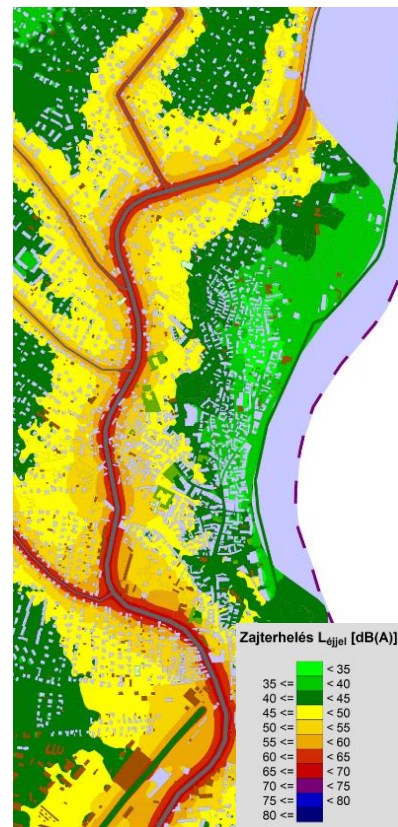
Szalai András építész 1996-ban úgy fogalmazott, hogy a négysávos főút „végérvényesen két össze nem illeszthető

részre szakította a település szövetét”. Azóta a belváros gyakorlatilag a Duna és a főút közé szorult, míg a túloldali kertvárosok „a város szívéből leszakadt végtagként” maradtak. (4. ábra) A *Szentendre és Vidéke* 2024-es cikke szerint az út naponta mintegy 54 ezer jármű forgalmát bonyolítja, ami gyakori torlódásokat, zajterhelést és átkelési nehézségeket okoz. A szerzők találóan „áldásnak és átoknak” nevezik: összeköti a várost a fővárossal, de állandó forrása a zsúfoltságnak és a környezeti terhelésnek.<sup>18</sup> (5. ábra)

A város növekedését a dombvidéki útvonalak is formálták. Izbég egykor önálló település volt, amely mára teljesen belenőtt a városi szövetbe, miközben megőrizte falusias jellegét. Pismány a domboldalon terül el: sokáig külterületi gazdálkodási zóna volt, majd csak a 20. század második felében vált lakóövezetté. Ezek a peremrészek nemcsak a terjeszkedés irányait jelölték ki, hanem új városrészi karaktereket is teremtettek.



4. ábra – A 11-es út elvágóhatása (készítette: Varga Benedek)



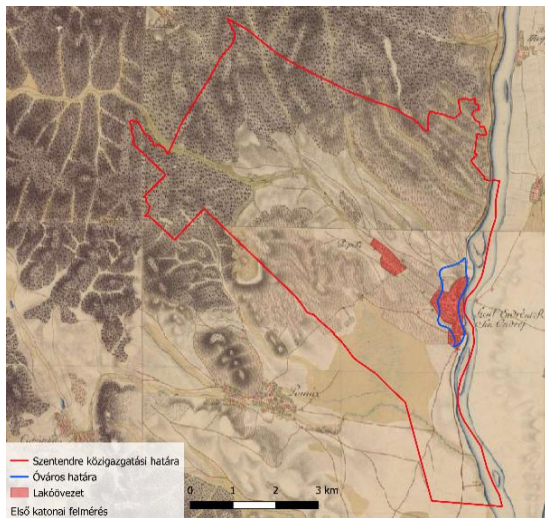
5. ábra – Zajtérkép, 2018

(forrás: Szentendre városa, Vibrocomp)

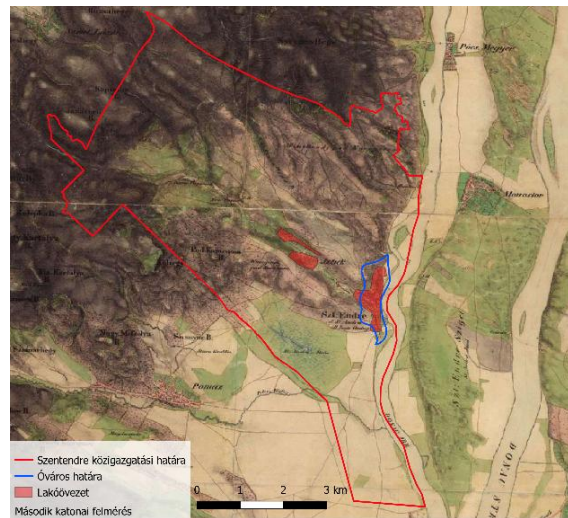
<sup>18</sup> *Áldás vagy átok?* (2024) In: *Szentendre és Vidéke*. Letöltve: 2025.09.20. forrás: <https://szevi.hu/aldas-es-atok-a-11-es-ut/>

Szentendre ma koncentrikus, mégis tagolt szerkezetű város: középen a történeti mag, körülötte a domboldalakra felfutó, később kiépült lakónegyedek. Ez a városszerkezet nem tervezőasztalon született – sokkal inkább a táj, a víz és az emberi alkalmazkodás együttműködéséből. A Fő tér, a Templomdomb és a Duna-part együttese adja a történeti magot, a Dumtsa Jenő utca és a Bogdányi út a gyalogos élet tengelyeit, míg a Bükkös-patak természetes, részben alulhasznosított, de nagy potenciállal bíró ökológiai vonalat képez.

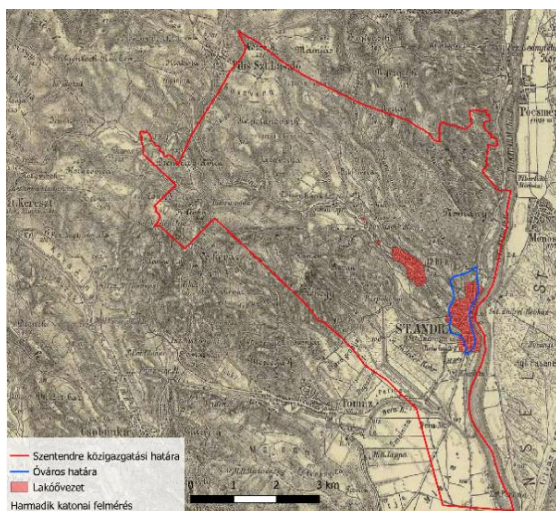
Szentendre karaktere éppen ebből az organikus, lassan formálódó térstruktúrából fakad. (6. ábra)



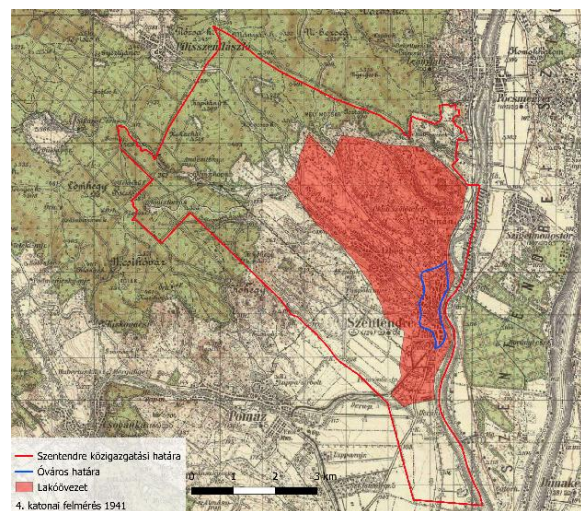
6. ábra – Első katonai felmérés, 1782-1785  
(készítette: Varga Benedek)



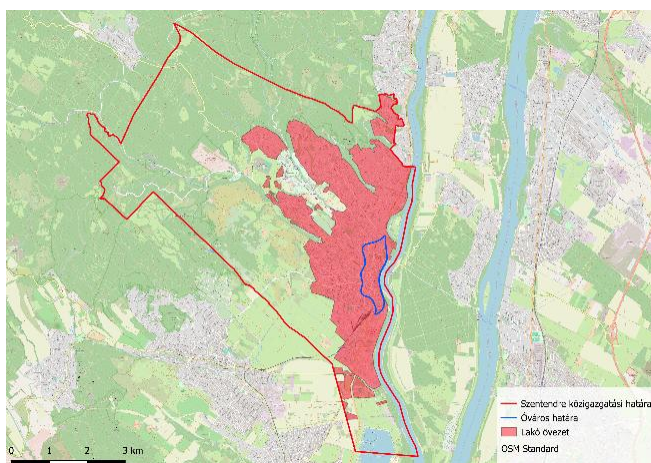
7. ábra – Második katonai felmérés, 1819-1869  
(készítette: Varga Benedek)



8. ábra – Harmadik katonai felmérés, 1869-1887  
(készítette: Varga Benedek)



9. ábra – Negyedik katonai felmérés, 1941  
(készítette: Varga Benedek)



10. ábra – OSM alap térkép, 2020

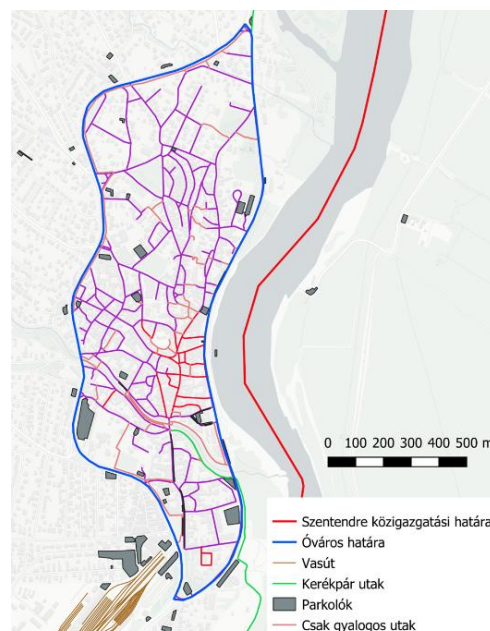
(készítette: Varga Benedek)

### 4.3. Városszerkezeti sajátosságok és problémák

Szentendre városszerkezete hosszú történeti folyamat eredménye, éppen ezért ma már sok ponton nehezen illeszkedik a jelenkori közlekedési és funkcionális igényekhez. Az óváros szabálytalan utcahálózata, a domborzatból adódó szintkülönbségek, valamint a turizmus és a korszerű közlekedés együtt olyan térhasználati feszültségeket hoznak létre, amelyek napjainkra a városi működés kulcskérdéseivé váltak.

A belváros fő gyalogos tengelyét a Dumtsa Jenő utca - Fő tér - Bogdányi út hármasa adja; ez nagyjából a Duna-parttal párhuzamosan fut. Ehhez kapcsolódik a Kossuth Lajos utca: nem párhuzamos tengely, inkább kötőelem a HÉV-állomás és a belváros között, ezért a mai forgalmi rendszer egyik meghatározó vonala.

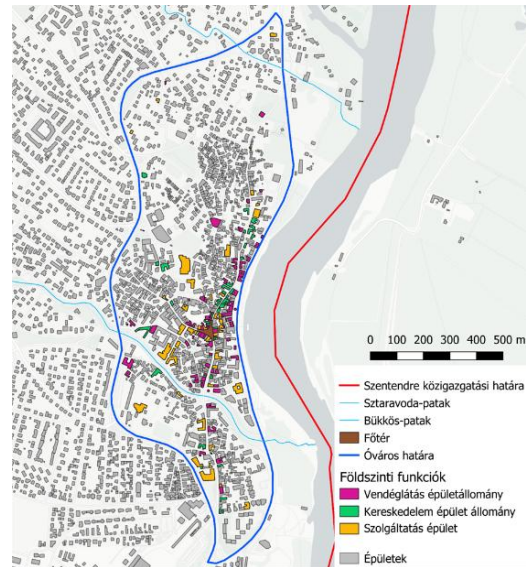
A két tengelyt összefűző kisebb utcák és sikátorok – például a Kígyó utca, a Bartók Béla út vagy a Kmetty tér környéke – a domborzat rajzát követik, kanyargós nyomvonalukkal adják a történeti szövet egyedi térélményét. Ma azonban sok ilyen mellékutca kevés gyalogos forgalmat kap: kimaradnak a turisztikai áramlás fő vonalából, így alulhasznosított, csendes zónákként működnek. (11. ábra) Valaha a városi élet természetes részei voltak; ma a



11. ábra – Úthálózat típusokra bontva  
(készítette: Varga Benedek)

koncentrálódó gyalogosmozgás, a parkolási igény és a turisztikai fókusz háttérbe tolja őket. Pedig éppen ezek a kis terek és mellékirányok adják Szentendre emberléptékű karakterét, és szerepük lehet a térhasználat kiegyensúlyozásában.

A funkcionális hierarchia részben felborult: a fő tengelyekre torlódó turisztikai kínálat túlterheli a központi szakaszokat, miközben a háttérutcák gyalogos jelenléte gyenge. A topográfia és a funkcionális sűrűsödés különösen az óváros - Duna-part sávban erősítik egymást. A lejtős utcák, a patak völgyek és a vonzó célpontok (galériák, kávézók, kézművesüzletek) mind ide húzzák a forgalmat, tovább növelve a terhelést. (12. ábra)



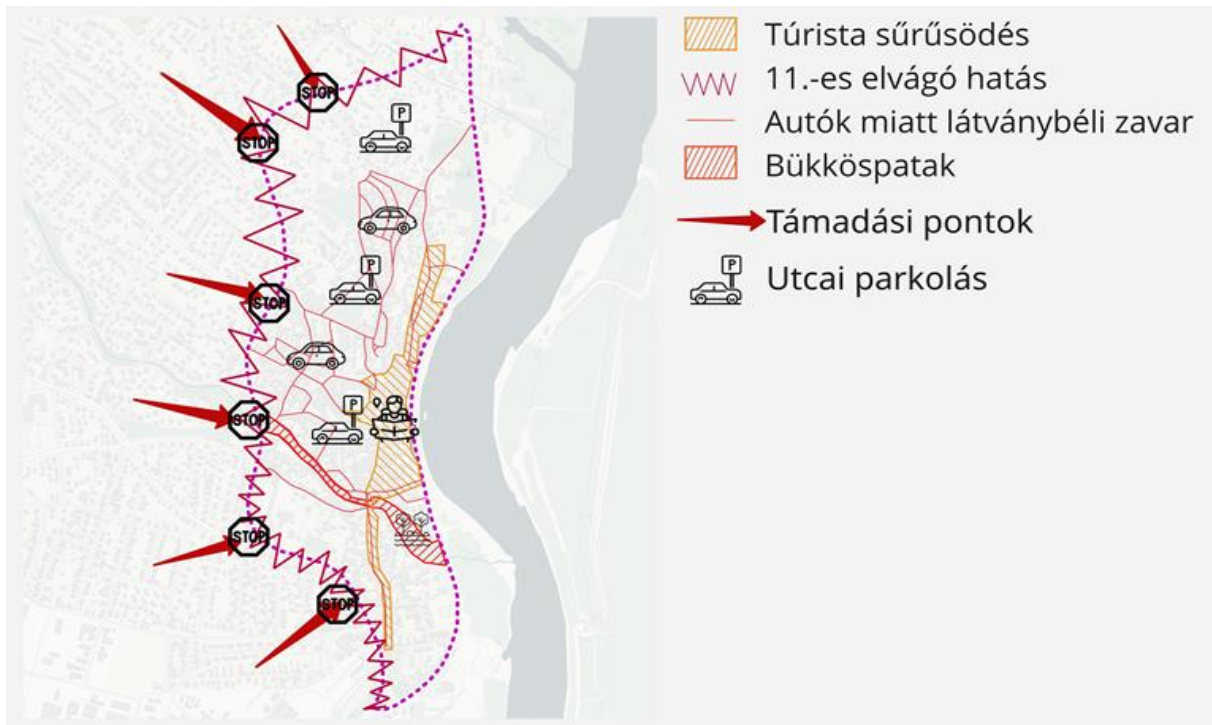
12. ábra – Földszinti funkciók (készítette: Varga Benedek)

A történeti szerkezetből fakadó korlátok közvetlenül látszanak a forgalmi és parkolási rend működésén: a szűk utcák, a kicsi fordulási sugarak, a gyalogos és az áruszállítási forgalom keveredése rendszeresen konfliktust okoz. A parkoló járművek nemcsak funkcionálisan foglalják el a közteret, hanem vizuálisan is torzítják az utcaképet, rontva az óváros rekreációs és turisztikai értékét.

Szerkezeti gond az is, hogy gyenge az átmenet az óváros és a peremterületek között. A Dumtsa Jenő utcát elhagyva az utcák szélesednek, a térfalak fellazulnak, de ezt a váltást sem funkcionális, sem vizuális eszközök nem kísérik. A 11-es főút ráadásul ráerősít erre a törésre: fizikailag és látványban is kettévágja a városszövetet, miközben a két oldal közötti gyalogoskapcsolatok száma és minősége nem elég az integrációhoz.

A Bükkös-patak menti zóna különösen ellentmondásos. Természetes értékei és városi pozíciója alapján akár egy összefüggő ökológiai-rekreációs tengely is lehetne, jelenleg mégis alulhasznosított. A korábbi ipari-gazdasági használatokat ma javarészt átmeneti zöldfelületek

és részben elzárt szakaszok váltották fel, gyenge beágyazottsággal a mindennapi városi életbe. (13. ábra)



13. ábra – Problématérkép (készítette: Varga Benedek)

A turizmus térbeli koncentrációja tovább növeli az aránytalanságot: a Dumtsa Jenő utca - Fő tér - Bogdányi út sávja a gyalogosforgalom túlnyomó részét elnyeli, miközben hasonló adottságú mellékutcák – például a Dalmát, az Angyal vagy a Kígyó utca – alig használtak. A következmény nemcsak funkcionális: vizuális és zajterhelési problémák jelennek meg ott, ahol a tömeg összpontosul, míg a háttérzónákban a városi élet szinte lekapcsol.

A domborzat a látványkapcsolatokat is erősen formálja. A Templomdomb, a templomtornyok és a szamárhelyi utcák kilátópontjai jellegzetes vizuális tengelyeket hoznak létre – amelyek helyenként zavaró beépítések, utcán álló autók vagy kisebb vizuális akadályok miatt megszakadnak.

Összességében: Szentendre városszerkezete nem optimális a mai terheléshez. A történeti utcakép és a jelenkori igények közötti feszültség a városi élet szinte minden rétegében megjelenik – a gyalogos közlekedéstől a parkoláson át a rendezvények helyigényéig. A fő tünet az aránytalan térhasználat: néhány utca és tér túlterhelt, miközben értékes helyszínek alig kapnak szerepet. A következő fejezet azt mutatja be, milyen módszerekkel és eszközökkel vizsgáltam részletesen ezeket az aránytalanságokat.

## **5. Módszertan**

A dolgozat Szentendre történeti belvárosát vizsgálja, különös tekintettel a közterek használatára, a forgalmi és parkolási feszültségekre, valamint a turizmus és a helyi életfunkciók térbeli aránytalanságaira. A cél kettős: egyrészt feltárni azokat a szerkezeti és használati tényezőket, amelyek a városmag működését alakítják, másrészt ezek alapján megfogalmazni olyan javaslatokat, amelyek kiegyensúlyozottabb közterületi működés felé visznek.

### **5.1. Kutatási célok és hipotézisek**

A vizsgálat három, egymást erősítő hipotézis köré szerveződik; ezek jelölik ki a legkritikusabb problématerületeket:

H1 – A forgalmi és parkolási rendszer szerkezeti korlátai

H2 – A turizmus térbeli és időbeli koncentrációja

H3 – A közterületi használat aránytalansága:

A három hipotézis egymásra épülő vizsgálati keretet ad: előbb a forgalmi-parkolási korlátok feltárása, majd a turisztikai térhasználat elemzése következik, végül a közterületi egyensúly (és kiegyensúlyozhatóság) kérdése zárja a sort.

### **5.2. Kutatási módszerek és eszközök**

A kutatásban kvalitatív és kvantitatív módszereket egyaránt alkalmaztam, hogy a városi térhasználatot ne csak adatok, hanem összefüggések és élő tapasztalatok mentén lehessen értelmezni.

A QGIS program szolgált a térbeli elemzések alapjául. Ennek segítségével megjeleníthetők voltak Szentendre szerkezeti, funkcionális és közlekedési rétegei, így kirajzolódott, hol sűrűsödnek a problémák, és mely területeken maradnak rejtve a potenciálok. A vizuális elemzés során nemcsak a terek közötti kapcsolatok, hanem a város használatának ritmusa is láthatóvá vált.

Az érték- és problématerképek elkészítéséhez a QGIS mellett a MIRO online vizualizációs felületét használtam. Ez a platform lehetővé tette, hogy különböző adatréteget – például a turizmus, a forgalom, az örökségvédelem vagy az intézményi funkciók térképeit – egymásra

vetítem. Így nemcsak a térbeli elhelyezkedésük, hanem egymásra gyakorolt hatásuk is jobban érzékelhetővé vált.

Az utcakeresztmetszetek és a forgalmi kapcsolatok ábrázolásához AutoCAD-et használtam, amely pontos, méretarányos megjelenítést biztosított. Ezek az ábrák segítettek megérteni, hogyan tükröződnek a városszerkezeti aránytalanságok a mindennapi használatban – például a parkolás, a gyalogosáramlás vagy az áruszállítás szintjén.

A módszerek együttes alkalmazása így nemcsak a problémák feltérképezését, hanem a város működésének komplexebb megértését is lehetővé tette: egyszerre mutatták meg a térbeli mintázatokat és az emberi jelenlét dinamikáját.

### **5.3. Adatforrások**

A kutatás alapjául elsősorban az alábbi források szolgáltak:

1. Szentendre Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2015),
2. Szentendre Építési Szabályzata és Szabályozási Terve (2017),
3. Szentendre Város Településrendezési Terve (2015),
4. Szentendre Településképi Arculati Kézikönyve (2018),
5. városüzemeltetési adatok (parkolási kihasználtság, turistaforgalom, rendezvények),
6. valamint saját helyszíni megfigyelések és fotódokumentációk.

### **5.4. Konzultációk és szakmai egyeztetések**

A kutatás során több személyes interjút és szakmai konzultációt folytattam:

1. Szentendre főkertészével,
2. a Főépítési Kabinet munkatársával,
3. a Városfejlesztési Iroda munkatársával,
4. a Környezetvédelmi és Közösségi Részvételi Iroda munkatársával,
5. valamint a Szentendrei Rendészeti Igazgatóság behajtási engedélyekért felelős vezetőjével.

Ezek a beszélgetések fontos gyakorlati tapasztalatokat nyújtottak, különösen a forgalmi korlátozások, a parkolási struktúra és a turisztikai szezonális kihívások értékelésében.

## **5.5. Elméleti háttér és inspirációk**

A másodlagos források közül különösen nagy hatással volt a kutatásra a bielefeldi modell, amely egy hasonló történeti adottságú, bár nagyobb területű és népességű város integrált városfejlesztési megoldásait mutatja be. A nemzetközi példák tanulmányozása hozzájárult ahhoz, hogy Szentendre problémái tágabb, európai összefüggésbe kerüljenek, és az elemzés ne csak helyi, hanem összehasonlító jelleggel is értelmezhető legyen.

## **5.6. A kutatás korlátai**

A vizsgálat elsősorban az óváros területére korlátozódott, így a külvárosi és új beépítésű zónák elemzése csak részben szerepel. A rendelkezésre álló adatok – például a parkolási statisztikák és a turisztikai látogatottság – egyes évekre vonatkoztak, ezért néhány trend csak becsléssel volt ábrázolható. Ennek ellenére a térbeli elemzések és a helyszíni megfigyelések együtt megbízható képet adtak a város működéséről.

## 6. Vizsgálati eredmények és elemzések

A kutatás célja annak feltárása volt, hogy Szentendre történeti városszerkezete miként képes alkalmazkodni a 21. századi városi működés igényeihez. A vizsgálatok három, egymással összefüggő hipotézis mentén épülnek fel, amelyek a városi működés legkritikusabb problématerületeit azonosítják: a forgalmi és parkolási rendszert (H1), a turisztikai terhelés térbeli mintázatait (H2), valamint a közterületi használat aránytalanságait (H3).

A három jelenség különböző nézőpontból közelíti meg Szentendre élhetőségének kérdését, de közös alapjuk a térhasználati egyensúly felborulása. A parkolási és közlekedési problémák a fizikai hozzáférést korlátozzák, a turisztikai túlsúly a városi funkciók szezonális torzulását okozza, míg az alulhasznosított területek a városi élet szerkezeti hiányait jelzik.

Az alábbi alfejezetek célja, hogy módszeres, térképi és funkcionális elemzések révén igazolják vagy cáfolják a felállított hipotéziseket, és feltárják a városi térhasználat strukturális ellentmondásait.

A vizsgálati eredmények alapjául a 2024-25-ben végzett helyszíni megfigyelések, a városüzemeltetési adatok, valamint a saját térképi feldolgozások – parkolási és forgalmi problématerkép, értéktérkép, gyalogos-áramlási térkép – szolgáltak.

### 6.1. Forgalmi és parkolási problémák elemzése (H1)

Szentendre közlekedési és parkolási rendszere a történeti városszövet adottságaihoz igazodva alakult ki. Az óváros szűk utcái, a domborzati viszonyok és a Duna-parti fekvés miatt a forgalom és a parkolás térbeli lehetőségei erősen korlátozottak. A város közlekedési szerkezete sugaras jellegű: a központi területeket néhány fő megközelítési irány köti össze a peremekkel és a 11-es főúttal, amely a város északi-déli tengelyét alkotja. Ez az útvonal egyben határvonalat is képez a történeti mag és a később kiépült kertvárosi övezetek között, fizikailag és vizuálisan is kettévágva a várost. (4. ábra)

A gyalogos- és kerékpárosforgalom elsősorban a belső zónákban összpontosul, míg a gépjárműforgalom behajtása és parkolása korlátozott.

Szentendre parkolási helyzete kettős: mennyiségben az elmúlt években több új parkoló is létesült, funkcionálisan azonban a kapacitás továbbra sem felel meg a valós igényeknek. A gond nem elsősorban a férőhelyek számával, hanem eloszlásával és használati módjával függ össze. Miközben a külvárosi és átmeneti övezetekben gyakran kihasználatlan parkolóterületek állnak, addig az óváros és a Duna-part környéke tartósan túlterhelt.

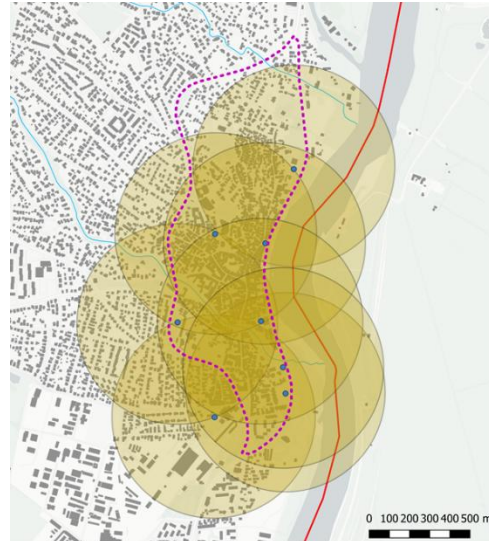
A városban több nagyobb parkoló is működik – például a HÉV-állomás melletti P+R, a Paprikabíró utcai (Castrum) parkoló, valamint a Dunakorzó és a Bogdányi út menti zónák –, amelyek együtt elvileg elegendők lennének a mindennapi forgalom kiszolgálására. (14. ábra) A problémát főként a turisztikai csúcsidőszakok okozzák: hétvégén és rendezvények idején a parkolók gyorsan megtelnek, a helyek forgási sebessége alacsony, és a lakók gyakran nem találnak parkolóhelyet közvetlen környezetükben.

A parkolási infrastruktúra térbeli szerkezete széttagolt. A különböző típusú parkolók – belvárosi, turisztikai, P+R, perem- és buszparkolók – önállóan, gyengén integráltan működnek, így nem alkotnak hatékony hálózatot. A város morfológiája szintén korlátozza a bővítést: az óvárosban a domborzat, a történeti beépítés és a szűk utcák miatt új parkolók nem alakíthatók ki, a peremterületek pedig a gyalogos elérhetőség hiánya miatt kevésbé vonzóak. (15. ábra)

A parkolási igények időben és térben is eltérnek: a helyiek hosszabb távra, a lakóhely közelében keresnek helyet, míg a látogatók rövid időre próbálnak megállni a központban. A jelenlegi rendszer ezt a két funkciót nem választja el, így a kapacitás elosztása nem hatékony.



14. ábra – Parkolók (készítette: Varga Benedek)

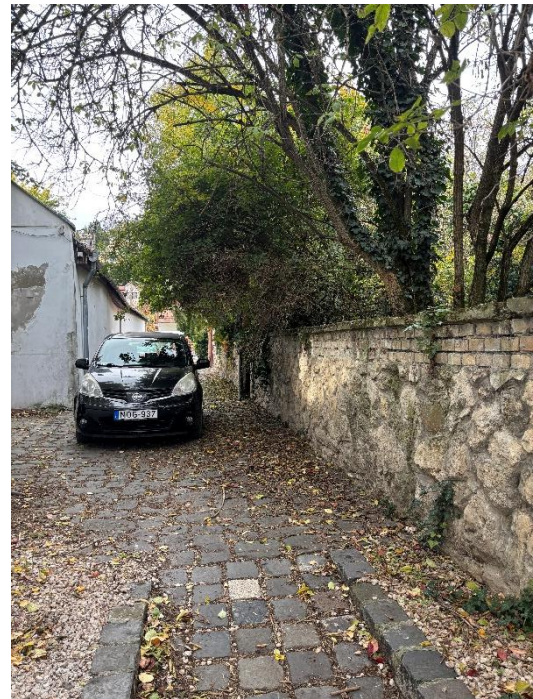


15. ábra – Parkolók 500 m-es vonzókörzettel (készítette: Varga Benedek)

A történeti városszerkezetből adódó korlátok egyértelművé teszik, hogy a jelenlegi forgalmi és parkolási rend nem illeszkedik Szentendre építészeti és térbeli adottságaihoz. A szűk utcák, a kis fordulási sugár, a gyalogos- és áruszállítási forgalom keveredése gyakori konfliktusokat eredményez, amelyek közvetlenül rontják a városi életminőséget. A parkoló járművek nemcsak funkcionálisan szűkítik a köztereket, hanem vizuálisan is terhelik az utcaképet, csökkentve az óváros rekreációs és turisztikai értékét. (16., 17. ábra)



16. ábra – Parkoló autók az utcán Bogdányi út  
(készítette: Varga Benedek)

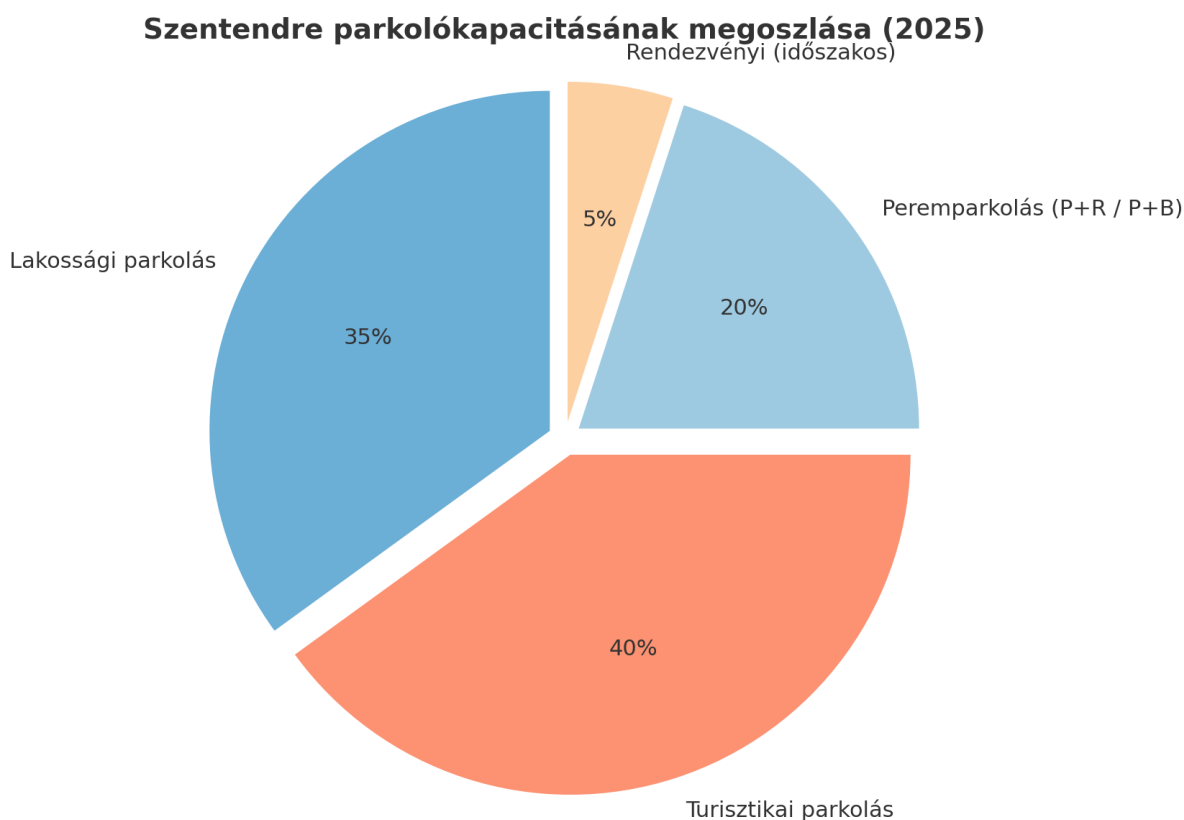


17. ábra – Parkoló autók az utcán Halász utca  
(készítette: Varga Benedek)

A 2024-es városüzemeltetési adatok szerint a belvárosi parkolók kihasználtsága hétvégén eléri a 95-100%-ot, míg hétköznap délelőtt 60-70%-os. Ez a különbség jól mutatja, hogy a probléma szezonális és időszakos, nem pedig tartós férőhelyhiányból fakad. A táblázat és a parkolási kihasználtságot ábrázoló kördiagram világosan jelzi, hogy a legnagyobb terhelést a turisztikai parkolás adja (40%), míg a lakossági parkolás 35%-ot, a peremparkolók 20%-ot, a rendezvényi parkolás pedig 5%-ot tesz ki. (18., 19. ábra)

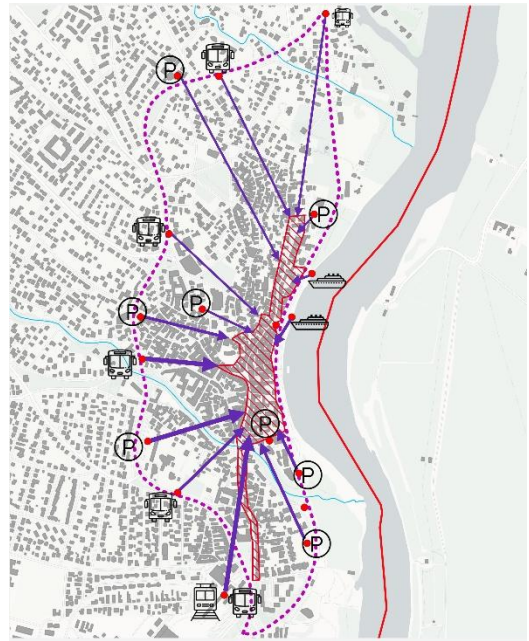
Parkolási típus	Elhelyezkedés / példák	Fő használók	Kihasználtság	Jellemző problémák	Fejlesztési irány
Lakossági parkolás	Óváros, mellékutcák (Kossuth L., Rákóczi F. u., Bükös part)	Helyi lakosok	Magas (80–100%)	Állandó telítettség, kevés kijelölt hely, vendégparkolók hiánya	Lakossági engedélyes zónák, időkorlátos vendégparkolás
Turisztikai parkolás	Fő tér, Dumtsa Jenő u., Bogdányi u., Duna-korzó környéke	Látogatók, turisták	Nagyon magas (95–100% főszézonban)	Szezonális torlódás, alacsony forgási sebesség, parkolóhely-keresési forgalom	Turisztikai buszparkolók áthelyezése, intelligens parkolásirányítás
Peremparkolás (P+R / P+B)	HÉV-állomás, Paprikabíró u., 11-es főút menti zónák	Ingázók, látogatók	Közepes (50–70%)	Rossz kihasználtság, távoli elhelyezkedés, gyenge belvárosi kapcsolat	Új P+R kapacitások, gyalogos-kerékpáros összeköttetések, irányítótáblák
Rendezvényi parkolás (időszakos)	Skansen, Duna-part, fesztiválhelyszínek	Látogatók, szervezők	Időszakos (0–100%)	Rövid idejű túlterhelés, ideiglenes megoldások	Ideiglenes kijelölések szabályozása, szezonális forgalomtervezés

18. ábra – Parkolók kihasználtsága (készítette: Varga Benedek)



19. ábra – Szentendre parkolókapacitásának megoszlása kör diagram (készítette: Varga Benedek)

A parkolási mintázat térbeli elemzése (15. ábra) megerősíti, hogy az óváros középső és déli része jobban megközelíthető, mivel több parkoló esik gyalogos távolságra, míg az északi területek kevésbé elérhetők, ami alacsonyabb látogatottságot és gyengébb funkcionális aktivitást eredményez. Ez a torzulás hozzájárul ahhoz, hogy a város kulturális és kereskedelmi élete egy szűk zónába sűrűsödik, miközben az északi területek alulhasznosítottak maradnak. (20. ábra)



20. ábra – Támadási pontok (készítette: Varga Benedek)

A parkolók funkcionális megoszlását bemutató táblázat szerint a turisztikai célú területek szinte egész nap magas kihasználtságúak, a lakossági övezetekben viszont napközben a terhelés csökken, ami jól mutatja a nappali és éjszakai használat közti eltérést.

A forgalmi és parkolási helyzet térbeli elemzését a problématerkép egészíti ki, amely a városi konfliktusok földrajzi koncentrációját ábrázolja. A térképen jól kirajzolódnak azok a területek, ahol a turisztikai forgalom, a gyalogos- és gépjárműmozgások, valamint a városszerkezeti korlátok összeérnek. A 11-es főút elvágó hatása, a Bükkös-patak menti alulhasznosított zóna és az óvárosi utcák szűkössége mind hozzájárulnak a belváros túlterheltségéhez és a közterületek aránytalanságához. (13. ábra)

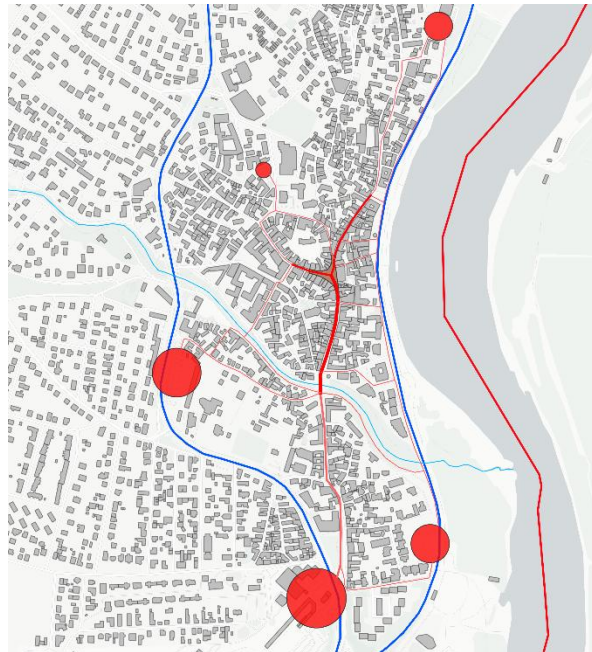
Szentendre forgalmi rendszere jelen formájában nem képes hatékonyan elkülöníteni a helyi és a turisztikai forgalmat. A parkolási infrastruktúra szerkezeti és térbeli korlátai miatt a belvárosi térhasználat aránytalanul koncentrálódik. A forgalmi és parkolási problémák tehát nem mennyiségi, hanem szerkezeti eredetűek, amelyek hosszabb távon a városi életminőséget és a közterületek használhatóságát is rontják.

## 6.2. A túlturistasodás térbeli mintázatai (H2)

Szentendre turisztikai karaktere a 20. század közepétől erősödött meg, amikor a művésztelep és a Duna-parti hangulat révén a főváros közeli kiránduló- és kulturális célpontok egyikévé vált. A turizmus azóta is a város gazdasági motorja, ugyanakkor a térbeli koncentráció, a szezonális ingadozás és a funkcionális torzulás a történeti városszövet egyik legnagyobb problémájává

vált. A kutatás e fejezetben azt vizsgálja, hogyan alakította át a turisztikai forgalom a városi térhasználatot, és milyen mértékben járul hozzá a belváros túlterheltségéhez.

A város turisztikai forgalma térben rendkívül koncentrált: a látogatók többsége a Dumtsa Jenő utca - Fő tér - Bogdányi út tengelyen halad végig. Ez a sáv a Dunaparttal párhuzamosan fut, és összeköti a város legfőbb látványosságait, múzeumait, galériáit, kávézóit és vendéglátóhelyeit. A gyalogosforgalom több mint kétharmada erre a területre összpontosul, miközben a hasonló térarányokkal és építészeti értékekkel bíró mellékutcák – például az Angyal, a Dalmát vagy a Kígyó utca – alig látogatottak. A turisták mozgása így néhány



21. ábra – Turisták megoszlása (készítette: Varga Benedek)

utcára szűkül, ami a városmagot torlódásra, a környező területeket pedig alulhasznosításra ítéli. (21. ábra)

A Duna korzó különleges szerepet tölt be a városi térhasználatban: egyszerre rekreációs, turisztikai és közlekedési funkciójú terület. A Duna látványa, az éttermek és a sétány egysége kiemelt vonzerőt jelent, ugyanakkor a szezonális tömegek miatt ez a szakasz a túlhasználat jeleit mutatja.

A turizmus szezonális mintázata szorosan követi a rendezvények és kulturális programok időbeli eloszlását. Nyári hétvégéken a látogatók száma megkétszereződik, a belváros gyalogosforgalma ilyenkor meghaladja a városi infrastruktúra kapacitását. A téli időszakban a turistaforgalom visszaesik, és a városi élet is elcsendesedik, főként a hideg hónapok hétköznapjain. A városmag tehát szezonálisan is kettős képet mutat: nyáron túlhasznált, télen alulhasznált.

A turizmus térbeli koncentrációja a városi funkciókat is átalakította. A földszinti üzlethelyiségek nagy része vendéglátóhellyé, galériává vagy ajándékbolttá alakult, miközben a korábbi mindennapi szolgáltatások – például kisboltok, fodrászatok, cipészek – fokozatosan kiszorultak a belvárosból. Az üzletek és szolgáltatások többsége ma már a turisták igényeit

elégíti ki, így a helyi gazdaság egyre inkább a látogatókra épül. Ez hosszabb távon kiszolgáltatottá teszi a várost a szezonális látogatottság és a turizmus hullámzásainak. (12. ábra)

A turisztikai terhelés a parkolási és gyalogosáramlási mintázatokban is érzékelhető. A látogatók többsége a HÉV-állomás vagy a Castrum parkoló felől érkezik, így a belváros déli része – különösen a Dumtsa Jenő utca, a Fő tér és a Duna-korzó – túlterhelt, míg az északi területek kevésbé forgalmasak. (20. ábra)

A kulturális turizmus és a hétvégi kirándulóforgalom ugyanazokat a városi tereket használja, de eltérő módon és intenzitással: előbbi a galériák, múzeumok és templomok látogatásához kapcsolódik, utóbbi inkább a vendéglátás, a séta és a szabadidős jelenlét formájában jelenik meg. Közös jellemzőjük a túlzott koncentráltság és a szezonális, ami tartós egyensúlytalanságot okoz a városi élet szerkezetében.

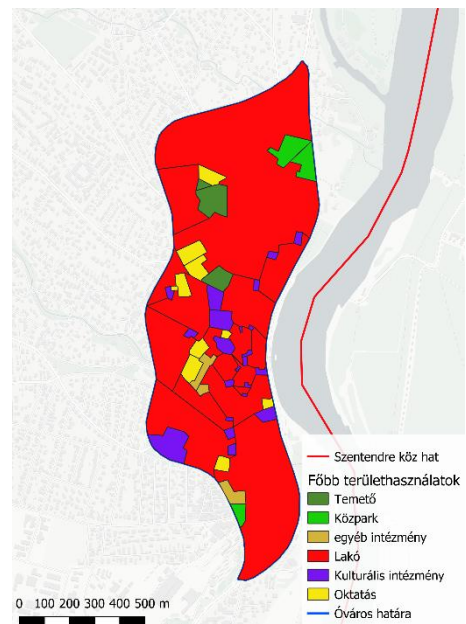
A térhasználat torzulása a közterek működését is befolyásolja. A fő turisztikai zónákban az intenzív használat fokozott karbantartási igényt, zaj- és hulladékterhelést eredményez, míg az alulhasznosított területeken a városi aktivitás visszaesik. A szezonális így nemcsak gazdasági, hanem városszerkezeti probléma is: az óváros közterei nem tudnak egész évben kiegyensúlyozottan működni.

A vizsgálat megerősíti a H2 hipotézist: a turisztikai térhasználat Szentendrén erősen koncentrált, szezonális és funkcionálisan torzult. A túlturistasodás a városi terek egyensúlyát, a helyi gazdaság sokszínűségét és a közterületek élhetőségét egyaránt veszélyezteti. A következő fejezetben a közterületi aránytalanságok és a városi funkciók kiegyensúlyozásának kérdései kerülnek előtérbe.

### 6.3. A közterületi használat aránytalanságai (H3)

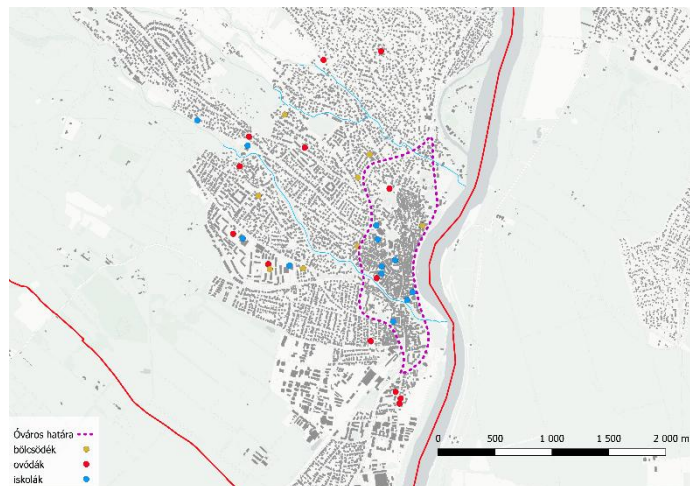
Szentendre történeti belvárosában a közterületek használata térben és funkcionálisan is aránytalan. Míg a Fő tér - Dumtsa Jenő utca - Bogdányi út tengely túlterhelt, addig a hasonló adottságokkal bíró, értékes városrészek – például a Bükkös-patak menti zóna, a Castrum környéke vagy a Szamárhegy mellékutcái – alulhasznosítottak. Ezt a különbséget nem az értékek hiánya, hanem a megközelíthetőség és a közterületek használati minősége okozza.

Az óváros területhasználati térképe (22. ábra) szerint a domináns funkció továbbra is a lakóterület, ugyanakkor a kulturális és oktatási intézmények száma is jelentős. A



22. ábra – Területhasználatok (készítette: Varga Benedek)

város iskoláinak és óvodáinak közel fele az óvárosban található (23. ábra), emellett több kulturális és közigazgatási funkció is ide koncentrálódik. Bár az elmúlt években több közszolgáltatás – például az OTP Bank és a Kormányablak – kijebbi települt, a Városháza, a posta és a szakrendelő továbbra is a belvárosban működik, így a lakossági és turisztikai



23. ábra – Intézmény ellátottság (készítette: Varga Benedek)

térhasználat ugyanazokra a közterekre koncentrálódik. A városi funkciók részleges átrendeződése nem oldotta meg az aránytalanságot: a központi zóna elveszítette kiegyensúlyozott, vegyes karakterét, miközben a mellékterületek nem váltak új súlypontokká.

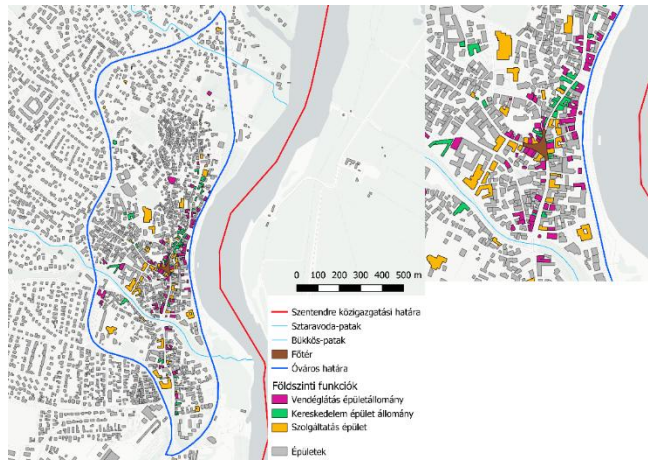
A földszinti funkciók vizsgálata megerősíti a túl- és alulhasznátság szerkezeti jellegét. A gyalogosövezetben – főként a Fő téren, a Dumtsa Jenő utcában és a Bogdányi úton – sűrűn váltakoznak a vendéglátó-, kereskedelmi- és szolgáltató egységek, míg a mellékutcákban zárt homlokzatok, üres üzlethelyiségek és zárt kapuk jellemzők. Ezek között sok műemléki épület is található, amelyek hasznosítása korlátozott, így a térbeli aktivitás is visszaesik. A funkciók aránya eltolódott: a turisztikai igényekhez igazodó üzletek és galériák túlsúlya háttérbe

szorította a mindennapi szolgáltatásokat. Emiatt a helyiek fokozatosan kiszorulnak a központból, a városmag pedig egyre inkább „látogatóközponttá” válik. (24. ábra)

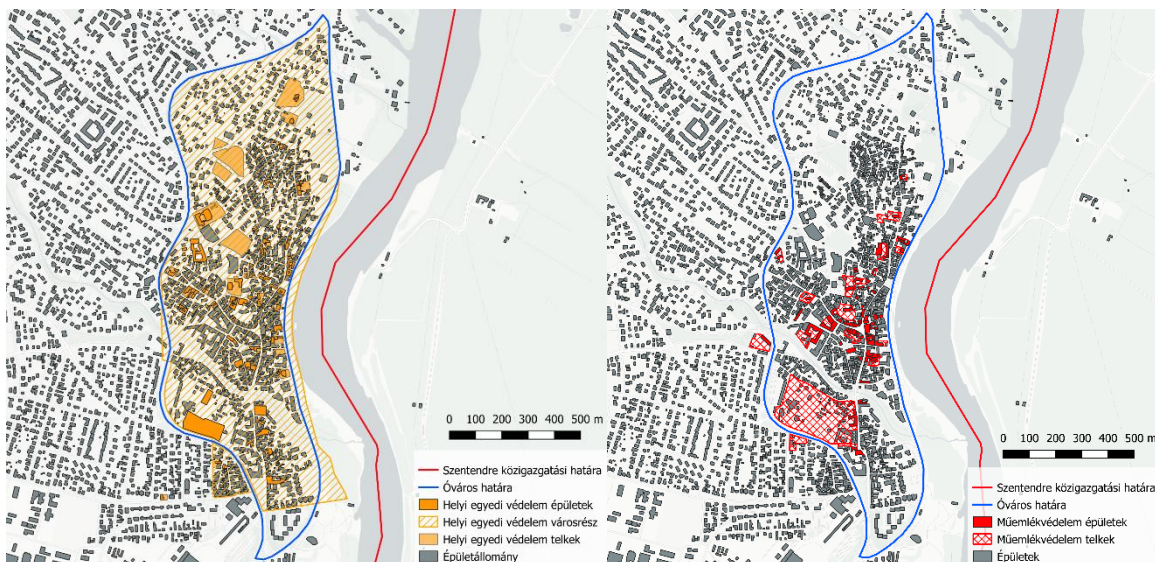
A kulturális intézmények hálózata országos szinten is kiemelkedő: a város méretéhez képest sok múzeum és kiállítótér működik Szentendrén, köztük a Ferenczy Múzeumi Centrum, a Kmetty, a

Czóbel és a MűvészetMalom. Ezek nemcsak értékes gyűjteményeket őriznek, hanem magas színvonalú, gyakran országos jelentőségű időszakos kiállításokat is rendeznek, ami Szentendre kulturális arculatának és turisztikai vonzerejének alapja. A múzeumhálózat ugyanakkor a város szezonális látogatottságához igazodik: több kiállítótér a hét első napjaiban zárva tart, mert a helyi lakosság nem képes fenntartani a teljes heti nyitvatartást, míg a hét második felében és hétvégén a turisták nagy száma biztosítja a forgalmat.

Szentendre építészeti arculata és örökségvédelme a város identitásának egyik legfontosabb pillére. A települést gyakran „barokk kisvárosként” említik, valójában azonban a különböző korszakok és stílusok egymásra rétegződése jellemzi. A középkori utcahálózatot barokk és klasszicista homlokzatok, 19. századi eklektikus lakóházak és népi építészeti elemek egészítik ki, különösen a Templomdomb környékén és a Szamárhegy lejtőin. Ez a sokrétű épített örökség adja a város atmoszféráját és turisztikai vonzerejét, ugyanakkor kihívást jelent a fenntartás és a használat szempontjából. A műemlékvédelem országos és helyi szinten is jelentős: a történeti belváros nagy része – így a Templomdomb és a Fő tér környéke – műemléki védelem alatt áll. A védett épületek koncentrációja nagyrészt egybeesik a turisták által leglátogatottabb területekkel, ami jól mutatja, hogy a városi értéksűrűség és a túlhasználat térben összekapcsolódik. Az épületállomány állapota és karbantartottsága ugyanakkor változó, sok homlokzat felújításra szorul. (25., 26. ábra)



24. ábra – Földszíni funkciók két nagyítással (készítette: Varga Benedek)



25. ábra – Műemlékvédelem (készítette: Varga Benedek)

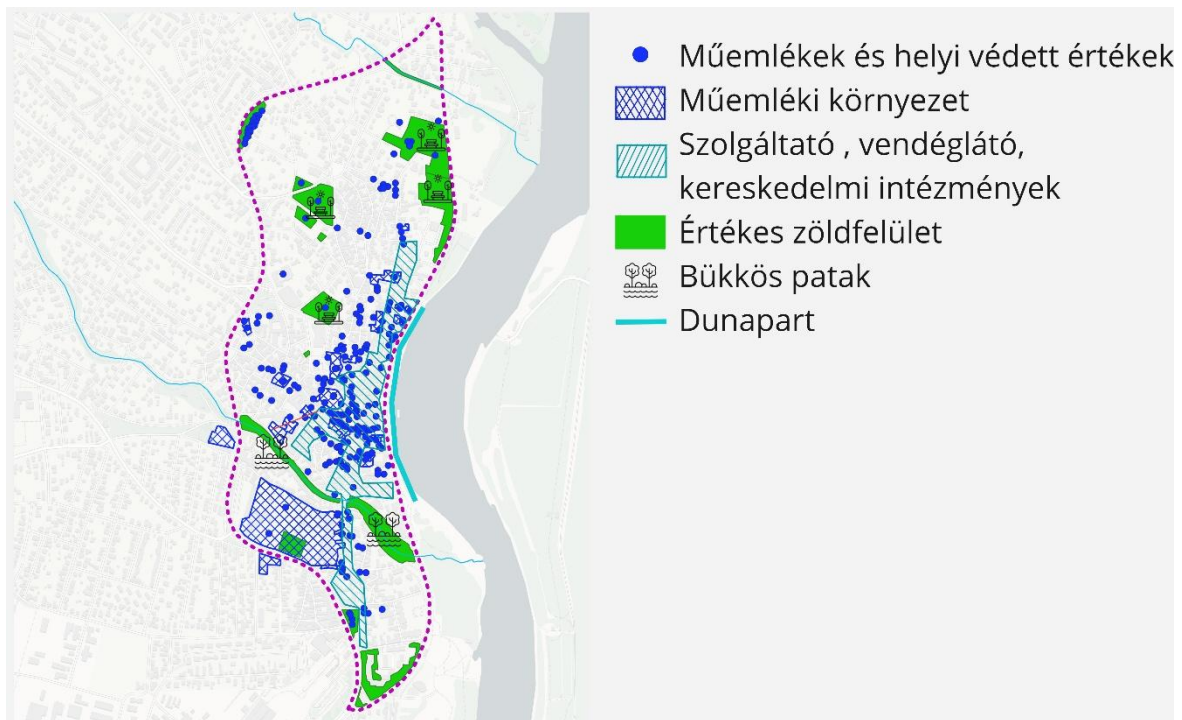
26. ábra – Helyi védelem (készítette: Varga Benedek)

Az épített örökséghez szorosan kapcsolódnak Szentendre szakrális terei is, amelyek vallási, városképi és közösségi szempontból egyaránt meghatározóak. A szerb ortodox templomok (Blagovesztenszka, Belgrád székesegyház), a Keresztelő Szent János-templom és a katolikus plébániatemplomok nemcsak vallási, hanem kulturális és városképi szerepet is betöltenek. A templomtornyok látványtengelyei szervezik a városképet, meghatározó elemei a panorámának. Elhelyezkedésük jól mutatja a városszövet rétegzettségét és a különböző vallási közösségek együttélését, ami a város identitásának fontos része.

A közterületi aránytalanságok vizsgálatánál a helyi közösségek és különösen a fiatalok térhasználata is lényeges. Az utóbbi években a fiatal korosztály számára egyre kevesebb esti időszakban is nyitva tartó közösségi hely maradt. Sok korábbi kávézó és ifjúsági tér bezárt, így a fiatalok gyakran Budapestre vagy a Duna-part szabad területeire szorulnak. Ez a városi élet ritmusát is torzítja: napközben és nyáron túlhasználat, este és télen alulhasználat jellemző. A városmag így nemcsak térben, hanem időben is egyensúlytalanul működik.

Az értéktérkép szerint a város szerkezete nem egységes:

- a túlhasznált zónák (Fő tér, Dumtsa Jenő utca, Duna korzó) sűrűn koncentrálnak a gyalogosforgalmat és a szolgáltatásokat;
- a kiegyensúlyozott területek (oktatási és közigazgatási zónák, Városház tér) közepes aktivitásúak;
- az alulhasznált területek (Bükkös-patak menti sáv, Castrum környéke, Szamárhegy) nagy értékpotenciállal bírnak, de kevés közösségi vagy turisztikai funkcióval rendelkeznek.



27. ábra – Értéktérkép (készítette: Varga Benedek)

Összességében a H3 hipotézis igazolódik: Szentendre belvárosában a közterületi használat erősen aránytalan. A túlhasznált területek terhelik az infrastruktúrát és rontják a lakosság életminőségét, míg az alulhasznosított zónák kihasználatlan lehetőségeket rejtnek. A helyi és turisztikai funkciók térbeli elkülönítése, a földszinti funkciók tudatosabb szabályozása, az intézményi és kulturális hálózat kiterjesztése, valamint a rekreációs terek fejlesztése szükséges ahhoz, hogy a városban kiegyensúlyozottabb térhasználat alakuljon ki.

## 7. Külföldi példák

Az elmúlt évtizedben számos európai város kezdte el átalakítani közlekedését és közterületeinek használatát. A cél mindenhol ugyanaz: csökkenteni a környezeti terhelést, élhetőbbé tenni a történeti városrészeket, és visszaadni a közttereket az embereknek. A következő példák jól mutatják, hogy a sikeres megoldások alapja a fokozatosság, a lakosság bevonása és a helyi adottságok figyelembevétele.

### 7.1. Európai városok jó gyakorlatai<sup>19</sup>

A szén-dioxid-kibocsátás és a közlekedési torlódások csökkentése érdekében egyre több európai város vezeti be az autóforgalom korlátozását vagy a belvárosok autómentesítését. A cél nemcsak a klímavédelem, hanem a városi életminőség javítása, a közterek újrafelosztása és a gyalogos, kerékpáros, illetve közösségi közlekedési formák előtérbe helyezése.

1. Berlinben több utca, köztük a Friedrichstraße is teljesen autómentes lett. Civil kezdeményezésre folyamatban van a világ legnagyobb belvárosi autómentes zónájának előkészítése.
2. Birmingham 2021-es közlekedési terve is radikális változásokat hozhat: a belváros főbb autópályái zöldfelületekké alakulnak, új gyalogos zónák jönnek létre, és 20 mérföld/órás sebességhatárt vezetnek be a lakóövezetekben. Ezeket kerékpáros és tömegközlekedési fejlesztések egészítik ki.
3. Oslo 2019-ben vezette be a belvárosi autótilalmat, amit fokozatos intézkedések előztek meg: parkolóhelyek megszüntetése, gyalogosutak kialakítása, a magánjárművek behajtásának korlátozása. A városvezetés hangsúlyozza, hogy az elektromos autók önmagukban nem jelentenek megoldást – a cél az autók számának csökkentése.
4. London 2003-ban vezette be a torlódási díjat, amely azóta is hatékonyan szabályozza a belvárosi forgalmat. A megosztott és tömegközlekedési rendszerek fejlődése lehetővé tette a forgalom csökkenését: 2000 és 2016 között 29,2%-kal nőtt a taxihasználát, miközben a teljes forgalom negyedével csökkent.

---

<sup>19</sup> Atlas, Juraj (2022): *10 European Cities Implementing Traffic Restrictions & Congestion Charges*. Letöltés dátums: 2024.11.10. forrás: <https://mileus.com/blog/10-european-cities-implementing-traffic-restrictions-congestion-charges>

5. Barcelona 2016-ban hozta létre első „szuperblokkját”, amely a forgalmat a tömbök köré terelte. Azóta a város több ilyen övezetet alakított ki, és 2020 óta nyolc hektárnyi városi területet alakított át közösségi térré, teraszokká és kerékpárutakká.
6. Glasgow a „Spaces for People” projekt keretében öt éven belül kizárná az autókat egyes városrészekből. A COVID utáni nyitásra válaszul a város újraszabta a köztereket, hogy azok az embereket szolgálják, ne az autókat.
7. Gent már 1997-ben lezárta történelmi belvárosát az átmenő forgalom elől, és azóta folyamatosan bővíti gyalogos zónáit.
8. Milánó, Párizs és Amszterdam szintén a parkolóhelyek csökkentésével, sebességkorlátozással és új közösségi terek kialakításával dolgozik a fenntarthatóbb városi működésen.

Ezek a példák azt mutatják, hogy a forgalomcsillapítás és a belvárosi térhasználat újragondolása nem pusztán közlekedésszervezési kérdés, hanem társadalmi és városszerkezeti átalakulás is. Az autók visszaszorításával értékes városi területek szabadulnak fel, amelyek közösségi és rekreációs funkciókat kaphatnak.

## **7.2. Hallstatt – a turisztikai nyomás kezelése és a fenntartható forgalomszabályozás<sup>20</sup>**

Hallstatt, Ausztria egyik legkisebb, mégis leglátogatottabb települése, a túlturistasodás szimbólumává vált. Az alig nyolcszáz fős település évente több mint egymillió látogatót fogad, ami komoly közlekedési és környezeti terhelést okoz. Az utóbbi években a városvezetés több új intézkedést is bevezetett a helyzet enyhítésére: a belvárosi forgalmat szinte teljesen kitiltották, a látogatók számára kijelölt parkolókat pedig a település határában alakították ki. A parkolóhelyek korlátozott száma és a forgalomirányítás célzottan szabályozza az érkezők számát, csökkentve a torlódást és a zajterhelést.

---

<sup>20</sup> Bell, Bethany (2023): *Hallstatt: Austrian town protests against mass tourism*. Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: <https://www.bbc.com/news/world-europe-66634889>; *Hallstatt overtourism: Why locals want a ticket system to control crowds*. (2025) Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: [https://www.thelocal.at/20250723/hallstatt-overtourism-why-locals-want-a-ticket-system-to-control-crowds?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.thelocal.at/20250723/hallstatt-overtourism-why-locals-want-a-ticket-system-to-control-crowds?utm_source=chatgpt.com); *Hallstatt Traffic Stop: What You Need to Know on Public Holidays*. (2025) Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: [https://mountain-tours.at/en/hallstatt-traffic-stop-that-you-must-know/?utm\\_source=chatgpt.com](https://mountain-tours.at/en/hallstatt-traffic-stop-that-you-must-know/?utm_source=chatgpt.com)

A fenntarthatóság itt is központi szempont: a parkolás során a turisták nem papír alapú jegyet, hanem újrahasznosítható műanyag bilétát kapnak, amelyen az érkezés ideje szerepel. Ezt távozáskor vissza kell adni, így a rendszer alig termel hulladékot.

A forgalom- és látogatásszabályozás célja nem a turisták számának csökkentése, hanem az, hogy az élmény és a település működése hosszú távon is fenntartható maradjon. A helyiek kezdeményezésére a város fontolgatja, hogy a legforgalmasabb időszakokban belépőjegyet vezessen be, így a napi látogatószám nem haladná meg a település befogadóképességét.

A Hallstatt-modell jól mutatja, hogyan lehet kis léptékben, mégis hatékonyan kezelni a turizmusból eredő nyomást anélkül, hogy a város elveszítené kulturális értékeit és egyedi hangulatát.

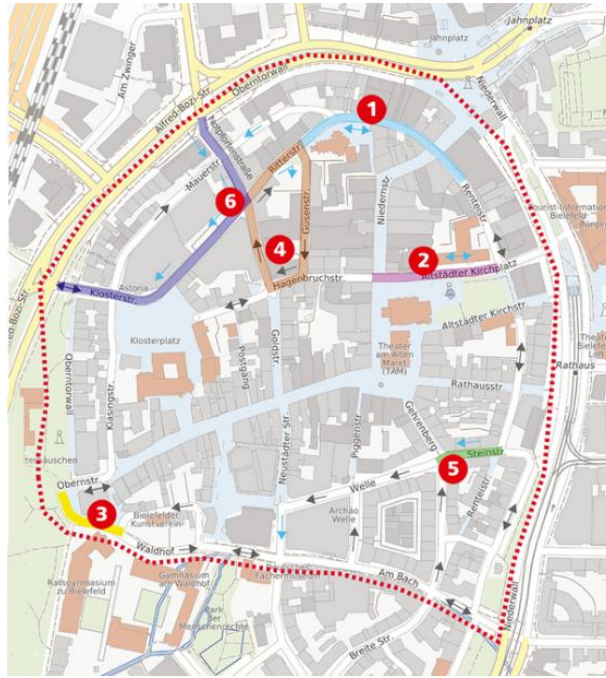
### **7.3. Az autóforgalom szabályozása Bielefeld történelmi központjában<sup>21</sup>**

Bielefeld, Kelet-Vesztfália legnagyobb, mintegy 340 000 lakosú városa 2021-ben indította el az *altstadt.raum* (óvárosi tér) elnevezésű programot, amelynek célja a történelmi belváros megújítása volt. A városvezetés célja az volt, hogy a belváros továbbra is a legfontosabb városi funkciók központja maradjon, ugyanakkor a különböző szereplők – lakók, kereskedők, intézmények – eltérő igényeit is figyelembe vegyék. A kezdeményezés a forgalom csillapítására, a parkolóhelyek átszervezésére, a gyalogos és kerékpáros közlekedés előtérbe helyezésére, valamint új közösségi terek létrehozására irányult.

A projekt különlegessége a széles körű társadalmi részvétel volt. Már a tervezés elején bevonták az óvárosban élőket, a kiskereskedőket, az iskolákat, a civil szervezeteket, az egyházakat és a vállalkozói kamarákat. A különböző csoportok képviselői közös munkacsoportot alakítottak, ahol megvitathatták javaslataikat és aggályait. Ennek eredményeként a városvezetés hat kísérleti helyszínt jelölt ki, ahol ideiglenes beavatkozásokat valósítottak meg:

---

<sup>21</sup> European Commission (2022): *Restricting car access in the old town area of Bielefeld*. Letöltés dátuma: 2025.02.12. forrás: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld_en)



28. ábra – Bielefeld óvárosa (készítette: Claus Köllinger)

1. Niedernstraße és Ritterstraße – a sétálóövezet kibővítése, zöldítés, szabadtéri vendéglátás és új ülőhelyek kialakítása.
2. Altstädter Kirchplatz – közösségi játszótér létrehozása (pingpongasztalok, csocsó, homokozó), új padok és kerékpárparkolók telepítése.
3. Waldhof utca – az utca kerékpáros övezetté vált, megszűnt az átmenő forgalom, és autómegosztó szolgáltatás indult.
4. Goldstraße és Güsenstraße – új zöldfelületek és kerékpármegosztó állomás létesítése.
5. Steinstraße – utcai művészeti akciók, ideiglenes zöldfelületek és ülőhelyek kialakítása.
6. Notpfortenstraße – egyirányúsított közlekedés, rakodózónák kijelölése, a felszabaduló területek gyalogosfunkciót kaptak.

A kísérleti szakasz 2021 júniusában indult és három hónapig tartott. Ez idő alatt a város forgalomszámlálásokat és online kérdőíves felméréseket végzett. Az eredmények szerint a gyalogosok és a kerékpárosok többsége javuló életminőségről és biztonságról számolt be, míg a kereskedők részéről eleinte aggodalom mutatkozott az autós forgalom csökkenése miatt, bár a látogatók száma összességében nem csökkent.

A projekt lezárásakor a város értékelést készített: a lakosok 68%-a „jó” vagy „nagyon jó” minősítést adott az új közterületekre, és a legtöbben támogatták azok állandósítását. A

kereskedők véleménye megoszlott, de a többség hosszú távon is fenntarthatónak ítélte a változtatásokat.

A tapasztalatok alapján Bielefeld 2022-ben döntött a tartós beavatkozásokról: a legsikeresebb megoldásokat véglegessé tették, és tovább bővítették a zöldfelületeket, a gyalogoszónákat és a kerékpáros infrastruktúrát.

A Bielefeld-modell legfőbb tanulsága, hogy a belvárosi térhasználat átalakítása csak fokozatosan, a helyiek aktív bevonásával lehet eredményes. A próbaidőszak oldotta az ellenállást, és lehetőséget adott arra, hogy a város saját tapasztalatai alapján válassza ki a leghatékonyabb intézkedéseket.

#### **7.4. Összegzés – Tanulságok Szentendre számára**

A nemzetközi példák három közös alapelvet emelnek ki:

1. a közlekedési és térhasználati beavatkozásokat mindig fokozatosan, a helyi közösség bevonásával érdemes megvalósítani;
2. az autóforgalom csökkentése nem önmagában cél, hanem eszköz az élhetőbb városi környezet megteremtéséhez;
3. a kulturális és turisztikai értékek csak akkor őrizhetők meg, ha a város működése hosszú távon is fenntartható marad.

Szentendre esetében ezek a tanulságok arra utalnak, hogy a történeti városszövet és a turisztikai terhelés egyensúlya csak akkor állítható helyre, ha a közlekedési és térhasználati döntések a lakosság bevonásával, szakaszos bevezetéssel és fenntarthatósági szempontok mentén születnek.

## **8. Javaslatok beavatkozási irányok**

A vizsgálatok alapján Szentendre történeti belvárosának problémái szorosan összefüggnek: a forgalom- és parkolási nehézségek (H1), a turizmus térbeli és időbeli koncentrációja (H2), valamint a közterületek aránytalan használata (H3) ugyanannak a szerkezeti egyensúlyvesztésnek a következményei. Mivel a turizmus és a közterületi használat kérdései szorosan összefonódnak, a megoldások sem választhatók el élesen egymástól. A javaslatok ezért két fő irányba rendeződnek: az egyik a közlekedési és parkolási rendszer megújítására, a másik a turizmus és a közterületek kiegyensúlyozottabb használatára kínál ajánlásokat. A két terület együttes kezelése elengedhetetlen, mert a forgalomcsillapítás és a fenntartható közlekedés közvetlenül javítja a közterek élhetőségét, míg a turizmus átrendezése és a közösségi terek fejlesztése hosszú távon a városi életminőséget és a társadalmi egyensúlyt is erősíti.

### **8.1. Közlekedési és parkolási rendszer áthangolása**

A belváros forgalmi terhelése és parkolási feszültsége nem elsősorban a férőhelyek hiányából, hanem azok egyenlőtlen eloszlásából fakad. A cél a gépjárműforgalom csillapítása, a parkolási igények peremre terelése, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedés szerepének növelése.

1. A parkolási rendszer térbeli és technológiai megújítása:  
A legfontosabb lépés a parkolókapacitások áthelyezése az óváros peremére, hogy tehermentesüljön a szűk utcahálózat. A 11-es főút mentén kialakított, nagyobb befogadóképességű felszíni vagy többszintes parkolók mérsékelnék a belvárosi zsúfoltságot. Ezekhez érdemes elektromos minibuszokkal vagy turistavonatokkal működő transzforszolgáltatást kapcsolni, amely gyors és környezetbarát elérést biztosít az óváros felé. A rendszer működését digitális tájékoztatás és valós idejű parkolóhely-információk segíthetnék, később pedig online parkolófoglalási lehetőség is bevezethető lenne.
2. Utcai parkolóhelyek átszervezése és fokozatos felszámolása:  
A legértékesebb belvárosi utcákban – például a Bogdányi út északi szakaszán, a Bajcsy-Zsilinszky utcában, a Duna korzón, a Péter-Pál utcában, a Kucsera Ferenc utcában és a kisebb mellékutcákban – javasolt az utcai parkolóhelyek megszüntetése vagy jelentős csökkentése. A felszabaduló területek zöldítésre, ülőhelyek, kisebb játszó- és pihenőzónák kialakítására használhatók, ami növelné a helyiek és a látogatók

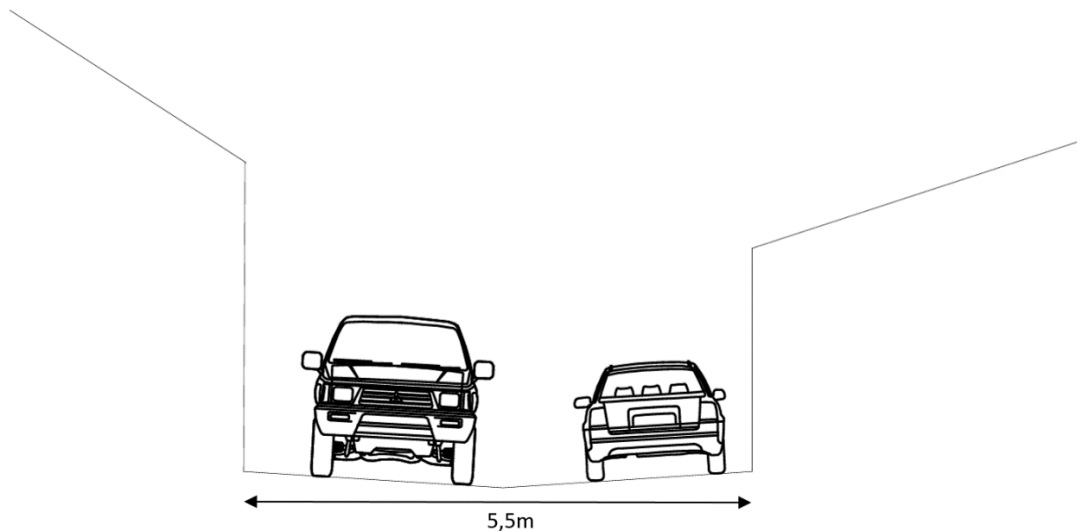
komfortját. Ehhez kapcsolódóan ösztönözni kellene a telken belüli parkolást – nemcsak a helyiek, hanem a vendéglátóhelyek és üzletek számára is.

3. Gyalogosbarát zónák kiterjesztése és az átmenő forgalom korlátozása: Az utcai parkolóhelyek csökkentésével párhuzamosan érdemes megvizsgálni az időszakos vagy végleges autómentesítés lehetőségét az említett belvárosi utcákban. A cél, hogy ezek a területek elsősorban a gyalogosok és a kerékpárosok tereivé váljanak. Az átmenő forgalom csökkentésére forgalomkorlátozó táblák, behajtás-ellenőrző rendszerek vagy időszakos fizikai akadályok (pl. lehajtható pollerek) alkalmazhatók. Az ilyen beavatkozások csak akkor lehetnek tartósan sikeresek, ha lakossági egyeztetés előzi meg őket. Jó példa erre a Kucsera Ferenc utca 2022-es esete, ahol lakossági kezdeményezésre tiltották ki az átmenő forgalmat. Az intézkedés élhetőbbé és biztonságosabbá tette az utcát, de a parkoló autók továbbra is korlátozzák a használatot. A parkolás teljes megszüntetésével és zöldfelületek, kiülős teraszok kialakításával valódi, árnyékos, gyalogosbarát sétálóutca jöhetne létre. A képen a jelenlegi állapot látható: a két autó szélességű utca egyik felét szinte teljesen elfoglalják a parkoló autók. (29. ábra)

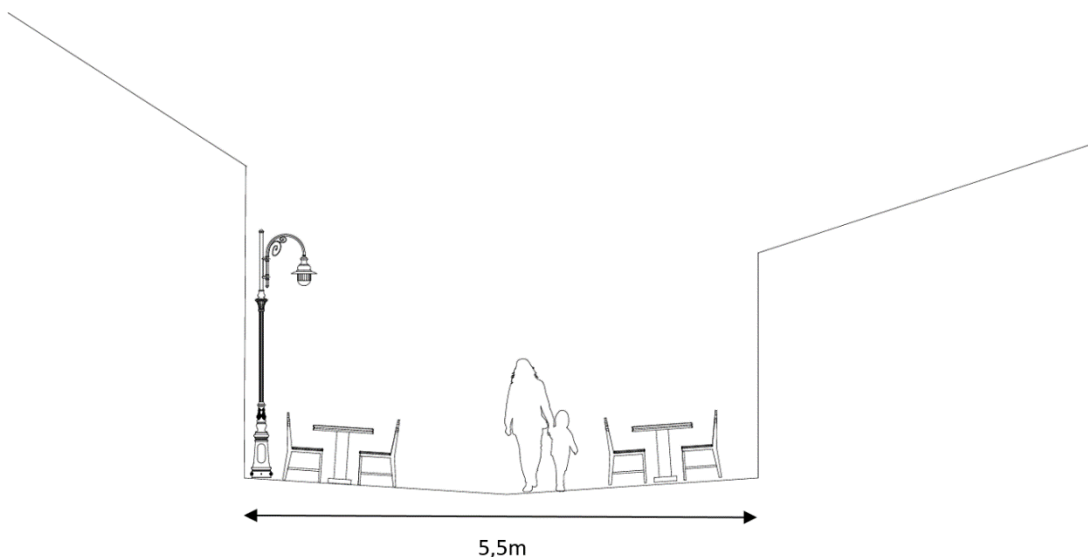


29. ábra – Kucsera Ferenc utca, jelenlegi állapot (készítette: Varga Benedek google street view)

Az alábbi két metszeten jól látszik a jelenlegi, autók által terhelt és a tervezett, csak gyalogosok által használt utcakép közötti különbség.



30. ábra – Kucsera Ferenc utca keresztmetszet, jelenlegi állapot (készítette: Varga Benedek, Autocad)



31. ábra – Kucsera Ferenc utca keresztmetszet, gyalogosbarát (készítette: Varga Benedek, Autocad)

#### 4. Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése:

Az autóforgalom mérséklésének kulcsa a fenntartható közlekedési formák erősítése. Az óváros határán és a főbb csomópontokban bővíteni kellene a kerékpártárolók számát, hogy a helyiek és a látogatók számára is valós alternatívát jelentsen a kerékpározás. Emellett külön parkolóhelyeket lehetne kijelölni a robogók és elektromos kerékpárok számára. Ezek a fejlesztések nemcsak környezetbarát közlekedést támogatnának, hanem hozzájárulnának a belváros élhetőbbé tételéhez is.

A Bielefeld-modellhez hasonlóan Szentendrén is érdemes lenne létrehozni egy munkacsoportot, amely a kísérleti intézkedések kidolgozását, értékelését és visszamérését

végezné. Így a döntések társadalmi elfogadottsága erősödne, az esetleges konfliktusok pedig kezelhetők maradnának.

## 8.2. A turizmus és a közterületi élet egyensúlyának megteremtése

Szentendrén a turizmus, a közterek használata és a helyi élet szorosan összefonódik. A látogatók mozgása néhány ikonikus utcára – elsősorban a Dumtsa Jenő utcára, a Bogdányi útra és a Fő tér környékére – koncentrálódik, miközben a város többi része alulhasznált marad. Ez a térbeli aránytalanság nemcsak zsúfoltságot okoz, hanem fokozatosan háttérbe szorítja a helyiek mindennapi jelenlétét is. A cél tehát nem pusztán a turisztikai forgalom újraelosztása, hanem a közterek, a helyi élet és a látogatói élmény közötti egyensúly megteremtése.

1. **Tematikus városi séták fejlesztése:**  
A már működő séták kiegészítése javasolt az óváros kevésbé látogatott északi részén. Új útvonalak kijelölésével – például „A római örökség nyomában” vagy „Rejtett udvarok a Szamárhegyen” címmel – a látogatók más városi területeket is felfedezhetnének. Az ilyen séták egyszerre segítik a turisztikai forgalom elosztását és a kulturális örökség bemutatását.
2. **A Castrum bekapcsolása a városi élményhálózatba:**  
A római kori katonai tábor, az *Ulcisia Castra* bemutatása jelenleg hiányos, pedig a város történeti identitásának egyik alapja. A helyszín – amely a mai Szentendre előzményét őrzi – többféle módon integrálható lenne a város kulturális és közterületi rendszerébe. Az óvárosból vagy a HÉV-állomástól vezető útvonal mentén információs táblák, digitális tartalmak és kisebb installációk mutathatnák be a római örökség történetét. A terület fejlesztése látogatóbarát elemekkel – például szabadtéri bemutatóhellyel, pihenőpontokkal vagy parkosított zónákkal – tehetné élményszerűbbé a helyszínt. A Castrum kulturális eseményekbe is bevonható lenne: helyszínéül szolgálhatna például a Múzeumok Éjszakája vagy a Szentendre Éjjel-Nappal Fesztivál programjainak. Így a terület nemcsak régészeti emlék, hanem élő kulturális tér lehetne, ahol a múlt és a jelen közvetlenül találkozik.  
A Castrum emellett egy tematikus sétának is központi eleme lehetne, amely a kevésbé ismert, de történetileg jelentős helyszíneket – például a Bükkös-patak menti malmokat, elfeledett templomhelyeket vagy ipari épületeket – fűzné össze. A fejlesztések révén az *Ulcisia Castra* nemcsak turisztikai attrakcióként, hanem a város kulturális identitásának

élő, közösségi értéket képviselő részeként jelenhetne meg, egyben tehermentesítve az óváros túlterhelt zónáit.

3. A Bükkös-patak mint ökológiai és rekreációs tengely:  
A Bükkös-patak menti sáv adottságai lehetővé tennék egy új gyalogos-rekreációs útvonal kialakítását, amely összekötné a történeti óvárost az újabb városrészekkel. Ez az útvonal nemcsak ökológiai folyosóként, hanem alternatív közlekedési tengelyként is működhetne, tehermentesítve a Bogdányi utat és a Dumtsa Jenő utcát. A patak óvárosi szakasza jelenleg alulhasznált, pedig természeti karaktere, vízfelülete és történeti beágyazottsága komoly potenciált hordoz. A Várkert utca - Paprikabíró utca - Sánc köz vonalán kialakítható gyalogos sáv összekapcsolná a Castrumot a Duna-parttal, bevonva a jelenleg kihasználatlan területeket a városi életbe. A patak ökológiai rehabilitációja – a meder revitalizációja, őshonos növényzet telepítése, vízáteresztő burkolatok és esőkertek kialakítása – természetalapú módon erősítené a város zöld-kék infrastruktúráját.<sup>22</sup> A fejlesztések nemcsak a turisztikai, hanem a városi üzemeltetési problémák (árnyékolás, hőterhelés, zajterhelés) természetes enyhítését is szolgálnák. A Bükkös-patak így nemcsak ökológiai tengelyként, hanem a városi élet új szervezőelemeként is működhetne: olyan térként, amely egyszerre szolgálja a helyiek rekreációját és a látogatók élményét.
4. Fiataloknak szóló közösségi helyek:  
A fiatal korosztály számára létrehozott közösségi terek – például a Bükkös-patak mentén, a Castrum környékén vagy a mellékutcák üres földszinti helyiségeiben – hozzájárulnának a város esti életének újraélesztéséhez. Ezek a terek alternatívát kínálnának a budapesti ingázás helyett, és segítenék a közösségi élet fenntartását a szezonon kívül is.
5. A földszinti funkciók újratervezése:  
A turisztikai dominancia helyett újra teret kell adni a mindennapi szolgáltatásoknak. Kisboltok, pékségek, műhelyek és közösségi vendéglátóhelyek megjelenését kedvezményes bérleti konstrukciókkal és homlokzatmegújítási támogatásokkal lehetne ösztönözni.

---

<sup>22</sup> Szentendre város honlapja (2023): A Bükkös-patak természetközeli állapotának visszaállítására készül az önkormányzat. Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás: <https://szentendre.hu/a-bukkos-patak-termeszetkozeli-allapotanak-visszaallitasara-keszul-az-onkormanyzat/>

6. Mikro-kulturális

aktivitások:

Az alulhasznált terek életre keltését kis léptékű események – utcai koncertek, szabadtéri kiállítások, közösségi filmvetítések – segíthetik, különösen a mellékutcákban és a patak mentén. Az ilyen típusú, spontán „mikrobeavatkozások” nem igényelnek nagy beruházást, mégis képesek fokozatosan visszaadni a város tereit a helyieknek.

## 9. Összegzés

A szakdolgozat Szentendre történeti belvárosának közterületi működését vizsgálta a „kié az utca?” kérdéssel felvetés mentén, arra keresve választ, hogyan tehető a város térhasználata kiegyensúlyozottabbá — oly módon, hogy egyszerre szolgálja a mindennapi élet és a turizmus igényeit. A kutatás három egymással összefüggő hipotézist vizsgált: a közlekedési és parkolási rendszer szerkezeti korlátait (H1), a turizmus térbeli és időbeli koncentrációját (H2), valamint a közterületi használat aránytalanságait (H3). A cél nem csupán az egyes problémák feltárása volt, hanem azok kölcsönhatásainak megértése és olyan javaslatok megfogalmazása, amelyek több szinten is javíthatják a városi működést.

A kutatás helyszíni megfigyelésekre, térképi és morfológiai elemzésekre, valamint szakmai interjúkra épült, amelyeket városi tervezőkkel, üzemeltetési és kulturális szakemberekkel készítettem. Az eredmények alapján megállapítható, hogy a városmag forgalmi terhelése és parkolási feszültsége nem férőhelyhiányból, hanem a térbeli és időbeli eloszlás egyensúlytalanságából adódik. A szűk utcaszervezet, a gyalogos- és gépjárműforgalom keveredése, valamint a parkolási nehézségek együttesen okozzák a közterületek túlterheltségét. A turisztikai forgalom néhány fő tengelyre — a Dumtsa Jenő utca, a Fő tér, a Bogdányi út és a Duna-korzó vonalára — összpontosul, miközben a város többi része, különösen az óváros északi és déli szakaszai, alulhasznosítottak maradnak. Ezzel párhuzamosan a földszinti funkciók is átalakultak: a turizmushoz igazodó üzlethelyiségek visszaszorították a mindennapi élet szolgáltatásait, így a városmag egyre inkább szezonális térként működik.

A javaslatok célja ezeknek az aránytalanságoknak a mérséklése. A közlekedési és parkolási rendszer áthangolása során elsődleges szempont, hogy a belváros gépjárműterhelése csökkenjen, és nagyobb szerep jusson a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek. Az utcai parkolóhelyek egy részének megszüntetésével zöldfelületek, ülőhelyek, kisebb közösségi terek és teraszok alakíthatók ki, amelyek élhetőbbé és rendezettebbé tennék az utcákat. A gyalogosbarát övezet kiterjesztése csökkentené a forgalmi nyomást a fő tengelyeken, a Bükkös-patak mentén vezetett gyalogos tengely pedig a fenntartható közlekedés egyik fő vonalává válhatna, ökológiai és rekreációs funkcióval kiegészülve.

A turizmus térbeli egyensúlyának megteremtése a város identitásának erősítésével járhat együtt. A tematikus városi séták bővítése segítené a látogatók irányítását a kevésbé frekvenciált területek felé. A Castrum területének bekapcsolása, bemutatása és a római örökségre épülő rendezvények — például a „Római napok Szentendrén” — új kulturális fókuszot adhatnának a városnak. Ezzel

párhuzamosan a Bükkös-patak ökológiai rehabilitációja — esőkertek, őshonos növényzet, vízáteresztő burkolatok és árnyékolt pihenőhelyek kialakítása — természetalapú módon javítaná a városi mikroklímát, miközben új rekreációs útvonalat kínálna a helyieknek és a látogatóknak.

A helyi közösségi élet erősítése kulcsfontosságú az élhető város szempontjából. A fiatalok számára létrehozott közösségi helyek — akár a Bükkös-patak partján, akár az üres földszinti helyiségek ideiglenes hasznosításával — segítenék, hogy Szentendre ne csupán turisztikai célpont, hanem valódi élettér legyen. A földszinti funkciók újraegyensúlyozása, a kisboltok, műhelyek és közösségi pékségek visszatérése a háttérutcákba növelné a helyiek mindennapi jelenlétét. Az autóparkolás visszaszorításával felszabaduló közterületek pedig kulturális és közösségi események — szabadtéri koncertek, kiállítások, filmvetítések — helyszínei lehetnek.

Összességében a kutatás azt mutatta, hogy a város problémái nem különállóan, hanem rendszerként értelmezhetők. A közlekedés, a turizmus és a közterületi használat átalakítása csak egymással összhangban hozhat tartós eredményt. A forgalomcsillapítás megteremti a gyalogosbarát fejlesztések feltételeit, a turizmus kiegyensúlyozása csökkenti a zsúfoltságot, a közösségi és ökológiai beavatkozások pedig visszahozzák az életet az alulhasznált városi zónákba. Szentendre történeti öröksége és domborzati sajátosságai olyan alapot adnak, amelyre építve megvalósítható az a városi egyensúly, ahol a közterek egyszerre szolgálják a helyieket, a látogatókat és a természetet. A „kié az utca?” kérdésre így a válasz: az utca mindenkié, aki használja, formálja, és felelősséget érez iránta – a közös tér, ahol a városi élet sokféle szereplője találkozik.

## Irodalomjegyzék

*Áldás vagy átok?* (2024) In: *Szentendre és Vidéke*, Letöltve: 2025.09.20. forrás: <https://szevi.hu/aldas-es-atok-a-11-es-ut/>

Atlas, Juraj (2022): *10 European Cities Implementing Traffic Restrictions & Congestion Charges*. Letöltés dátums: 2024.11.10. forrás: <https://mileus.com/blog/10-european-cities-implementing-traffic-restrictions-congestion-charges>

Bell, Bethany (2023): *Hallstatt: Austrian town protests against mass tourism*. Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: <https://www.bbc.com/news/world-europe-66634889>

Csemez Attila (1997): *Tájrendezés – Tájtervezés*. Budapest: Mezőgazda Kiadó

Dóka Klára (1981): *Szentendre története írásos emlékekben*. Szentendre: Pest Megyei Múzeumok igazgatósága

Erdész László (2017): *Szentendre csodái csendesen adagolva*. Budapest: Szülőföld Könyvkiadó

Erdősi Péter – Majorossy Judit (szerk.) (2014): *Kép, önkép, múltkép*. Szentendre: Ferenczy Múzeum

European Commission (2022): *Restricting car access in the old town area of Bielefeld*. Letöltés dátuma: 2025.02.12. forrás: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/restricting-car-access-old-town-area-bielefeld_en)

Gehl, Jan (2014): *Élhető városok*. Budapest: Terc

*Hallstatt overtourism: Why locals want a ticket system to control crowds*. (2025) Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: [https://www.thelocal.at/20250723/hallstatt-overtourism-why-locals-want-a-ticket-system-to-control-crowds?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.thelocal.at/20250723/hallstatt-overtourism-why-locals-want-a-ticket-system-to-control-crowds?utm_source=chatgpt.com)

*Hallstatt Traffic Stop: What You Need to Know on Public Holidays*. (2025) Letöltés dátuma: 2025.09.08. forrás: [https://mountain-tours.at/en/hallstatt-traffic-stop-that-you-must-know/?utm\\_source=chatgpt.com](https://mountain-tours.at/en/hallstatt-traffic-stop-that-you-must-know/?utm_source=chatgpt.com)

Hardi Tamás (2023): *Urbanizáció és környezet: A városfejlődés okai és következményei*. Budapest, Libri Könyvkiadó

Horler Miklós (1960): *Szentendre*. Budapest: Műszaki Kiadó

Horváth Krisztina (2016): *Szentendre településszerkezeti és arculati fejlődésének áttekintése*. [szakdolgozat] Budapest: BME Építészmérnöki Kar  
<https://iranyszentendre.hu/templomok/>

*Kell-e Szentendrén iskolabusz?* In: *Szentendre és Vidéke* 22(7), 7. Letöltés dátuma: 2024.10.03.  
forrás: <https://szevi.hu/wp-content/uploads/2022/07/SzeVi-2022-07-07-06-closed.pdf>

Kocsis János Balázs (szerk.) (2016) : *Főutcák, üzletutcák: Megújulás és fejlesztés*. Budapest: L'Harmattan Kiadó

KSH (2022): *A települések legfontosabb adatai*. KSH honlapja. Letöltés dátuma: 2024.10.03.  
forrás: [https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vizualizaciok/a-telepulesek-legfontosabb-adatai/?ter=15440&fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR1EgGltitGFw6PaVmdB1uLGFryJpwkoqV271YMgm-xBuUtSHQrO\\_1Vpb7g\\_aem\\_ZmFrZWR1bW15MTZieXRlcw](https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vizualizaciok/a-telepulesek-legfontosabb-adatai/?ter=15440&fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR1EgGltitGFw6PaVmdB1uLGFryJpwkoqV271YMgm-xBuUtSHQrO_1Vpb7g_aem_ZmFrZWR1bW15MTZieXRlcw)

Lukovich Tamás – Mogyorósi Katalin (szerk.) (2013): *Fenntartható fejlesztés: Várostervezési útmutató*. Budapest: Terc

Mandula Gergely (szerk.) (2005): *Szentendre tájtörténete a kezdetektől napjainkig*. Letöltés dátuma: 2024.10.13. forrás: [http://www.mandulakert.hu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=66](http://www.mandulakert.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=66)

Magyar Emil Roland (1999): *Szentendre településszerkezeti és -szöveti felépítésének sajátosságai*. [szakdolgozat] Budapest: KÉE-TVFK, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék

Magyarosi Dóra (2017): *Szentendre és a Nyugati tehermentesítő út*. [szakdolgozat] Budapest: Szent István Egyetem Tájépítészeti és Településtervezési Kar, Településépítészeti tanszék

Meggyesi Tamás (2009): *Városépítészeti alaktan*. Budapest: Terc

Mindenki Szentendréje Egyesület honlapja (2025): *Gyalogbusz indul*. Letöltés dátuma: 2025.03.02. forrás: <https://mindenkiszentendreje.hu/gyalogbusz-indul/?fbclid=IwY2xjawJ1mBFleHRuA2F1bQIxmQBicmlkETFLekFIVFIDTXBCUE5QMF>

BlAR5oHmqEo1wR-f8-Mc9r5\_P\_BZPfIVDuoacrwb9s4iXGpAd8xdL83quEl-  
JwDg\_aem\_i2fbkZczJXQKlyDgn\_mZQw

Szentendre város önkormányzata: *Szentendre város településrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2024.10.07. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ\\_egyse%CC%81ges\\_hata%CC%81lyos-2015.dec\\_.14-to%CC%8Bl.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ_egyse%CC%81ges_hata%CC%81lyos-2015.dec_.14-to%CC%8Bl.pdf)

Pogány Frigyes (1960): *Terek és utcák művészete*. Budapest: Műszaki Könyvkiadó

Pogány Frigyes (1976): *A szép emberi környezet*. Budapest: Gondolat Könyvkiadó

Soproni Sándor (1985): *Szentendre*. Budapest: Panoráma

Soproni Sándor (1987): *Szentendre a rómaiak korában*. Szentendre: Pest Megyei Művelődési Központ és Könyvtár

Szabó Árpád (2011): *Városiasság és fenntarthatóság: Fenntarthatóság és ökológia a városépítészetben*. Budapest: BME Urbanisztikai Tanszék. Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás: [https://www.urb.bme.hu/segedlet/fenntarthato/Varosiassag\\_fenntarthatosag\\_OK.pdf](https://www.urb.bme.hu/segedlet/fenntarthato/Varosiassag_fenntarthatosag_OK.pdf)

Szalai András (1996): *A 11-es út és a városszövet kapcsolata*. In: *Budapesti Negyed*, 96(2)

Szentendre Város Önkormányzata (2015): *Integrált Településfejlesztési Stratégia 2015–2020*. Letöltés dátuma: 2025.03.23. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre\\_ITS.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/Szentendre_ITS.pdf)

Szentendre Város Önkormányzata (2023): *Szentendre Építési Szabályzata és Szabályozási Terve*. Letöltve: 2025.03.11. forrás: <https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2023/06/SZESZ-egyseges-2023.junius-13-tol-formazottfuggelekek.pdf>

Szentendre Város Önkormányzata: *Szentendre Város Településrendezési Terve*. Letöltés dátuma: 2024.10.07. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ\\_egyse%CC%81ges\\_hata%CC%81lyos-2015.dec\\_.14-to%CC%8Bl.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2017/01/HE%CC%81SZ_egyse%CC%81ges_hata%CC%81lyos-2015.dec_.14-to%CC%8Bl.pdf)

Szentendre Város Önkormányzata (2018): *Településképi Arculati Kézikönyv*. Letöltés dátuma: 2025.03.09. forrás: [https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2019/06/Telepuleskepi-arculati-kezikonyv\\_Szentendre.pdf](https://szentendre.hu/wp-content/uploads/2019/06/Telepuleskepi-arculati-kezikonyv_Szentendre.pdf)

Szentendre turisztikai honlapja (2025) Letöltés dátuma: 2025.03.21. forrás: <https://iranyszentendre.hu/templomok/>

Szentendre város honlapja (2023): *A Bükkös-patak természetközeli állapotának visszaállítására készül az önkormányzat.* Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás: <https://szentendre.hu/a-bukkos-patak-termeszetkozeli-allapotanak-visszaallitasara-keszul-az-onkormanyzat/>

Szentendre város honlapja (2022): *Gyalogbusz, iskolabusz vagy mindkettő.* Letöltés dátuma: 2024.11.01. forrás: <https://szentendre.hu/gyalogbusz-iskolabusz-vagy-mindketto/>

Szentendre város honlapja (2024): *Közös pályázat Pozsonypüspökivel a régészeti lelőhelyek bemutatására, fejlesztésére.* Letöltés dátuma: 2025.03.02. forrás: <https://szentendre.hu/kozos-palyazat-pozsonypuspokivel-a-regeszeti-lelohelyek-bemutatasara-fejlesztesere/>

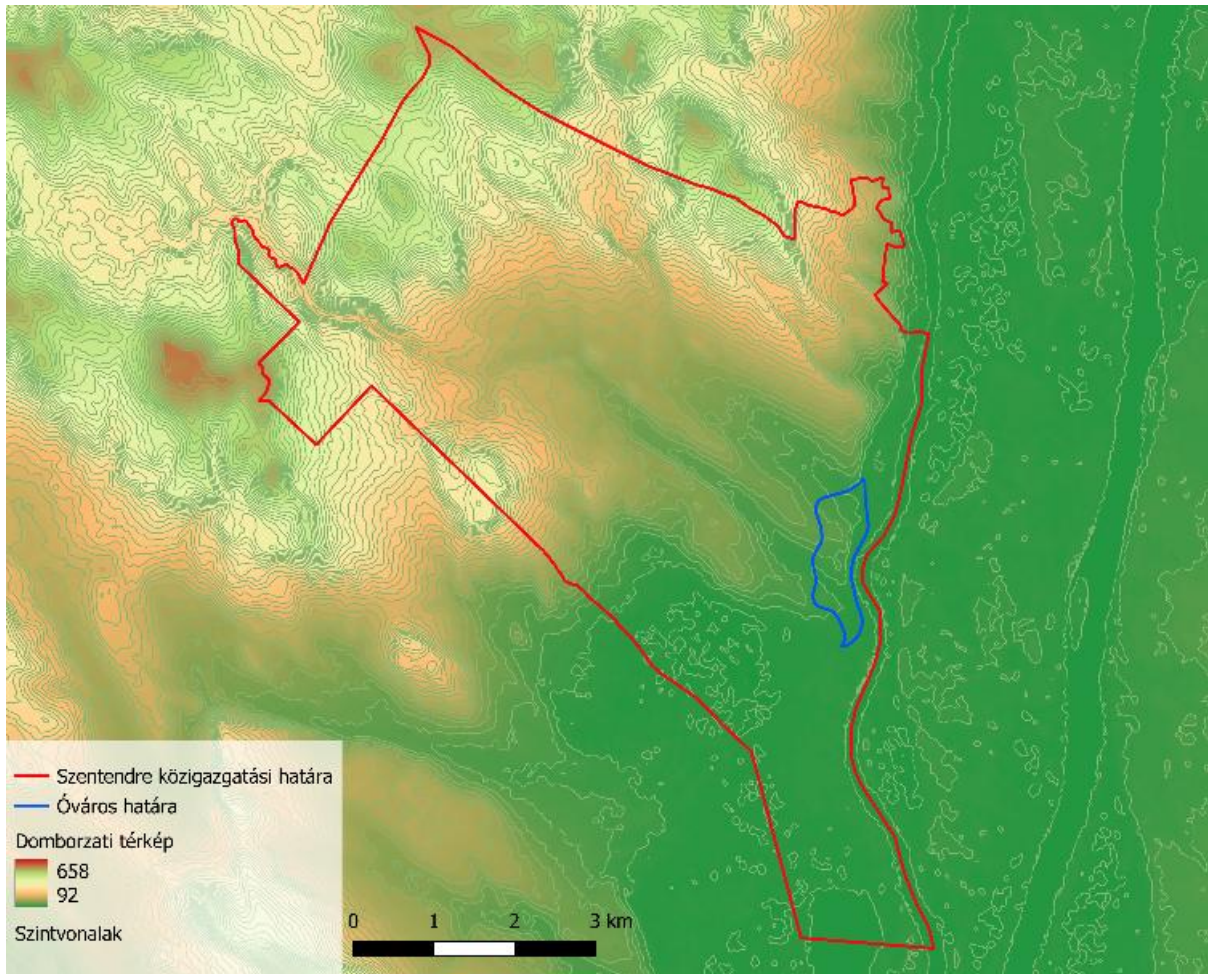
Török Katalin (2009): *Falakba zárt és föld alatt rejtőzködő történelem – A templomdombi plébániatemplom.* In: *Szentendre és Vidéke*, 20. Letöltés dátuma: 2025.09.21. forrás: <https://szevi.hu/falakba-zart-es-fold-alatt-rejtozkodo-tortenelem/>

[Worldwatch Institute \(2007\): \*A világ helyzete, 2007: Városaink jövője.\* Budapest: Föld Napja Alapítvány](#)

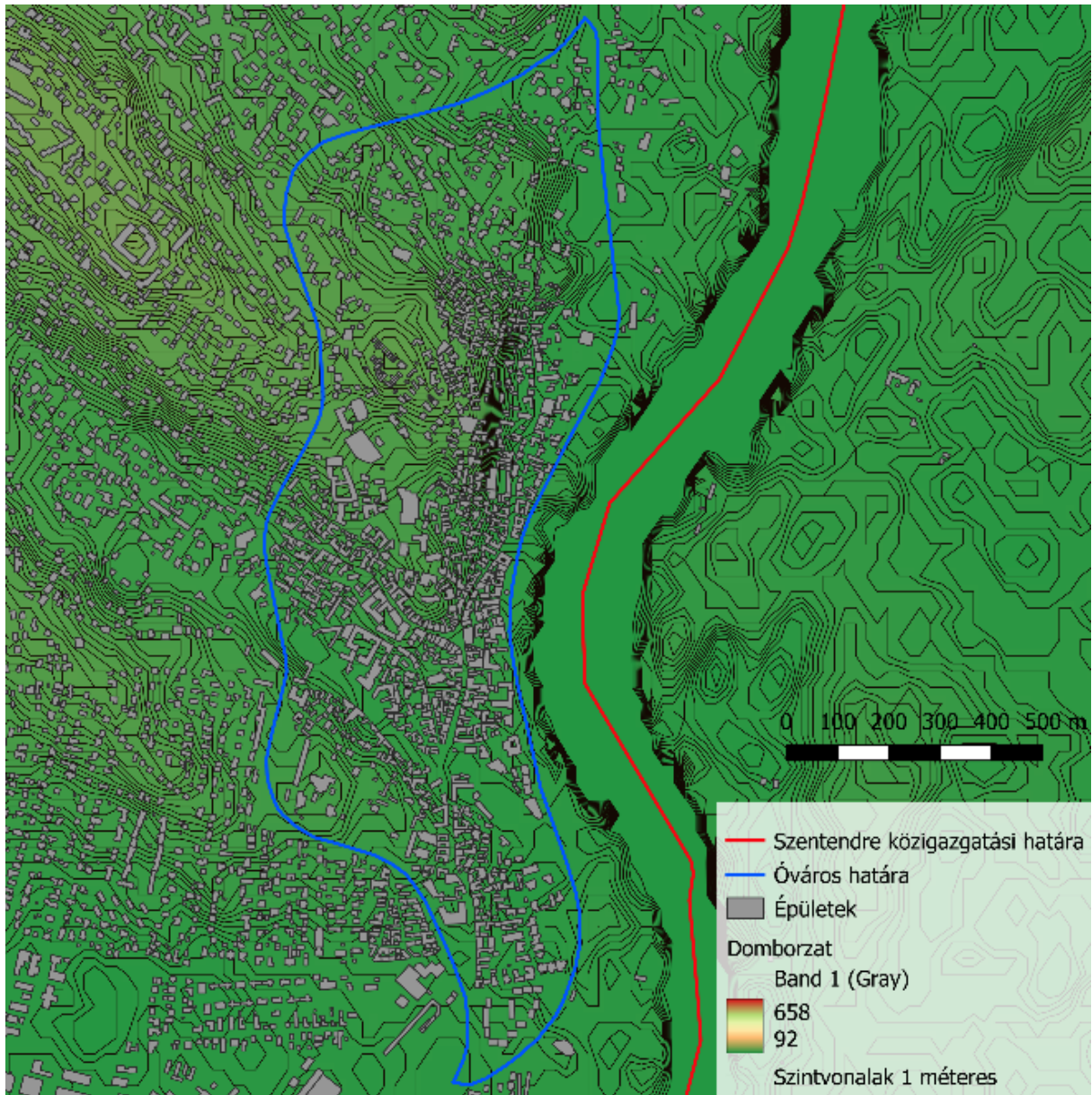
## Mellékletek



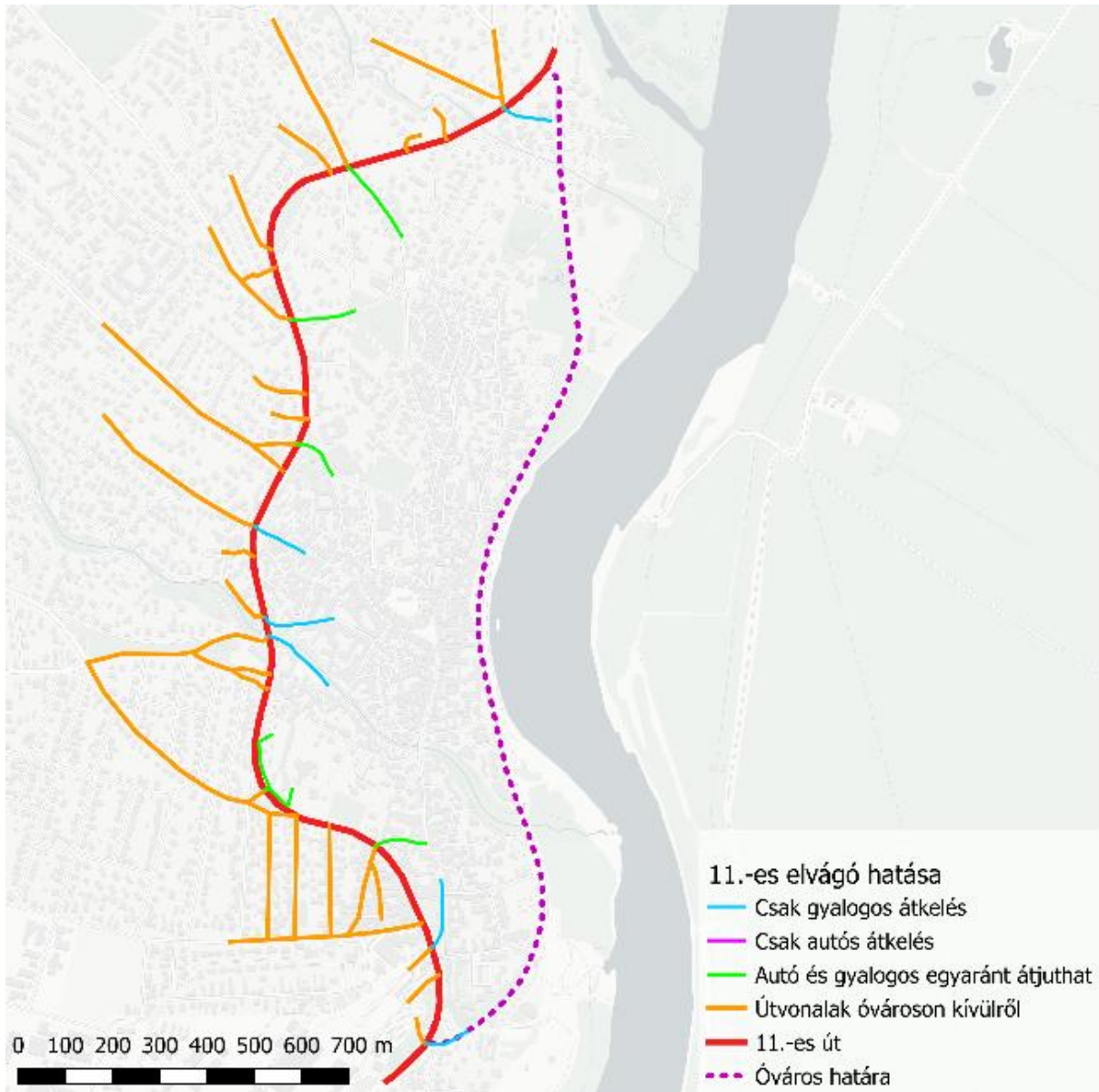
1. ábra - Szentendre elhelyezkedése (készítette: Varga Benedek)



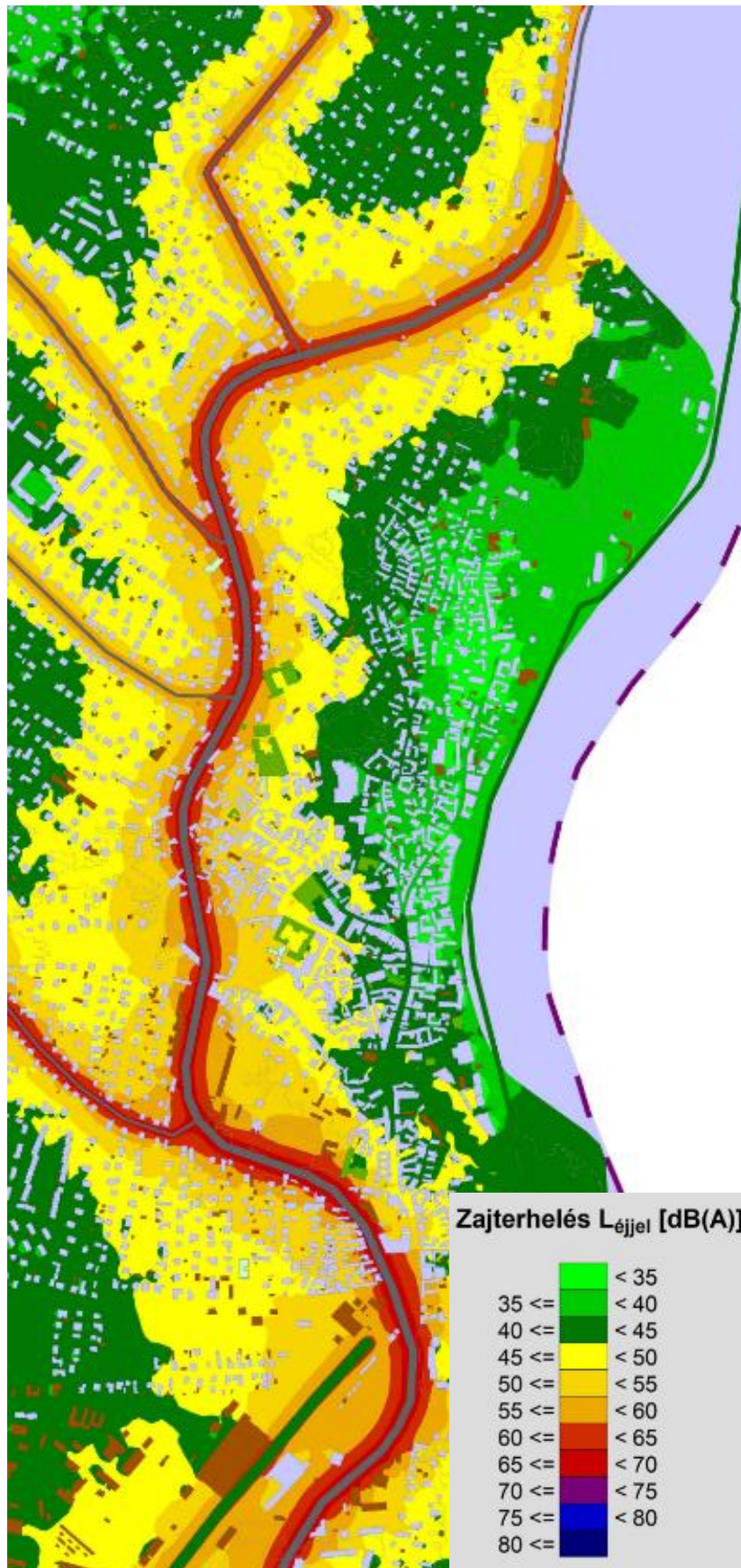
2. ábra – Szentendre domborzata (készítette: Varga Benedek)



3. ábra – Óváros domborzata (készítette: Varga Benedek)

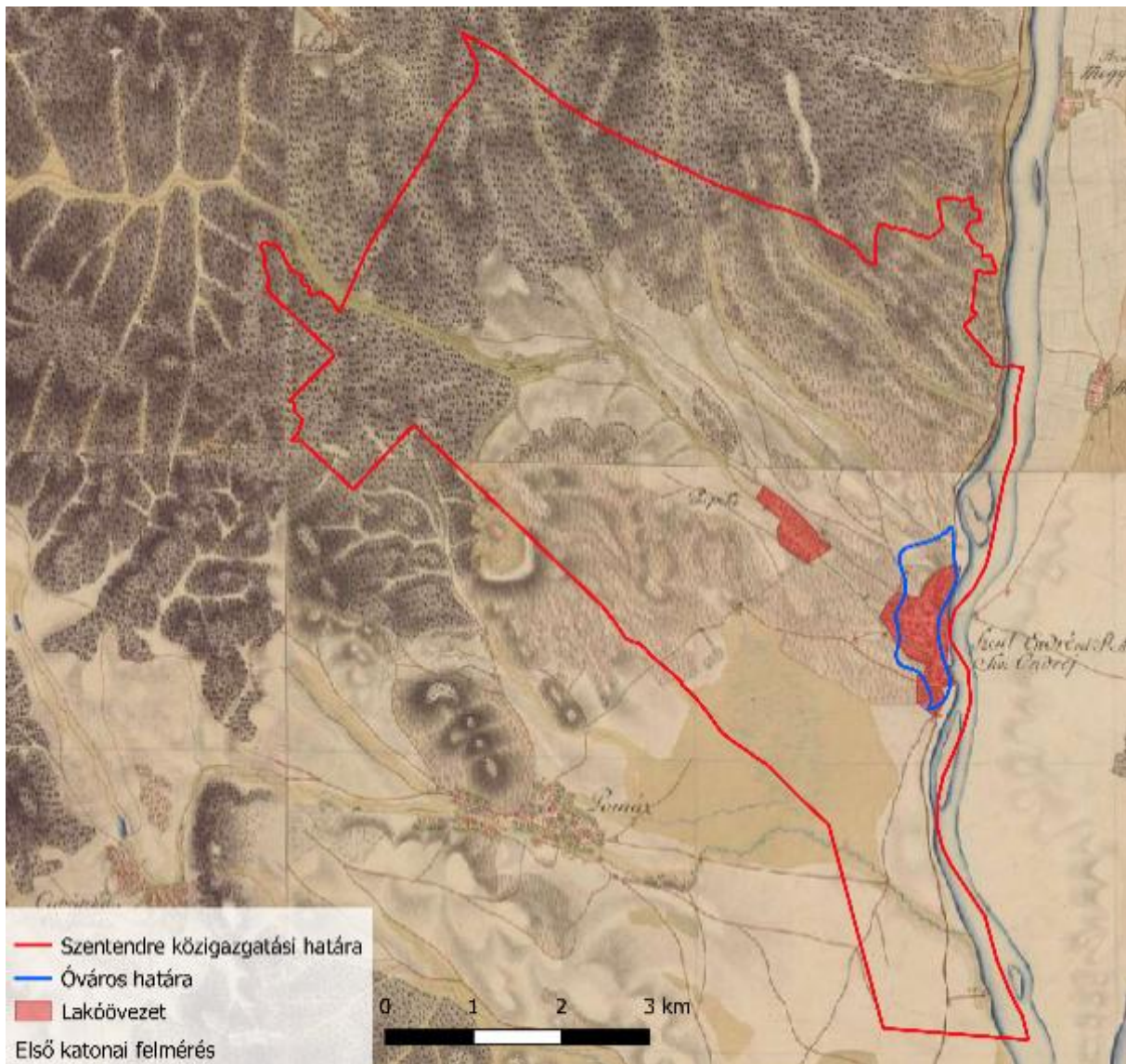


4. ábra – A 11-es út elvágóhatása  
(készítette: Varga Benedek)

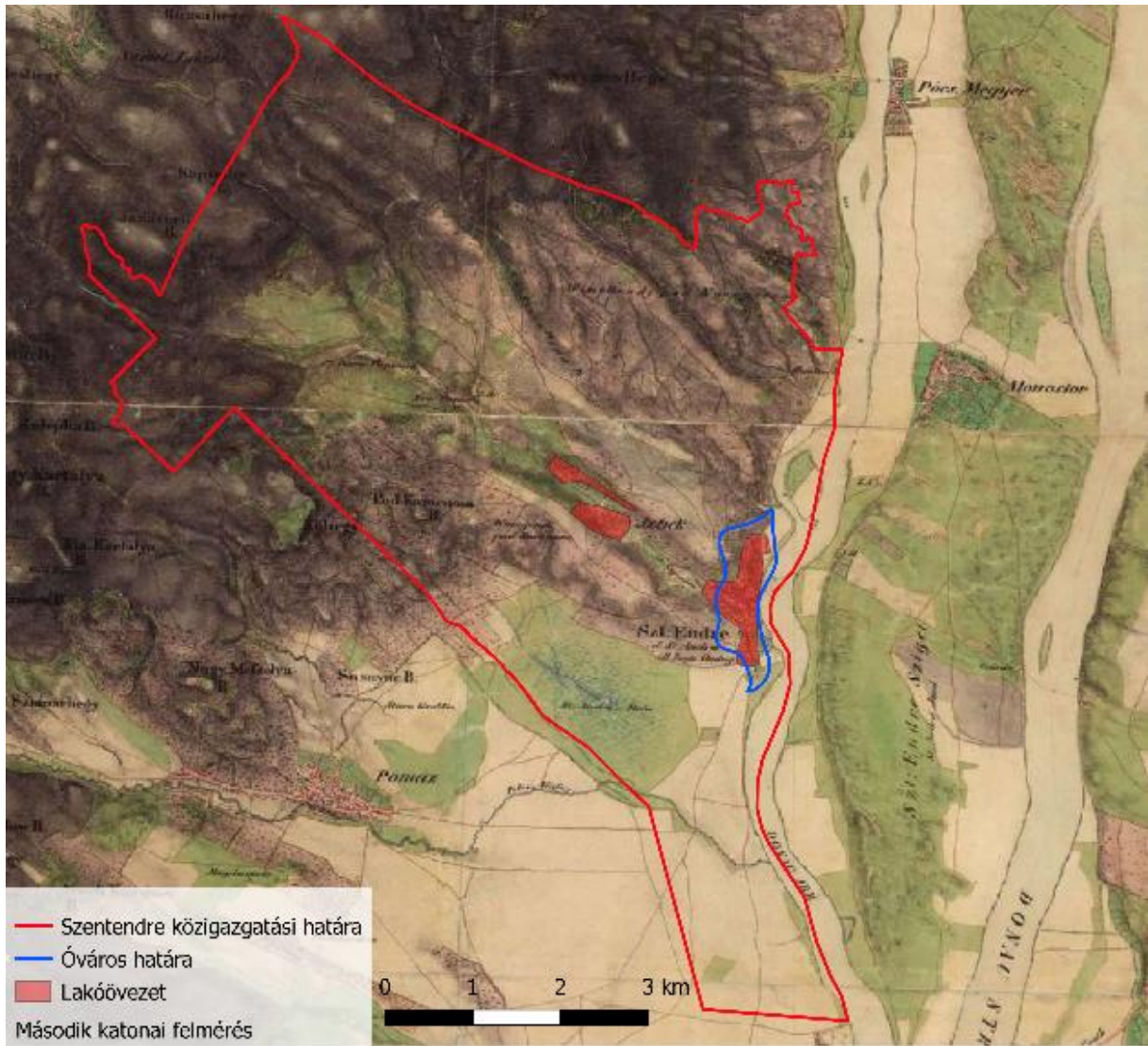


5. ábra – Zajtérkép, 2018

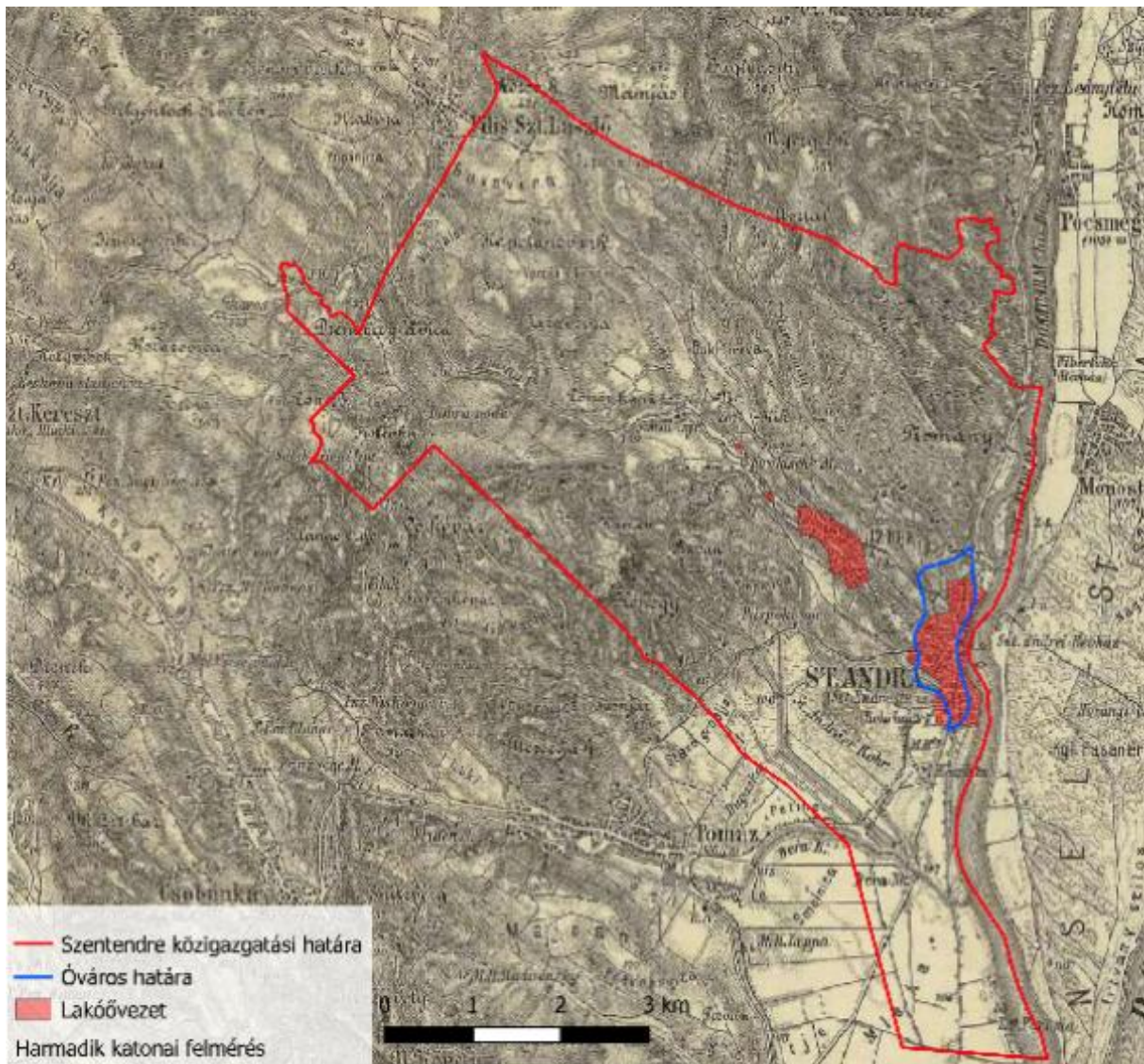
(forrás: Szentendre városa, Vibrocomp)



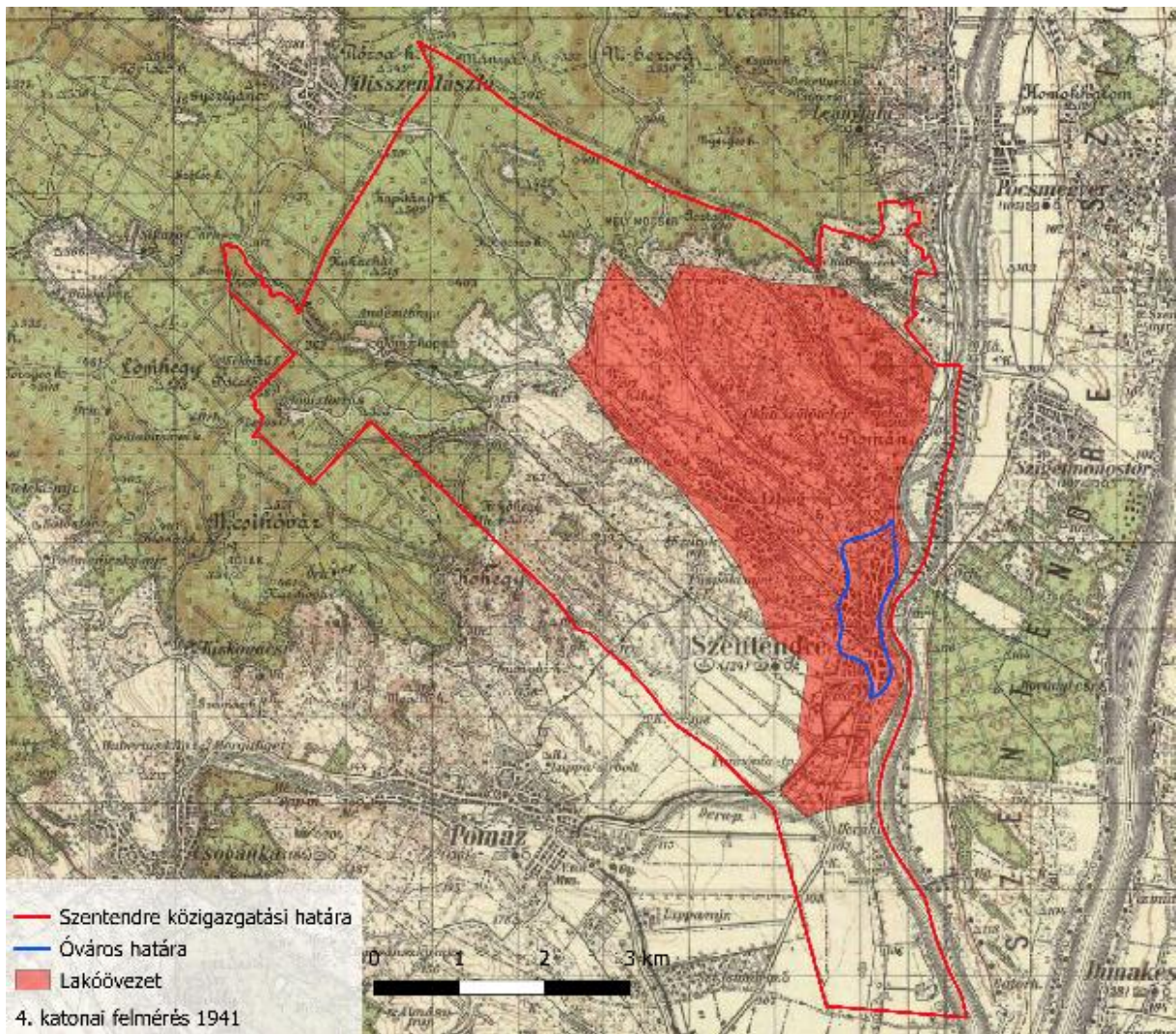
6. ábra – Első katonai felmérés, 1782-1785 (készítette: Varga Benedek)



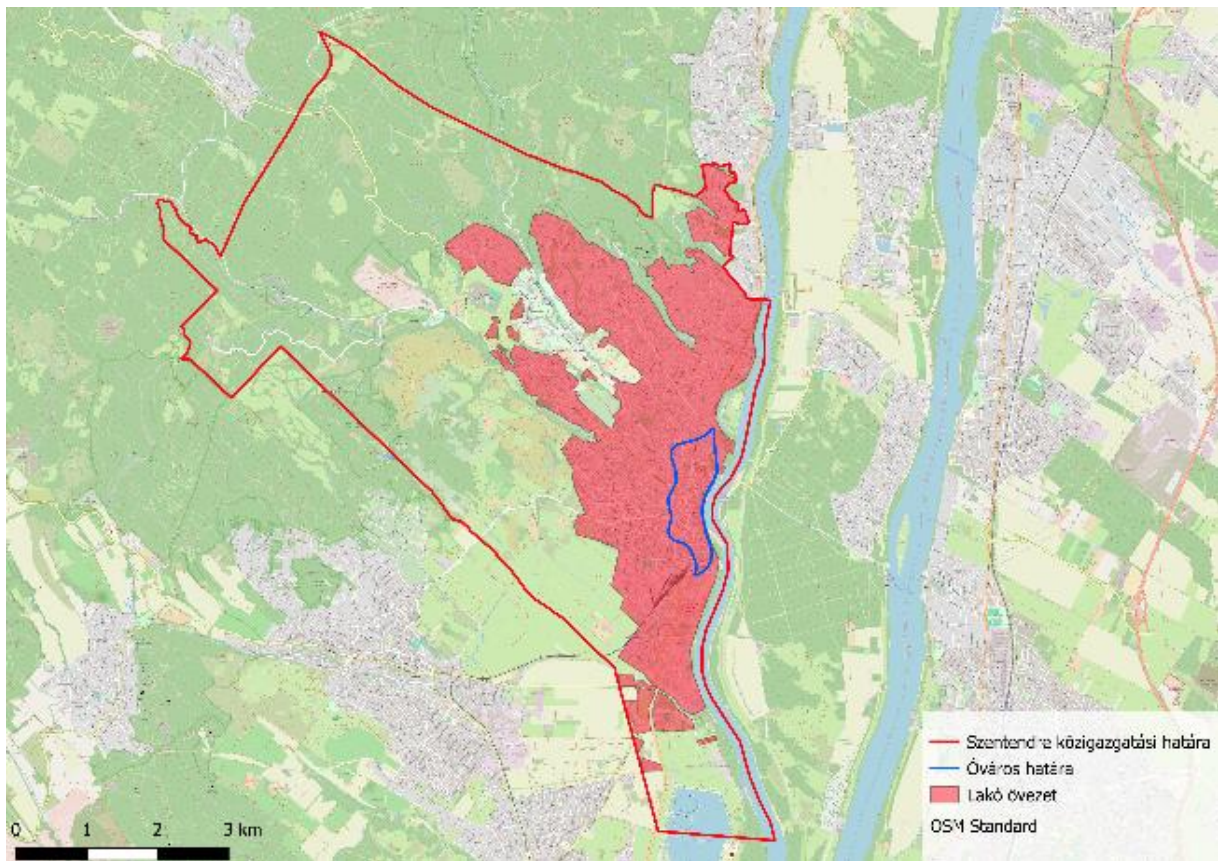
7. ábra – Második katonai felmérés, 1819-1869 (készítette: Varga Benedek)



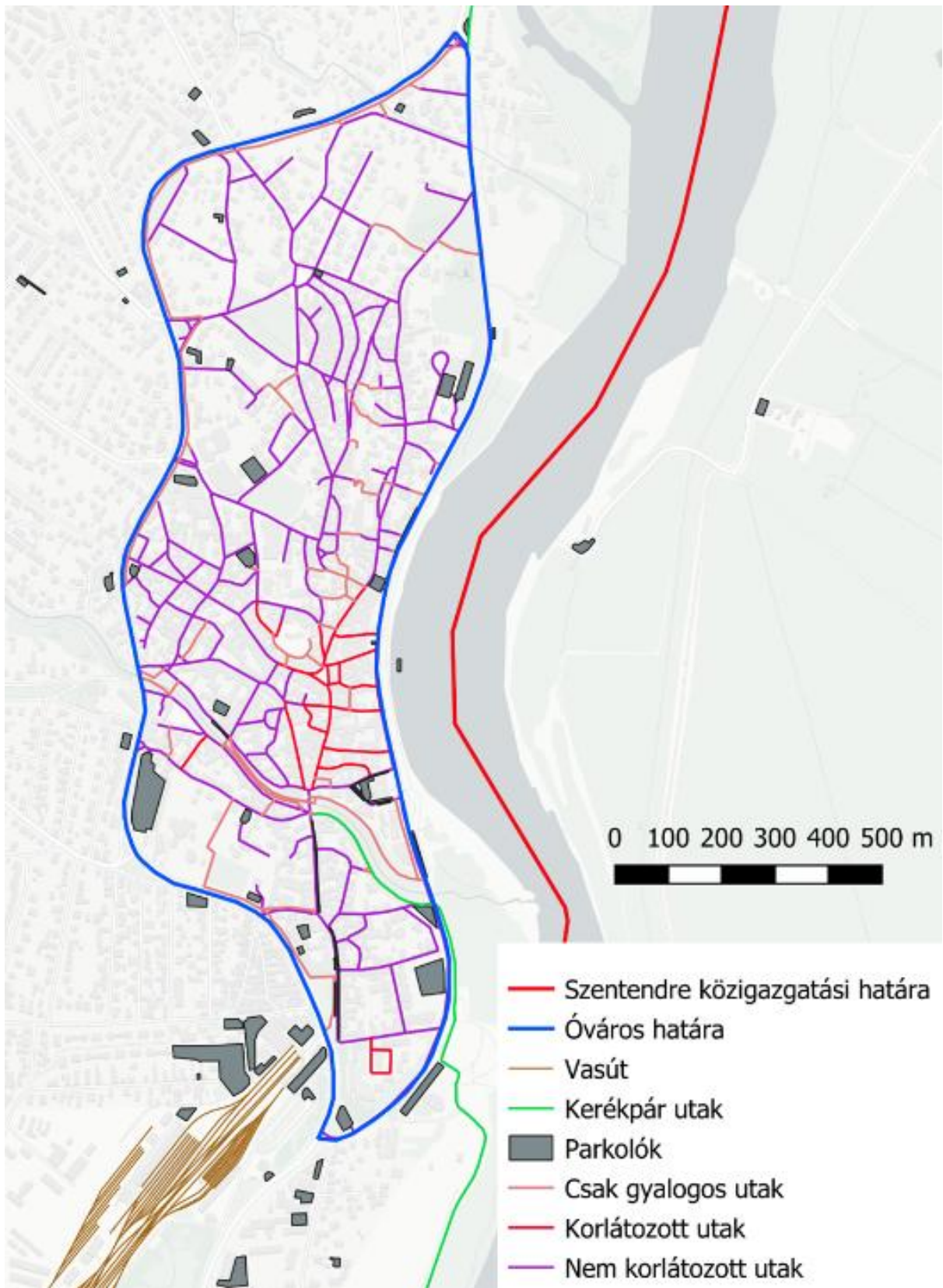
8. ábra – Harmadik katonai felmérés, 1869-1887 (készítette: Varga Benedek)



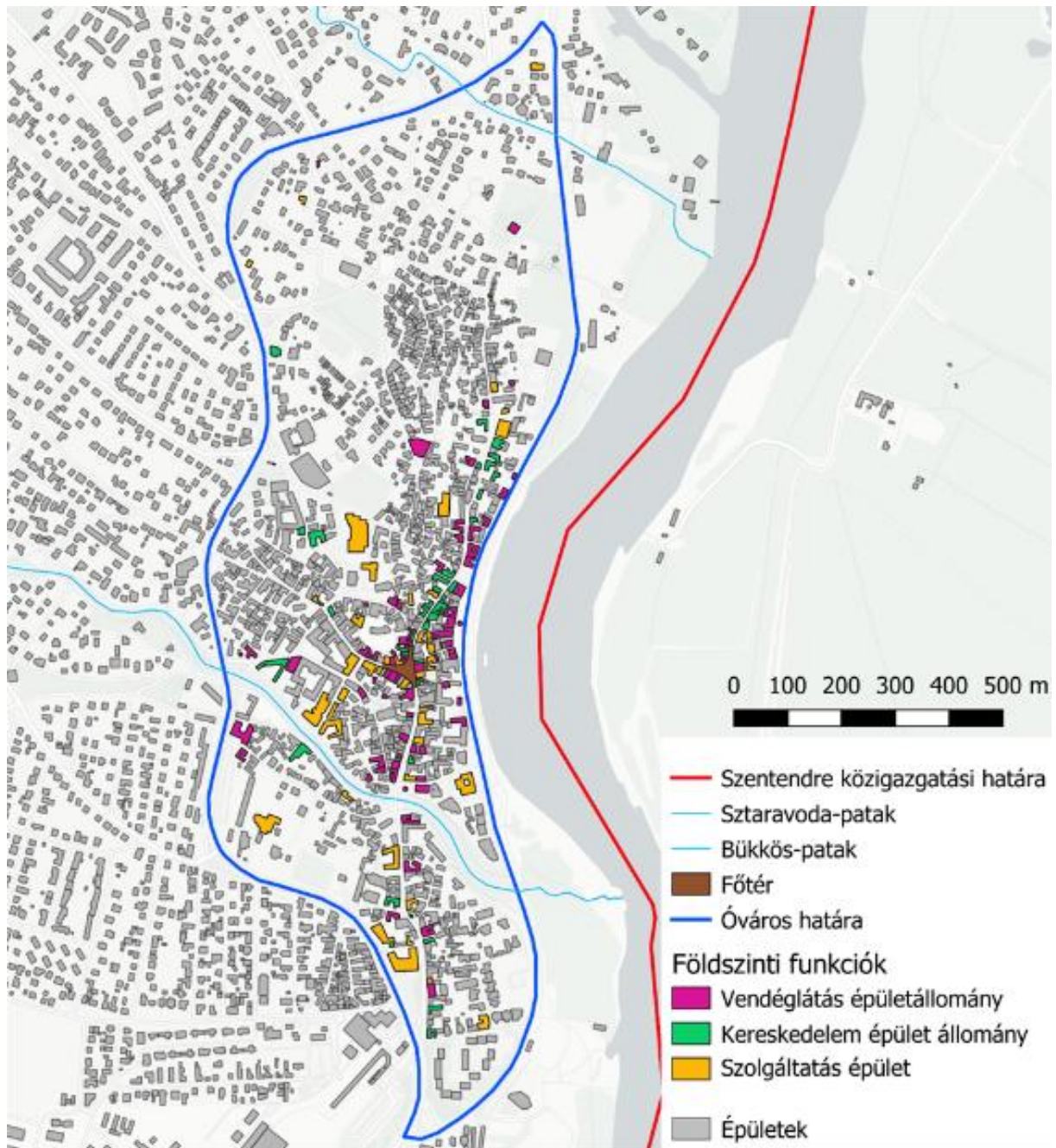
9. ábra – Negyedik katonai felmérés, 1941  
 (készítette: Varga Benedek)



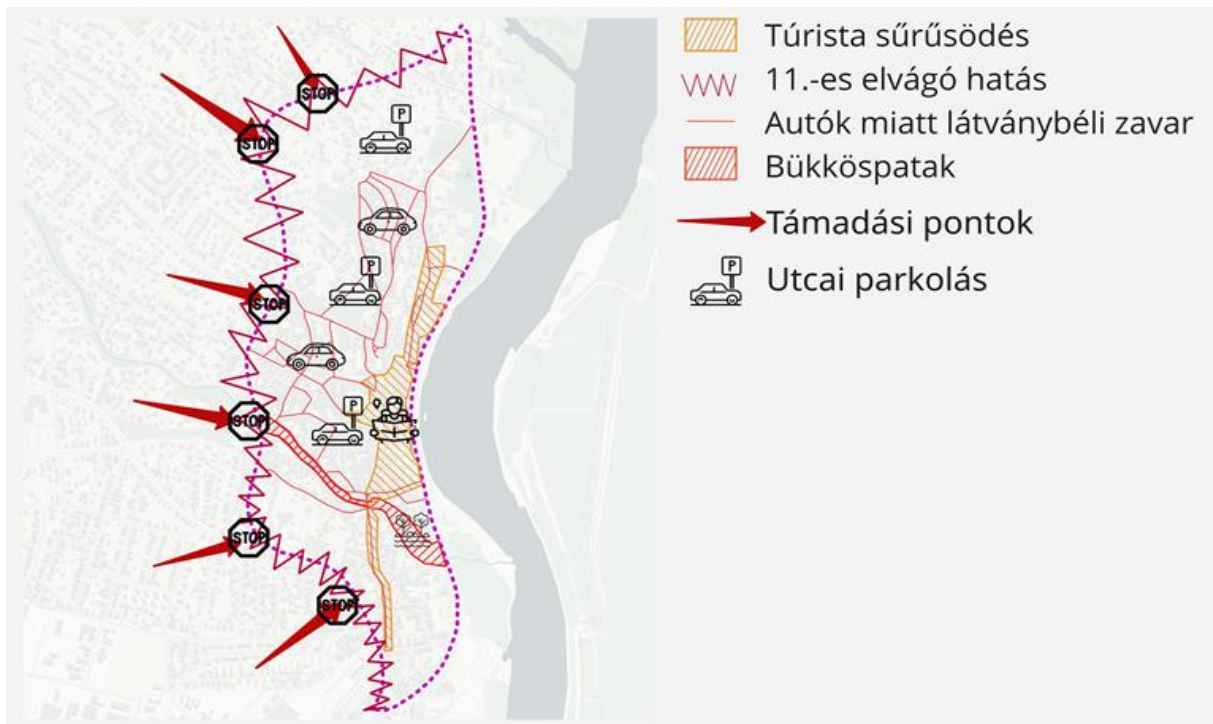
10. ábra – OSM alaptérkép, 2020  
(készítette: Varga Benedek)



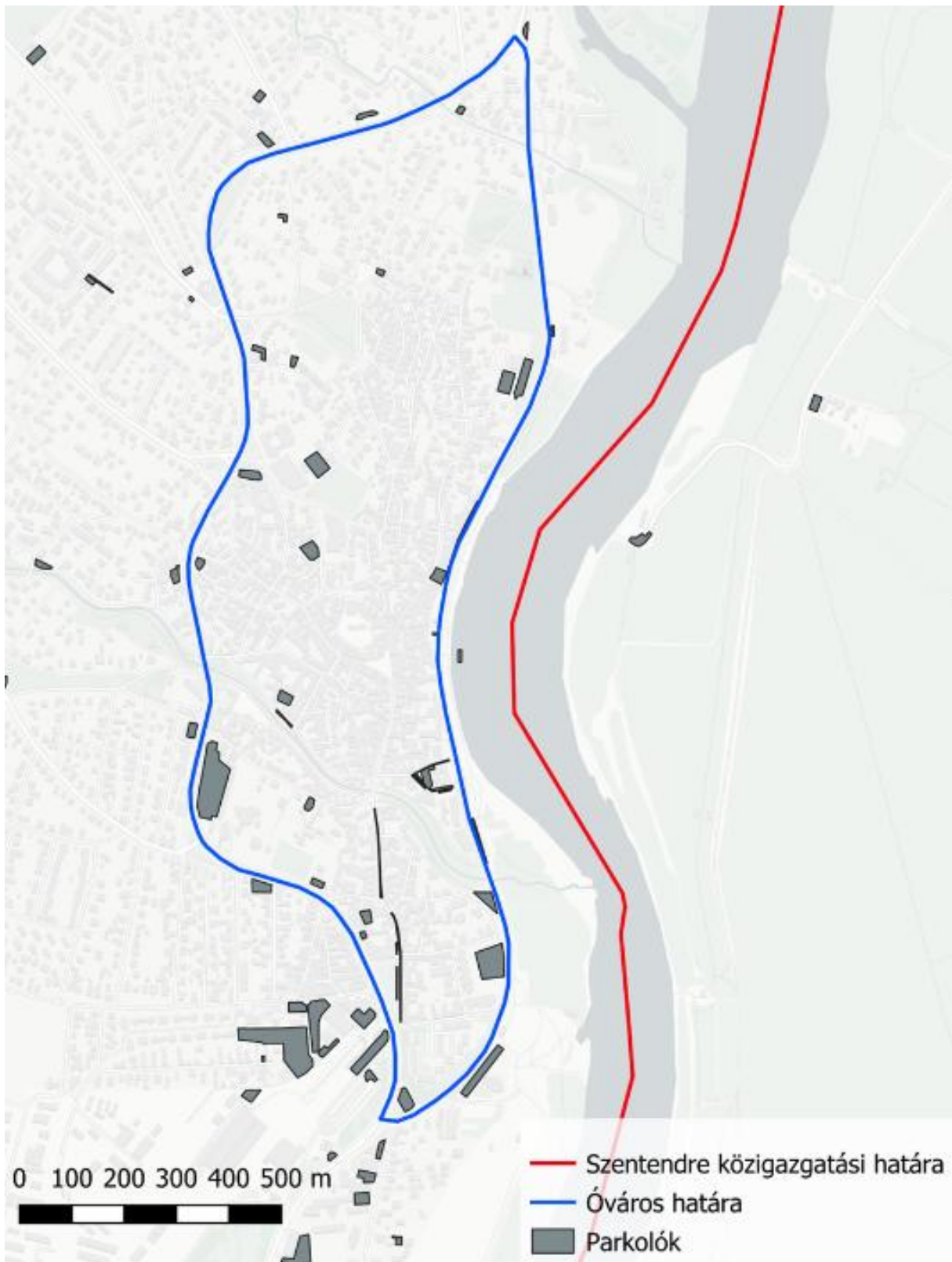
11. ábra – Úthálózat típusokra bontva (készítette: Varga Benedek)



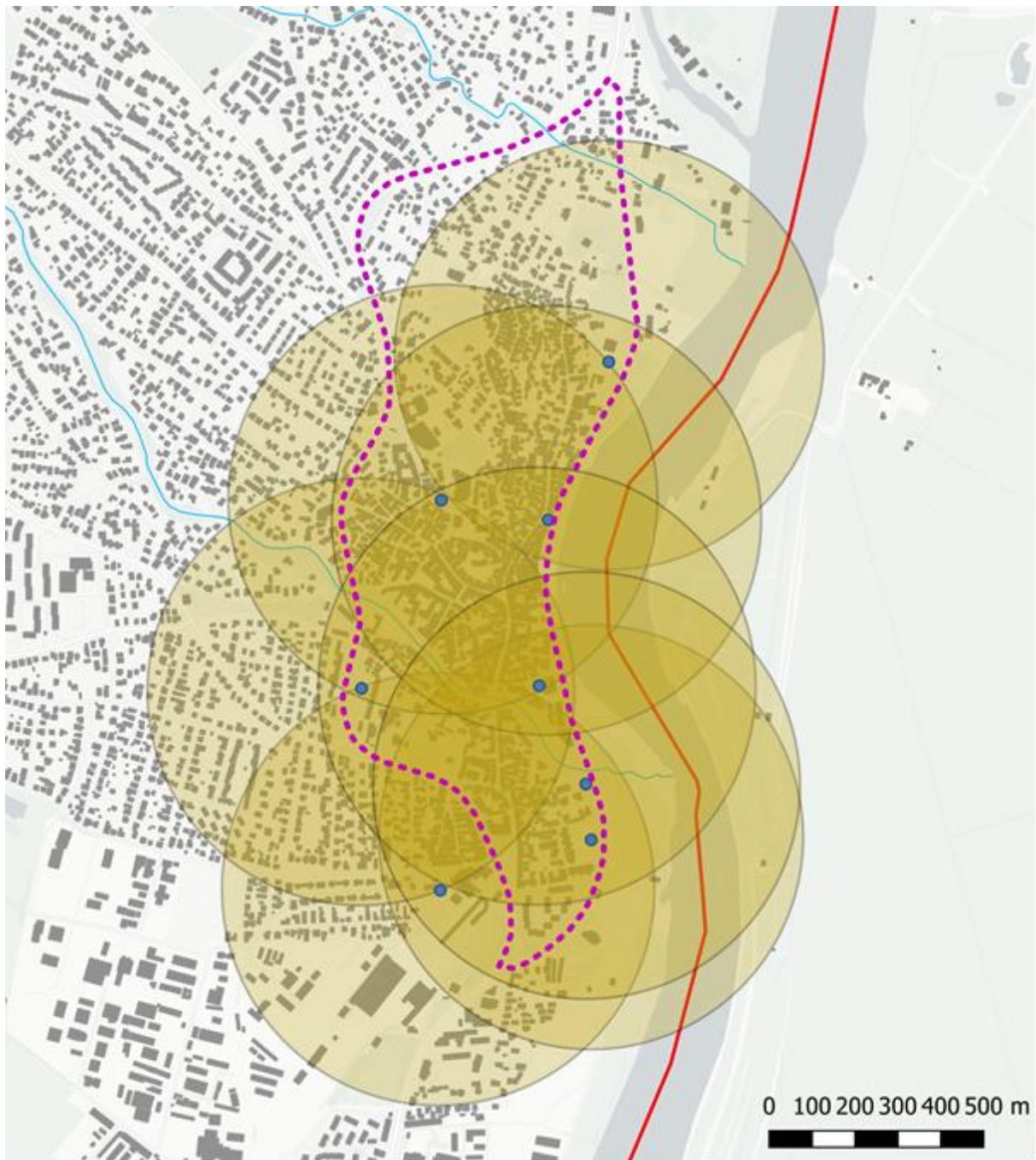
12. ábra – Földszinti funkciók (készítette: Varga Benedek)



13. ábra – Problématérkép (készítette: Varga Benedek)



14. ábra – Parkolók (készítette: Varga Benedek)



15. ábra – Parkolók 500 m-es vonzáskörzettel (készítette: Varga Benedek)



16. ábra – Parkoló autók az utcán Bogdányi út (készítette: Varga Benedek)



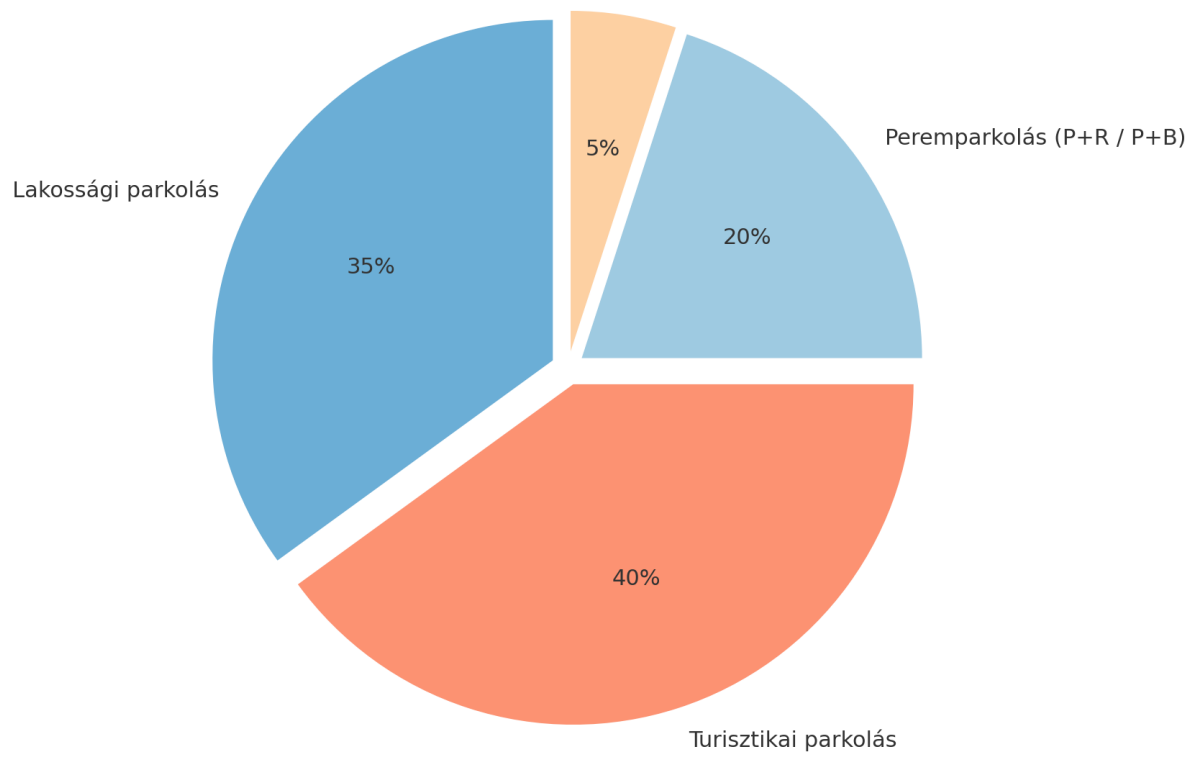
*17. ábra – Parkoló autók az utcán Halász utca (készítette: Varga Benedek)*

Parkolási típus	Elhelyezkedés / példák	Fő használók	Kihasználtság	Jellemző problémák	Fejlesztési irány
Lakossági parkolás	Óváros, mellékutcák (Kossuth L., Rákóczi F. u., Bükkös part)	Helyi lakosok	Magas (80–100%)	Állandó telítettség, kevés kijelölt hely, vendégparkolók hiánya	Lakossági engedélyes zónák, időkorlátos vendégparkolás
Turisztikai parkolás	Fő tér, Dumtsa Jenő u., Bogdányi u., Duna-korzó környéke	Látogatók, turisták	Nagyon magas (95–100% főszézonban)	Szezonális torlódás, alacsony forgási sebesség, parkolóhely-keresési forgalom	Turisztikai buszparkolók áthelyezése, intelligens parkolásirányítás
Peremparkolás (P+R / P+B)	HÉV-állomás, Paprikabíró u., 11-es főút menti zónák	Ingázók, látogatók	Közepes (50–70%)	Rossz kihasználtság, távoli elhelyezkedés, gyenge belvárosi kapcsolat	Új P+R kapacitások, gyalogos-kerékpáros összeköttetések, irányítótáblák
Rendezvényi parkolás (időszakos)	Skanzen, Duna-part, fesztiválhelyszínek	Látogatók, szervezők	Időszakos (0–100%)	Rövid idejű túlterhelés, ideiglenes megoldások	Ideiglenes kijelölések szabályozása, szezonális forgalomtervezés

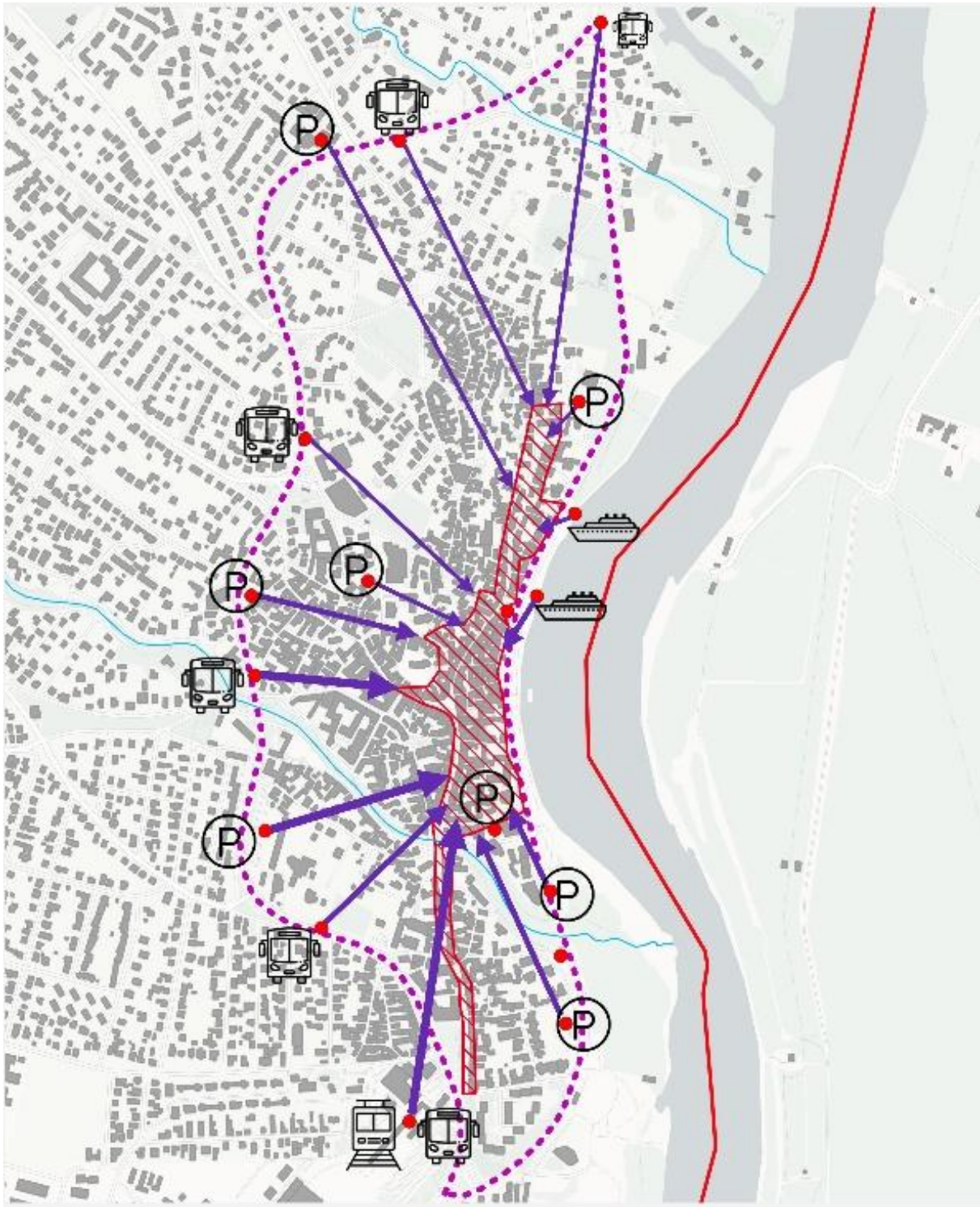
18. ábra – Parkolók kihasználtsága (készítette: Varga Benedek)

### Szentendre parkolókapacitásának megoszlása (2025)

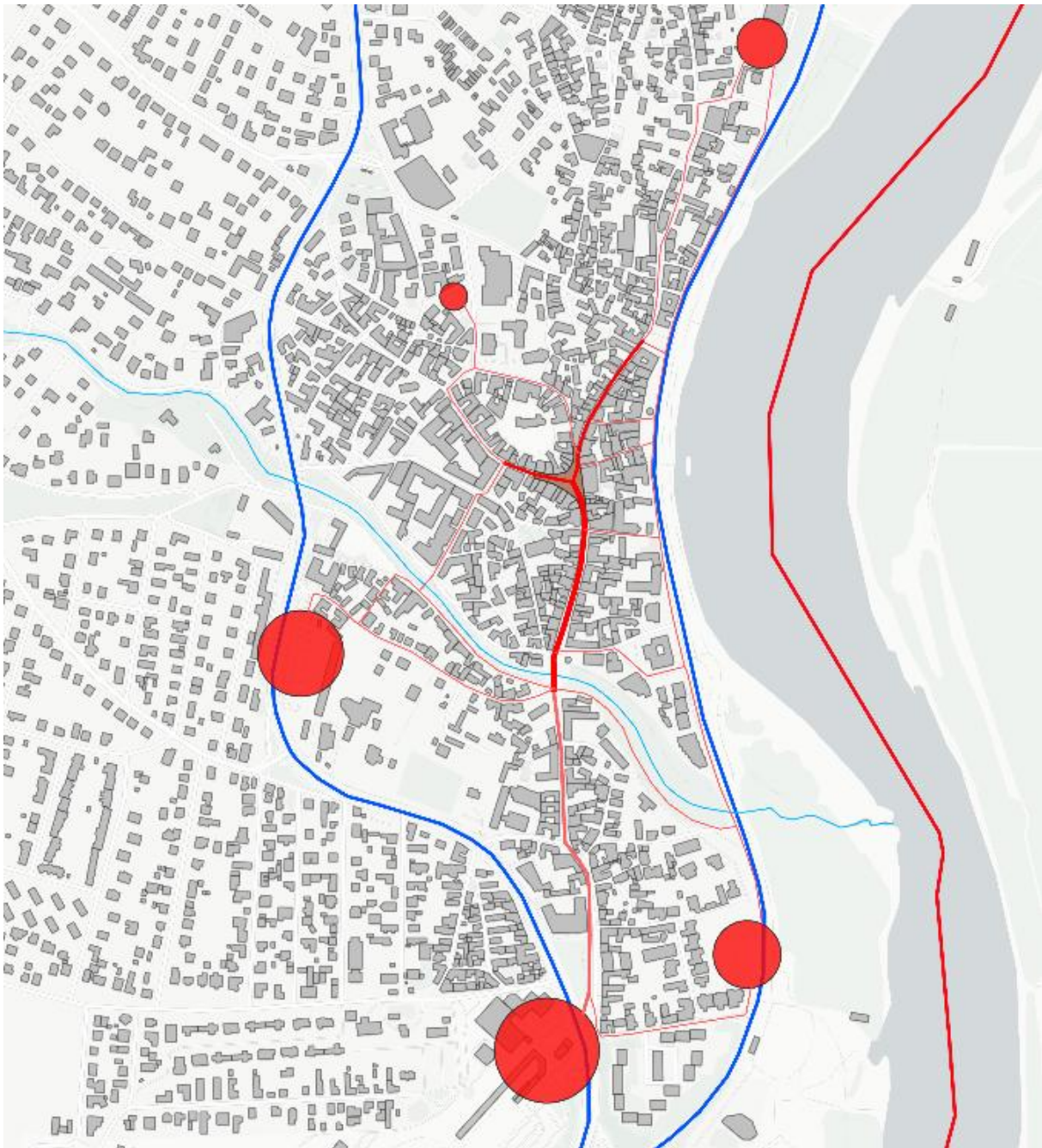
Rendezvényi (időszakos)



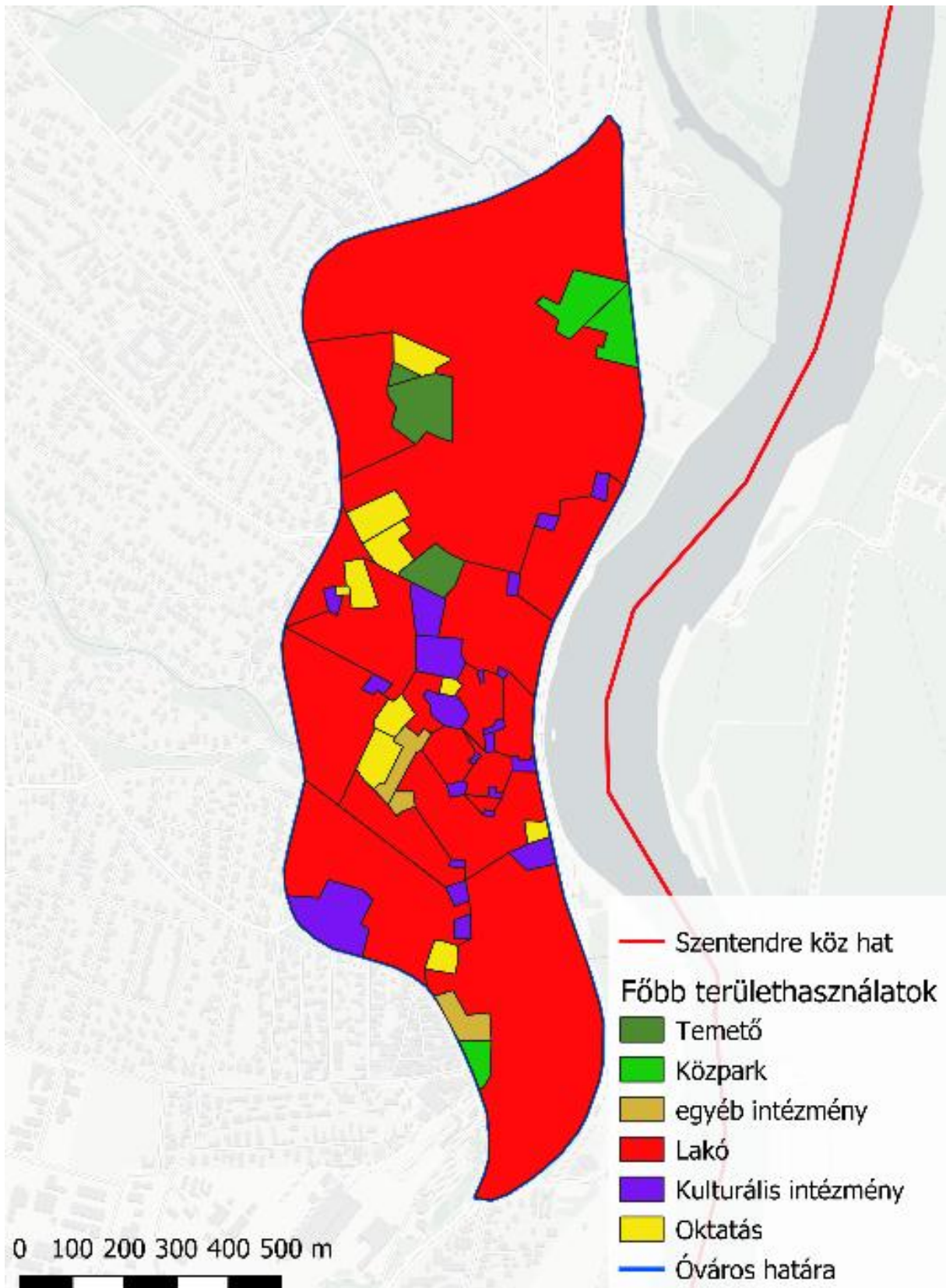
19. ábra – Szentendre parkolókapacitásának megoszlása kör diagram (készítette: Varga Benedek)



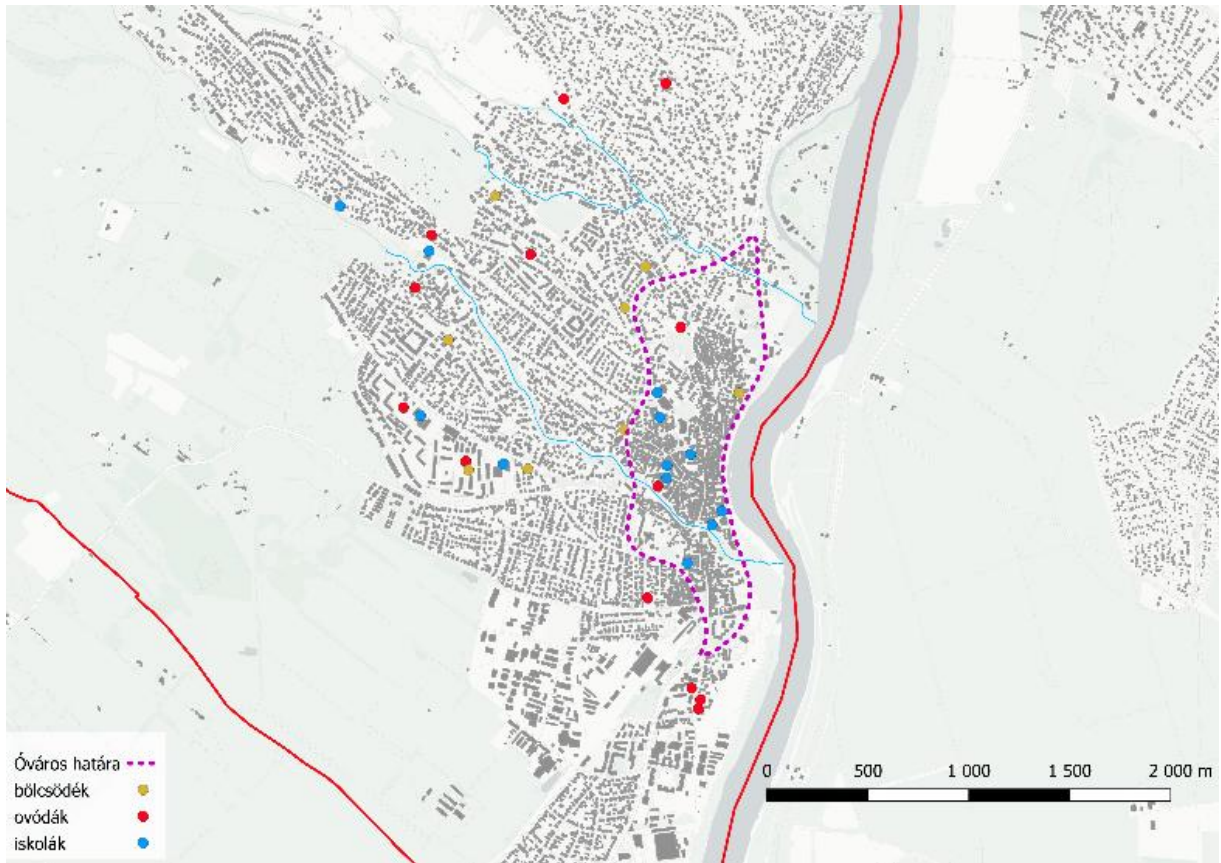
20. ábra – Támadási pontok (készítette: Varga Benedek)



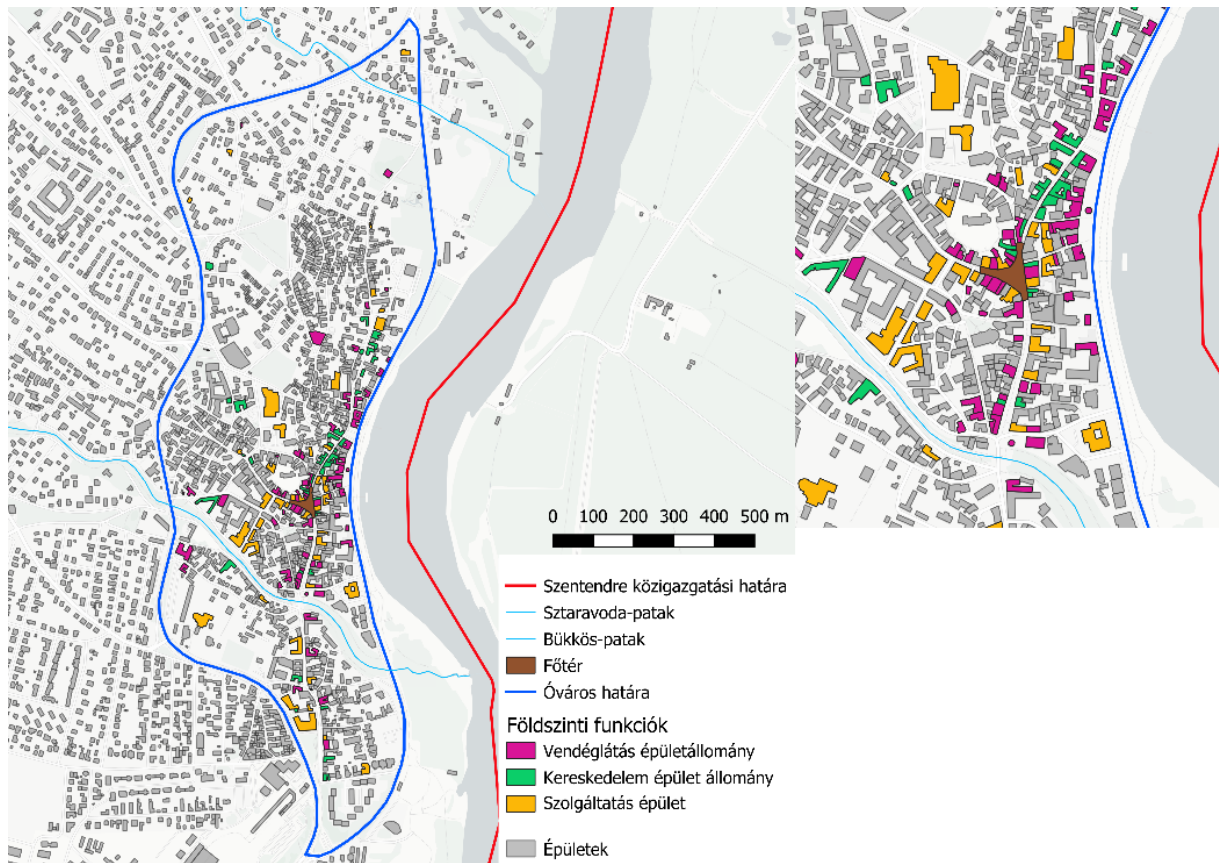
21. ábra – Turisták megoszlása (készítette: Varga Benedek)



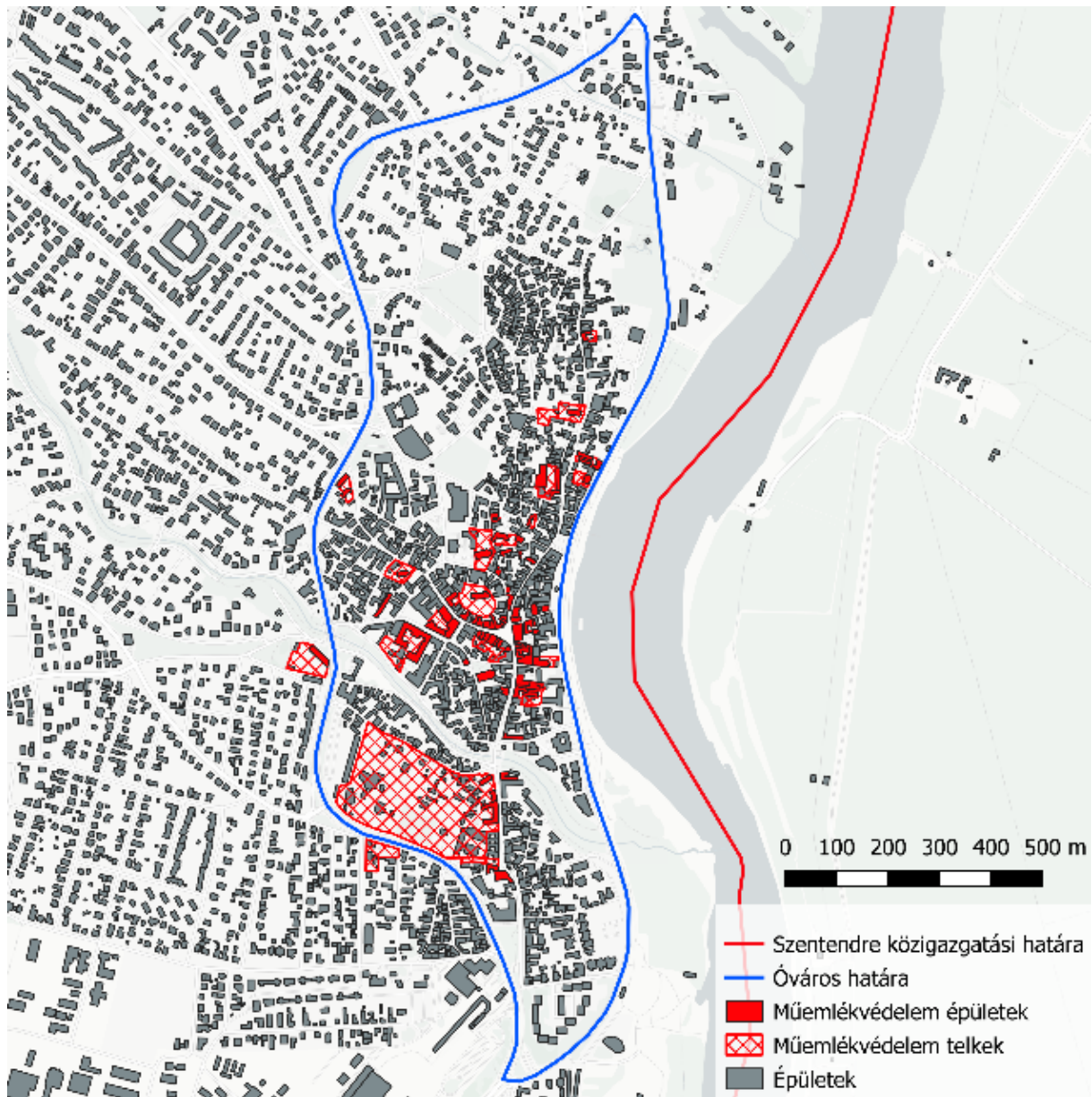
22. ábra – Területhasználatok (készítette: Varga Benedek)



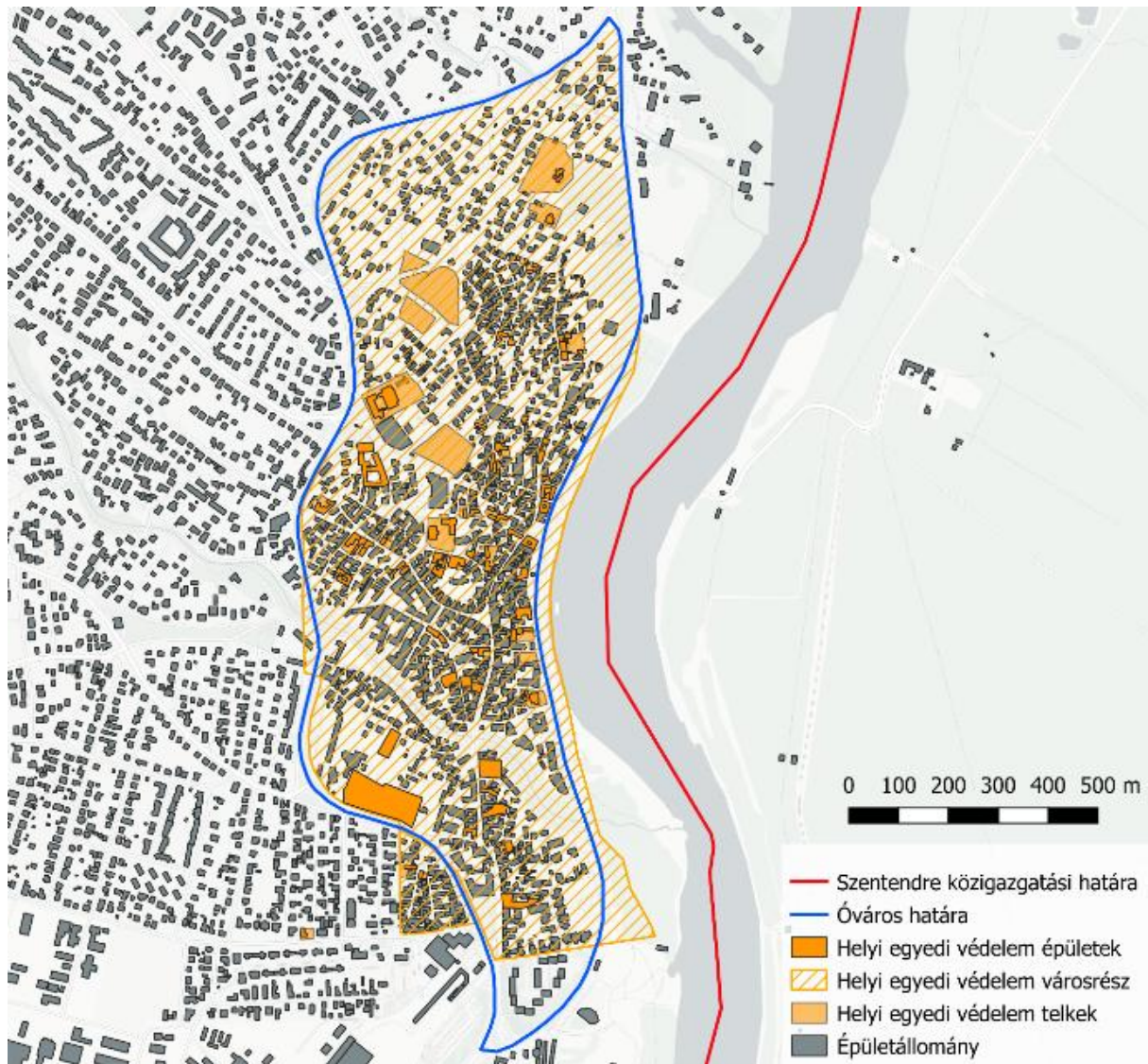
23. ábra – Intézmény ellátottság (készítette: Varga Benedek)



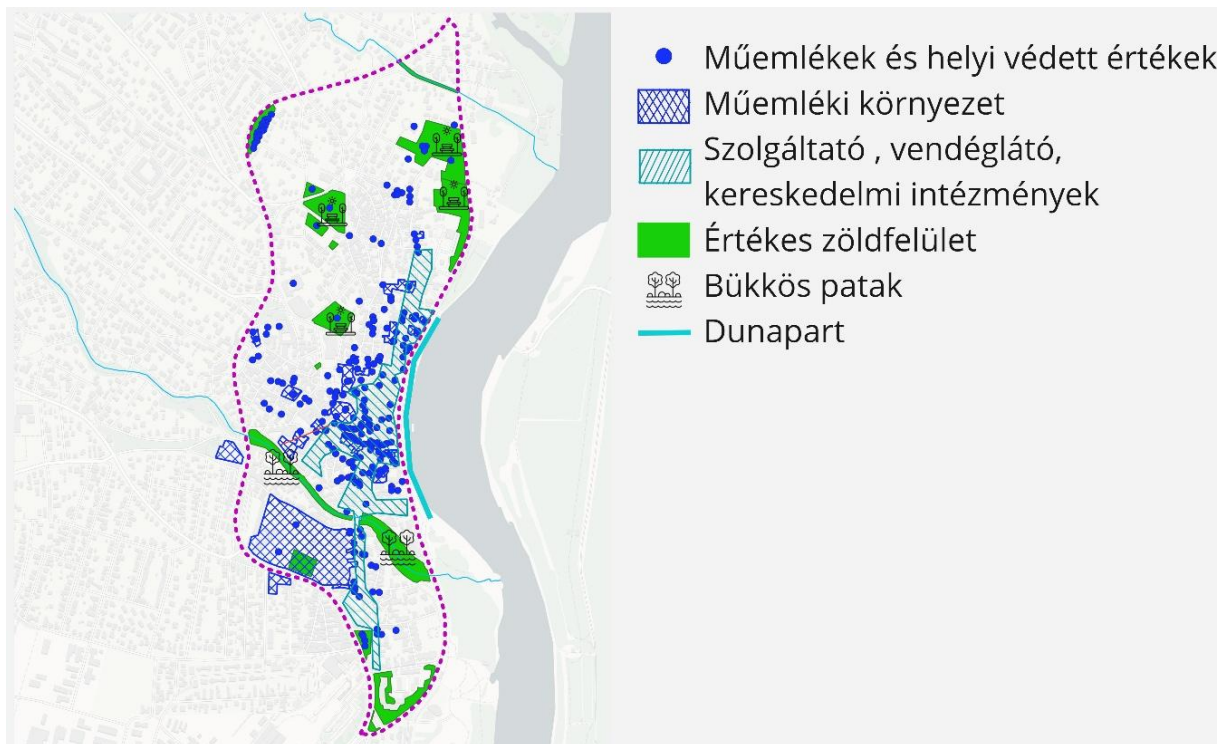
24. ábra – Földszinti funkciók két nagyítással (készítette: Varga Benedek)



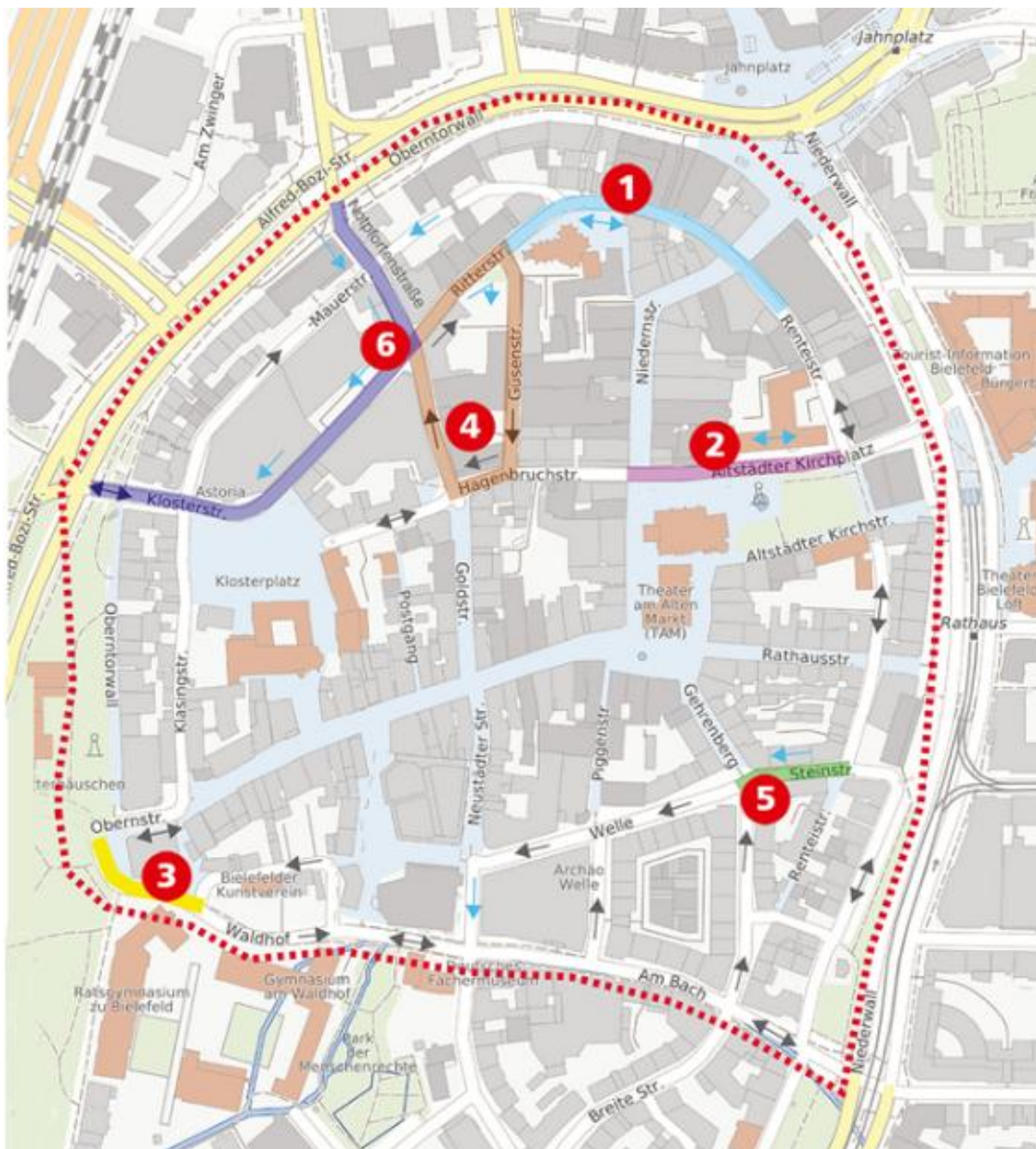
25. ábra – Műemlékvédelem (készítette: Varga Benedek)



26. ábra – Helyi védelem (készítette: Varga Benedek)



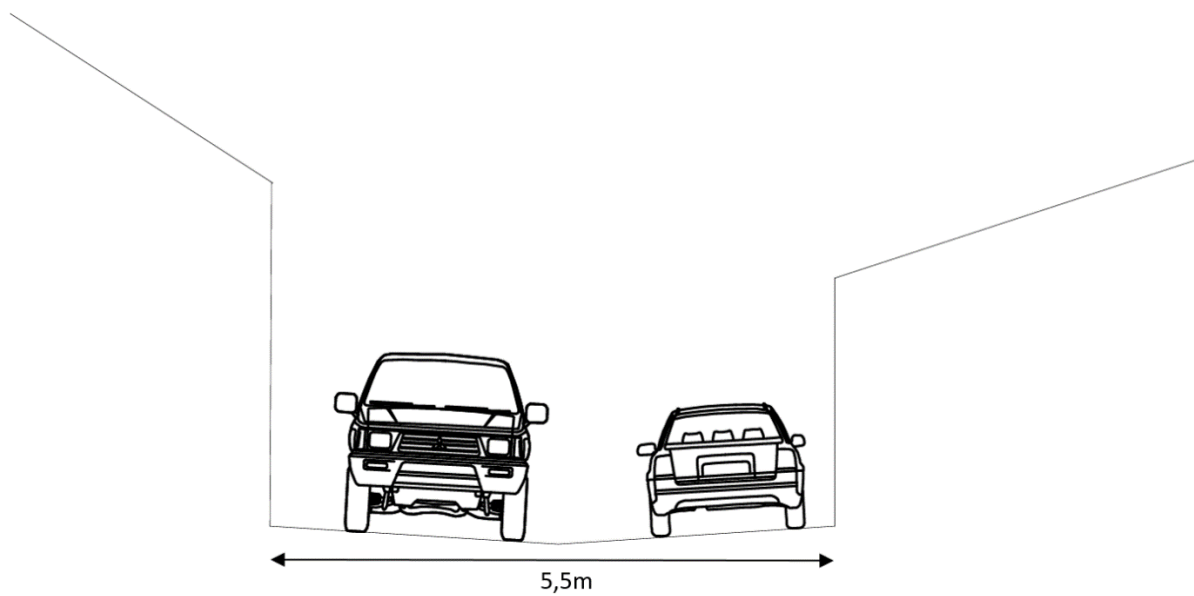
27. ábra – Értéktérkép (készítette: Varga Benedek)



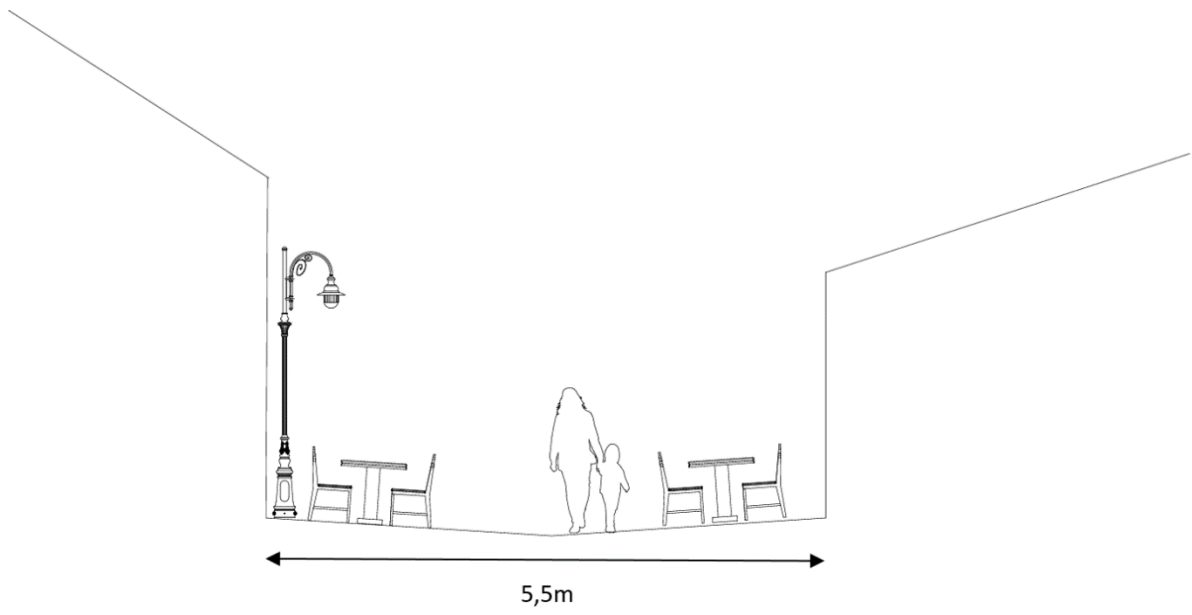
28. ábra – Bielefeld óvárosa (készítette: Claus Köllinger)



29. ábra – Kucsera Ferenc utca, jelenlegi állapot (készítette: Varga Benedek google street view)



30. ábra – Kucsera Ferenc utca keresztmetszet, jelenlegi állapot (készítette: Varga Benedek, Autocad)



31. ábra – Kucséra Ferenc utca keresztmetsze, t gyalogosbarát (készítette: Varga Benedek, Autocad)

**MATE Szervezeti és Működési Szabályzat**

**III. Hallgatói Követelményrendszer**

**III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat**

**6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat / diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója**

**4.2. sz. melléklete: Nyilatkozat a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről (módosítva: 2025. október 16.)**

**NYILATKOZAT**

**a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió<sup>1</sup> nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről**

A hallgató neve: Varga benedek  
A Hallgató Neptun kódja: L9K4TH  
A dolgozat címe: Szentendre Óvárosának Közterületi Problémái  
A megjelenés éve: 2025  
A konzulens intézetének neve: Magyar Agrár és Élettudományi Egyetem  
A konzulens tanszékének a neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió<sup>2</sup> egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. Továbbá kijelentem, hogy a dolgozat elkészítése során alkalmazott mesterséges intelligencia-eszközök (pl. szöveggenerálás, nyelvi javítás, fordítás, adatelemzés) használata nem helyettesítette a saját kutatási és alkotói munkámat, azok alkalmazását a források között vagy a módszertani részben feltüntettem, és a szakmai-etikai elvárásoknak megfelelően jártam el.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

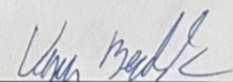
A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2025 év 11 hó 4 nap

  
Hallgató aláírása

<sup>1</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

<sup>2</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

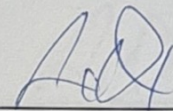
## NYILATKOZAT

Varga benedek (név) (hallgató Neptun azonosítója: L9K4TH) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót<sup>1</sup> áttekinttem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom<sup>2</sup>.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem\*<sup>3</sup>

Kelt: 2025 év 11 hó 3 nap



belső konzulens

<sup>1</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

<sup>2</sup> A megfelelő aláhúzendő.

<sup>3</sup> A megfelelő aláhúzendő.