

Javaslatok Újlipótvárosi Mobilitási Tervhez

A megszorodó balesetek, közlekedési dugók és lakossági igények nyomán a 13. Kerület 2017-ben forgalomcsillapításba kezdett Újlipótvárosban. 2018-ban és 2019-ben folytatódó programjukat február közepén ismertették:

<https://www.kozszolgaltato.bp13.hu/kozterulet/hirek/20180213-ujlipotvarosi-mobilitasi-terv/>

Általános meglátások:

Abszolút helyes és támogatandó stratégiai cél az emberbarát mobilitás előtérbe helyezése, a közterületek használhatóságának javítása, a járdák gyalogolhatóvá tétele, a zöldfelületek növelése.

Szükséges lenne a gyerekek és idősek előtérbe helyezése az utcák kialakítása során. Babakocsival, kerekesszékekkel, de kézenfogva, beszélgetve is nehéz elférni a járdákon a minimálisan elegendő helyet sem biztosító parkolás, és a kereszteződések átjárhatatlansága, beláthatatlansága miatt. Főbb célpontok (pl. Iskolák, rendelők, Duna-part, parkok) megközelítését szolgáló biztonságos útvonalak kialakítására lenne szükség.

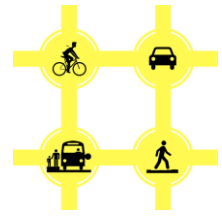
A jelenlegi közlekedési helyzet egészségügyi, gazdasági és környezeti károkat okoz a városrésznek, és az imidzsét is rontja.

A közlekedési módok cselekvési programban meghatározott prioritási sorrendje modern szemléletű. A közterületek jelenleg pazarló módon a gépkocsi-parkolásnak vannak alárendelve. Gépjárműtárolás helyett a kis helyigényű, ugyanakkor balesetveszélyt, zaj- és légszennyezést nem okozó fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése jelentős lépés lehet Újlipótváros élhetőbbé, a közterületek színvonalasabbá tétele felé.

Javaslataink e cél elérésére születtek. Helyi tagjaink és szakmai munkacsoportunk felhívja a figyelmet a stratégiai cél érdekében hangsúlyozandó lépésekre, ugyanakkor a céllal ellentétes tervezett intézkedések okozta ellentmondásokra is. További lehetséges, költséghatékony, megtérülő lehetőségeket javasolunk, és civil segítséget ajánlunk fel egyes fejlesztések hatékony véghezviteléhez.

Parkolás:

Az utcai autóparkolás dominanciája miatt **több gyalogosfelület nem hozható létre a meglévő parkolószám fenntartása, sőt bővítése mellett.** Az Újlipótvárosban élők nagy többsége nem autóval közlekedik, sőt nem is rendelkezik gépkocsival, az autók többségét - ahogy a helyi felmérések is mutatják - nem használják minden nap. A közterületek ingyenes foglalása pazarlás az itt élők, a gazdasági szereplők érdekei, és környezeti szempontok szerint is. A városrészt nem ennyi autóra tervezték, emberközpontú közterületek eléréséhez újra kell gondolni a jelenlegi közlekedési és parkolási rendet.



A közterületek - és ezzel a helyi ingatlanok - értékét is növeli, ha több funkció jelenhet meg az utcán. Ilyen lehet a kis helyigényű, környezetbarát közlekedési módok mellett a további helyi bevételt termelő kereskedelem, és a vendéglátás funkcióinak elviselhető mértékű bővülése.

A **fizető parkolási időszak meghosszabbítása** szükséges lépés lehet. **Javasoljuk, hogy hétköznap és hétvégén egész nap legyen fizetős az utcai parkolás.** Ezzel csökkenthető lenne az V. kerület helyett Újlipótvárosban, illetve a Westend, a Vígszínház és más forgalomvonzó intézmények parkolói helyett az újlipótvárosi utcák igénybevétele. Utóbbival nem jut bevételhez a kerület, ugyanakkor többlet forgalmi terhelést és bosszúságot jelent az itt élő és/vagy parkolóhelyet kereső lakók számára.

“A kiadott lakossági parkolási engedélyek száma 10400 a közterületi parkolóhelyek száma ezzel szemben 6400” - írja a dokumentum. Már most több autó parkol Újlipótvárosban, mint amennyi a közterületek kárára kijelölt helyeken elfér. Ez a mennyiség nem növelhető tovább. A fenntarthatatlan állapot további terjedése ellen fel kell függeszteni az “ingyenes második” parkolási engedélyek kiadását. Általánosan meg kell emelni a parkolási engedélyek árát, a bevételt pedig a közterületek karbantartására lehetne fordítani.

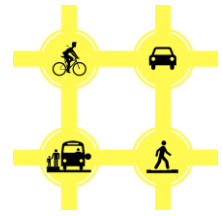
Az **autóforgalom növelése, vonzóvá tétele tovább növeli a balesetveszélyt, a légszennyezést, a zajszennyezést.** Az autóforgalom okozta egészségügyi kockázatok növelik az egészségügyi intézmények terhelését, a kimaradó munkaórák nemzetgazdasági szintű károkat okoznak.

A stratégiai célokkal ellentétesnek tartunk minden olyan lépést, ami vonzóvá teszi a környék autós megközelítését. Áttételesen a **rövid idejű parkolóhelyek** kialakítása is a kínálat bővülését, az autós bejárás vonzóvá válását üzeni. Rövid idejű parkolóhelyek helyett koncentrált rakodóhelyek kijelölését tartjuk jó megoldásnak a vendéglátó és kereskedelmi egységek számára.

A gyalogos közlekedés védelmében támogatjuk a járdák védelmét, a parkolási rend felülvizsgálatát. **Parkolási ütközők kiépítését a Kerékpárosklub tévútnak tartja, az Újlipótváros Szuperblokk kezdeményezés azonban továbbra is szükségesnek látja.** A Kerékpárosklub szerint ez költséges, építéssel járó megoldás, ami csak a rossz gyakorlatot (járdán parkolás) állandósítja. Ehelyett **a hiányzó felfestések 2018-as pótlására, és a szabálysértések határozottabb szankcionálására van szükség.**

Megvizsgálandó a parkolóhelyek autonkénti felfestése.

Érdeemes megvizsgálni, hogy új építésű társasházak és irodaházak garázsában előírás szerint közforgalmú parkolóhelyeket létrehozni a felszíni parkolóhelyek arányos csökkentésével. További kérdés a garázzsal rendelkező lakások parkolási engedélyeinek kiadása.



Forgalomszervezés:

Bár a felmérés 20%-os mértékű átmenő autóforgalomról számolt be, az Újlipótvárosból induló, és ide érkező autóforgalom mellett ezt a terhelést is csökkenteni kell, különösen azért, mert a felmérés megállapítása szerint jelentős az Újlipótvárosban található munkahelyekre és a szolgáltatásokat nyújtó helyekre irányuló forgalom. Bár ezt a felmérés nem sorolja az átmenő forgalom kategóriájába, ez a járműtömeg jelentősen terheli Újlipótváros úthálózatát. Korábbi önkormányzati mérések azt mutatják, hogy az újlipótvárosiak 75%-a nem használja hétköznapokon az autóját. Mindebből számunkra az következik, hogy az itt élők érdekében, illetve az ide járók számára **az autós ingázás helyett más közlekedési módokat szükséges vonzóvá tenni, az autós átjárhatóságot csökkenteni szükséges**. Forgalmas időszakokban a kerület főbb gyűjtőútjain is dugó áll, ami nem való egy sűrűn beépített lakóövezetbe.

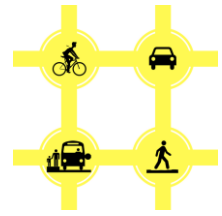
Újlipótváros kiváló közösségi közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, és a negyeden belül kényelmes gyalogos és kerékpáros távolságon belül elérhetőek a további igényeket kielégítő funkciók, célpontok. Az autóhasználat kiváltására, az intermodalitás fejlesztésére határozott lépések megtétele szükséges.

Támogatjuk az átmenő autóforgalom kiszorítását, ezzel az itt élők számára biztonságosabb és környezetbarátabb utcák kialakítását.

A forgalmi rend megváltoztatásával, egyes utcák irányának megfordításával - a kétirányú kerékpáros átjárhatóságot biztosítva - olyan rendszer alakítható ki, amely a **főutakra tereli a forgalmat**. A más budapesti kerületekben és európai nagyvárosokban bevált rendszer az itt lakók számára ismert rendszert hoz létre, ugyanakkor visszatartja a környéket nem ismerőket az autós megközelítéstől, vonzóbbá teszi számukra a környezetbarát közlekedési módok használatát. Javasoljuk a megoldás már 2018-ban történő kidolgozását. Továbbra is javasoljuk a kerülethez korábban benyújtott Újlipótvárosi mobilitási tervvázlat alapján a forgalmi irányok, a behajtási lehetőségek megváltoztatását.

További egyirányúsítás szükséges a Gogol utca - Dráva utca közti területen, ahol a belső területhez hasonló szélességű utcákon jelenleg kétirányú - de nehezen elférő - gépjárműközlekedés biztosított. Az utcák egyirányúsítása mellett a kétirányú kerékpáros forgalom biztosítása szükséges, amihez megfelelő szélesség áll rendelkezésre, és a lakók jobb, de fenntarthatóbb közlekedését biztosítja.

A Váci út menti irodaházak garázsainak megközelítésére Újlipótváros utcái helyett a Váci úti kapcsolatot kellene erősíteni. Az érintett utcák végének kétirányúsítása megvizsgálandó lehetőség a Váci útnál, a teljes negyedet átszelő utcák autós átjárhatóságát 1-1 ponton megszüntetve a kerékpáros átjárhatóság biztosításával.



Forgalomcsillapítás:

A balesetek súlyosságának kockázata a sebességkülönbség csökkenésével arányosan alacsonyabb. Ebből a szempontból **jó kezdeményezés a Tempo30 övezetek kialakítása, azonban további lépések megtétele szükséges.** Ezek egy része a fent ismertetett forgalomszervezési lépésekkel teljesíthető, de további intézkedések szükségesek. Forgalomcsillapítás önmagát magyarázó utcáktól, az **elvárt közlekedési magatartást létrehozó kialakítástól** jöhet létre, táblázás önmagában nem elégséges.

A gyalogos közlekedés védelmében **további gyalogátkelő-helyek kialakítása szükséges.** Sajnos a tervben erről nem olvashattunk.

Fekvőrendőrök kialakítása során a kereszteződések minél nagyobb felületét szükséges megemelni a gyalogosok védelmében. Az elsőbbségadás, lassítás kikényszerítéséhez az utcasarkok kiszélesítése, járdafülek kialakítása szükséges. A mellékutcák bejáratánál kötelező elsőbbségadás megadása a gyalogosátjáró kiemelésével oldható meg igazán. A fekvőrendőrök kikerülhetőségét meg kell akadályozni, mert jobbhorgos balesetekhez vezethet.

Költséghatékonysági szempontból jó ötletnek tartjuk az utcasarki átkelők pollerekkel való védelmét. Utcák felújítása, szegélyek cseréje egyben lehetőség a járdafülek kialakítására. Burkolatcsere alkalmával az útpálya megemelése is elvégezhető. A pollerek telepítése akár már 2018-ban szükséges lenne.

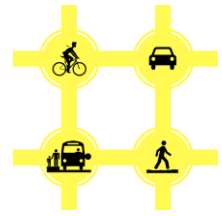
Nemzetközi példák bizonyítják, hogy gyűjtőutakon is lehet sebességet csökkenteni, akár fekvőrendőröket kialakítani. A mellékutcák és gyűjtőutak azonos szélességére való tekintettel ez szükséges lenne.

A Pannónia utca Szent István körüti végénél lévő járműosztályozó Vígsház utcáig történő meghosszabbítása a körút véges kapacitása miatt nem jelenthet hosszú távú megoldást. A Pannónia utcai dugók csökkentésére a városrész autóforgalmának csökkentése lehet a valódi megoldás. A járműosztályozó meghosszabbítása során a Vígsház művészbejárájánál lévő kerékpárparkoló lehető legközelebbi pontra való áthelyezése szükséges. Az V. kerület Hegedűs Gyula utca - Vígsház utca - Pannónia utca hurkon való elérésének megszüntetése tovább csillapíthatja a Pannónia utca forgalmát.

A Pannónia utcában a Katona József utca előtti, illetve a Felka utca és Radnóti Miklós utca közti szakaszon a bal oldali parkolósáv járdával párhuzamos felfestése szükséges a járda járhatósága és az autók kerékpársávra hajtásának elkerülése érdekében.

Jó ötletnek tartjuk a zöldfelületek növelésével, fák ültetésével történő sebességcsökkentést, az útpálya szakaszonkénti elhúzását. Lakossági igény alapján prioritizálható intézkedés.

Kérjük, hogy a parkolóórákat, KRESZ táblákat, reklámfelületeket, postaládákat, trafókat a szabályoknak megfelelően, berendezési sávban helyezték el.



Kerékpáros közlekedés, kerékpártárolás:

Újlipótvárosban a felmérés szerint a kerékpár egy népszerű, elérhető és elfogadott mindennapos közlekedési eszköz. A felmérésben megkérdezettek jelentős része rendelkezik kerékpárral, amit hétköznapi közlekedési eszközként használnak. Fontos kiemelni a nők nagyobb kerékpározási szokásait, ami a biciklis közlekedés elfogadottságának nagyságát jelzi. A kis gyermekekkel együtt, vagy gyermekülésben kerékpározó szülők látványa mindennapos, a napi munkába járáshoz is népszerű eszköz a bicikli.

A kerékpározási kedv ellenére a kerékpárral közlekedők elégedetlenek az utak biztonságos kerékpározhatóságával, illetve a lakóhelyi és közterületi kerékpár-parkolási lehetőségekkel.

A kerékpár kis helyet foglal, nem jár zajjal és légszennyezéssel, ugyanakkor átlagos városi távokon egyszerű, gyors és olcsó közlekedési alternatívát jelent. A kerékpározás feltételeinek javításával az autózásnál nagyobb mértékben tehető elérhetővé az itt élők és ide tartó dolgozók, vásárlók számára a kerület. A kerékpározás arányának növekedése a nem kerékpározók egészségi állapotára, a közterületek értékére is jó hatással van.

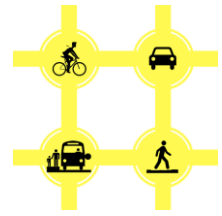
A kerékpáros közlekedés serkentése, az úticélok és lakóhelyek elérhetősége szempontjából szükséges az **egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára**. Ez a módszer a parkolási rend átalakítása nélkül is tucatnyi utcában kialakítható. A kétirányú kerékpározás tévhitekkel ellentétben biztonságos, ahogy ezt a Budapesten - és a kerületben is - megnyitott összesen több mint 160 utca adatai bizonyítják.

A kerékpártárolás a meglévő igényekkel ellentétben nehezen oldható meg mind a lakók, mind a boltok, vendéglátóhelyek vásárlóinak részére. **Az utcai kerékpártárolók 2018-as bővítését kiemelkedően hasznos lépésnek véljük, a helyszínek kijelölésében a Kerékpárosklub szakértői segítséget ajánl.** Kérjük határidő kijelölését a helyszínjavaslatok megtételéhez.

A Kerékpárosklubhoz sok panasz érkezik lakóközösségektől és boltoktól az utcai kerékpárparkolók kihelyezésének nehézsége és önkormányzat által szabott magas emgedélyezési költsége miatt. **Javasoljuk a lakossági és céges kezdeményezésű kerékpártárolók építésének egyszerűbbé és olcsóbbá tételét.** Több kerékpáros közlekedővel csak nyerhet a kerület, miközben egy autó helyén 6-8 bicikli is elfér.

A lakossági kerékpártárolás feltételeinek javítására javasoljuk a társasházi kerékpártároló pályázatok hatékonyabb meghirdetését, lehetőségeinek bővítését.

Új építésű lakóházak esetén lakásonként legalább egy kerékpártámasz épületen vagy telken belüli telepítésének kötelezővé tételét javasoljuk. Új építésű irodaházanként a várható 2 munkavállalók



után legalább egy kerékpártámasz telepítését tartjuk szükségesnek. Új épületek garázsában vagy udvarain könnyen alakítható ki a megfelelő férőhely.

A kerékpártámaszok típusának kiválasztásához a Kerékpárosklub szakmai ajánlásának figyelembevételét kérjük: <http://kereparosklub.hu/parkolas>

Kerékpározással kapcsolatos szemléletformáló programokban a Kerékpárosklub együttműködését is felajánljuk. A biciklis közlekedés oktatására a Kerékpárosklub **Kisokos kerületi kiadását javasoljuk**: <http://kereparosklub.hu/kisokos>. A Kisokos kiadását támogatók intézményeknek **megjelenési felületet biztosítunk a kiadványban**.

További javaslatok:

Midibusz járatok indításának szükségessége a jó tömegközlekedési kapcsolatok és gyalog és kerékpárral is elérhető úticélok, és a projekt költségessége miatt kérdéses. Amennyiben lenne ilyen, akkor elektromos meghajtású járművek beszerzését tartjuk jónak.

Kérjük javaslataink szíves figyelembevételét és beépítését. További egyeztetések szükségessége esetén állunk rendelkezésükre.

Budapest,
2018.02.26.

Halász Áron
Magyar Kerékpárosklub elnökhelyettes

Marinov Péter
Újlipótváros Szuperblokk mozgalom