BUDAPEST

Budapest Főváros | Önkormányzata
Okosváros és Részvételiség Főpolgármester-helyettese

1000174375949

ikt. szám: FPH017 /137 - 42 /2022

tárgy: Tájékoztató a „Lélegezz fel, Budapest!” elnevezésű közösségi gyűlés eredményéről

Tájékoztató

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

A Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II. 5.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: SZMSZ) 110. § (2) bekezdése alapján tájékoztatjuk a tisztelt Közgyűlést a 2022. szeptember 10-11., valamint 24-25. napjain lefolytatott „Lélegezz fel, Budapest!” elnevezésű közösségi gyűlés eredményéről.

1. Előzmények

A Fővárosi Önkormányzat elkötelezett a társadalmi bevonás mellett, ezért rendszeresen és több módon folytat társadalmi egyeztetés. Ennek egyik eszközeként 2022-ben harmadik alkalommal tartott közösségi gyűlést a Fővárosi Önkormányzat, az idei közösségi gyűlés témája a közterületek használata és a gépjárműforgalomból eredő levegőszennyezés volt „Lélegezz fel, Budapest!” címmel.

2. Szakmai előkészítő munka

A Fővárosi Közgyűlés határozata alapján megkezdődött a szakmai megalapozó munka a Főpolgármesteri Hivatal Klíma- és Környezetügyi Főosztályának, valamint “Nyitott Budapest” Társadalmi Együttműködési Osztályának koordinálása és a feladatkörükben érintett más szervezeti egységek közreműködésével, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt., továbbá az érintett szakmai civil szervezetek bevonásával a civil munkacsoportok működésének keretében.

2022 augusztusában tízezer-száz véletlenszerűen kiválasztott, tizennyolc év feletti budapesti lakos számára került megküldésre meghívó a közösségi gyűlésre való részvételre úgy, hogy ők a budapesti lakosságot korra, nemre és kerületi megoszlásra nézve reprezentálják. A tízezer-száz budapesti lakos nevéte, címéte és életkori csoportját a Belügyminisztérium csoportos adatszolgáltatás keretében adta át. A meghívót kapott budapesti lakosok online, vagy szükség esetén a “Nyitott Budapest” Társadalmi Együttműködési osztály kollégáinak segítségével jelentkezhettek a közösségi gyűlésen való részvételre.

A jelentkezők közül kor, nem, végzettség, kerületi megoszlás és elsődleges közlekedési mód szerint reprezentatívan és véletlenszerűen került kiválasztásra a közösségi gyűlésen résztvevő ötven gyűléstag és négy póttag.

3. A közösségi gyűlés lebonyolítása

2022. szeptemberében került lebonyolításra a közösségi gyűlés, melynek keretében lehetőséget biztosítottunk a téma szakértőkkel történő plenáris, valamint facilitátorokkal történő kiscsoportos megvitatására, összesen négy hétvégi napon.

A gyűlés első hétvégéjén, 2022. szeptember 10-11-én a résztvevők szakértői előadásokon tanulhattak a gyűlésen érintett témákról. A gyűlés szakmai programját a Fővárosi Önkormányzattal való folyamatos egyeztetés során alakították ki a vezető szakértők és a facilitátorok. Az előadások célja, hogy a gyűlésen résztvevők érthető módon megismerhessék a témával kapcsolatos legfontosabb információkat, majd kisebb csoportokban kérdéseket fogalmazhassanak meg, amelyeket az illetékes szakértők a helyszínen megválaszoltak. A gyűlésen elhangzott összes szakértői előadás az átláthatóság érdekében nyilvánosan megtekinthető a Városháza Youtube-csatornáján[1].

A gyűlés második felében, szeptember 24-25-én a témában tájékozott résztvevők facilitátorok segítségével javaslatokat, ajánlásokat dolgoztak ki. Ennek érdekében először közösen kidolgozták, hogy a témakörön belül milyen konkrétabb elképzeléseik vannak. Végül a közösségi gyűlés utolsó napján összesen 16 javaslatot dolgoztak ki részletesen a résztvevők, majd ezek támogatottságáról szavaztak. A javaslatok az 1. mellékletben érhetőek el.

A közösségi gyűlésről összefoglaló videó elérhető a Városháza Youtube-csatornáján[2].

4. A közösségi gyűlésen megfogalmazott ajánlások

A közösségi gyűlést követően, a gyűlés tagjai a gyűlés záróeseményeként tartott fogadás keretében 2022. november 9. napján adták át az ajánlásokat a főpolgármester részére. Az ajánlások – szakmai szempontokon alapuló tartalmi felülvizsgálat és a szükséges társadalmi egyeztetési folyamatok lebonyolítását követően – a folyamatban lévő stratégiaalkotási folyamatok során, így különösen a Budapesti Mobilitási Terv felülvizsgálata során kerülnek figyelembevételre.

Kelt Budapesten, a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.

Kerpel-Fronius Gábor
főpolgármester-helyettes

Láttam:

Láttam: Számadó Tamás főjegyző

dr. Számadó Tamás
főjegyző

mellékletek:

1. Összefoglaló a közlekedési eredetű levegőszennyezés csökkentéséről szóló közösségi gyűlés 50% feletti támogatottságú javaslatairól

Dr. G. Szabó Dániel Dátum: 2022.11.29 17:07:02 +01'00'

Ámon Ada Digitálisan aláírta: Ámon Ada Dátum: 2022.11.30 17:07:56 +01'00'

Dr. Schrődel Norbert András Digitálisan aláírta: Dr. Schrődel Norbert András Dátum: 2022.12.01 12:15:26 +01'00'

[1] https://www.youtube.com/playlist?list=PLqO9T9XeSTjNPBCvn-EtsJ50W8Q8i9JL9
[2] https://www.youtube.com/watch?v=Y-sd5NXfKx0

LÉLEGEZZ FEL, BUDAPEST!

Összefoglaló a közlekedési eredetű levegőszennyezés
csökkentéséről szóló közösségi gyűlés
50% feletti támogatottságú javaslatairól

LÉLEGEZZ FEL, BUDAPEST!

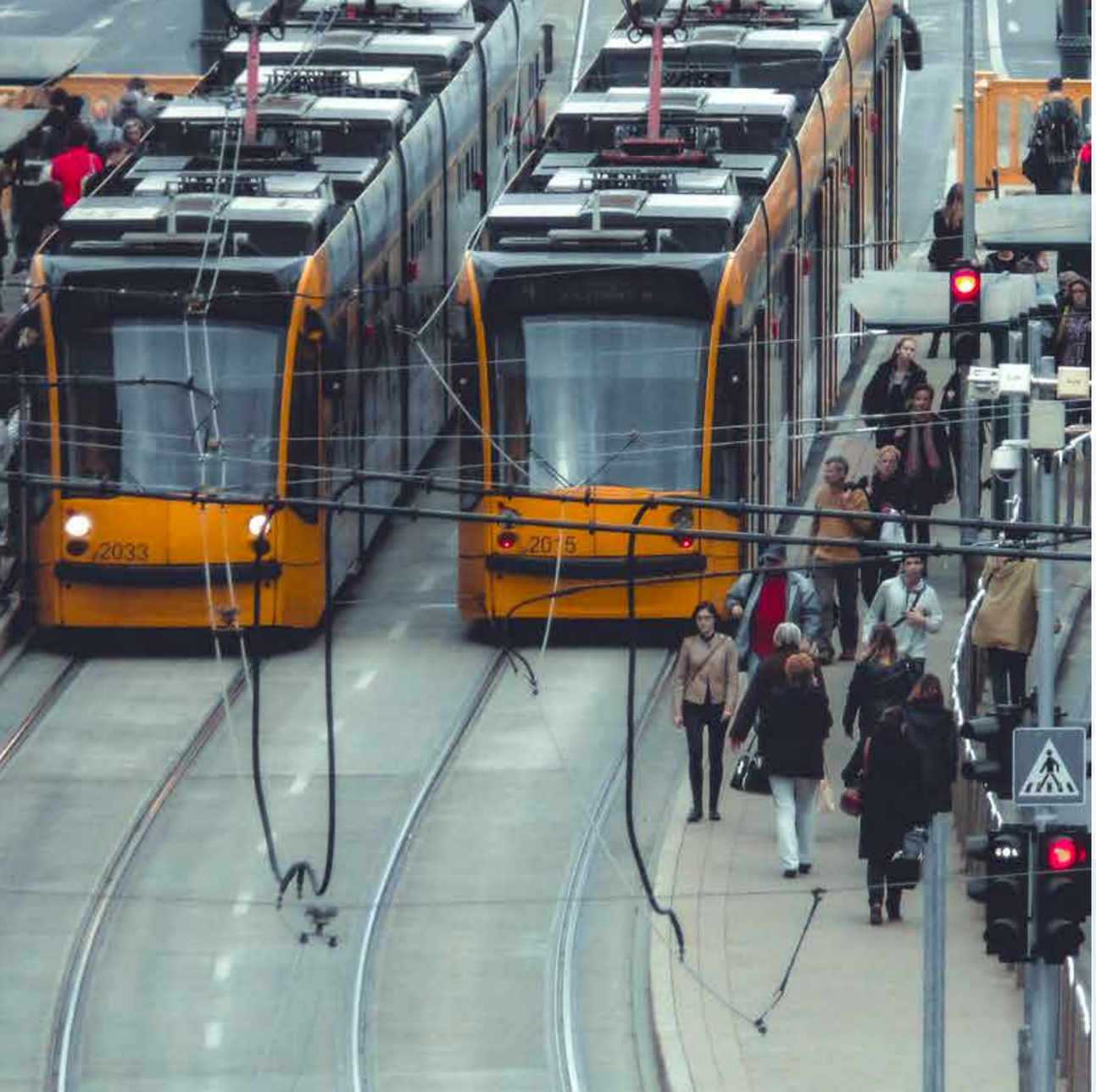
2022. szeptemberében összesen négy napon át közösségi gyűlést rendezett a főváros a közlekedés szabályozásával és fejlesztésével kapcsolatban, amelynek deklarált célja az volt, hogy az intézkedések hatására javuljon a fővárosban az életminőség.

A résztvevők az első hétvégén szakértői előadásokat hallgattak meg, majd a második hétvégén – facilitátorok segítségével – ajánlásokat fogalmaztak meg.

Ebben a kiadványban a vezető szakértők által szerkesztett ajánlásokat mutatjuk be, témakörönként csoportosítva.

Mindegyik ajánlásnál feltüntettük, hogy a résztvevők milyen arányban támogatták azokat a szimpátiaszavazás során.

SZÍNMAGYARÁZAT: *mellette* | *tartózkodik* | *ellene*



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Egyértelműbb jelzések segítsék a szabályos közlekedést, szankcionálják hatékonyabban a közlekedési szabálysértéseket!

A közösségi gyűlés résztvevői azt javasolják, hogy jobban látható helyre felszerelt és összehangolt közlekedési lámpákkal, a sebességhatárok úttestre felfestésével, a lekopott jelzések helyreállításával, valamint a kereszteződések sárga színű csíkozásával segítsék a szabályos és biztonságos közlekedést. Fordítsanak különös figyelmet a gyorshajtásra, a buszsávok használatára és a kereszteződések átjárhatóságára!

Kezdeményezik továbbá, hogy a közlekedésbiztonság érdekében tartsanak szemléletformáló képzéseket a hivatásos buszsofőröknek, telepítsenek több sebességmérő eszközt és írják össze a legjellemzőbb szabálysértési helyszíneket. A főváros kezdeményezze az államnál a 2017-ben elvett büntetési jogköreinek visszaadását, vagy a BRFK-hoz helyezését, valamint a büntetésekből befolyó összegek egy részének közlekedésbiztonsági beruházásokra fordítását – írják a javaslatukban.

TÁMOGATOTTSÁG:

Segítsék buszsávokkal és kiszélesített buszmegállókkal a közösségi közlekedést!

A résztvevők azt kérik, hogy jelöljenek ki új buszsávokat, amelyek gyorsítanák és ezzel vonzóbbá tennék a közösségi közlekedést.

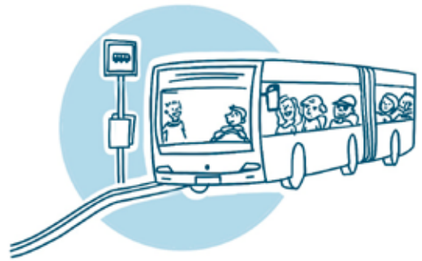
A javaslat szerint kizárólag a csúcsforgalmi időszakokban üzemelő buszsávok is kijelölhetők, továbbá a buszoknak hamarabb zöldre váltó jelzőlámpákkal, a buszsávok kialakítására alkalmatlanul keskeny szakaszokon a buszok elsőbbségével segítsék a járatok haladását.

A résztvevők azt kérik, hogy a BKK átfogó vizsgálatok alapján válassza ki a buszsávokkal ellátható útszakaszokat. Ők is javaslatokat tettek ilyenekre, mint például a Budakeszi út, a 21-es busz nyomvonala, a kispesti 151-es busz nyomvonala a Báthory és Ady Endre úton, valamint a Baross utcában.

A javaslat másik része negatív öblös buszmegállók kialakítását kéri. Ezeket a buszmegállókat parkolósávok megszakításával, azok helyén a járda kiszélesítésével lehet létrehozni, hogy a busznak ne kelljen időveszteséggel – és a szabálytalan parkolás miatt akadályozva – kitérnie a forgalmi sávból.

A negatív öblös buszmegállókat padokkal, virágtartókkal, kerékpártárolóval és mikromobilitási ponttal is elláthatják, valamint közeli zebrák kijelölését is kérik a javaslattevő budapestiek. Szükségesnek tartják továbbá a megálló buszok megelőzési lehetőségeinek kizárását útszűkítéssel és terelőelemekkel, valamint a megállók közelében 30-as sebességkorlátozás bevezetését.

A javaslattevők a 15-ös és 32-es busz, a Petőfi Sándor és Dohány utca megállóit tekintik jó példának, következésképpen elsősorban egysávos, parkolással sújtott utcákban javasolják a bevezetését, de kétszer kétsávos utakon is vizsgálnák a megoldást.



TÁMOGATOTTSÁG:

Mobilitási tervek készítése és megvalósítása a hivatalokban, köz-, oktatási- és egészségügyi intézményekben a közlekedésbiztonság és forgalomcsillapítás segítésére

A közösségi gyűlés résztvevői azt javasolják, hogy készüljön el egy felmérésekre és intézkedési tervekre alapozó módszertan, amivel ösztönözni lehet a különböző intézményekben dolgozók, vagy azokat felkeresők fenntartható közlekedési módválasztását. A biztonságosabb környezet mellett zöld közterületeket, a helyi levegőszennyezés csökkentését várják tőle.

Az intézkedések közt szemléletformáló tevékenységek, ösztönzők és fizikai beruházások is kapjanak teret, hatásméréssel és a jól működő példák széleskörű megismertetésével kiegészítve – kérik.

Néhány ötlet a résztvevők által:

- Fedett, zárt kerékpártárolók és zuhanyzók, öltözők biztosítása a dolgozók számára
- Intézmények előtt kerékpártárolók és mikromobilitási pontok kialakítása
- Szélesebb járdák és dedikált parkolóhelyek kiépítése egészségügyi intézményeknél, iskoláknál
- Nehezen megközelíthető intézmények kiszolgálása közösségi közlekedési járatokkal, iskolabuszok indítása
- Pedibusz, bicibusz programok indítása iskolások számára
- Fizikai sebességkorlátozás az intézmények közelében
- Önkéntes járőrszolgálat iskolai zebráknál
- Pénzügyi ösztönzők (jóváírások, juttatások, kedvezmények, költségtérítés) a nem autóval közlekedők számára, autózást támogató kedvezmények megvonása

A javaslattevők a főváros anyagi, a BKK szakmai támogatását várják a programhoz.

TÁMOGATOTTSÁG:

72,1%	20,9%	7%

Egyenlő mobilitási esély chartája

A javaslatban kifejtett átfogó forgalomcsillapítási charta elfogadása vezércsillagként vezetné a többszintű kormány, agglomeráció és önkormányzatok közti partnerséget. A társadalmi szolidaritás alapelve legyen a forgalomcsillapítási intézkedéseknek – kérik a javaslattevő budapestiek.

Az ajánlás szerint a városra kiterjedő környezetvédelmi célú járműhasználat-szabályozás során egyenlő esélyeket kell biztosítani a budapestieknek: egyszerre kivezetni például a cégautó kedvezményeket, és támogatni az Euro 4-es vagy rosszabb minőségű motorral rendelkezők kevésbé szennyező eszközökre váltását. Utóbbi bevezetésével a 2035-ös céldátumnál korábbi, 2027-es határidőt javasoltak.

Fontosnak tartják az otthoni munkavégzés támogatását és az intézkedéseket megerősítő szemléletformáló kampányok szervezését is.

TÁMOGATOTTSÁG:

48,8%	41,9%	9,3%

Maximum 30 km/óra sebesség Budapest 70%-án

A javaslat célja, hogy 2030-ra ütemezetten Budapest területének 70%-ára vezessék be a legfeljebb 30 km/órás sebességhatárt, hogy biztonságosabb, nyugodtabb, emberközpontúbb városban élhessünk.

A javaslattevők azt szeretnék, hogy nem csak a belvárosban, hanem minden budapesti kerületben jelöljenek ki csökkentett sebességű központi területeket 2025-ig, majd ezeket terjesszék ki 2030-ig. A sebességkorlátozás nem vonatkozna ritka beépítésű főutakra.

A gyűlés résztvevői nem csupán 30-as sebességet mutató táblák kihelyezését kérték, hanem a lassítást elősegítő kialakítást is.

A változástól a balesetek száma és súlyosságának csökkenése mellett kisebb zajt és a rövidtávú autózás visszaszorulását is várják.

TÁMOGATOTTSÁG:

42%	30%	30%

KISEBB FORGALOM, TÖBB ZÖLD

Légszennyezettség csökkentése a közterek zöldítésével

A zöldfelületek drasztikus fogyásának megállítása érdekében, a virágos zöld környezet lakosságra gyakorolt pozitív mentális és fizikai hatásainak elősegítésére, az egészségtelen szálló por megkötésére és a közösségépítés érdekében zöldítsék az utcákat és köztereket – kérik a gyűlés résztvevői. Ezzel – hangsúlyozzák - elősegítjük a sétát, az egészségesebb életmódot.

Azt javasolják, hogy az autóparkolásra használt köztereken minden harmadik parkolóhelyre ültessenek fát, indítson a főváros ösztönző programokat a lakossági zöldterület-örökbefogadásra, a beruházókat pedig kötelezzék az ingatlanuk bizonyos területének fásítására.

Első lépésként a tervezési szabályok átalakítását és célzott projektek kidolgozását kérik, melyekben a turisztikailag is látványos zöldfelületek (pl. labirintusok) kialakítása is szerepelhetne, a zöldítés részévé téve az esővíz begyűjtését és hasznosítását, vízáteresztő burkolatok használatát.

A helyben lakók ösztönzésére a zöldfelületek örökbefogadása mellett kerületek közötti versenyeket is indíthatna a főváros, amiben a legtöbb fa elültetésével, legvirágzóbb utcákkal lehetne pályázni. Érdemes lenne – nem csak családi házaknál – visszahozni a „tiszta udvar, rendes ház” kitüntetést, ami társasházaknak, lakótelepeknek is járhatna.

TÁMOGATOTTSÁG:

Autómentes Lánchidat, Szabadság hidat és pesti alsó rakpartot!

Az egészségesebb és jobb levegőjű város, a közlekedésbiztonság elősegítése, a Kiskörút tehermentesítése és összességében pozitívabb városkép kialakítása érdekében ütemezetten adják át a Lánchíd, Szabadság-híd és a kettő közti pesti alsó rakpart felületeit a közösségi közlekedésnek, a gyalogos és kerékpáros forgalomnak – mondja a javaslat.

A rakparton telepítsenek zöld növényeket, hozzanak létre piknikező- és vendéglátóhelyeket, alakítsanak ki játszótereket, kerékpársávokat és kutyasétáltató felületeket az árvízvédelmi szempontok figyelembe vételével.

Javasolják, hogy a hidakon maradjon meg a taxiforgalom is, a rakparton pedig egyeztessék össze a turistabuszok és hajók viszonyát, illetve a változások közös hatásait.

A fejlesztés a hidak esetében nem jár számottevő költséggel, a rakparti fejlesztés költségigénye a beruházás mértékétől függhet.

TÁMOGATOTTSÁG:

Váljanak Budapest zöld ütőereivé a Rákóczi úti és a Váci – Bajcsy Zsilinszky – Kiskörút - Üllői úti tengely!

Budapest balkáni, keleties hangulata helyett nyugati, élhető várost teremthetünk az átmenő forgalom és a levegőszennyezés csökkentésével, a gazdasági aktivitás növelésével, akadálymentes, pontosabb közösségi közlekedéssel – mondták a gyűlés résztvevői. A lakhatóság, az életminőség javulása nem csak turisztikai vonzerőt jelentene, hanem a kiköltözést is megfordíthatja.

Ennek érdekében ki kell használni a 2023-ban felszabaduló metrópótló buszsávok ziccerét, és – mivel a város megszokta a mostani felosztást – a buszsávok helyét a sugárutak emberközpontú átalakítására kell fordítani a közösségi gyűlés javaslata szerint. A résztvevők már 2023-ban megtennék ezt a lépést, majd a Rákóczi út transzformációja következne, ami a teljes városképre hatással lenne.

Mit javasolnak a résztvevők a különböző szakaszokra?

ÜLLŐI ÚT – KISKÖRÚT – BAJCSY ZSILINSZKY ÚT

Alapvető, minimum szempont egy biztonságos kerékpárút kiépítése. Az észak-pesti útvonalakba csatlakozva a kerékpárral egyáltalán nem vagy ritkán közlekedő budapestiek számára is dimenzióváltást jelentene a teljes budapesti biciklis kultúrában, melynek az autósok ugyanannyira szükségét érzik mint a gyalogosok, nem beszélve a kerékpározókról.

Egyetértettek a javaslattevők abban, hogy a ferihegyi reptérről Budapestre érkező turisták és hazatérő fiatalok első benyomásában kulcsszerepe van az Üllői út átalakításának.

A Határ út és Könyves Kálmán körút közötti szakaszon azt javasolják, hogy forgalmi modellezést követően döntsék el: milyen kapacitásszűkítés valósítható meg, és hogyan lehet a közterületet újraosztani, benne az új kerékpárúttal. A biztonságos bicikliút mellett kulcsfontosságú a reptéri buszok és taxik dedikált sávjának fenntartása, valamint zöld szigetek és mikromobilitási pontok létrehozása is felmerült.

Az Üllői út Könyves Kálmán körút és Kálvin tér közötti szakaszán, valamint a Kiskörúton és Bajcsy Zsilinszky úton több gyalogátkelőhely kialakítását, dedikált kerékpárutat és buszsávot, valamint több zöld szigetet és mikromobilitási pontot javasoltak a budapestiek.

VÁCI ÚT (NYUGATI TÉR – RÓBERT KÁROLY KÖRÚT)

A Nyugati tér és Róbert Károly körút közötti szakasz változatos funkcióit követően itt egyöntetűen a BKK által javasolt forgalomcsillapítási tervek mellett tették le a voksukat. A korábban vázolt kerékpárúton felül, egyes szakaszokon párhuzamos parkolás kialakítását, más szakaszokon zöldszigetek létrehozását, de minimum követelményként a járdán parkolás megszüntetését javasolták.

A Róbert Károly körút és Újpest Városkapu közötti részre forgalmi modellezést követően biztonságos bicikliutat és zöld szigeteket kértek az irodák és üzletek jobb megközelíthetősége és környezetük javítása érdekében.

A RÁKÓCZI ÚTI TENGELY (ERZSÉBET HÍDTÓL A HUNGÁRIA KÖRÚTIG)

Az állampolgárok által a város szívén keresztülhasító autópályának nevezett úton középre helyezett trolibusz közlekedést javasoltak, a két oldalán pedig kiszélesítenék a járdákat, biztonságos kerékpársávok, valamint az árufeltöltők, megosztott autószolgáltatók, taxik és mikromobilitási eszközök – járdával párhuzamos - parkolását tennék lehetővé.

Második ütemben a közművekhez igazodva zöld szigeteket hoznának létre a parkolók helyén.

A gyűlés résztvevői a középre helyezett troliközlekedést, a járdák kiszélesítését és a kerékpársávok kialakítását hangsúlyozták, a beruházástól már rövidtávú életminőségbeli és gazdasági fellendülést várva. A fejlesztéshez budapesti források mellett állami és európai uniós támogatást várnak.

TÁMOGATOTTSÁG:

PARKOLÁSI ÉS BEHAJTÁSI REFORM

Közterületi parkolás visszaszorítása az egészséges utcák kialakítása érdekében

A közterületen parkoló autók jelentős helyet foglalnak el, ezzel csökkentve a zöldítésre és a közterületek élhetőbbé tételére fordítható területeket.

A – budapestieket reprezentatívan képviselői gyűlés résztvevői által megszavazott – javaslat lényege, hogy csökkenteni kell a közterületen parkoló autó számát, hogy a felszabaduló területeket a helyi lakosok életminőségének a javítására lehessen fordítani.

Ezt védett, önkormányzati parkolók biztosításával egy időben a parkolási díjak emelésével, a kedvezmények csökkentésével vagy megszüntetésével (pl. céges vagy lakossági első, második, harmadik autó) a BKK szolgáltatások kedvezményeivel segítenék elő.

A gyűlés résztvevői azt javasolják, hogy a főváros és a kerületek mérjék fel, melyek azok az utcák, amelyek átalakíthatók lennének az "egészséges utca" koncepció keretében. Ez alapján számolják ki, hány autó elhelyezését kellene megoldani ahhoz, hogy az adott területeket fejleszteni lehessen.

Kétféle megoldást javasolnak az autók tárolására beruházási igény alapján:

- **beruházás nélkül:** meglévő helyek, pl. plázák parkolói, parkolóházak, kihasználatlan fizetőparkoló területek, foghíj telkek, önkormányzat tulajdonában lévő ingatlanok parkolóiban – szükség esetén helyvásárlással – parkolóhelyek kiadása helyi lakosoknak. Az ingázó járművek tárolási igényével összehangolható, ha csak este elérhetőek ezek a helyek.
- **beruházással:** társasházak pincéjének vagy földszinti tereinek átalakításával (pl. Berlinben)

A javaslattól azt várják, hogy – bár messzebb lehet a lakástól egy ilyen parkoló – a helykeresési idő megspórolásával és a védett, fix helyek biztosításával vonzóbbá tehető egy önkormányzati parkoló az utcai tárolásnál. Az ilyen parkolók, parkolóházak mellett mikromobilitási pontokat is alakítsanak ki a könnyebb megközelíthetőség érdekében – javasolják.

A résztvevők a közterületi parkolási díjak emelését is megoldásnak tartják, ami a helyi lakosokra is vonatkozna, csökkentve vagy megszüntetve a második autókra vonatkozó kedvezményeket.

További ötlet, hogy egységes agglomerációs bérlettel segítsék a közösségi közlekedés használatát, valamint a Simple és a Mobilfizetés alkalmazásaiban figyelni lehessen az elérhető nem közterületi parkolók számát, hogy könnyebb legyen azt választani.

A gyűlés résztvevői kiemelték, hogy megfelelő indoklás és alternatíva nélkül ellenállást válthat ki a parkolási díjak emelése, miközben az a helyi ingatlanok értékének növekedésével járna, az emberek jobban szeretnének ilyen helyen élni.

A felmérések elvégzése mellett szükséges egy "Így is kinézhetne" kampányt indítani, ami megmutatja a jövőképet, megismerteti az egészséges utca koncepciót, a fejlesztési terveket, ezzel jobban támogatná a lakosság a kezdeményezést.

TÁMOGATOTTSÁG:

Egységes budapesti parkolási keretrendszer kialakítása és menedzsmentje a parkolóhelyek csökkentésével és a helyi lakók bevonásával

Érezhető belvárosi forgalomcsökkenést, a helyiek számára élhetőbb lakókörnyezetet biztosítana a parkolóhelyek radikális csökkentése, és a parkolási díjak (helyben lakókra és rövididejű célforgalmi parkolóhelyeken megállókra nem vonatkozó) emelése a résztvevők által megszavazott javaslat szerint.

A kevesebb gépkocsinak köszönhetően több zöldfelület, tér és vendéglátóhely jöhetne létre, ami pezsgőbb városi életet, fejlődő kulturális és turisztikai szolgáltatásokat vonna maga után, mindenekelőtt a „valódi" lakosok visszatérésével a belvárosi területekre.

A javaslat leszögezi, hogy egyértelműen szükséges (a jelenleg kerületenként változó) parkolási és forgalomcsillapítási rendszer koordinációja és transzparens kommunikációja. Egységes és átlátható rendszerben a budapestiek, munkavállók és ide látogatók is könnyebben tájékozódhatnak. A – minden résztvevő által hiányolt – transzparencia kiépítése a visszaélések megszüntetésével a rendszerbe vetett bizalmat és partnerséget erősítené, mondták.

A parkolóhely-csökkentés és díjemelés mellett dedikált célforgalmi helyek kijelölését kérték, hogy pl. a gázszerelők, gyereket iskolába vagy idős rokont kórházba szállítók, költöztetők, futárok meg tudjanak állni. Ezeket a helyeket az egész városban egységes felfestéssel kérik jelölni.

A javaslatban megfogalmazott dedikált parkolóhely típusok:

- Kizárólagos lakossági parkolóhelyek
- Időszakos rakodás és árufeltöltés
- Dedikált car-share (GreenGO, MOL limo, stb) parkolóhelyek
- Futárok és rövid ideig várakozó munkavállalók (Wolt, DHL, posta, stb)
- Kiss+Ride – 15 perces várakozási parkolóhelyek, kifejezetten az iskolák, közintézmények, forgalmasabb csomópontok, egészségügyi intézmények közelében
- Dedikált mozgáskorlátozott helyek

A javaslat másik fontos eleme, hogy induljon el egy összbudapesti parkolási tanács, ami tervezi és kivitelezi a parkolási változásokat, valamint lehetővé tenné a parkolási reformban úttörő kerületek (pl. Terézváros, Józsefváros) tapasztalatainak megosztását. A javaslattevők e szerv felállítását kérik elsőként, valamint a parkolóhely-csökkentéssel létrehozható modern városi funkciók felmérését.

TÁMOGATOTTSÁG:

Belvárosi behajtási hozzájárulás a zöld közlekedés finanszírozására

A javaslatban azt kérik a gyűlés résztvevői, hogy fokozatosan – pl. előbb céges autókra, terepjárókra - vezessen be Budapest behajtási díjat, hogy ezzel csökkenjen a városi autóforgalom, javuljon a levegő minősége, és plusz forrásokhoz jussanak a zöld közlekedési alternatívák fejlesztései.

A behajtási zónák a parkolási zónákkal lehetnének összehangolva, amit belépéskor, a gépjármű környezetvédelmi besorolása és súlya alapján kellene megfizetni. A londoni emissziós zónákhoz hasonló övezetek környezetvédelmi előírásai a közösségi közlekedés járműveire is vonatkozna.

A díjfizetés alól rászorultsági és „autóhoz kötöttségi" alapon kedvezményt vagy támogatást lehetne kapni.

A megfelelő tájékoztatás után bevezetett rendszer alapja a zónákba vezető főbb utakon elhelyezett kamerarendszer lenne, ami rendszám alapján ellenőrizné a használatot. A tárolt adatok tennék lehetővé a díjak, bírságok kiszabását az autópályákhoz hasonlóan.

Felmerült ötletként a kilométerarányos hozzájárulás fizetésének lehetősége, valamint a zónákon kívül esetlegesen megnövekvő autóforgalom kezelésének kérdése.

A javaslat fontos pontja volt, hogy a teljes bevételt előre meghirdetett, átlátható módon, egy dedikált alapon keresztül kellene városszöldítő projektekre fordítani. A bevétel becslések szerint évi 30-50 milliárd forintot jelentene egyszeri, 5-10 milliárdos beruházási költség mellett.

A javaslat megvalósíthatóságához meg kell változtatni az erre vonatkozó törvényeket, valamint hatástanulmányok és forgalmi modellezések szükségesek a javaslattevők szerint.

TÁMOGATOTTSÁG:

SZEMLÉLETFORMÁLÁS, OKTATÁS, KAMPÁNYOK

Egészséges egyén és város! Szemléletformáló kampány a közösségi közlekedés és a mikromobilitási eszközök népszerűsítésére

Induljon egy folyamatosan megújuló, minden korosztályt elérő kampány a hagyományos és közösségi médiában az autóforgalom csökkentése, a közösségi közlekedés, kerékpározás, mikromobilitás, autómegosztás népszerűsítése érdekében.

A kampány részeként induljanak pontgyűjtő, ösztönző, a környezeti hatásokat is megmutató játékok a BudapestGO appon belül.

A kampánynak pozitív hangvétele legyen, buzdítson cselekvésre, mutassa be a közösségi és mikromobilitás előnyeit a pénztárcákra, az egészségre és a környezetre. Az autózás helyett fenntartható közlekedést támogató vállalatokat jutalmazzák klímabarát emblémával, szervezzenek a külső kerületekben is programokat!

A kampány a BKK bevételeinek növelését is magával hozhatja, de ehhez valódi pénz- és időmegtakarítást adó közösségi közlekedésre van szükség, és a teljes város területén elérhetővé kellene tenni a mikromobilitási eszközöket egy Mobility-as-a-Service applikáció fejlesztésével, akár a BudapestGO részeként.

A kampánystratégia tervezze meg a médiavásárlással, influenszerekkel és a szükséges fejlesztésekkel járó költségeket, de a növekedő bevételek majd visszaforgathatók lesznek a kampányba.

TÁMOGATOTTSÁG:

Közlekedési oktatás gyerekeknek, KRESZ-frissítés felnőtteknek

A gyűlésen résztvevő budapestiek azt javasolják, hogy korosztályi sajátosságokat figyelembe véve induljon el egy átfogó közlekedési oktató-programtól gyerekektől felnőttekig. Azt kérik az állampolgárok, hogy a különböző oktatási intézményeket és fenntartókat, civil, rendőrségi, balesetmegelőzési és más szakmai szervezeteket bevonva dolgozzák ki a tananyagot.

A program gyerekek és fiatalok esetében a játékos, interaktív és digitális módszerek ötvözéséből felépítve vezetne el egy közlekedési vizsga megszerzéséig. A vizsgát megszerzőknek támogatást biztosítana a főváros a hivatalos KRESZ vizsga letételéhez az ötlet szerint.

A szintén korosztályi alcsoportokra bontott felnőttek esetében elsősorban a KRESZ ismeretek frissítése lenne a cél figyelemmel a jogosítvány megszerzése után bevezetett változásokra, illetve a kulturált együtt közlekedés szempontjainak átadása.

A javaslattevők ettől a közlekedési kultúra javulását, a balesetek számának csökkenését és a személyes felelősségvállalás növekedését várják. Számítanak arra, hogy a program országossá nőheti ki magát.

TÁMOGATOTTSÁG:

SZOLGÁLTATÁS-FEJLESZTÉS

A BudapestGO továbbfejlesztése - Kombinált Közlekedési Bérlet bevezetése

A közösségi közlekedést, mikro- és megosztott mobilitást használók számának növelése és az autóforgalom csökkentése érdekében a meglévő BudapestGO alkalmazás átalakítását javasolják a MÁV, Volánbusz, megosztott járműszolgáltatók, P+R parkolók bevonásával, a BKK által összefogva. A cél egy olyan app, ahol egy helyen lehet megtalálni minden szolgáltatást, könnyebbé téve az utazástervezést és bérletvásárlást. (Megjegyzés: más fókuszú javaslatokban is felmerült a BudapestGO app fejlesztése)

A javaslat szerint – kor és használati igény szerint - háromfajta bérlet „alapcsomagot" lehetne vásárolni az alkalmazásban, amihez a kiegészítő szolgáltatásokat – kisállat, kerékpár, mikromobilitás, stb. - egyenként lehetne hozzáadni a vásárlás során.

A megújult applikáció utazástervezője megmutatná az egyes járatok telítettségét, a mikromobilitási-pontokat, lehetőséget adva új helyszíneket javasolni az appban.

Az 1-5 milliárdos költségre becsült fejlesztéstől több utast, csökkenő autóforgalmat, nagyobb jegybevételt és kevesebb bliccelőt várnak a közösségi gyűlés résztvevői, lehetővé téve a további fejlesztések finanszírozását.

A javaslat szerint 1-2 éven belül a MÁV-Volán csoporttal el lehetne indítani az együttműködést.

TÁMOGATOTTSÁG:

Az agglomerációs ingázásból származó levegőszennyezés csökkentése

A közösségi gyűlés javaslata felhívja a kormány, a főváros és a 75 agglomerációs település vezetését, hogy együtt dolgozza ki az agglomerációs ingázásból származó légszennyezés csökkentésének különböző módjait, amelyek tartalmazzák:

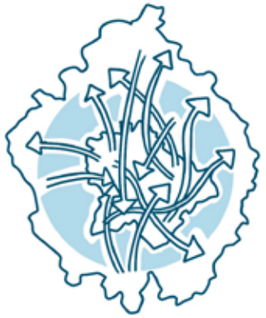
- az otthoni munkavégzés támogatását
- a későbbi iskolakezdést
- a teherszállítás idejének reggeli és délutáni 2-2 órás korlátozását
- a teherszállító járművek méretétől függő behajtási díj szedését
- a közösségi közlekedés vonzóbbá tételét tisztább, pontosabb, és biztonságosabb járművekkel
- a MÁV, Volán, BKK menetrendek és tarifák összehangolását
- a vonatok és vasúti pályák jobb karbantartását (pl. késések, a HÉV nyáron meleg, télen hideg)
- Kötöttpályás kapcsolatok fejlesztését pl. Budakeszi és Budaörs irányában
- P+R és B+R parkolók kialakítása, amit kizárólag az ingázók használhatnak

Az intézkedésektől nem csak a levegőminőség javulását várják, hanem brutális dugók okozta stressz csökkenését, pénz- és időmegtakarítást az utazóknak.

A várhatóan milliárdos fejlesztési csomag első lépéseként a kormány és az agglomerációs településektől várják, hogy hangsúlyosabb foglalkozzanak a problémával, hiszen a fővárosi és agglomerációs régióban él Magyarország 30%-a.

A gyűlés résztvevői feltették a kérdést:

„Miért nem működik egy olyan szerv, ami a főváros és az agglomerációs települések szakembereit tömöríti, hogy koncentráltan, csak ezzel a problémával foglalkozzanak?"



TÁMOGATOTTSÁG:

Tisztább, komfortosabb, biztonságos közösségi közlekedést!

A közösségi közlekedés megítélésének javításával, az utazóközönség nyugodtabbá válásával vonzóbb lehet azoknak, akik eddig kényelmi szempontok miatt inkább autóval közlekedtek. Ha többen utaznak közösségi közlekedéssel, azzal a főváros levegő- és zajterhelése csökkenhet, és a további fejlesztéseket lehetővé tevő jegybevétel is növekedhet.

A gyűlés résztvevői felhívták a figyelmet arra, hogy a meglévő járművek és eszközök mellett is tisztább és kényelmesebb szolgáltatást nyújthatnának a szabályok betartatásával, szankcionálással, a közbiztonság javításával és csak azok felengedésével a járművekre, akik kifizették az utazás árát.

Fejlesztési javaslatok a biztonság terén:

- Jobb közvilágítás és folyamatosan figyelt kamerarendszer a megállókban, állomásokon
- Vandálbiztossá tett megállók, pl. fóliázással
- Folyamatos karbantartás (burkolatminőség, korlátok, világítás, csúszásmentesítés)
- Korlátok kiépítése a lépcsők mellett
- Közvetlenül a hatóságokhoz bekötött segélyhívógombok, defibrillátorok, epipenek telepítése a megállókba, állomásokra
- Csomagmegőrzők, kerékpártárolók, ivóvízcsapok felszerelése a megállókban, metróállomásokon
- Több kapaszkodó elhelyezése
- Vészhelyzet esetén tájékoztatás és edukáció a járműveken és megállókban

Kényelmi fejlesztési javaslatok:

- Akadálymentes közlekedési lehetőségek kiterjesztése
- Klimatizált járművek beszerzése, meglévők klimatizálása, ahol nem lehetséges, ott a nyitható ablakok karbantartása
- Kerékpárok, mikromobilitási eszközök szállítása minden közösségi közlekedési eszközökön
- Valós idejű utastájékoztatás és információ átszállási kapcsolatokról
- A P+R parkolók aktuális kapacitásának feltüntetése a BudapestGO applikációban online foglalási lehetőséggel, maximum 24 órás parkolás bevezetése
- Megállókhoz közeli Mobi pontok kiépítése az átszállás segítésére
- Konnektorok, USB töltők felszerelése, Wi-Fi az állomásokon, járműveken

Tisztaságot elősegítő javaslatok:

- Ingyenes, tiszta mosdók megnyitása állomásokon, P+R parkolókban
- Járművek tisztaságának értékelése és takarítási igény jelzése a BudapestGO applikációban
- Higiénikusabb műanyag ülések használata
- Járműveken kéz- és kapaszkodó fertőtlenítők elhelyezése

Az ütemezetten bevezethető fejlesztések között a már meglévő szabályok betartását, a takarítást és a BudapestGO fejlesztést javasolták elsődlegesnek. Felhívták még a figyelmet a napelem-zöldtető mix alkalmazására az elektronikai eszközök ellátásához, és a BKK járműflotta egységesítésének hasznát.

TÁMOGATOTTSÁG:

KÖSZÖNJÜK A KÖZÖSSÉGI GYŰLÉS RÉSZTVEVŐINEK, HOGY HOZZÁJÁRULTAK BUDAPEST FEJLŐDÉSÉHEZ!

Budapest Főváros Önkormányzata
További információ: kozossegigyules.budapest.hu

BUDAPEST

Budapest
2022