

ELŐTERJESZTÉS

a Fő út – Széchenyi tér közötti terület fejlesztésének tervezési programjáról

Átvette:.....

2023 MÁJ 10.

Tisztelt Képviselő-testület!

A fejlesztés célterülete a kerület városközponti részén, a Fő út – Széchenyi tér közötti, a Kossuth-szobor mögött elhelyezkedő, kettő darab önkormányzati tulajdonú földrészlet, melynek területe összesen 4860 m². A jelenleg elkerített terület egy része ideiglenes parkolóul szolgál, a telkeken korábban itt álló épületek már elbontásra kerültek. A túlnyomórészt fás, bokros terület jelen állapotában elhanyagolt, rendezetlen állapotú, beavatkozást igényel.

A fejlesztés annak a hosszú távú stratégiának a részeként valósulna meg, melynek célja a városközponti területek szlömösödésének megszüntetése és a parkok közötti kapcsolat megteremtése. Lehetőség nyílik az eddig elzárt terület megnyitásával, a parkolás rendezésével, új burkolatok kialakításával, a zöldfelület minőségi megújításával, egy pihenést, kikapcsolódást nyújtó park, illetve közösségi tér létrehozására.

A mellékelt tervezési program javaslat szándéka a főbb célok meghatározása, illetve a területek kijelölése. Keretet, de egyúttal mozgásteret biztosítva a részletek kidolgozására a tervező számára.

A javaslat 4 részre tagolja a fejlesztendő területet:

1. A Széchenyi tér és a Wágner Manó park között egy átkötő utca kerülne kialakításra egy sétány formájában, mely mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok számára biztonságos és kényelmes áthaladás lehetőségét biztosítaná. Ezen a területen, de elkülönített módon jönne létre a jelenleginél kulturáltabb, rendezettebb formában egy 20-25 férőhelyes parkoló is, mely kiszolgálná környezetének parkolási igényeit.
2. A területen található zöldfelület újragondolásával kialakítható a kor igényeinek megfelelő közpark jellegű zöldfelület. Közterületi bútorokkal, kerékpártárolóval, vizes elemekkel, ökológikus csapadékvíz-kezeléssel egy fenntarthatóbb, pihenést és rekreációt szolgáló park jöhetne létre. A zöldfelületek rendezése mellett a térburkolatok átgondolt elhelyezésével lehetőség nyílna másodlagos funkcióként piac, rendezvény- és kiállítótér, karácsonyi vásár, jégpálya kialakítására alkalmas terület létrehozására.
3. A terület Kossuth-szobor mögötti része egy városi térnek adna helyet, melyben elhelyezhető egy szolgáltató-vendéglátó egység. Az újonnan kialakítandó épület biztosíthatja az esetleges rendezvények szociális helyigényét és erősítheti a hely közhasználati funkcióját.
4. A park Széchenyi tér felőli oldalán a meglévő fák megtartásával, a gyalogos felület és a parkoló elkülönítésével, kialakításával rendezett közterület megteremtése.

A tervezés során kiemelt fontossággal bírna az Egészséges Utcák Program elnevezésű pályázat által felállított szempontrendszernek való megfeleltetés. A hamarosan megjelenő program pályázati felhívásával összhangban először egy koncepciótervi szintű építészeti-műszaki tervdokumentáció elkészítése lenne a cél, mely lehetővé tenné egyfelől a pályázaton

történő indulást, másfelől ezáltal meghatározásra kerülne a projekt megvalósításához elengedhetetlenül szükséges, később kidolgozandó engedélyezési és kiviteli tervek köre.

A tervezési folyamat elindításához szükséges költségkeret nettó 14.000.000.-Ft+áfa, azaz bruttó 17.780.000.-Ft összeg, amely a 2023. évi költségvetésben biztosítandó.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni, és a határozati javaslatokat elfogadni szíveskedjen.

Budapest, 2023. május „10.”


Cserdiné Németh Angéla
polgármester

1. Melléklet:

- 1.) Tervezési program javaslat
- 2.) Egészséges utcák - bemutató

2. Előkészítésért felelős szervezeti egység:

Városgazdálkodási Főosztály 2023. május „9.” Aláírás:.....

3. Bizottságok: Kerületfejlesztési Bizottság, Pénzügyi Bizottság

4. Egyeztetésre megküldve:

Közgazdasági Főosztály 2023. május „10.” Aláírás:.....

5. Jegyzői láttamozás: 2023. május „10.” Aláírás:.....

6. Meghívandók: -

7. Háttéranyag a Városgazdálkodási Főosztályon található

Határozati javaslatok:

Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. elfogadja a/2023. iktatószámú előterjesztés mellékleteként csatolt tervezési program javaslatot.

Felelős: polgármester

Határidő: 2023. május 25. (döntés)

2. a 2023. évi költségvetésről szóló 39/2022.(XII.22.) önkormányzati rendeletében a Fő út – Széchenyi tér közötti terület fejlesztése céljából a szükséges tervezési költség keretként bruttó 17.780.000.- Ft összeget az általános tartalék terhére biztosít előzetes kötelezettség vállalás formájában. Felkéri a Polgármestert, hogy gondoskodjon a forrás 2023. évi költségvetés során következő módosításakor történő betervezéséről.

Felelős: polgármester

Határidő: 2023. május 25. (döntés)

2023. évi költségvetés során következő módosítása (szükséges forrás biztosítása)

Jogszabályi hivatkozások:

- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § 1-2. pontjai
- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 41. § 3. pontja

Az 1. határozati javaslat elfogadásához egyszerű, a 2. határozati javaslat elfogadásához minősített szavazattöbbség szükséges!

Képviselői Csoportnak
leadva:
2023 MÁJ 9.
Átvette:.....

örvényességi
felülvizsgálatra érkezett:.....
2023 MÁJ 09.hón

BUDAPEST XV. KERÜLET
FŐ ÚT – SZÉCHENYI TÉR KÖZÖTTI TERÜLET

TERVEZÉSI PROGRAM JAVASLAT



2023. MÁJUS

TARTALOMJEGYZÉK

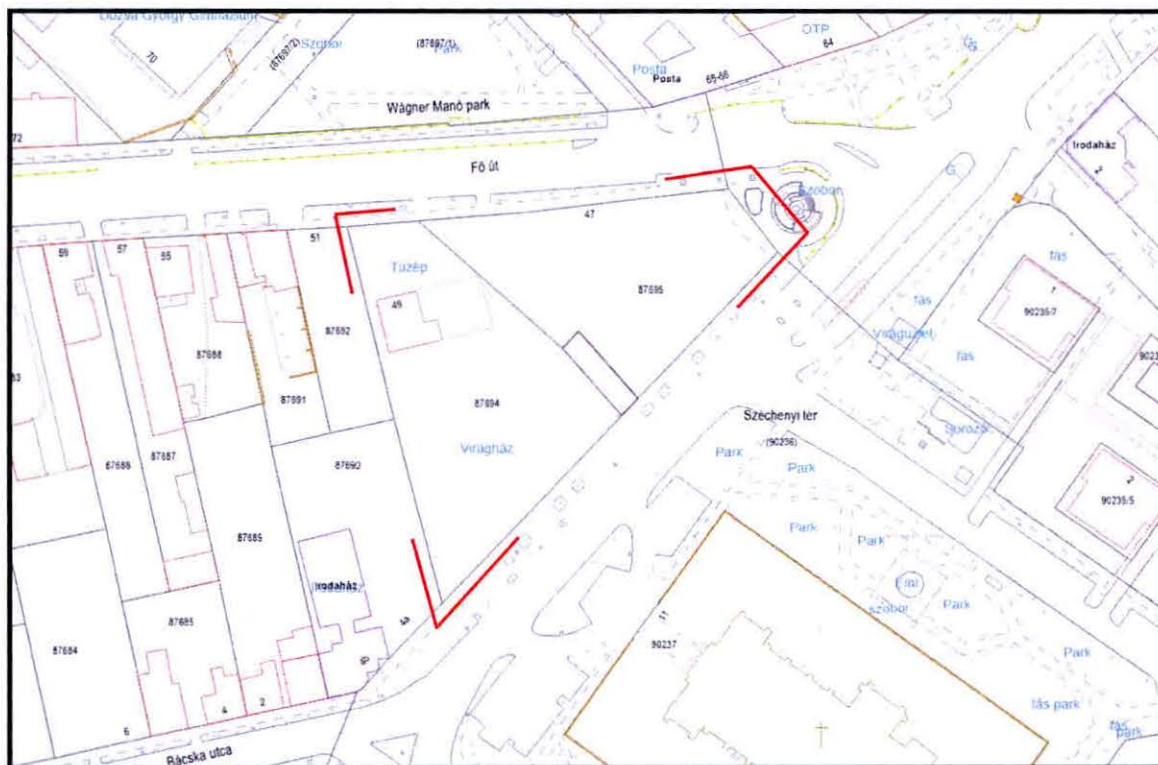
| | |
|---|----|
| A TERÜLET BEMUTATÁSA..... | 3 |
| FOTÓK A TERÜLETRŐL (2023.04.04-I ÁLLAPOT)..... | 5 |
| LÉGIFOTÓ..... | 6 |
| A TERÜLET KÖZMŰTÉRKÉPE..... | 7 |
| A TERÜLET KERÜLETI SZABÁLYOZÁSA..... | 8 |
| HELYSZÍNRAJZ – KONCEPCIÓ..... | 13 |
| KONCEPCIÓ - LEÍRÁS..... | 14 |
| PÉLDÁK A TERÜLETEN ELHELYEZHETŐ KÖZTERÜLETI ESZKÖZÖKRE, KÖZHASZNÁLATI FUNKCIÓ KIALAKÍTÁSÁRA..... | 16 |

A TERÜLET BEMUTATÁSA

A tervezési terület a Széchenyi tér és a Fő út közötti háromszögben található, melynek északkeleti csúcsán helyezkedik el a nevezetes rákospalotai Kossuth-szobor. A közterületektől jelenleg kerítéssel elzárt célterületet két földrészlet, a földhivatali adatok alapján a 87694, 87695 helyrajzi számú telek alkotja, mely Budapest Főváros XV. Kerület Önkormányzata tulajdonában van. A két földrészlet összesen 4860 m² nagyságú területet alkot, melyről a korábban itt álló épületeket elbontották. A 87694 helyrajzi számú telek egy része jelenleg ideiglenes parkolóul szolgál az önkormányzat és a kormányhivatal ügyfelei számára. A parkolófelület kavccsal szórt, a telek északi része betonlapokkal borított a korábbi építések következtében, de túlnyomórészt füves, bokros, fás terület. Jelen állapotában ez a kerület központi részén található hely elhanyagolt, rendezetlen állapotú, beavatkozást igénylő terület.

A két telek összevonása és a KÉSZ szerinti új gyalogos közterület kiszabályozásának eljárása megkezdődött, folyamatban van.

Alaptérkép (forrás: Gemini)



Tulajdoni adatok (földhivatal, 2023.04.05-i állapot)

| Helyrajzi szám | Cím | Tulajdonos | Művelési ág | Terület | Megjegyzés |
|----------------|------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------|--|
| 87694 | Fő út 47. | XV. kerületi önkormányzat | beépítetlen terület | 2.822 m2 | - |
| 87695 | Fő út 49. | XV. kerületi önkormányzat | kivett telephely | 2.038 m2 | ELMŰ vezetékjog 13 m2 területre |
| 87690 | Széchenyi tér 4. | Esztergom-Budapesti Főegyházmegye | kivett irodaház, udvar | 1.582 m2 | |
| 87692 | Fő út 51/A | Magántulajdon | kivett beépítetlen terület | 665 m2 | |
| 87696 | Fő út | Fővárosi Önkormányzat | kivett közterület | 13.885 m2 | ELMŰ vezetékjog |
| 90034 | Fő út | Fővárosi Önkormányzat | kivett közterület | 20.421 m2 | ELMŰ vezetékjog |
| 90236 | Széchenyi tér | XV. kerületi önkormányzat | kivett közterület | 19.186 m2 | ELMŰ vezetékjog, Magyar Állam közérdekű használati jog |

FOTÓK A TERÜLETRŐL (2023.04.04-I ÁLLAPOT)



A Széchenyi tér felől található parkoló



A Széchenyi tér felőli közterület



Bekerített zöldterület a Széchenyi tér felől



A Kossuth-szobor rendezett területe



A terület a Kossuth-szobor felől



A zöldterület a Fő út sarkáról



A Fő út felőli közterület



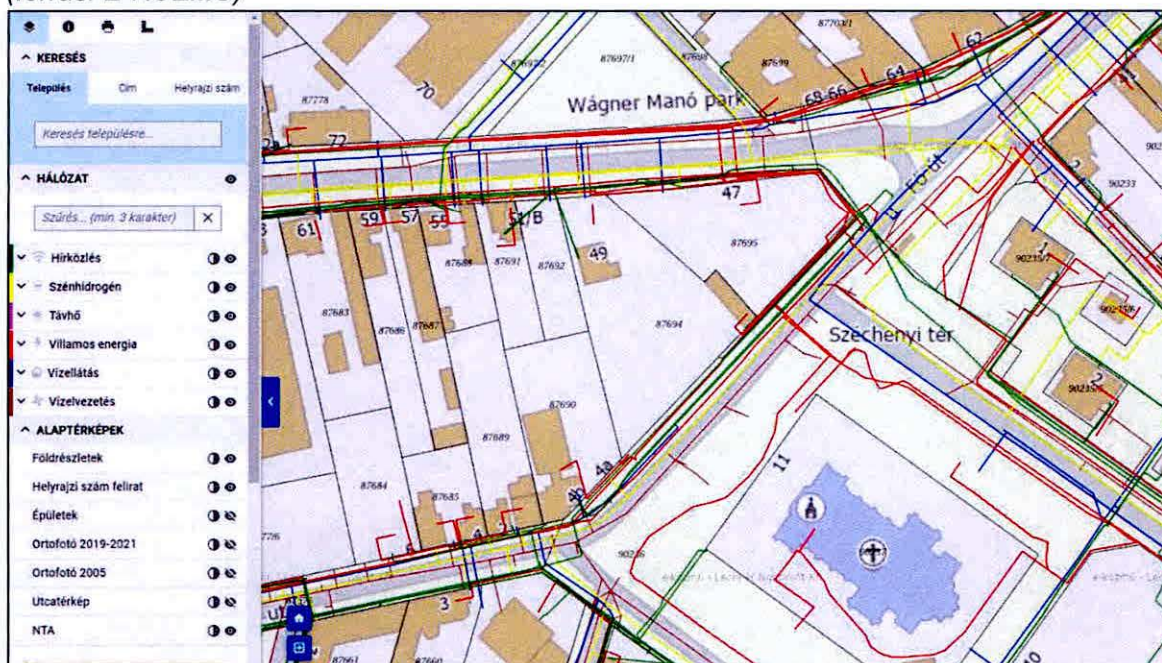
A terület Fő út felőli oldala

LÉGIFOTÓ (forrás: budapest.hu, Google Earth)

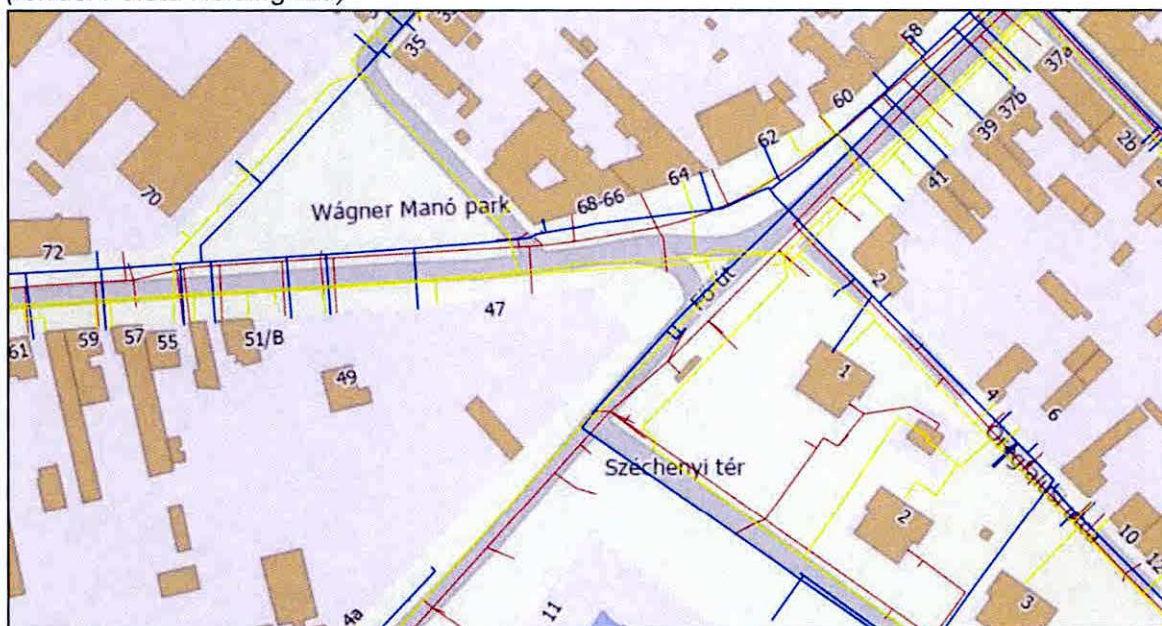


A TERÜLET KÖZMŰTÉRKÉPE

(forrás: E-KÖZMŰ)



(forrás: Palota Holding Zrt.)



A TERÜLET KERÜLETI SZABÁLYOZÁSA

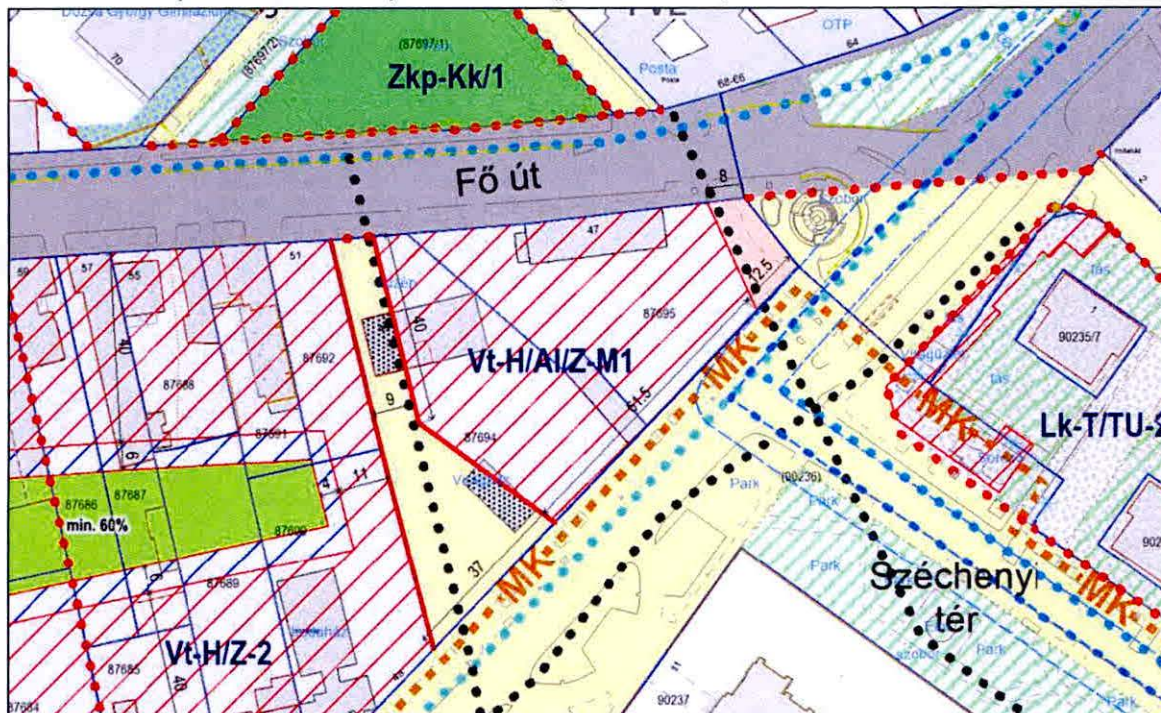
Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzat Képviselő-testületének 17/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Kerületi Építési Szabályzatáról alapján

Beépítési paraméterek vonatkozásában:

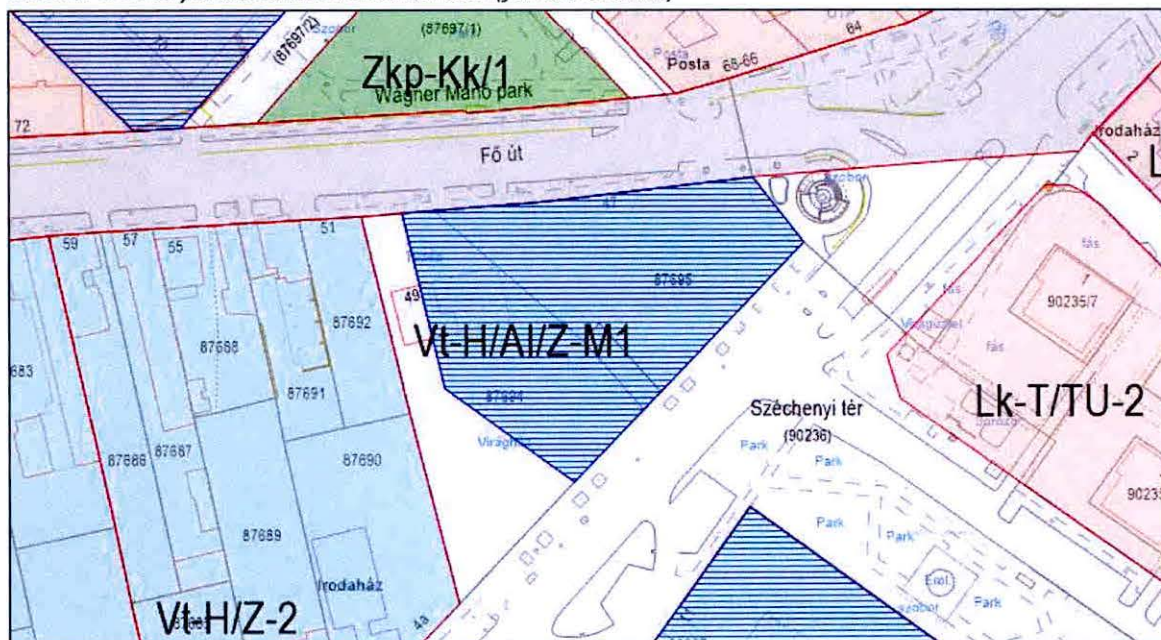
| Az építési övezet jele | beépítési mód és ép. elhelyezés | a telek megengedett | | | | | | az épület megengedett | | | |
|------------------------|---------------------------------|------------------------|------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------------------------|---------------------|
| | | legkisebb kialakítható | | legnagyobb | | | | legkisebb | legnagyobb | legmagasabb pontjának síkja | |
| | | területe | szélessége | beépítési mértéke terepszint | | szintterületi mutatója | | zöldfelületi aránya | épület-magassága | kereszt-szárny esetén | oldal-szárny esetén |
| | | | | felett | alatt | általános | parkolási | | | | |
| m ² | m | % | % | m ² /m ² | m ² /m ² | % | m | | | | |
| VI-H/AI/Z-M1 | Z | 1200 | - | 80 | 100 | 1,6 | 0,8 | 10 | 5,5 | 11,5 | 8,5 |

| Sor-szám | A terület-felhasználási kategória | B beépítési mód és épület-elhelyezés | BEÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK | | | | | | | | | | | | | ÉPÍTÉSI HELY MEGHATÁROZÁSA | | | | | | AZ OLDALTÁVOLSÁG | | | | RENDELTELESI EGYSÉG | |
|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|------------|----------|--------------------|------------------------|--|------------------------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------|----------|------------|----------------------------|------|-----------------|--------------------------|----|-------------------------|------------------|-----------------------|---------|---|---------------------|---|
| | | | a telek legkisebb | | | a telek legnagyobb | | | | a telek legkisebb | az épület | | az épület | | | | | | az építési helyen belüli | | | | a rendelkezési egység | | | | |
| | | | terület | szélessége | % | beépítési mértéke | | szintterületi mutatója | | zöld-felületi aránya | legnagyobb épület-magasság | legmagasabb pontjának síkja | | elő-kert | oldal-kert | hátudak | | szél-táv mérete | egyoldali oldaltávolság | | kétoldali oldaltávolság | | a rendelkezési egység | | | | |
| | | | | | | terezpízint | szintterületi mutatója | az utcai és az udvari síkban kereszt-szárny esetén | udvari síkban oldaltávolság esetén | | | v. „0” beépítési módban | m | | | m | m | | m | m | m | m | m | m | m | m | m |
| ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE: | B, D, H | T | TSZ | B%_T | B%_TA | SZTM_A | SZTM_p | Z% | EM | ÉLP_U1 | ÉLP_Ud | ÉK | ÖK | HK | Ufm | TSZx | OT_1 | TSZy | OT_2 | Rx | Ry | Rz | Rd | | | | |
| 1. | VI-H/AI/SZ-EU1 | SZ | 1200 | - | 80 | 60 | 1,2 | 0,8 | 25 | 7,5 | - | - | SZT | 3,75 | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 2. | VI-H/AI/SZ-K1 | SZ | 2000 | - | 40 | 45 | 1,5 | 0,65 | 35 | 7,5 | - | - | SZT | 3,75 | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 3. | VI-H/AI/SZ-N1 | SZ | 8000 | - | 35 | 40 | 1,2 | 0,4 | 25 | 10,5 | - | - | SZT | 5,25 | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 4. | VI-H/AI/Te-1 | SZ | 5000 | - | 30 | 35 | 0 | 0,35 | 50 | - | - | - | SZT | - | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 5. | VI-H/AI/Te-2 | SZ | 2000 | - | 40 | 45 | 1,5 | 0,45 | 35 | 7,5 | - | - | SZT | 3,75 | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 6. | VI-H/AI/Z-M1 | Z | 1200 | - | 80 | 100 | 1,6 | 0,8 | 10 | 5,5 | 11,5 | 8,5 | SZT | - | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 7. | VI-H/Z-1 | Z | 800 | - | 55/75/80 | 100 | 1,9/5/2,3 | 0,55/5/1,0 | 15/5/10 | 10,5 | 18,5 | 13,5 | SZT | - | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | Rz: 80 | - | | |
| 8. | VI-H/Z-2 | Z | 600 | - | 55/75 | 80/5/100 | 1,4/5/1,6 | 0,55 | 20/5/10 | 7,5 | 13,5 | 10,5 | SZT | - | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | Rz: 80 | - | | |
| 9. | VI-H/Z-3 | Z | 400 | - | 55/75/75 | 70/5/80 | 1,4/5/1,6 | 0,55 | 25/5/20 | 7,5 | 13,5 | 10,5 | SZT | - | - | 6 | 17 | - | - | - | - | - | - | Rz: 120 | 8 | | |
| 9. | VI-H/Z-4 | Z | 800 | - | 55/75 | 100 | 1,9/5/2,3 | 0,55 | 15/5/10 | 14 | 11,5 | 8,5 | SZT | - | - | SZT | 17 | - | - | - | - | - | - | Rz: 80 | - | | |
| 10. | VI-H/SZ-Sp1 | SZ | 5000 | - | 80 | 80 | 1,5 | 0,8 | 10 | 15 | - | - | SZT | 7,5 | - | SZT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |

Kivonat a hatályos kerületi Szabályozási tervből (forrás: Gemini)



Kivonat a hatályos kerületi Övezeti tervből (forrás: Gemini)



A Vt-H jelű kerületközponti építési övezetek rendeltetésre vonatkozó előírásai (85. §):

(1) A Vt-H jelű településközponti területek övezetei a sűrű beépítésű, - az építési övezettől függően zártosított vagy szabadonálló -, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, elsősorban lakó és olyan települési szintű egyéb rendeltetést szolgáló épület elhelyezésére szolgálnak, amelyek nincsenek zavaró hatással a lakó rendeltetésre.

(2) Épület - ha az építési övezet másként nem rendelkezik:

- a) lakás,
- b) kereskedelmi, szolgáltató,
- c) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,
- d) kulturális, közösségi szórakoztató,
- e) szállás jellegű,
- f) igazgatási, irodai,
- g) sport,
- h) nem üzemi technológiájú kutatás-fejlesztés (K+F), továbbá
- i) a fő rendeltetést nem zavaró
 - ia) vendéglátó,
 - ib) önálló parkolóház, mélygarázs, valamint
 - ic) a lakosság napi igényeit kielégítő rendeltetés céljára létesíthető, melyek egy épületen belül vegyesen is kialakíthatók.

(3) Nem létesíthető

- a) üzemanyagtöltő állomás önállóan vagy kereskedelmi, szolgáltatási rendeltetéssel együtt,
- b) önálló rendeltetési egységként üzemeltetett raktárépület - kivéve, ha az kiszolgáló épületként a fő rendeltetést szolgálja, és a főépületben való elhelyezésre nincs mód,
- c) lakás rendeltetési egység a közterülettel határos földszinti traktusban,
- d) főrendeltetésű épületet kiszolgáló épület, továbbá
- e) a hátsókertben az OTÉK szerint megengedett épület, az önálló terepszint alatt létesíthető mélygarázs kivételével,
- f) a lakó rendeltetésre zavaró hatású tevékenység céljára szolgáló önálló rendeltetési egység, vagy helyiség.

(4) A melléképítmények közül kizárólag

- a) a közmű-becsatlakozás építménye,
- b) kerti építmény,
- c) építménynek minősülő antennatartó szerkezet, zászlótartó oszlop helyezhető el.

(5) Az építési övezetek területén

- a) nem helyezhető el a 3,5 tonna önsúlynál nehezebb gépjárművek és az ilyeneket szállító járművek számára önálló parkolóterület és garázs, a szállás- és sportjellegű intézmény telkének kivételével, ahol autóbusz számára parkoló létesíthető,
- b) a kereskedelmi-, szolgáltató rendeltetéssel járó gépjármű és tehergépjármű forgalom nem lehet zavaró hatással és nem korlátozhatja az épület és közvetlen környezetének rendeltetés szerű használatát.

A Vt-H jelű kerületközponti építési övezetek előírásai (87. §):

(1) A Vt-H/AI jelű építési övezetek területén a telek

- a) a zártosorú beépítés szabályai szerint építhető be a VT-H/AI/Z-MI,
- b) a szabadon álló beépítés szabályai szerint építhető be a VT-H/AI/SZ-N1, VT-H/AI/Te-1, VT-H/AI/Te-2 és a VT-H/AI/SZ-K1

építési övezetekben.

(2) Az építési övezetek területén a jelen paragrafus rendelkezéseit együtt kell alkalmazni a 85. §-ban foglaltakkal, a Szabályozási terv szabályozási elemeivel, az ÖTÖDIK RÉSZ Kiegészítő előírásaival és a 2. melléklet 6. számú táblázatában rögzített paraméterekkel.

(3) A telken több főépület helyezhető el, melyek a 85. § szerinti rendeltetések közül övezetenként eltérő elsődleges rendeltetést szolgálnak az alábbiakban felsoroltak szerint:

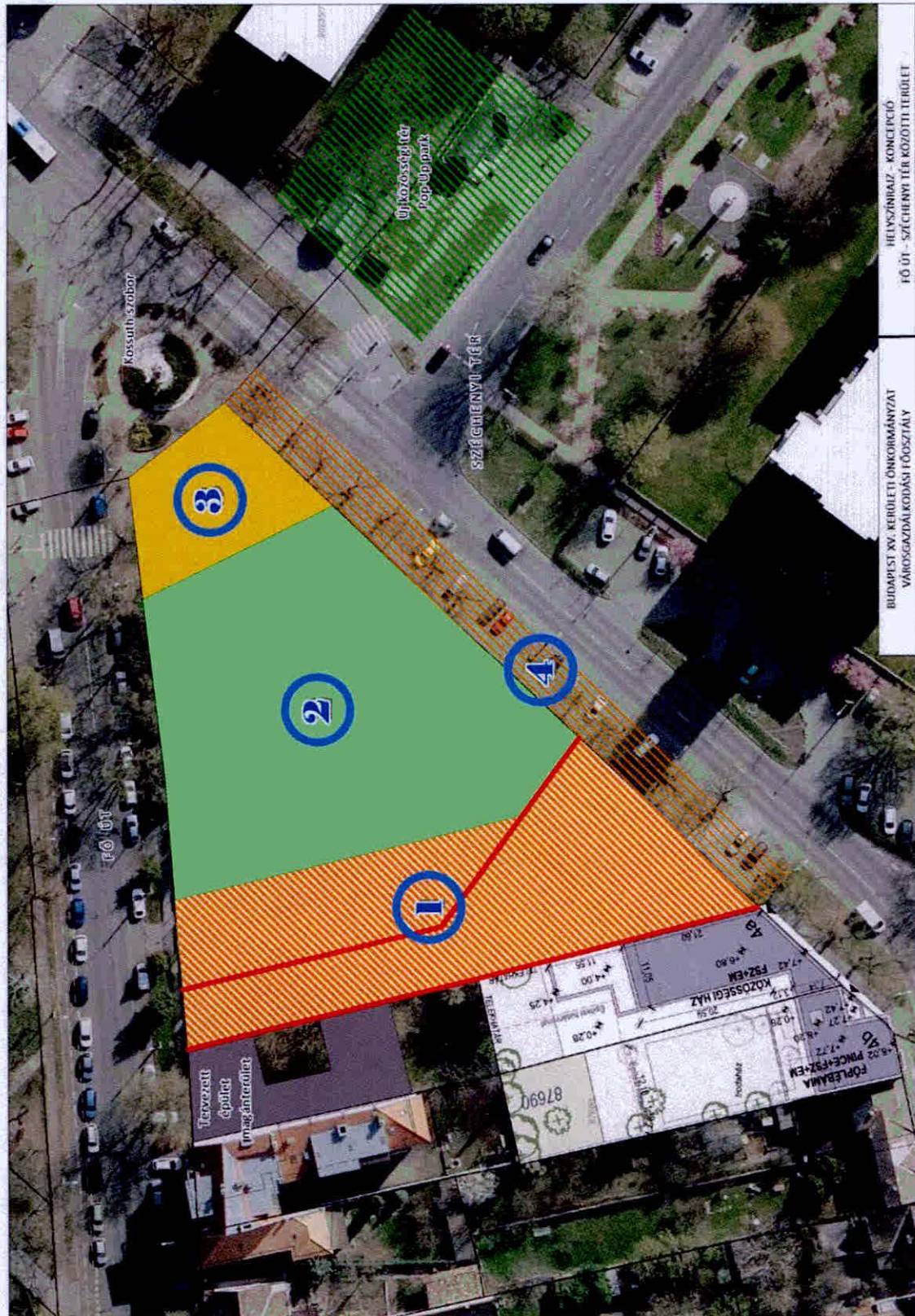
- a) a Vt-H/AI/Z-MI jelű építési övezet területén (művelődési)
 - aa) kulturális, közösségi szórakoztató, hitéleti, nevelési, oktatási, valamint
 - ab) azokat kiszolgáló, illetve kiegészítő kiskereskedelmi, lakossági szolgáltató és vendéglátó rendeltetési egységeket önállóan vagy vegyesen is tartalmazó épületek helyezhetők el;
- b) a Vt-H/AI/SZ-N1 jelű építési övezet területén (nevelési)
 - ba) oktatási, nevelési,
 - bb) igazgatási, sport és
 - bc) szálláshely-szolgáltató rendeltetést, valamint azokat kiszolgáló, illetve kiegészítő rendeltetési egységeket önállóan vagy vegyesen is tartalmazó épületek helyezhetők el;
- c) a Vt-H/AI/Te-1 jelű építési övezet területén (egyházi) kizárólag a fő rendeltetés szerint hitéleti funkciójú épületek helyezhetőek el;
- d) a Vt-H/AI/Te-2 jelű építési övezet területén (egyházi)
 - da) fő rendeltetés szerint hitéleti funkciójú épületek,
 - db) az azokat kiszolgáló, illetve kiegészítő rendeltetési egységek,
 - dc) telkenként legfeljebb 2 szolgálati lakás, valamint azokat kiszolgáló, illetve kiegészítő rendeltetési egységeket önállóan vagy vegyesen is tartalmazó épületek helyezhetők el;
- e) a Vt-H/AI/SZ-K1 jelű építési övezet területén (kereskedelmi)
 - ea) igazgatási,
 - eb) hitéleti, nevelési, oktatási, kulturális, közösségi szórakoztató,
 - ec) irodai,
 - ed) szálláshely-szolgáltató,
 - ee) kiskereskedelmi,
 - ef) nem ipari jellegű lakossági szolgáltató és vendéglátó rendeltetési egységeket önállóan vagy vegyesen is tartalmazó, legalább 5,0 méter legkisebb épületmagasságú épületek helyezhetők el.

(4) Földszinti épületrész, és pince földemén zöldtetős tetőkertet, vagy biológiailag aktív tetőfelületet kell kialakítani, ez alól a csarnok jellegű épületek kivételt képeznek.

(5) A parkolási kötelezettség szerinti parkolóférőhelyeket

- a) új épület létesítése esetén,
 - aa) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, kulturális és vendéglátó rendeltetés esetében a főépületben vagy fásított felszíni parkolóban lehet biztosítani,
 - ab) az aa) pontban felsorolt rendeltetésekre számoltak kivételével legalább 80%-ban a főépületben kell, és efeletti arányban, a telken belüli fásított parkolóban lehet biztosítani,
- b) meglévő épület többlet kötelezettsége esetén a főépületen belül, vagy a telken belüli fásított parkolóban kell kialakítani.

HELYSZÍNRAJZ – KONCEPCIÓ



KONCEPCIÓ - LEÍRÁS

Az Önkormányzat célja a kerület központi részének fejlesztésével az itt található parkok (Wágner Manó park, Karácsony Benő park, Bányász park), sétányok segítségével történő összekapcsolása a közösségi közlekedési csomópontokkal, valamint puffer területek létrehozása. További célkitűzés a szlömösödött területek rehabilitációja egy városfejlesztési projekt megvalósítása keretében. Ennek első lépéseként a kerület központi részében, az Egészséges Utcák Program szempontrendszerével összhangban, a Fő út és a Széchenyi tér környezetének fejlesztése valósulna meg. A felújítás célja, hogy a Fő út és a Széchenyi tér közötti, eddig elzárt terület megnyitásával, a jelenlegi rendezetlen felszíni parkoló átalakításával, új burkolatok kialakításával, a zöldfelület minőségi megújításával, revitalizációjával egy pihenést, kikapcsolódást, közösségi élményt nyújtó park is jöjjön létre mind a környéken élők, mind az arra közlekedők számára.

Tervezett funkciók, elképzelések leírása a fenti helyszínrajzon jelölt számozás alapján:

1. A projekt során a Széchenyi tér és a Wágner Manó park között egy átkötő utca kerülne kialakításra. Az új közterület, mely egy sétány formájában, **biztonságos és kényelmes gyalogos és kerékpáros passzázs** létrehozásával kapcsolatot nyitna környezetének két zöldterülete között. A jelölt helyszín kulturáltabb, rendezettebb formában adna helyet egy **20-25 férőhelyes parkoló** számára is, amely ezzel kiváltaná a területen található ideiglenes parkolót is, továbbá megoldaná a szomszédos telken kialakítandó új épület parkolási célú megközelíthetőségét is.



A fejlesztés maximálisan igyekszik szem előtt tartani az Egészséges Utcák Program által megfogalmazott szempontokat, ezáltal egy élhetőbb, emberközpontúbb környezet létrehozását szándékozik megvalósítani.

Az Egészséges utcák Program egy, a városi közterületek fejlesztéséhez kapcsolódó értékelési rendszer, amelynek célja, hogy az emberek számára biztonságos, élhetőbb utcák, közterületek jöjjenek létre.

A rendszer 10 indikátort fogalmaz meg:

- *Az emberek jól érzik magukat*
- *Tiszta a levegő*
- *Mindenki otthon érzi magát*
- *Egyszerű átkelni az úttesten*
- *Vannak árnyékos és védett helyek*
- *Van hol megállni és megpihenni*
- *Nincs túl nagy zaj*
- *Az emberek szívesen sétálnak és kerékpároznak*
- *Az emberek biztonságban érzik magukat*
- *Van mit látni és csinálni*

Ezek a szempontok egészülnek még ki az ivóutak és a csapadékhasznosítás fogalmaival.

A tervezett gyalogos és kerékpáros felületek mentén új közvilágítási lámpák kerülnek telepítésre, a már meglévő rendszer figyelembevételével elhelyezett térfigyelő kamerák tovább növelnék a közbiztonságot. A köztisztaság megőrzése érdekében kommunális hulladékgyűjtő

edények is kihelyezésre kerülnének. Helyet kaphatna ivókút, kerékpártároló, illetve ingyenes wifi ponttal is bővíthetne a terület.

2. A területen kialakítható egy, a kor igényeinek megfelelő **közpark jellegű zöldfelület**. A fák, növényzet, cserjék átgondolt telepítésével jelentősen csillapítható a parkban tartózkodók számára a környező utakon haladó járművek által kibocsátott zaj és szmog hatása. Ezáltal egy árnyékos, otthonos, védett helyet biztosít az itt megálló, megpihenő gyalogosok, kerékpárosok számára. A **pihenő, rekreációs funkció** megteremtése érdekében az aktív elemek zsúfolása helyetti izgalmas térélmények és térelemek kialakítása a cél. Az eltérő hangulatú és funkciójú mikroterek kialakítása növeli a pihentető, bensőséges hangulatot, kényelmes padok, székek, fekvőbútorok, nyugágyak segíthetik a kikapcsolódást.



A közterületi bútorok elhelyezése a Wágner Manó park, Karácsony Benő park, Bányász park tere is kihelyezhető, azonos stílusú térbútorrendszer telepítésének I. ütemeként itt valósulhatna meg.

A zöldfelületek természetszerű kialakítása mellett fokozhatja a látványt és javíthatja a közérzetet a vizes elemek jelenléte, esetlegesen szökőkút, párafúvóka vagy csobogó telepítése.

Biodiverz zöldfelületek létesítésével, nagyméretű fákat telepítésével, ökológikus csapadékvíz-kezelés (szivárgósávok), esővíz szikkasztók kialakításával, azok zöldfelületekre vezetésével fenntarthatóbbá válik a létesítendő park.

A zöldfelületek rendezése mellett a térburkolatok átgondolt elhelyezésével lehetőség nyílna **másodlagos funkcióként hétféligi/termelői vagy bio piac, rendezvény- és kiállítótér**, a téli időszakban **karácsonyi vásár, jégpálya** kialakítására alkalmas terület létrehozására.

3. A terület egy **városi térnek** adna helyet, melyben az elsődleges, közhasználati funkciót erősítheti egy **szolgáltató - vendéglátó egység** (pizzázó, hamburgerező tb.) telepítése, mely vonzást jelenthet az áthaladók, a közeli posta, illetve a gimnázium látogatói számára. Egy modern, izléses pavilon vagy teraszos kialakítású, kis alapterületű épület kellően támogathatja a terület közösségi felhasználását és magába foglalhatja az esetleges rendezvények szociális (WC) helyigényét is.



4. A Széchenyi tér felőli oldalt érintő fejlesztés célja az út mentén használt **parkolók megújítása**.

Célszerű a meglévő fák állapotának ellenőrzése és szükség szerinti pótlása igényes, minőségi fákkal (pl. platán).

A járda, illetve a parkolók megkülönböztetésével, a parkolófelületek egyértelmű kialakításával, süllyesztett burkolatszegélyekkel egy rendezettebb, biztonságosabban használható közterület jöhetne létre.



PÉLDÁK A TERÜLETEN ELHELYEZHETŐ KÖZTERÜLETI ESZKÖZÖKRE, KÖZHASZNÁLATI FUNKCIÓ KIALAKÍTÁSÁRA

SZÖKŐKUTAK



Budapest XIII. kerület József Attila tér (forrás: budapest13.hu)



Budapest XI. kerület Függelenségi park (forrás: fokert.hu)



Baja (forrás: sokszinuvidek.24.hu)



Kiskunhalas (forras: technoconsult.hu)



Budapest, V. kerület Erzsébet tér (forrás: s73.hu)



Budapest XIII. kerület Gyermek tér (forrás: budapest13.hu)

KÖZTERÜLETI ESZKÖZÖK



Köztéri ülőbútor (forrás: proidea.hu)



Okospad (forrás: kuube.hu)



Okospad (forrás: okospad.hu)



Padinta (forrás: hellowood.eu)



Kültéri okosbútorok (forrás: hellowood.eu)



Köztéri bútor (forrás: hellowood.eu)

PAVILONOK, TERASZOK



Abony büfékocsi (forrás: facebook.com)



Kioszk (forrás: hellowood.eu)



Pavillon de Paris (forrás: diningcity.hu)



Pop-Up bár (forrás: hellowood.eu)



Gázlámpa kioszk (forrás: restaurantguru.com)



Apacuka Kávéház terasz (forrás: facebook.com)

STREET FOOD MEGOLDÁSOK



Ombra pergola (forrás: ombra.hu)



Normafa grill terasz (forrás: welovebudapest.com)



Margitszigeti büfé (forrás: internet)



Hello Buda gasztroudvar (forrás: hyperandhyper.com)



A városligeti Piknik Kert (forrás: gastroguide.hu)



Zsiráf Buda (forrás: facebook.com)



Egészséges utcák

Hogyan tehetünk egy utcát egészségessé?



Bevezető

Legyen minden utca egészséges!

A kiadvány célja, hogy bemutassa az úgynevezett **Egészséges utcák** megközelítést, és megismertesse a magyar közvéleményt az elgondolás lényegével.

Az **Egészséges utcák** megközelítés megalkotója Lucy Saunders, brit egészségügyi és közlekedési szakértő, aki munkájáért több díjat is átvehetett. A megközelítés lényege, hogy minden városi közterület- és közlekedésfejlesztést egy általánosabb célrendszer alá rendel, amelynek célja az emberek egészségi állapotának és életminőségének javítása. A koncepció 2011-es kidolgozását követően, 2014-ben a Transport for London, a brit főváros közlekedésszervező hatósága elsőként a hétköznapiakban is alkalmazta az **Egészséges utcák** megközelítést.

A Járókelő.hu csapatának meggyőződése, hogy érdemes és fontos megismertetni a magyar közvéleményt az **Egészséges utcák** megközelítéssel, ezért elkészítettük az eredeti kiadvány magyar viszonyokra való átfordítását. Bár London és Budapest több szempontból is külön-

böző városok, az ott élő emberek és igényeik, akárcsak bárhol a világon, nagyon hasonlóak egymáshoz. Így ha a helyi viszonyokból fakadóan néha eltérő olvasatban is, de mindkét városra érvényesnek tartjuk az **Egészséges utcák** jellemzőit. Hiszen akárcsak más országokban, Magyarországon is veszélyeztetni a városokban lakók egészségét és közérzetét a közlekedésből származó légszennyezés, a kevés testmozgás, vagy éppen a csökkenő zöldterületek aránya.

A magyar kiadvány nemcsak az eredeti szöveg magyarra fordítását tartalmazza, de igyekeztünk releváns, budapesti példákat is bemutatni. Így az olvasó az elméleti háttér mellett a gyakorlatban is megismerkedhet a koncepció lényegével.

Reméljük, hogy ezzel a kiadvánnyal hozzájárulhatunk városaink fejlődéséhez, és a jövőben mindenki egy egészségesebb környezetben élhet majd.

A Járókelő.hu csapata



Tartalomjegyzék

Az **Egészséges utcák** megközelítés bemutatása

Az útmutatóról

Az emberek szívesen sétálnak és bicikliznek

Mindenki otthon érzi magát

Egyszerű átkelni az úttesten

Az emberek biztonságban érzik magukat

Van mit látni és csinálni

Van hol félreállni és megpihenni

Az emberek jól érzik magukat

Nincs túl nagy zaj

Tiszta a levegő

Vannak árnyékos és védett helyek

Hogyan fejlesszük az utcáinkat?

2

3

4

6

8

10

12

14

16

18

20

22

24



Az Egészséges utcák megközelítés bemutatása

Az **Egészséges utcák** megközelítés az embereket és egészségüket helyezi a középpontba a köztérek kialakítását, kezelését és használatát érintő döntések meghozatalakor. Célja, hogy mindenki számára egészségessé, biztonságossá és befogadóvá tegyük utcáinkat.

A megközelítés alapja tíz, az utcákat használó emberek élményére összpontosító, úgynevezett **Egészséges utca** jellemző.

A két legfontosabb jellemző:

- Mindenki otthon érzi magát
- Az emberek szívesen sétálnak és bicikliznek

Ha egy utca egészséges és befogadó környezetet teremt, akkor ott üldögélő, ácsorgó, sétáló és bicikliző embereket találunk, legyen szó bárkiről a közösségből.

A nyolc további jellemző azokra a lényegi összetevőkre mutat rá, amelyek a két legfőbb jellemző megerősítéséhez szükségesek.

Lemenni az utcára olyan élmény, ami az ember összes érzékszervére hatással van, így szüszégszerűen a különböző jellemzők is összefüggnek egymással. Például ha az utca nagyon zajos, akkor az emberek nem érzik magukat jól, aminek következtében talán nem is szívesen sétálnak vagy ülnek biciklire.



A tíz **Egészséges utca** jellemző

Forrás: Lucy Saunders

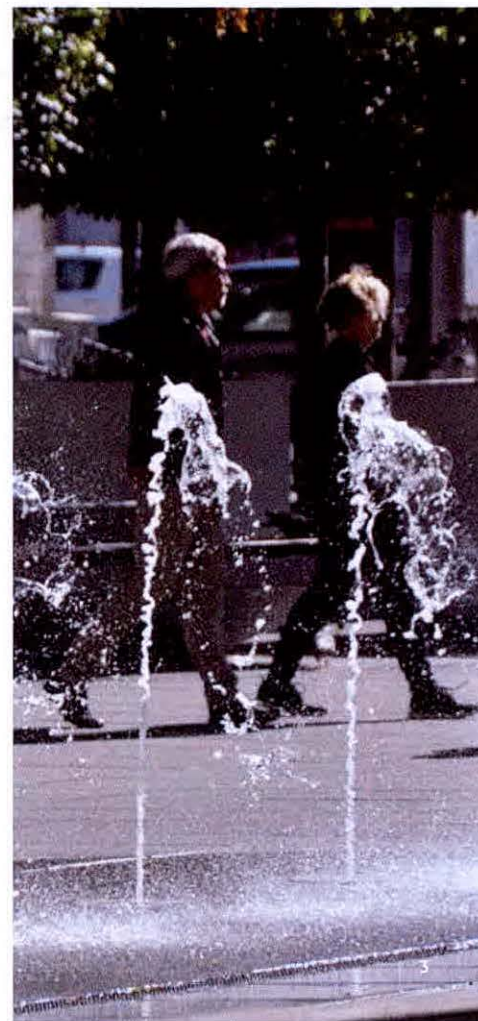
Az útmutatóról

Sokaknak kell együtt dolgozniuk azért, hogy az utcáinkat egészségessé tegyék. Egy utca hangulatára hatással van a város önkormányzata és a közlekedésszervező cégek, az egyes kerületek, a rendőrség, az ingatlanfejlesztők és -tulajdonosok, de az ott található vállalkozások és helyi közösségek is. Ez az útmutató azért készült, hogy megismertesse az utcákat alakító fontos tényezőket, és hogy segítsen annak átgondolásában, hogyan javíthatna akár ön vagy közössége is az utcájuk hangulatán. Nem használható ugyanakkor tervezési segédletként, és arra sem alkalmas, hogy egy utcát az **Egészséges utcák** jellemzői alapján minősítsen. Kérdések sorozatával segít megmutatni mindazokat a tényezőket, amelyek befolyásolják egy utca általános minőségét.

Az **Egészséges utca** arról szól, milyen az utcán lenni. Függetlenül attól, hogy ön ott lakik, vagy csak látogatóban jár arra, egy üzlet tulajdonosa, vagy csak éppen arra sétál vagy biciklizik, szinte mindig lehet találni valami javítanivalót az utca

hangulatán, hasznosításán. Miközben lehetetlen általánosságban beszélni arról, hogy hol mit érdemes tenni, az útmutató segítségével azonosíthatja a problémákat és azok lehetséges megoldásait is.

Fontos észben tartani, hogy ahogy minden városban, úgy Budapesten is nagyon sokféle út és utca található, gyorsforgalmi utaktól kezdve, forgalmas főutakon át lakóövezeti utcáig és földutakig. Az utcák típusa, azok jelenlegi és jövőbeli lehetséges használata mindig kerüljön megfontolásra, amikor a következő fejezetekben szereplő kérdésekre keressük a választ.



Az emberek szívesen sétálnak és bicikliznek

Ideális esetben a gyaloglás és a biciklizés, valamint a közösségi közlekedés használata a legvonzóbb közlekedési alternatívák. Ezek még élvezhetőbbé tételével mindenki jól jár, az ezeket használók, de azok is, akik másképpen közlekednek. Csaknem minden utcán gyalognak és kerékpároznak emberek, sokszor nem is áll rendelkezésre más közlekedési lehetőség. Éppen ezért fontos, hogy még a legforgalmasabb utcákat is vonzóvá tegyük a gyalogosok és a kerékpározók számára is.

Kérdések

1. Vonzó környezetet kínál az utca a gyalogláshoz és a biciklizéshez? Érezni fogják az arra sétálók vagy kerékpározók, hogy gondoltak rájuk az utca kialakításakor?
2. A közösségi közlekedési járművek gyorsak, és elég sűrűn járnak ahhoz, hogy érdemes legyen velük utazni az autózással szemben?
3. Igazodik az utca kialakításához a forgalom nagysága és sebessége, valamint a járművezetők magatartása?
4. Tettek azért, hogy csökkentsék a motorizált közlekedés gyalogosokra, biciklizőkre, helyi üzletekre és lakosokra gyakorolt hatását?
5. Ápoltnak és szépen karbantartottnak tűnik az utca?
6. Egyszerű elérni a megállót vagy átszállni egy másik járatra? Vonzó hely lehet az utca a közösségi közlekedésre várakozók vagy a megállóhoz igyekvők számára?
7. Elég hely jutott a gyalogosok, a kerékpározók és a közösségi közlekedés számára? Elég lesz ez a jövőben is?
8. Van elég hely az utcán letenni és lelakoltolni a bicikliket, amíg az ember beugrik egy boltba vagy üzletbe?
9. A gyalogosok és biciklizők ugyanarra a területre vannak kényszerítve, miközben lenne hely a kerékpározóknak külön is?
10. Tettek az ellen, hogy az autózók a lakóvezeteken keresztül vágják le az útjukat, kerüljék ki a dugókat?
11. Tettek azért, hogy a lakóutcák vonzó helyek legyenek, ahol az emberek szívesen időznek és gyerekek játszanak a szabadban?
12. Van lehetőség a helyi szolgáltatásokhoz kapcsolódó parkolók számának, díjának, elérhetőségének megváltoztatására, hogy az emberek szívesebben sétáljanak, biciklizzenek, vagy használjanak közösségi közlekedést az autózás helyett?

a A közösségi közlekedéssel történő utazás fontos része a megállóba vagy állomásra való elsétálás vagy elbiciklizés is. Fontos, hogy az odavezető út, akárcsak az állomások és megállók környéke könnyedén megközelíthető, jól karbantartott és minőségi kialakítású legyen.

Frankel Leó út, II. kerület

b A buszsávok csökkentik a késéseket, és segítenek abban, hogy a közösségi közlekedés megbízható és kényelmes alternatíva legyen a saját autóval szemben.

Hűvösvölgyi út, II. kerület

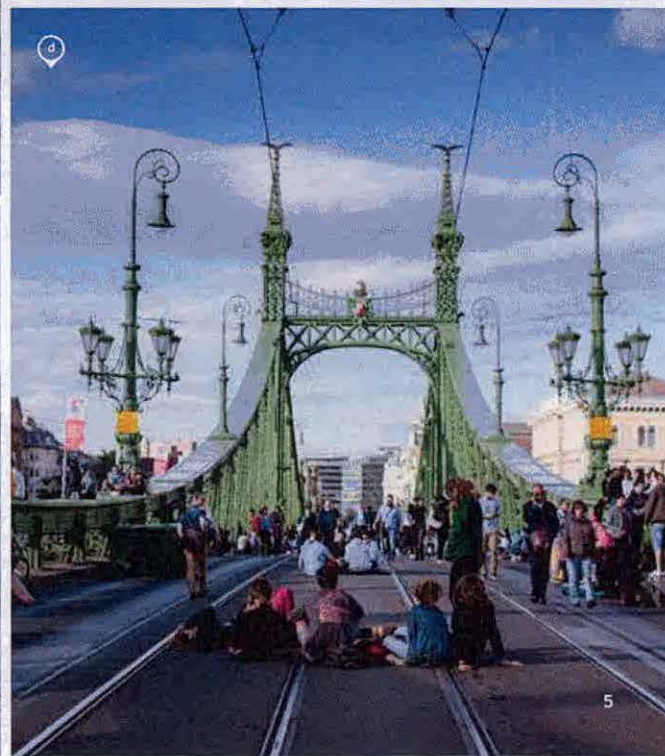
c Védett kerékpárutak kialakítása a forgalmas utak mentén segít abban, hogy biztonságos és vonzó opció legyen a biciklizés mindenki számára.

Bem rakpart, II. kerület

d Egyes közterületek forgalom előli időszakos lezárásával felhívhatjuk a figyelmet a gyalogos és közösségi terek fontosságára, követendő példát állítva a város egésze számára.

Szabihíd projekt

Fotó: Simon Zsuzsi, VALYO



Mindenki otthon érzi magát

Abból látszik igazán, hogy egy utca egészséges-e, hogy a teljes társadalom sokszínűsége visszatükröződik-e az utcán lévő emberekben. Az utcáknak mindenki számára hívogatónak kellene lenniük, legyen szó az utcán időzésről, sétálásról, biciklizésről, sportolásról vagy kikapcsolódásról. Mások viselkedése befolyásolja mindannyiunk döntéseit: szívesebben fognak az emberek sétálni és biciklizni, ha azt látják, hogy mások is így tesznek.

Kérdések

1. Mindenki könnyedén lemehet és otthon érezheti magát az utcán? Megfelel annak, hogy akár egy nyolc- vagy nyolcvanéves is kedvére sétáljon ott egyedül?
2. Vonzó és elérhető alternatívát jelent a helyi közösségi közlekedés?
3. Visszatükrözik az utcán lévő emberek a társadalom és a helyi közösség sokszínűségét? Vannak olyanok, akik a nap bizonyos időszakában vagy éppen éjszaka nem járnak az utcán?
4. Megfelelő a járda minősége (elég sima, egyenletes, akadálymentes és széles) azok számára, akik most és várhatóan a jövőben használni fogják?
5. Elég széles a járda ahhoz, hogy ott mást is lehessen csinálni, szabadon rollerezhessenek, gördeszkázhassanak, vásárolgassanak, játszanak, vagy csak üldögéljenek és beszélgessenek az emberek?
6. Az utcán található üzletek és szolgáltatások kielégítik a helyiek igényeit?
7. Ki tudják elégíteni az alapvető szükségleteiket az emberek a köztereken? Találhatóak mindenki számára hozzáférhető ivókutak és nyilvános mosdók az utcákon?
8. Megoldható a járda szélesítése a parkolóhelyek rovására, ahol az utcán található akadályok (fák, lámpaoszlopok stb.) miatt szükség van erre?
9. Megközelíthetők maradnak az utcák a gyalogosok és biciklizők számára útkarbantartási és építkezési munkálatok idején is?
10. Tekintettel vannak az utcát érintő javaslatok a mostani és a jövőbeni gyalogosok igényeire? Szükség van további párbeszédre az utca hozzáférhetővé és akadálymentessé tételéhez?

- a** Az utcák kialakításakor és karbantartásakor biztosítani kell, hogy azok mindenki számára nyitottak legyenek, és ott bárki szívesen sétálhasson vagy időzhessen.

Újhegyi sétány, X. kerület

- b** Az utca burkolatának simának, egyenletesnek és akadálymentesnek kell lennie, hogy mindenki könnyedén, botlás vagy elesés nélkül járhasson rajta.

Szent kereszt tér, XVII. kerület

- c** Fontos, hogy az emberek közvetlenül az utcán is ivóvízhez juthassanak, és hogy szükség esetén használhassanak nyilvános mosdókat.

- d** A helyi közösségek bevonása a javaslatok kidolgozásába segít, hogy a tervezett változtatások mindenki számára kedvezőek legyenek. Egy közterület átalakításának tesztidőszakban történő kipróbálása segíthet bemutatni a várható előnyöket, valamint felismerni és kezelni a változtatással kapcsolatos lakossági észrevételeket.

Teleki tér, VIII. kerület



Egyszerű átkelni az úttesten

A megfelelő átkelőhelyek nélküli utcák kevésbé teszik vonzóvá a gyalogos és kerékpáros közlekedést. Vannak, akiket ez korlátoz abban, hogy sétáljanak vagy biciklizzenek. A megfelelő átkelőhely típusa utcáról utcára változhat, de mindenhol szükség van egy helyre, ahol az emberek biztonságosan, korra és mozgási korlátokra tekintet nélkül, nagyobb kitérő nélkül, akadálymentesen átkelhetnek az utcán.

Kérdések

1. Át tudnak biztonságosan kelni az emberek az úton ott, ahol az a legkézenfekvőbbek?

2. Akadályozza a forgalom nagysága és sebessége azt, hogy az emberek átkeljenek az úttesten?

3. Illeszkedik az átkelő kialakítása az utca használatához, a forgalom nagyságához és a környéken található szolgáltatások, intézmények típusához?

4. Mindenki számára hozzáférhetőek ezek az átkelőhelyek?

5. Szükséges elszélesíteni a kereszteződésig, hogy az emberek biztonságosan és akadálymentesen átkelhessenek az úton?

6. Át tudnak kelni kényelmesen, biztonságosan és közvetlenül a keresztezésekben a gyalogosok és a kerékpárosok?

7. Sokat kell várni a zöldre a zebránál?

8. Elegendő idő jut mindenkinek, a mozgásukban korlátozottak és a kisgyermekkel közlekedők számára is, hogy szünetelés érzése nélkül átkelhessenek?

9. Megfelelő az átkelő beláthatósága, látják egymást az úttesten átkelő és a forgalomban haladók?

10. Elég szélesek a járdák, hogy a zebránál várakozók is elférjenek? Mindenki elfér átkeléskor a zebrán?

11. Kényelmesebbé tehető az út közepén járdaszíggel megszakított átkelőhelyek?

12. Lekezesítették a mellékutcák bejáratát és járdaszintre emelték a burkolat magasságát, hogy jelezzék a gyalogosok elsőbbségét, és hogy a sofőröknek lassítaniuk kelljen?

13. Nehéz a parkolóhelyek és rakodóhelyek mennyisége és elhelyezkedése miatt átkelni az úton?

- a Gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek építésével biztosíthatjuk a gyalog-, illetve kerékpárutat használók biztonságos átkelését egy út keresztezésénél. Az átkelőhelyeket úgy érdemes elhelyezni, hogy azok kerülőút nélkül, közvetlen összeköttetést biztosítsanak.

Március 15. tér, V. kerület

- b Az útfeület megemelésével könnyebbé és biztonságosabbá tehető az átkelés a mozgásukban korlátozottak és a babakocsival vagy poggyásszal utazók számára. A kiemelés segít a forgalom lassításában is.

Rózsa utca, VII. kerület

- c A mellékutcák bejáratának szűkítése és járdaszintre emelése segít a forgalom lassításában és könnyebbé teszi a gyalogosok számára az átkelést.

Ráday utca, IX. kerület

- d A zebrák legyenek a lehető legközvetlenebbek, szélesek és jól láthatóak. Az akadálymentesítés és a vonzó utcakép miatt is fontos lehet felszíni gyalogátkelőhelyeket létesíteni olyan helyeken is, ahol rendelkezésre állnak gyalogos aluljárók is.

Ferenciek tere, V. kerület



Az emberek biztonságban érzik magukat

Az emberek nem szívesen sétálnak, bicikliznek vagy utaznak közösségi közlekedéssel, ha veszélyesnek találják az utcát. Éppen ezért fontos, hogy mindenki biztonságban érezze magát az utcákon éjjel-nappal, legyen szó akár közlekedés- vagy közbiztonságról.

Kérdések

1. Tartanak attól a gyalogosok és kerékpárosok, hogy esetleg elüthetik őket?
2. Meg tudnak állni, vagy ki tudják kerülni biztonságosan az autóvezetők és biciklizők, ha valaki az úttestre lép?
3. Agresszívan közlekednek az utcán haladó autózók vagy kerékpárosok? Sokszor előznek például feleslegesen vagy kockázatosan?
4. Szükséges a sebességhatár csökkentése vagy az utcák átalakítása, hogy a megfelelő sebesség megválasztásával a gyalogosok és biciklizők ne érezzék veszélyben magukat?
5. Jelen van a rendőrség az utcákon, és szankcionálják az agresszív vagy közösségellenes vezetést vagy kerékpározást?
6. Inkább kerékpároznak a járdán az emberek, mert túlzottan félelmetes lenne az úttesten biciklizni?
7. Tartanak az emberek az utcán attól, hogy esetleg bűntény áldozatai lehetnek vagy fenyegetve érezhetik magukat mások viselkedés miatt?
8. Éjjel is és nappal is biztonságban érzik magukat az emberek?
9. Megvilágítják az utcai lámpák a járdát és az úttestet? Meg vannak világítva az utcáról induló mellékutcák, gyalogutak vagy síkatorok is?
10. Vannak részek, amelyek elhagyatottnak vagy elhanyagoltnak tűnnek, vagy ahol észrevétlenül maradhatnak a bűncselekmények és a közösségellenes viselkedés?
11. Kirekesztettnek érezhetik magukat a gyalogosok, kerékpárosok vagy a buszmegállóban várakozók?
12. Vannak az utcán olyan épületek, amelyeknek az ajtóit vagy ablakai a járdára néznek? Járnak rendszeresen ki-be emberek az épületekből?
13. Amennyiben vannak az utcán biciklitárolók, biztonságosnak tűnik otthagyni egy biciklit? Járnak arra emberek, szem előtt van a helyszín?
14. Tisztán tartják az utcát, nem tűnik koszosnak vagy elhanyagoltnak?

a Az utcai lámpák világítsák meg a járdát és az úttestet egyaránt, teremtsenek a sétálásra, időzésre, biciklizésre vagy akár testmozgásra ösztönző környezetet.

Futókör, Margitsziget

b A házak utcára néző ablakai és ajtóit segítik az emberek biztonságérzetét és csökkentik a bűncselekmények elkövetésének kockázatát is.

Iskola utca, I. kerület

c Az alacsonyabb sebességhatár csökkenti a halálos vagy súlyos kimenetelű balesetek kockázatát, és vonzóbbá teszi az utcát a gyalogosok és kerékpárosok számára.

d Az utcák felezővonalának eltávolítása és a sávok keskenyítése lassabb haladásra ösztönöz, és segít az alacsonyabb sebességhatár megtartásában.

Szent Imre utca, XIX. kerület



Van mit látni és csinálni

Az emberek nem szívesen sétálnak és bicikliznek lehangoló vagy unalmas utcákon. Sokkal szívesebben mozdulnak ki, ha van mit csinálni az utcákon, és kevésbé szorulnak az autójukra, ha az üzletek és szolgáltatások sétatávolságon belül is elérhetőek.

Kérdések

1. Vannak üzletek, szolgáltatások, iskolák és parkok az adott utcában vagy legfeljebb sétatávolságon belül?

2. Elég érdekes és vonzó az utca ahhoz, hogy ott emberek sétáljanak és időzzenek?

3. Lehet az utcán játszani vagy társasági életet élni?

4. Érdekesé teszik az utcát az azt övező épületek? Változatos utcaképet teremtenek az épületek, vagy inkább hosszú és monoton utcafrontot alkotnak?
5. Van lehetőség növényekkel, műtárgyakkal vagy megvilágítással érdekesebbé és megnyerőbbé tenni az utcát és az épületeket?

6. Igyekeznek az épületeket használók installációkkal, előkertekkel, virágládákkal vagy kirakatokkal érdekessé és vonzóvá tenni azokat?

7. Történnék dolgok az utcán, vannak ott utcai árusok, művészek, játszadozó gyermekek vagy együtt időző emberek?

8. Vannak nem szokványos rendezvények az utcán, bulik, vásárok, utcai árusok, művészek, időszakos lezárások?

a Az előkertek, balkonládák és virágos kosarak – és ezek időről-időre történő megújítása – segítenek az utcát vonzóbb és érdekesebb helyé tenni.

Bécsi út, III. kerület

b Ideális esetben a kirakatok nyitvatartási időn túl is láthatók maradnak, de akár egy bezárt üzlethely esetében is figyelhetünk rá, hogy az utca szép és érdekes maradjon.

Thököly út, VII. kerület

c Ahol szökőkutak, szobrok, érdekes terepviszonyok vagy éppen közteri játékok vannak, ott felnőttek és gyermekek egyaránt kikapcsolódhatnak, jól érezhetik magukat a környezetükben.

Fő tér, III. kerület

d A rendszeres vagy alkalmi rendezvények felpofozhatják az utcákat és lehetőséget adnak az embereknek a társasági életre.

Kazinczy utca, VII. kerület

Fotó: Szöllösi Mátyás



Van hol félreállni és megpihenni

A pihenőhelyek hiánya korlátozhatja egyesek mobilitását, különösen igaz ez a betegekre, sérültekre, idősebbekre és a legfiatalabbakra. Mindenki, beleértve a helyi üzleteket is, jól jár azzal, ha biztosítunk az utcákon pihenőhelyeket, hiszen az emberek így szívesebben sétálnak arra, időznek ott vagy találkoznak másokkal.

Kérdések

1. Van elég hely arra, hogy az emberek a forgalomtól kicsit távolabb megálljanak, lepihenjenek, ha éppen úgy kívánják?
2. Van arra lehetőség, hogy 5-10 percenként megálljanak az emberek és leülhessenek?
3. Figyeltek a különféle igényekre az ülőhelyek tervezésekor? Vannak köztük háttámlával és kartámasszal ellátottak is?
4. Le lehet ülni csoportosan is a főbb tereken és egyéb találkozóhelyeken?
5. Az év minden szakában, télen és nyáron is kényelmesen lehet használni az ülőhelyeket?
6. Vonzó, a forgalomtól távolabb eső helyeken vannak az ülőhelyek?
7. Jól belátható helyeken vannak az ülőhelyek, hogy csökkenjen a közösségellenes viselkedés lehetősége?
8. Figyeltek az ülőhelyek elhelyezésekor a többi utcabútorra (lámpaoszlopok, buszmegállók, ágyások), és hogy azok ne akadályozzák az utcán sétálókat a mozgásukban?
9. Hozzátesznek az ülőhelyek az utcaképhez, hogy érdekes és vonzó hely legyen az utca?
10. Vannak helyek, ahol csak úgy megállhatnak és megpihenhetnek az emberek? Falak mentén, ágyásoknál vagy lépcsőkönél, helyek, ahol szükség esetén meg lehet pihenni?
11. Biztosítanak kültéri ülőhelyeket a kávézók és más üzletek?
12. Van lehetőség ideiglenes vagy szezonális ülőhelyek kialakítására?
13. Vannak helyek, ahol engedély nélkül parkolnak az emberek?

a A sokféle ülőhelyzetre tervezett (háttámlával, karfával stb. ellátott) padokat széles körben fogják az emberek használni.

Zsivora park, XIV. kerület

b Sokféle helyen lehet álldogálni vagy megpihenni, adódhatnak ilyenek lépcsőkönél, falak előtt és virágágyások mentén is.

Eiffel tér, VI. kerület

c A boltokat és üzleteket érdemes ülőhelyek kialakítására ösztönözni, amelyeket aztán szabadon használhatnak a vásárlók és mások egyaránt.

Nádor utca, V. kerület

d A parkolóhelyeket ideiglenes vagy szezonális ülőhelyekké, teraszokká is át lehet alakítani.

Madách Imre út, VII. kerület



Az emberek jól érzik magukat

Nyugodt és kellemes környezetben sokkal valószínűbb, hogy az emberek sétálni vagy biciklizni indulnak. A minőségi, tiszta, jól karbantartott közterek, a fák és zöldfelületek segítenek kellemes és nyugtató környezetet teremteni, ahol szívesen sétál vagy biciklizik az ember. A gondtalan sétáláshoz és biciklizéshez szükséges hely biztosítása fontos, ahogy az is, hogy az emberek könnyedén eligazodjanak és odataláljanak a céljukhoz.

Kérdések

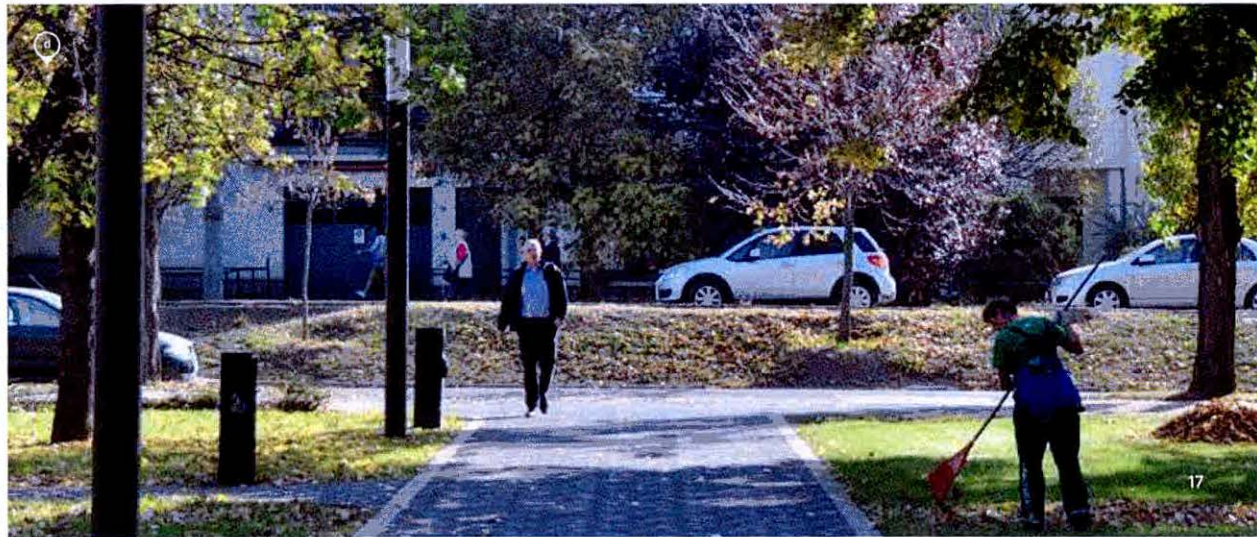
1. Tisztának és ápoltnak tűnik az utca? Vannak szemetek?
2. Tekintve az utca típusát és az adott napszakot, eléggé békésnek vagy éppen élettelinek tűnik az utca?
3. Veszélyesnek tűnik a forgalom nagysága és sebessége, vagy ahogy az emberek vezetnek?
4. Megfelelő a burkolat egyenletessége sétáláshoz és biciklizéshez? Tarthatnak attól a gyalogosok vagy kerékpározók, hogy elesnek vagy megbotlanak a rosszul karbantartott járda vagy úttest miatt?
5. Elég szélesek a járdák és a kerékpárutak ahhoz képest, hogy mennyien használják most, és fogják várhatóan használni? Van arra hely, hogy csoportok is együtt közlekedhessenek?
6. Könnyű eligazodni az utcán gyalogosan és biciklin is?
7. Ki vannak táblázva és könnyű megtalálni a fontosabb gyalogos és biciklis útvonalakat?
8. Zsúfoltnak tűnik az utca (telefonfülkék, szemetek, jelzőtáblák vagy hirdetőtáblák miatt), vagy jut elég hely a sétáláshoz?
9. Maradnak pocsolyák eső után?
10. Található jó minőségű, ápoltnak tűnő növényzet az utcákon (fák, ágyások, virágos kosarak, virágládák stb.)?

a Ha összehangoltan helyezzük el a különböző utcabútorokat (padok, kerékpártámaszok, jelzőtáblák, szemetek stb.), kevésbé hat zsúfoltnak majd az utca, és elegendő hely marad a gyalogosok számára is.
Kőrösy József utca, XI. kerület

b A bicikliutak és gyalogos felületek tervezésekor érdemes a jövőbeli igényekre is gondolni, hogy legyen elég hely, és ne alakuljanak ki a jövőben túlzásúfolt területek.
Szilas-patak, XVI. kerület

c Érthető és rendszeresen elhelyezett térképekkel vagy jelzőtáblákkal megelőzhető, hogy a gyalogosok vagy biciklizők eltévedjenek, vagy folyamatosan meg kelljen állniuk, hogy ellenőrizzék térképüket vagy telefonjukat.
Széll Kálmán tér, II. kerület

d Az emberek sokkal jobban érzik magukat, ha tiszták, karbantartottak és szeméttől mentesek az utcák.
Kossuth Lajos tér, XVIII. kerület



Nincs túl nagy zaj

A motorizált közúti forgalom egyike a legjelentősebb városi zajforrásoknak, és hatással van a zajos utcákon sétáló, kerékpározó, vásároló, dolgozó, tanuló és ott élő emberek egészségére. A forgalom nagyságának és sebességének csökkentése, csendesebb járművek és halkabb útfelületek alkalmazása kedvező hatással van az emberek egészségére, az utcák hangulatára, és az emberek is szívesebben társalognak és mozognak az utcákon.

Kérdések

1. Fel kell emelniük az embereknek a hangjukat, hogy beszélgetni tudjanak?
2. Zárva tartják az ablakokat az utcát szegélyező épületekben lakók még hőség idején is?
3. Kerülik az utcát az emberek, akkor is, ha ez kényelmetlenséggel jár?
4. Gyakran hallani dudálást vagy motorbőgetést?
5. Síma felületű anyagokat használtak az útépítés során, hogy csökkentsék az út használatából fakadó zajt?
6. Segít az utca kialakítása az agresszív vezetés elkerülésében? Megfelelően képzettek a járművezetők, hogy előzékenyen vezessenek?
7. Előfordul zajjal vagy más zavaró körülménnyel járó szállítmányozás vagy hulladékgyűjtés az utcában? Jellemző, hogy ezek különösen érzékeny időszakokban (például hajnalban) történnek?

a Keskenyebb úttestek és szűk mellékutcai torkolatok építésével elősegíthető a lassabb és előzékenyebb vezetési stílus.

Villám utca, VIII. kerület

b A szállítmányozás és más, zajjal járó tevékenységek időbeli szabályozásával elérhető, hogy csak minimálisan zavarják a helyiek nyugalmát.

c Érdeemes a cégeket arra ösztönözni, hogy elektromos vagy alacsony kibocsátású járműveket használjanak a tevékenységük során, ezzel is csökkentve a lég- és a zajszennyezést a városban.

Fotó: Preisz Tivadar

d Az új útburkolat, a felújított villamosvágány halkabb, mint a régi.

Görgey Artúr utca, IV. kerület



Tiszta a levegő

A levegő minőségének javítása mindenki érdeke, és az egészségügyi egyenlőtlenségek csökkentésében is segít. Szükségesek a város egészét érintő intézkedések, de helyi szinten is érdemes lépéseket tenni. Bármilyen érezhetően csökkenti a forgalom nagyságát vagy a rendkívül szennyező járművek számát helyi szinten, segít a levegő minőségének javításában és hozzájárul a város egészét érintő intézkedésekhez is.

Kérdések

1. Tettek lépéseket helyi szinten a levegő minőségének javításáért és a légszennyezés, különösen a motorizált járművek okozta szennyezés csökkentése érdekében?
2. Rövid utakra is autóba szállnak az emberek, akkor is, ha ehelyett gyalogolhatnának vagy kerékpározhatnának is?
3. Tettek azért, hogy rövid utak esetén a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés használata gyorsabb és kényelmesebb legyen az autózásnál?
4. Autózásra ösztönöz az elérhető helyi parkolóhelyek száma és ára a gyaloglással, biciklizéssel vagy közösségi közlekedéssel szemben? Vannak megfelelő kerékpártárolók?
5. Csökkenthető a forgalom az utca másképp történő használatával vagy a különösen szennyező járművek kitalálásával?
6. Vannak kezdeményezések, amelyek az alacsony vagy zero kibocsátású járművek használatát ösztönzik olyan szállítások és utazások során, amelyek nem tehetőek meg gyalog, kerékpárral vagy közösségi közlekedéssel?
7. Ösztönzik a helyi vállalkozásokat a szállítmányozás és a hulladékszállítás racionalizálásával a forgalom csökkentésére? Bevezethetőek elektromos vagy zero kibocsátású járművek az ilyen utakra?
8. Vannak olyan felhívások vagy népszerűsítő akciók, amelyek arra sarkallják a sofőröket, hogy ne járassák a motort parkolás vagy forgalmi dugók esetén?
9. Jellemző, hogy agresszíven gyorsítanak és fékeznek a sofőrök?

a Egyes vállalkozások elektromos vagy teherbiciklivel is megoldhatják a helyi kiszállításokat furgonok vagy robogók használata helyett.

b A magabiztos kerékpározást segítő helyi programok arra ösztönözhetik a lakosokat, hogy rövidebb utakra hagyják otthon az autóikat, és közlekedjenek inkább biciklivel.

Fotó: Velo Budapest

c Szabályozással és tudatosítással elérhető, hogy a járművek motorját álló helyzetben járató sofőrök felfigyeljenek a vezetés környezetre gyakorolt hatására, ezzel is javítható a levegő minősége.

d A levegő minőségének javításához elengedhetetlen a forgalom csökkentése és a leginkább szennyező járművek használatának visszaszorítása. Helyi beavatkozásokkal, például egyes utcák helyenkénti lezárásával csökkenthető az autózás vonzereje a rövid utakon.

Pozsonyi út, XIII. kerület



Vannak árnyékos és védett helyek

Az erős szelek, heves esőzések, magas hőmérséklet és az erős napsugárzás mind-mind jelentősen befolyásolják, hogy az emberek mennyire mozdulnak ki, időznek az utcán és érzik jól magukat. Az igény az ilyen árnyékos és szélmentes helyekre csak növekedni fog a jövőben, ahogy a klímaváltozás előrehalad, és városaink a jelenleginél szélsőségesebb időjárást tapasztalnak meg.

Kérdések

1. Egyszerű árnyékos helyeket találni forró nyári napokon, különösképpen azokon a köztereken, ahol sokan szoktak találkozni és időzni?
2. Könnyű eső esetén fedett helyet találni?
3. Mennyire vannak erős szélnek kitéve az emberek az utcán? Nehezíti, kellemetlené teszi az utcán sétálást és időzést, ha fúj a szél?
4. A klímaváltozás következtében előforduló erősebb esőzések és magasabb hőmérséklet esetén is megfelelő lesz a biztosított menedék és árnyék?
5. Úgy vannak kialakítva a fedett, árnyékos helyek, hogy vonzóbbá tegyék az utcát a gyalogosok, a kerékpárosok és az ott időzők számára?
6. Vannak fák az utcán, amelyek árnyékot adnak nyáron, de átengedik a napfényt télen?
7. Vannak árnyékolók, elötetők vagy más fedett helyek az utcán lévő épületeken? Fedettek a buszmegállók?
8. Kellemetlen mikroklimát alakítanak ki az utcát szegélyező épületek? Növelik a szél erősségét?

a A fák árnyékot adnak nyáron, de átengedik a napfényt télen, miután lehullatták leveleiket.

Tompa utca, IX. kerület

b A közterületeken elhelyezett árnyékolók, az épületek elötetői és bejáratai mind-mind hozzájárulnak ahhoz, hogy az emberek fedett helyet találhassanak az utcán.

Böszörményi út, XII. kerület

c Növényzet telepítésével és természetes vízelvezetés, szivárgók alkalmazásával biztosíthatjuk, hogy a város készen álljon a klímaváltozás következtében fellépő magasabb hőmérsékletekre és hevesebb esőzésekre.

Szent István tér, XXII. kerület

d A több oldalról zárt, valóban védett esőbeállókkal elfogadhatóvá tehető a buszra vagy villamosra való várakozás eső és kellemetlenül erős napsugárzás vagy szél esetén is.

Ferenciek tere, V. kerület



Hogyan fejlesszük az utcáinkat?

Mit tehetünk azért, hogy az utcáink egészségesebbek legyenek?

Észrevettük, hogy ha egy utca állapotát az **Egészséges utca** jellemzői alapján vizsgáljuk, jellemzően ugyanazok a problémák merülnek fel újra és újra. Ha ezekre a gyakorta felmerülő problémákra koncentrálunk, olyan megoldásokat találhatunk, amelyekkel egyszerre javíthatunk többet is az **Egészséges utca** jellemzők közül. Például:

Használjuk a közttereket másképp

Számos utcán az ott haladó és parkoló járművek uralják a teret, azt az érzetet keltve, hogy az emberek számára tulajdonképpen alig marad hely. A legtöbb városban a köztterek jelentős hányadát utcák teszik ki, ezért az utcák kialakítása nagy hatással van a helyi lakosok egészségére és jó közérzetére, jó esetben ösztönzik, hogy az emberek az utcán időzzenek. Megváltoztathatjuk, hogy miként tekintünk egy utcára, ha újratervezünk annak használatát és valódi közösségi és kikapcsolódási térére alakítjuk. Széle-

síthetjük a járdákat és leszűkíthetjük az úttestet például, vagy változtathatunk a parkolási lehetőségeken úgy, hogy adott pillanatban kevesebb teret adunk a járműveknek. Buszok és a kerékpárok használják a leghatékonyabban az úttestet – területarányosan sokkal több embert képesek szállítani, mint a személyautók – szóval érdemes lenne megfontolni, hogyan kaphatnának több teret.

Csökkentsük a forgalom sebességét

A járművek sebességének csökkentésével az utca biztonságosabbnak, nyugodtabbnak, csendesebbnek érződhet és könnyebb átkelni rajta. Egy lassabb forgalmú utca valószínűleg több embert vonz majd gyalogolni, biciklizni vagy az utcán időzni. A forgalom sebessége csökkenthető épített eszközökkel, de szintén fontos az utca érzetének és használatának megváltoztatása, hogy az emberek figyelmesebben vezessenek. Ez mind hozzájárulhat ahhoz, hogy az emberek szívesebben játszanak, beszélgeszenek, sportoljanak és pihenjenek az utcán.



Csökkentsük a forgalom nagyságát

Néhány helyen már a forgalom nagysága miatt is nehéz elképzelni, hogyan válhatna az utca kellemesebb hellyé anélkül, hogy kevesebb jármű járjon arra. Ez az egyik legfőbb oka annak, miért jó ötlet az autózást sétára, kerékpározásra vagy közösségi közlekedésre cserélni. Ez a változás azonban nagy valószínűséggel időbe telik. Ahhoz, hogy ezt elősegítsük, megváltoztathatjuk a forgalom haladását úgy, hogy a gyaloglás, kerékpározás vagy a közösségi közlekedés gyorsabb, kényelmesebb és kellemesebb opcióvá váljon a vezetéshez képest. Néhány utcát például le lehet zárni az átmenő forgalom elől, míg más utcákra csupán bizonyos típusú járműveket, például buszokat vagy kerékpárokat engedhetünk be.

Rendezettebb utcákat

Sokkal élvezetesebb és időtöltésre alkalmasabb helyekké tehetjük az utcákat, ha rendbe rakjuk őket. Ahhoz, hogy ezt elérjük, befogadóvá kell tennünk az utcát a legkülönbözőbb emberek

számára – el kell távolítani például az akadályokat a kerekesszékekkel, vakvezető kutyával, vagy fehér bottal közlekedők elől. Ahol sok jelzőtáblát, útjelzést és közlekedési lámpát helyeznek el, még a kisebb utcák is forgalmasabbaknak tűnhetnek, és kellemetlen lehet a járdán sétálni a sok jelzőtábla és más akadályok miatt. Közben szükségünk van jól elhelyezett ülőhelyekre, szemetesekre, átkelőhelyekre és kerékpártárolókra, meg kell néznünk, valóban szükségünk van-e a többi, járdán elhelyezett utcabútorra. Némelyik utcai lámpát és táblát rögzíteni lehet az épületekre is, és van, amikor a közlekedési lámpákat és a közvilágítást ugyanazon az oszlopon is el lehet helyezni.

Több növényt

Fák és egyéb növények jól elhelyezett ültetésével hívogatóbbá és megnyugtatóbbá tehetjük az utcákat. A növények jelenléte arra ösztönözheti az embereket, hogy parkként vagy kertként használják az utcát. A zöldfelületek és a különböző vízáteresztő felületek segíthetnek egy ha-



tékonyabb vízelvezető rendszer kialakításában. Az utcán élő fák és más növények árnyékot nyújtanak, tisztítják a levegőt és hozzájárulnak a biológiai sokszínűséghez.

Kezeljük az elhanyagolt tereket

Biztonságosabbá és hívogatóbbá tehetjük az utcákat, ha rendbe tesszük az elhagyatott, elhanyagolt, sötét, vagy bármilyen okból veszélyesnek tűnő helyeket. Ezt megtehetjük a világítás javításával, a növényzet túlbujánzásának megakadályozásával vagy a hely kialakításának és használatának újragondolásával.

Nézzenek az utcára az épületek

Abiztonságosnak és barátságosnak ható utcákat jellemzően olyan épületek szegélyezik, amelyek ablakai és ajtói az utcára vagy ahhoz nagyon közel nyílnak. Javíthatjuk az épületek megjelenését az olyan akadályok, mint a túl magas lombkorona, kerítések és falak eltávolításával vagy átlátszóbbá tételével. Ahol lehetőség adódik az épületek alakítására, érdemes elérni, hogy a homlokzat az utcához közel, üres fal helyett az utcára néző ablakokkal és ajtókkal épüljön meg.

Támogassuk a közösségi tulajdonlást

Egyedi hangulatú és ápoltságú utcákat teremthetünk, ha bevonjuk a helyieket a saját környezetük alakításába. Ez jelenthet állandósuló változtatásokat, például a helyi lakosok által gondozott növényzet telepítését, vagy időszakos eseményeket és tevékenységeket. Lehetővé tehetjük, hogy az épületekben lakók javítsák az épületek kinézetét, vagy jobban kihasználják az épületek előtti magántereket. Általánosságban véve ösztönözhetjük az utca közösségi térként való használatát.

Tartsuk tisztán az utcákat

Fontos, hogy az utcák és a közterek karbantartása magas színvonalon történjen, hogy azok hívogatók és biztonságosak, és szeméttől, lehullott levelektől vagy állott víztől mentesek legyenek. A járdák és kerékpárutak tisztítása és karbantartása az úttestekhez hasonlóan elsődleges fontosságú.



Az utcák, akár csak Londonban, úgy Budapesten is rendkívüli mértékben különböznek egymástól, így az itt felsorolt beavatkozások is nyilvánvalóan jobban alkalmazhatóak egyes utcák esetén, mint máshol.

De mindenhol akad valami tennivaló. Minél több megvalósul az itt felsorolt intézkedésekből, annál inkább csökkenthető a motorizált közlekedés aránya, az utcák kialakítása és fenntartása pedig egyre vonzóbbá és egyre emberközpontúbbá válhat.

Az eredeti, *Guide to the Healthy Streets Indicators* c. dokumentumot Lucy Saunders munkája alapján kiadta a Transport for London.

A magyar kiadást a Járókelő Közhasznú Egyesület megbízásából készítette:

Balogh Samu Márton

2019. január

Kapcsolat: sajto@jarokelo.hu
www.jarokelo.hu

Ne nézz át rajta!



**Inkább tedd láthatóvá a hibát
a Járókelő.hu-val, és segítünk
megoldani.**



Keress a hibát
a környezetemben



Jelentsd be
a Járókelő.hu-n



Mi értesítjük
az illetékeseket

**Támogasd a Járókelőt adód 1%-ával, hogy továbbra is segíthessünk
értesíteni az illetékeseket a közterületi problémákról.**

Adószámunk: 18627239-1-41.

**Ha megosztod,
megoldod.**





www.jarokelo.hu