

## **Beszámoló az Újlipótváros közlekedésbiztonságát szolgáló mobilitási terv cselekvési programjának megvalósulásáról, javaslat a további feladatokra**

A hosszú távú célok megvalósítására önkormányzatunk évek óta operatív programokat készít, tudatosan tervez. Ezek a stratégiák és programok határozzák meg városfejlesztésünk kereteit. A gyalogosok kényelmes járdahasználatának biztosítása, a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, a zöldfelületek növelése, a környezetterhelés mérséklése, a parkolási problémák kezelése a fő szempontok, melyek a mobilitási terv kiemelt céljai között szerepelnek.

Újlipótvárosban a magas parkolási igényből adódó nehézségek kezelése jelenti a legnagyobb kihívást. A közterületekkel szemben támasztott lakossági igények eltérőek, a parkolás, a zöldfelület növelése, a kerékpáros és a gépjármű-közlekedés, valamint a klímavédelem egyaránt létező és jogos elvárás. Minden területhasználó azt a szempontot helyezi előtérbe, amely éppen aktuális igényére ad választ. Ugyanakkor a közterületek mérete adott, a rendelkezésre álló területet bővíteni nem lehet, a közterületi várakozóhelyek számának növelése nem lehet cél.

Mivel a kínálat tovább erősíti a keresletet, így az igény csökkentésére kell törekednünk. Ezzel együtt az alternatív, fenntartható közlekedési módok támogatásával lehet a parkolóhelyek iránti igényt mérsékelni.

### **I. Beszámoló az Újlipótváros közlekedés-biztonságát szolgáló mobilitási terv cselekvési programjának megvalósulásáról**

A 2018-ban elfogadott mobilitási tervhez kapcsolódó cselekvési program akcióterületekre bontva határozta meg a 2018-2019. évi feladatokat, amelyek megvalósulásáról az alábbiakban számolok be.

#### **1. AKCIÓTERÜLET: Forgalmi viszonyok rendezése**

<b>Eszközök</b>	<b>Tartalom</b>	<b>Státusz</b>
Pannónia utca torlódásának csökkentése	A torlódások csökkentésére a Szent István körút kereszteződésénél a Pannónia utcán az egyenesen, illetve balra kanyarodók szabad forgalmát kell biztosítani, a csomópont előtti osztályozó sávok meghosszabbításával a Vígyszínház utca vonaláig.	A felállósávot a Vígyszínház utcáig meghosszabbítottuk. Önálló kerékpáros és jobbra kanyarodó sávot alakítottunk ki, melynek eredményeképpen a korábbi torlódások jelentősen csökkentek.
Forgalomcsillapított övezetek kialakítása	A tömegközlekedéssel nem érintett utak kivételével forgalomcsillapított övezetet kell kialakítani.	Megvalósult, Tempo 30 övezetet alakítottunk ki a Dráva utcáig.
Gyűjtőúti sebesség csökkentése	30 km/óra sebességkorlátozást kell bevezetni. Meg kell vizsgálni a fizikai forgalomcsillapító eszközök kihelyezésének lehetőségét.	2019-ben a Budapest Közút Zrt. a fővárosi kezelésben lévő, közösségi közlekedéssel érintett gyűjtőutakon, az általunk kezdeményezett 30 km/órás helyett 40 km/órás sebességkorlátozást vezetett be.
Átmenő forgalom minimalizálása	A Pannónia utca torkolatának átalakítását követően vizsgálni kell, hogy az V. kerületbe menő forgalom mekkora környezeti terhelést jelent,	A Pannónia utcai torkolatból minden irányba önálló sávon lehet elhagyni a kerületünket, ezáltal a torlódások csökkentek.

	illetve hogyan lehet azt más irányba terelni.	
Egyirányú forgalmi utcák irányának megfordítása a forgalom szabályozására	Meg kell vizsgálni, hogy a forgalmi irányok megváltoztatásával segíthető-e a forgalom főútra terelése.	A Közlekedés Kft. vizsgálta a „szuperblokk” esetleges kialakításának a hatásait, és azt állapította meg, hogy az átmenő forgalomra lényeges pozitív hatása nem lenne, viszont a tömbkerülés növelné a levegő szennyezést.

## 2. AKCIÓTERÜLET: Parkolás

Eszközök	Tartalom	Státusz
Rövid idejű parkolás szabályozása	Elhajló parkolásgátló oszlopokkal kell megakadályozni a balesetveszélyt okozó parkolásokat. A jelentkező igény alapján mintaprojekt keretében helyet kell biztosítani a rövid idejű parkolásoknak.	Balzac utca – Tátra utca kereszteződésben megvalósult. A K+R típusú parkoló kialakításának hiányzik a KRESZ jogszabályi támogatása.
Közintézmények, egészségügyi intézmények parkolási helyei	Intézmények előtt rövid idejű parkolóhely – meg kell vizsgálni az ilyen helyek kialakításának jogi és ellenőrzési lehetőségeit.	Megvizsgáltuk a jogi és ellenőrzési lehetőségeket. Jogi szempontból ehhez a KRESZ módosítása szükséges.

## 3. AKCIÓTERÜLET: Gyalogos, közösségi közlekedés

Eszközök	Tartalom	Státusz
Gyalogosfelületek biztosítása a járdákon	A gyalogosforgalom számára a hely biztosítása érdekében meg kell vizsgálni a parkolási ütköző alkalmazhatóságát, illetve a kritikus helyeken felül kell vizsgálni a parkolási rendet.	A parkolási ütközők kihelyezése a gyalogos forgalommal terhelt közterületen balesetveszélyes ezért nem alkalmazzuk. A gyalogosforgalom biztosítása érdekében felfestést alkalmazunk. Újlipótváros forgalomtechnikai felülvizsgálata megtörtént, a szükséges aktualizálásokat elvégeztük (táblázás, felfestés).
Gyalogos átkelések biztosítása	A csomópontokban biztonságos, akadálytalan, belátható átkelést kell biztosítani. Ennek érdekében ezeket a helyeket elhajló pollerekkel fizikailag is meg kell védeni.	A Balzac utcában, tesztelt, elhajló pollerek további alkalmazását a Budapest Közút Zrt. nem támogatja, ezért a jövőben járdaszélesítést (fül) javaslunk alkalmazni.
Sebesség csökkentése a gyalogosok által intenzíven használt területeken	Forgalomcsillapított övezeteket kell kialakítani. A gyűjtőutakon 30 km/óra sebességkorlátozást kell bevezetni.	A Tempo 30 övezet a Dráva utcáig kiépült. 2019-ben a Budapest Közút. Zrt. a fővárosi kezelésben lévő, közösségi közlekedéssel érintett

		gyűjtőutakon, az általunk kezdeményezett 30km/órás helyett 40 km/órás sebességkorlátozást vezetett be.
Vegyes forgalmú utcák kialakítása	Kis forgalmú utcák vegyes forgalmú úttá alakítását meg kell vizsgálni, elő kell készíteni.	Vizsgálatunk alapján a vegyes forgalmú kialakítás indokolt lehet a Gogol utca és a Visegrádi utca közötti szervizúton.
Menetrend szerinti újlipótvárosi midibusz létesítése	Midibusz járat létesítésének lehetőségét meg kell vizsgálni.	A fonódó trolibusz és a kapcsolódó busz járatok csak a Visegrádi utca – Kádár utca – Kresz Géza utca által határolt területet nem fedik le. Itt azonban nem lenne költséghatékony a midibusz járat beindítása.
Trolibusz viszonylatok útvonalának módosítása	Meg kell vizsgálni, elő kell készíteni a trolibusz-útvonalak módosítását a kedvezőbb átszállási lehetőségek érdekében.	A 79-es jelű viszonylat útvonalmódosítása, meghosszabbítása folyamatban van, várhatóan 2020 IV. negyedévből megtörténik a Dagály utcáig.

#### 4. AKCIÓTERÜLET: Kerékpáros közlekedés

Eszközök	Tartalom	Státusz
Kerékpártámaszok létesítése	A kerékpáros közlekedés támogatása érdekében növelni kell a kerékpártámaszok számát. Erre alkalmas hely a csomópontok közeli forgalomtól elzárt terület, ez fizikai akadályt képez az ide parkolók ellen, ugyanakkor biztosítja a szabad rálátást.	A forgalomtechnikai tervek alapján, mintegy 80 kerékpártámaszt helyeztünk ki.

#### 5. AKCIÓTERÜLET: Csomópontok

Eszközök	Tartalom	Értékelés
Csomópontok elsőbbségi viszonyainak egységes megjelenítése	Az elkészült forgalomcsillapított övezetekben lévő egységes kialakítású csomópontokat a további területeken is alkalmazni kell.	Megvalósult (pl. Vág utca, Bessenyei utca, Tutaj utca).
Szabad rálátás biztosítása	A csomópontok észlelhetősége, illetve a gyalogos és gépjármű keresztezésekhez szükséges szabad rálátási háromszögek biztosítása alapvető forgalombiztonsági érdek.	A csomópontok láthatóságát azok előtt forgalomtól elzárt területek felfestésével biztosítottuk.
Sebesség csökkentése csomópontokban	A csomópontok fokozott óvatossággal történő megközelítése alapvető cél. A	Megvalósult (pl. Vág utca, Bessenyei utca, Tutaj utca).

	sebesség csökkentése érdekében fizikai sebességcsökkentő eszközöket kell alkalmazni.	
--	--	--

## 6. AKCIÓTERÜLET: Zöldfelületek növelése

<b>Eszközök</b>	<b>Tartalom</b>	<b>Státusz</b>
Újlipótvárosi zöldfelület-fejlesztési mintaprogram	Új fahelyek kijelölése a közművezetékek védőtávolságán belül a közműszolgáltatókkal történő együttműködésben.	A Katona József utca Pozsonyi út és Tátra utca közötti szakaszán előkészítés alatt van mintaprojektként.
Zöldfelület növelése forgalomtechnikai intézkedés keretében	A Tempo 30-as övezetben az utcák geometriájának forgalomszűkítő zöld szigetekkel történő formálása	A Katona József utcai mintaprojekttel együtt valósul meg.
Homlokzatzöldítési program	Lakossági pályázat épülethomlokzat növényel történő befuttatására.	Mintaprojekt keretében a Pannónia utcában 2 helyszínen épülethomlokzat zöldítés történt zöldkazetták telepítésével.

## 7. AKCIÓTERÜLET: Szemléletformálás és partnerség a lakóközösségekkel

<b>Eszközök</b>	<b>Tartalom</b>	<b>Értékelés</b>
Mobilitási tudatosságot erősítő kommunikációs kampány	A közlekedési módokkal kapcsolatos előnyök/hátrányok bemutatása, közterületi gépkocsitárolás, gépkocsihasználat alternatíváinak bemutatása és népszerűsítése	2018-tól folyamatosan, a Matricáért garázs program fejlesztése.
Járdafelszabadítási akciók	Megteremteni a lehetőséget a lakosság számára, hogy egyes utcaszakaszokon a járdát „visszafoglalják” az ott parkoló autóktól átmeneti időszakra (1-2 hét)	A Katona József utca Tátra utca – Pozsonyi út közötti szakaszán a járda felszabadítására mintaprojekt keretében kerül sor.
Lakóközösségi utcanapok	Megteremteni a lehetőséget a lakosság számára, hogy egyes utcaszakaszok lezárásával 1-2 napra a közterület vegyes forgalmú/forgalommentes közösségi térré váljon.	Megvizsgáltuk a lehetőségét, a pandémiás helyzet miatt az ideai megvalósítástól eltekintettünk.

## **II. Javaslat a további feladatokra**

A Budapest belső területeire jellemző közlekedési anomália érzékelhető Újlipótvárosban is. A rendkívül népszerű városrészben egyszerre van jelen a tömegközlekedés, a turizmus, a vendéglátás, az intézményi forgalom és a parkolóhelyek hiánya – mindezek együttes vagy részben együttes hatására a városrészben a kialakuló konfliktusok balesetveszélyessé tehetik a közlekedést.

A problémahalmaz megoldására további összehangolt intézkedéssorozat szükséges, valódi megoldást csupán forgalomtechnikai intézkedésekkel nem lehet elérni. Szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy a járdákat elfoglalják a járművek, a csomópontok beláthatóságát, az utca átláthatóságát akadályozza a gépjárműparkolás.

Az Újlipótvárosi Mobilitási tervben kitűzött célok eddigi megvalósítása igazolja a prioritások helyes megválasztását, és ösztönzőleg hat a további munkára. A gépjárműparkolás lehetőségének korlátozása, a gyalogosbiztonság előnyben részesítése és a kerékpáros közlekedési infrastruktúra fejlesztésének sikere az észszerű és arányos beavatkozások finomhangolásán múlik.

A Fővárosi Önkormányzat kezdeményezte, hogy egy mintaprojekt során ideiglenes, kis léptékű beruházásokkal csökkenjen az átmenő autós forgalom Újlipótvárosban. A kezdeményezésre a BKK javaslatot készített, melyet önkormányzatunk lakossági véleményezésre bocsájtott, megkeresett társasházi közös képviselőket, civil és szakmai szervezeteket. A beérkezett véleményeket összegezve módosítási javaslatokat tett az önkormányzat a BKK részére. A BKK a javaslatok meghallgatása után úgy döntött, visszavonja javaslatát.

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK ez év végéig egy átfogó fővárosi forgalomtechnikai javaslatsomagot dolgoz ki, mely érinti Újlipótvárost is. Ehhez önkormányzatunk megtette a javaslatait.

A mobilitási terv intézkedéseinek folytatása, kiterjesztése többlépcsős akcióterv nyomán valósítható meg. Ennek részleteit az alábbiakban dolgoztuk ki:

### **Biztonságos és kényelmes gyalogosfelületek kialakítása az Újlipótvárosban**

Vizsgáltuk és feltártuk azokat a helyeket, ahol a zavartalan gyalogosközlekedés nem biztosított. A gyalogosközlekedést elsősorban a járdán történő parkolás, illetve az utcabútorok, közműberendezések, járdára benyúló lépcsők akadályozzák.

A műszaki szabványokban a kétirányú forgalom számára biztosítandó járda minimális szélessége 1,5 m. Ugyanakkor az olyan intenzív gyalogosforgalom esetén, mint amilyen Újlipótvárosban tapasztalható, a járdafelület ennél szélesebb kialakítása is indokolt lehet. A vizsgálatban tizenhárom utcában javasoltuk elemezni a járdaszélességeket. Ez közel 1300 járdára terelt parkolóhelyet érint.

A megoldás jellemzően a ferde parkolás megszüntetése, és a párhuzamos parkolás bevezetése. Ez a változtatás a teljes területet figyelembe véve nagyságrendileg 400 parkolóhely megszűnésével járna. A várakozóhelyek számának csökkentése esetén az elégséges gyalogosfelületek biztosítása mellett további előnyt jelent, hogy lehetőség nyílhat faültetésre, illetve a zöldfelületek egyéb módon történő növelésére.



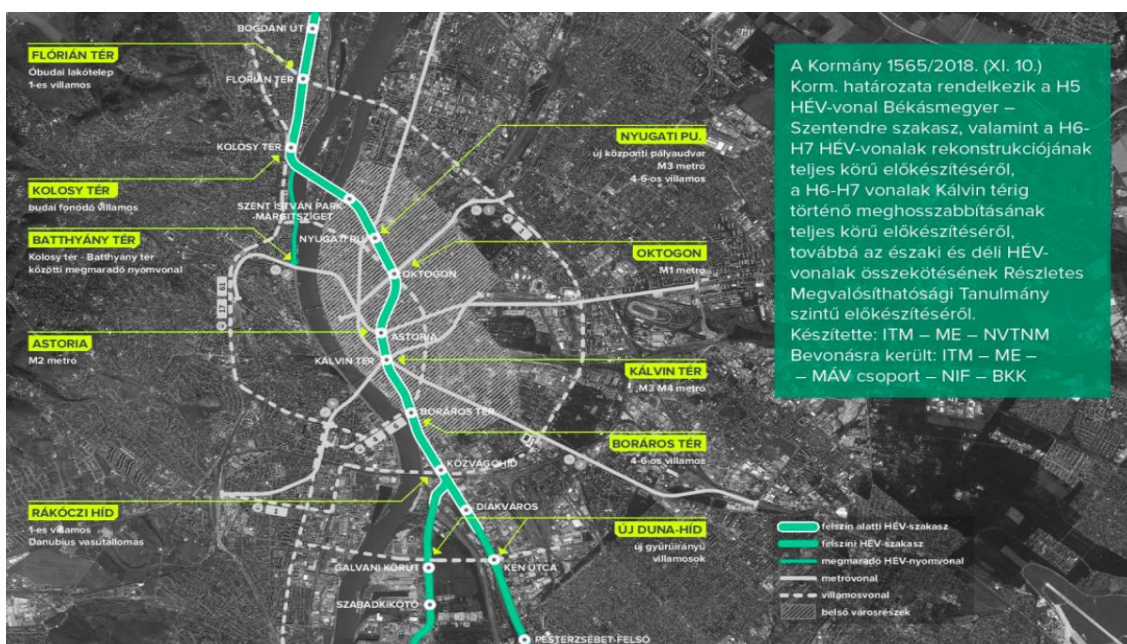
### Forgalomcsillapításra javasolt útszakaszok

1. A program első lépése a Katona József utca felújítása (a Pozsonyi út és a Tatra utca közötti szakaszon), ahol a járda felszabadítása és a zöldfelület növelése is megvalósulhat. Az északi oldalon párhuzamos várakozási módot alakítunk ki. A várakozási rend változtatásából felszabaduló útfelület alkalmas lehet arra, hogy a déli oldali járda mellett a ferde parkolást megtartva szintén az útpályára kerüljön a parkolósáv. A beruházás keretében a parkolóhelyek száma csökken. A zöldfelület növelése során új faültetést és élő kiültetéseket tervezünk. A növénytelepítésnél esővíz-helybentartó és a fák gyökérzetének (ezzel lombkoronájának) gyorsabb növekedését segítő újszerű módszereket tesztelünk. Ennek vizsgálata folyamatban van. A járda a gyalogosok rendelkezésére állhat jóval nagyobb szélességben, mint korábban.



2. A Csanády utcai zöldsétány beruházása keretében is új zöldfelületeket létesítünk. A parkolóhelyek száma kis mértékben csökkenhet. A zöldfelület növelése során új fasorokat és évelőket ültetünk. A növénytelepítésnél esővíz-helybentartó és a fák gyökérzetének (ezzel lombkoronájának) gyorsabb növekedését segítő újszerű módszereket teszünk. A Csanády utcának a Kresz Géza utca és a Hollán Ernő utca közötti szakaszát érintené a fejlesztés 2021-2022 között.
3. A gyalogos közlekedés prioritizálása érdekében kezdeményezzük kijelölt gyalogos átkelőhelyek építését a Tempo30 övezeten kívüli közösségi közlekedési útvonalakon. Kijelölt gyalogos átkelőhely létesítését tervezzük a Visegrádi utca és Gogol utca csomópontban. Folyamatosan vizsgáljuk további helyszínek bevonását.
4. A közúti közlekedési balesetek egy részét a csomópontok beláthatóságát akadályozó, szabálytalanul várakozó járművek idézik elő. A csomópontok kitisztítása érdekében fizikai akadályok, javasoljuk csomóponti fülek építését. Javasoljuk folytatni a kerékpártámaszok telepítését.
5. Pontszerű forgalomtechnikai beavatkozásokkal, további forgalomcsillapító hatású beruházásokat valósítunk meg. Ennek legegyszerűbb változata az útpálya elhúzása. Az erre alkalmas helyszíneket a parkolási rend soron következő felülvizsgálatának keretében tárjuk fel (2022). Javasoljuk kezdeményezni a pozitív buszöblök alkalmazását a Budapest Közút Zrt-nél a Pannónia utcában meglévő Gergely Győző utcai megállóhoz hasonlóan
6. A Tempo30 övezet bővítése a Dráva utcáig: a területet a Tempo30 övezetbe korábban azért nem vontuk be, mert azt a baleseti adatok és a forgalom nagysága, valamint a területet átszelő közösségi közlekedési útvonalak (Kárpát utca, Pozsonyi út) és az azokra merőleges összekötő rövid utcaszakaszok, továbbá a jellemzően lakófunkciójú területek (lakó-pihenő övezetek) forgalma nem indokolták. Civil szervezetek az övezet kibővítésének igényét jelezték, javasoljuk folytatni a Tempo 30-as övezetek kijelölését.
7. A kerékpáros közlekedés támogatása érdekében azokon a helyeken, ahol az utca szélessége megengedi, a kétirányú kerékpáros közlekedés lehetővé tételét javasoljuk. Itt a közlekedők biztonsága érdekében ferde parkolás esetén tolatva megközelíthető várakozóhelyeket javasolunk kijelölni.

8. A közúti közlekedési balesetek egy részét az előzőekben említettek szerint a szabálytalanul várakozó járművek idézik elő. A probléma megoldása érdekében pilot program keretében rövid idejű várakozóhelyeket létesítünk. Amennyiben a pilot program jól vizsgázik, a várakozóhelyek számát növeljük. A program működésének feltétele a folyamatos ellenőrzés és a szükség szerinti szankcionálás.
9. Problémát jelent a kijelölt parkolóhelyek, parkolósávok mellett, „második sorban” történő (legtöbbször vészvillogóval jelzett) megállások elterjedtsége, gyakorisága. Ezek tipikus példái:
- közintézmények közelében (idős rokon fuvarozása az orvosi rendelőig, gyermek fuvarozása az iskolából, stb.),
  - üzletek környékén (pl. „csak egy üdítőt veszek” típusú helyzetek),
  - gyakorlatilag bárhol (rokon, ismerős felvétele/hazafuvarozása, rendelt étel házhoz szállítás stb.).
- A jelenség visszaszorítására rövid, korlátozott idejű megállásokra alkalmas parkolóhelyek kijelölése javasolt.
10. Továbbra is gondot jelent azonban a hulladékgyűjtő edények kihelyezése a személyszállításkor. Az igény kielégítésére olyan módot keresünk, ami a parkolóhelyek számát a legkevésbé csökkenti, de megnyugtató megoldást jelent a problémára. Ennek vizsgálatát szintén a parkolási rend felülvizsgálatának keretében javasoljuk megvalósítani, egységesen kezelve az egész területet.
11. A helyi parkolási rendelet módosításával, a lakossági várakozási hozzájárulások kiadási feltételeinek módosításával a gépjárművek számának csökkenését várjuk a közterületi parkolás területén.
12. A BKK Zrt.-nél kezdeményezzük a közösségi közlekedés felülvizsgálatát. A távlati fejlesztésekben felmerült az M5 metró építése a terület közösségi közlekedésére rendkívül kedvező hatással bírna.





Javaslatainkban követtük az Önkormányzat városfejlesztési dokumentumaiban (AngyalZÖLD 3.0, Újlipótvárosi Mobilitási Terv, Integrált Településfejlesztési Stratégia) foglalt prioritásokat, átfogó célokat, amelyek meghatározzák a következő időszak közterületi üzemeltetési és fejlesztési feladatait.

Önkormányzatunk az Újlipótvárosi Mobilitási Terv esetében is – mint minden más stratégia készítésekor – hangsúlyt helyez a társadalmi egyeztetésre, a lakossági vélemények meghallgatására, a lehetőségek megvizsgálására. A javaslatokat megvizsgáljuk, a megvalósíthatóságot elemezzük, lehetőség szerint beépítjük.

A forgalomcsillapítás, a gépjárművek számának csökkentése megosztó kérdés az újlipótvárosi lakosság körében is, az érdekek sokszor ellentétesek. Az Önkormányzat ezen érdekek között kell, hogy kisebb léptékű átalakításokkal, szemléletformálással megtalálja a különböző lakossági vélemények, szempontok közötti egyensúlyt, és ennek mentén érje el Újlipótváros fejlesztésének céljait, a kijelölt prioritások mentén. Az érdekek közötti kiegyensúlyozást nem a drasztikus változási igények, hanem a konszenzusos megoldások segítik elő.