



BUDAPEST VI. KERÜLET, TERÉZVÁROS MOBILITÁSI TERV



2021. november



BUDAPEST VI. KERÜLET, TERÉZVÁROS MOBILITÁSI TERV

Megbízó: TERÉZVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

Tervező: MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

Dr. Macsinka Klára okl. építőmérnök, ügyvezető

13-1017: KÉ-K, Tkö

Boldizsár Attila okl. építőmérnök

Szücs Gergely okl. építőmérnök

Koroknai Ádám gyakornok

Dátum: 2021. november

TARTALOM

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

- 1) Előzmények, munka tárgya, stratégiai elemek
- 2) Terézváros közlekedési jellemzőinek vizsgálata
 - 2.1 Városszerkezet
 - 2.2 Közúti közlekedés
 - 2.3 Parkolás
 - 2.4 Közösségi közlekedés
 - 2.5 Kerékpáros és gyalogos közlekedés
 - 2.6 Mikromobilitás
- 3) Előtervek, jogszabályi háttér
 - 3.1 Főváros Szerkezeti Terve
 - 3.2 Budapesti Mobilitási Terv
 - 3.3 Településfejlesztési Konceptió
 - 3.4 Terézváros fenntartható energia- és klíma akcióterve (SECAP)
 - 3.5 Parkolási rendeletek
 - 3.6 KÉSZ - Kerületi Építési Szabályzat
- 4) Parkolási vizsgálatok
 - 4.1 Parkolási szokások, igények
 - 4.2 Parkolóhelyek összesítése
 - 4.3 Különleges parkolóhelyek
 - 4.4 Várható/tervezett változások a parkolási kínálatban
- 5) Mobilitási konfliktusok meghatározása
- 6) Intézkedési javaslatok
 - 6.1. Mobilitási stratégia alapelvei
 - 6.2 Parkolásra vonatkozó javaslatok
 - 6.3 Kerékpárforgalomra vonatkozó javaslatok
 - 6.4 Mikromobilitásra vonatkozó javaslatok
 - 6.5 Közterületek újrafelosztására tett javaslatok
 - 6.6 Forgalomtechnikai javaslatok
 - 6.7 SMART CITY – Okos megoldások
 - 6.8 Fenntartható megoldások a parkolási igények csökkentése érdekében

- 7) Intézkedések részletes tervezése
 - 7.1 Lakossági parkolás
 - 7.2 Különleges parkolóhelyek
 - mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhelyek
 - K+R parkolóhelyek
 - koncentrált rakodópontok
 - 7.3 Mobilitási pontok
 - 7.4 Forgalomtechnikai beavatkozások

- 8) Intézkedési javaslatok ütemezése

- 9) Összegzés

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A **Mobilitási Terv** egy újszerű, a környezetbarát közlekedési módokra koncentráló közlekedésfejlesztési terv, amely egy hosszú időtávra kitékintő **stratégia**, de ugyanakkor egy rövid távú intézkedési terv is. A mobilitási terv elsődleges célja az egyéni gépjármű-közlekedés visszaszorítása egyéb, reális alternatívák kínálatával, a közlekedők szemlélet-váltásának elősegítésével. Ennek következményeként a közlekedési konfliktusok száma csökken, a környezet és a városi élet minősége javul.

A (fenntartható) mobilitási terv a hagyományos közlekedéstervezési elvekkel szemben emberközpontú, nem csupán egyetlen közlekedési mód fejlesztésére törekszik a többi figyelmen kívül hagyva. Nagyon fontos a projektek értékelése és követése megvalósításuk után.

Terézváros Mobilitási Tervének készítése során begyűjtöttük a kerületre és térségére vonatkozó, mobilitással összefüggő előterveket, parkolási adatokat, közlekedési szokásjellemzőket. Megvizsgáltuk az egyes közlekedési módok, ágazatok helyzetét a kerületben (közúti/gépjármű, gyalogos és kerékpáros közlekedés, közösségi közlekedés, parkolás, mikromobilitás), az infrastruktúra kiépítettségét és állapotát, átnéztük az eddig elkészült helyi és felsőbbrendű terveket, dokumentumokat. A kerület közlekedési helyzetének kiértékelése után a problémák, konfliktusok okát állapítottuk meg. Terézvárosban (hasonlóan más belvárosi kerülethez) a legfőbb közlekedési konfliktust az a tény okozza, hogy az utcák közterületek jelentős részét a burkolt, gépjárműforgalom számára fenntartott területek foglalják el. A szűk szabályozási szélességű utcákban csak keskeny járdafelületek maradnak a gyalogosok számára, zöldfelületnek pedig egyáltalán nem jut hely. További probléma, hogy még a lakóutcákban sincs sebességkorlátozás, így a gyalogos és kerékpáros forgalom biztonsága nem megfelelő.

A jelenlegi helyzet ismeretében és a Megbízónkkal egyeztetett jövőkép szerint határoztuk meg azt a célt és azokat az alapelveket, amelyek leginkább szolgálják az elképzelt jövőkép megvalósulását.

Jelen stratégiai terv **alapvető célja a terézvárosi lakosság életkörülményinek javítása és a fenntartható közlekedési rendszer létrejöttét, fejlődését megalapozó intézkedések kidolgozása.**

Ennek érdekében **alapelveként kezelendő**, hogy a javasolt intézkedések az alábbiakra irányulnak:

- A kerületbe érkező célforgalom (gépjárműforgalom) csökkentése.
- A gépjárműforgalom sebességének csökkentése.
- A burkolt felületek arányának csökkentése.
- Zöldfelületi arány növelése.
- A gyalogosok számára biztonságos, széles felületek létrehozása.
- Mobilitási pontok kijelölése.
- Rendszerelvűség fenntartása a parkolásszabályozásban.
- A parkolóhelyek számának növelése nem cél, kisebb arányú csökkentése igen. A felszíni parkolók építménybe áthelyezése fokozatosan történjen, a felszabaduló területekre egyéb funkciók települhetnek (közösségi, gyalogos, zöldterület).
- A zöldfelületek rovására nem jelölhetők ki felszíni parkolófelületek.
- Parkolási kedvezmények rendszerének felülvizsgálata.
- Oktatási intézményeknél parkolásszabályozás (K+R helyek kijelölése)
- Az új beruházásokhoz építendő parkolászám városi szabályozása (KÉSZ-be építve).
- A fenntartható közlekedési módok támogatása (kampányok, adókedvezmények, stb.)

A fenti alapelvek elfogadása és betartása lehetővé teszi egy olyan fenntartható közlekedési rendszer bevezetését és működtetését Terézvárosban, amely hozzájárul az élhető városi léthez.

A Mobilitási terv a jelenlegi közlekedési helyzet kiértékelése és a közlekedési konfliktusok meghatározása után intézkedéseket javasol, amelyek (akár rövidtávon) elősegítik a forgalombiztonság növekedését, az egyéni gépjárműhasználat visszaszorítását, a forgalomcsillapítási megoldások hatékonyságát és a fenntartható közlekedési rendszer kialakulását.

Az alábbi területekre tettünk intézkedési javaslatokat:

- Lakossági parkolóhelyek kijelölése, üzemeltetése
- Rakodópontok kijelölése (területalapú rendszer a lakossági rendelések kiszállításához, összesen 95 rakodópont és koncentrált rakodóhely létrehozása)
- K+R (rövid idejű várakozáshoz az oktatási intézményeknél, reggel 7.00 h és 8.30 h között)
- 195 mobilitási pont kialakítása a kerületben (alternatív közlekedési módok elterjedésének elősegítése)
- Forgalomcsillapítási megoldások (Tempo30 zónák kijelölése Terézváros teljes területén, forgalomcsillapító bordák és kiemelt csomóponti területek kiépítése)
- Közterületek újrafelosztása a gyalogos és zöldfelületek növelése érdekében (felszíni parkolóhelyek számának csökkenése)
- A lakossági parkolás lehetőségének megteremtése a parkolási létesítményekben (parkolóházak, mélygarázsok)
- A fenntartható közlekedési mód választást támogató, szemléletformáló kampányok, események rendszeres tartása, főleg gyermekek számára
- Kerületi mobilitási csoport létrehozása (az iskolák képviselőivel) az aktuális mobilitási kérdések megbeszélésére.

Javaslatokat tettünk továbbá az „okos” megoldások (intelligens közlekedési rendszerek) bevezetésére és az egyéni gépjármű-közlekedés visszaszorítására irányuló egyéb lehetőségek alkalmazására.

Az intézkedések ütemezését az alábbiak szerint javasoljuk:

Rövid táv: 2021 - 2023.

- Mobilitási pontok kiépítése
- Lakossági parkolóhelyek kijelölése (teljes Terézváros)
- Rakodópontok kiépítése (teljes Terézváros)
- K+R parkolóhelyek kijelölése
- Forgalomtechnikai beavatkozások (előkészítés alatt álló, javasolt intézkedések)
- Szemléletváltást segítő programok elindítása (iskolai kapcsolattartók kijelölése, Polgármesteri Hivatalban mobilitási felelős munkába állása, kerületi mobilitási központ létrehozása)
- Közreműködés a Budapesti Mobilitási Kerekasztal szervezetében

Középtáv: 2025-ig

- BUBI-rendszer átalakítása (a dokkoló állomások és a mobilitási pontok esetleges összevonása, fővárosi együttműködéssel)
- Parkolásszabályozás átalakítása (kedvezmények felülvizsgálata)
- Forgalomtechnikai beavatkozások
- Szemléletváltást segítő programok, események megrendezése évente 3-4 alkalommal

Hosszútáv:

- PIR-kiépítése (fővárosi együttműködés)
- További lakóutcák közterületi átépítése
- Főutak közterületi átépítése (megfelelő külső úthálózati feltételek megléte esetén)
- Önkormányzati járműpark korszerűsítése (elektromos járművek beszerzése)

Fontosnak tartjuk, hogy a kerület képviselje saját érdekeit azokban az ügyekben, amelyek fővárosi szintű döntéseket igényelnek (pl. teljes városra kiterjedő parkolásirányítási rendszerek létrehozása, közösségi közlekedés szolgáltatási szintjének növelése).

Bár a kerület önmagában (tekintettel arra, hogy egy nagyváros fontos, de a többi kerülettel összekapcsolt, elválaszthatatlan része) nem tud átfogó, teljes városra érvényes intézkedéseket hozni, de minden joga és lehetősége megvan, hogy támogassa, vagy elvárja a fővárostól azokat a közlekedésszervezési intézkedéseket, amelyek a kerület humanizáltabb, fenntarthatóbb, biztonságosabb és emberközpontú közlekedését elősegítik.

1) Előzmények, munka tárgya, stratégiai elemek

Jelenlegi megbízásunk tárgya Terézváros Mobilitási Tervének kidolgozása. A munka során megvizsgáltuk a kerület jelenlegi közlekedési hálózatát, parkolási rendszerét, a meglévő igényeket, konfliktusokat, a fejlesztési lehetőségeket. A helyzetértékelésnek megfelelő intézkedési javaslatokat egyeztettük Megbízónkkal, a Budapesti Közlekedési Központ és Budapest Közút Zrt. illetékeseivel, mint a forgalomtechnikai rendszer üzemeltetőivel.

A mobilitási terv (stratégia) kidolgozása során figyelembe vettük Terézváros deklarált jövőképét, fejlesztési elképzeléseit és hasznosítottuk más magyarországi városokban elvégzett munkáink elkészítése során szerzett tapasztalatokat. Kitértünk a legújabb fővárosi fejlesztésekre, a forgalomcsillapítási lehetőségekre, és a mikromobilitási eszközökre is. Bemutattuk a jövőbeni lehetőségeket, a korszerű mobilitási és parkolásszabályozási megoldásokat.

A mobilitási tervben javasolt alapelvek és megoldási irányok, illetve konkrét kialakítások mindegyike megfelel a korszerű közlekedés- és településtervezés elvárásainak, valamint a hatályos jogszabályokban és a releváns Útügyi Műszaki Előírásokban található szabályoknak.

A mobilitási terv/ stratégia szükségessége

A motorizációs szint, vagyis a gépjármű-ellátottság (gépjárművek száma/1000 lakos) folyamatos növekedést mutat a fejlett országokban, így Magyarországon is. Bár nemzetközi összehasonlításban a magyarországi átlagos érték (350 gépjármű/ 1000 lakos) nem tekinthető magas értékű ellátottságnak, a városok korlátozott közúti infrastruktúrájához képest nagyarányú a motorizációs szint. Ennek megfelelően nagyobb városainkban, csúcsórában forgalmi dugók tapasztalhatók és a parkolási igények is folyamatosan nőnek. Tekintettel arra, hogy a nagyszámú gépjármű (mind a haladó, mind az állóforgalom) elhelyezése nagy területeket igényel és általában nem épített létesítményben, hanem felszínen közlekednek, illetve parkolnak az autók, elkerülhetetlen, hogy sok esetben befolyásolják a városképet is. Az álló és haladó gépjárműforgalom és a gyalogosok, kerékpárosok között sok konfliktus jön létre az úthálózaton.

A motorizációs szint és a gépjárműhasználat növekedése elérte azt a szintet, amikor a városokban már nem csupán a haladó forgalom közúti befogadásával, de a parkoló autók elhelyezésével is folyamatosan és rendszerszerűen kell foglalkozni. A közterületek jelentős részét elfoglaló gépjárműforgalom és várakozás/tárolás olyan mértékű, hogy szinte kiszorultak a települések életét meghatározó gyalogos és közösségi funkciók, valamint a zöldterületek. Ez utóbbi tényező Terézvárosban számos útszakaszon jellemző.

A motorizáció növekedésének trendje nem fog megállni a közeljövőben. A városon belüli utazási szokások azonban várhatóan (és szükségszerűen) változni fognak. Előtérbe kerülnek a fenntartható közlekedési módok. Terézváros településfejlesztési koncepciójában kinyilvánította szándékát egy zöldebb, gyalogosforgalmat jobban támogató, fenntartható közlekedési rendszer létrehozására. A mobilitási terv a fenntartható közlekedési rendszer alapja, fontos eleme.

Stratégia: cselekvések hosszabb távú terve egy bizonyos cél elérése érdekében.

Cél: a terézvárosi lakosság életkörülményeinek javítása, fenntartható mobilitásának elősegítése, a környezeti ártalmak csökkentése.

Ezen cél elérése érdekében készül a Mobilitási terv, amely az elvárásoknak megfelelően a városfejlesztési elképzelésekbe integráltan fogalmazza meg a közlekedésfejlesztési elképzeléseket. A fenntartható városi mobilitástervezés a városi közlekedés komplexitásának kezelésére szolgáló stratégiai és integrált megközelítés. Alapvető célja a városok elérhetőségének és életminőségének javítása, a fenntartható mobilitás felé történő elmozdulás révén.

A Mobilitási terv egy újszerű, a környezetbarát közlekedési módokra koncentráló közlekedésfejlesztési terv, amely egy hosszú időtávra kitekintő stratégia, de ugyanakkor egy rövid távú intézkedési terv is. A mobilitási terv elsődleges célja az egyéni gépjármű-közlekedés visszaszorítása egyéb, reális alternatívák kínálatával, a közlekedők szemlélet-váltásának elősegítésével. Ennek következményeként a közlekedési konfliktusok száma csökken, a környezet és a városi élet minősége javul.

A (fenntartható) mobilitási terv a hagyományos közlekedéstervezési elvekkel szemben emberközpontú, nem csupán egyetlen közlekedési mód fejlesztésére törekszik a többi figyelmen kívül hagyva. Nagyon fontos a projektek értékelése és követése megvalósításuk után.

A motorizáció szintjének folyamatos emelkedése, utazási szokásaink változatlanága és az a tény, hogy nem tudatosan választunk közlekedési módot, társadalmi szinten jellegzetes és nyugtalanító következményekkel jár mobilitásunk területén. A városi közlekedésben már kivétel nélkül minden városunkban uralkodó egyéni gépjárműhasználat miatt bekövetkező torlódások erősen befolyásolják mindennapi életünket, a városi lakosság életminősége romlik, növekednek az idővesztések, a légszennyezettség, a közlekedési konfliktusok száma. Mivel a folyamat jól felismerhető és megfigyelhető, már léteznek megfelelő válaszok, eszközök és valós alternatívák az egyéni gépjárműhasználattal szemben.

Ezeknek a válaszoknak gyűjteménye, rendszerbe szervezője a mobilitási terv, amely alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére. A terv nem csupán a megoldások eszköztárát kínálja a közlekedési problémák felszámolására, de világos stratégiát jelöl ki a terület elérhetőségének megtartására, fejlesztésére.



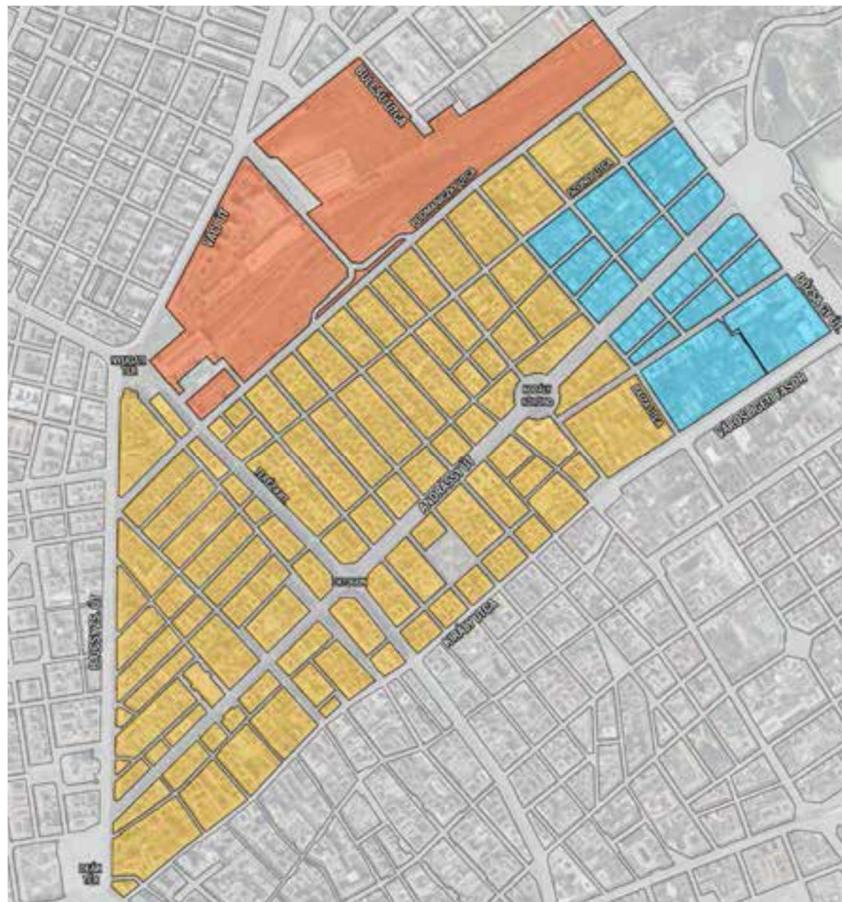
Terézváros (forrás: TAK)

2) Terézváros közlekedési jellemzőinek vizsgálata

2.1 Városszerkezet

Terézváros az alábbi területi egységekre bontható, a területeken működő területhasználati funkciók és a közös beépítettségi jelleg alapján:

- 1) Belső-Terézváros: a Nagykörúttól nyugatra, délnyugatra elhelyezkedő terület egység, amelyen jellemzően nagyarányú a gyalogosforgalom, valamint a haladó és a parkolóhelyet kereső forgalom, általános a zöldfelületek hiánya és a közösségi közlekedési kiszolgálás jó színvonala. Az intézményi funkciók mellett jelentős a kereskedelmi-, vendéglátó és a lakófunkció is.
- 2) Külső-Terézváros: a Nagykörút – Podmaniczky utca – Dózsa György út – Városligeti fasor – Király utca által határolt, főleg lakófunkcióval beépített, kevésbé forgalmas, több zöldfelületet befogadó terület. Ennek a városrésznek része a villanegyed is (Bajza utca – Városligeti fasor – Dózsa György út – Szondi utca területe), a Terézváros más részeitől eltérően beépített, szélesebb közterületekkel, fasorokkal kialakított közterületekkel.
- 3) Nyugati pályaudvarhoz kapcsolódó területek (Nyugati térség): átalakuló terület. Jelenleg meghatározó jellemzője a Nyugati pályaudvar és a kapcsolódó városi főúthálózati elemek kiépítettsége és forgalma (Váci út, Nagykörút, Podmaniczky utca, Dózsa György út, Ferdinánd- híd)



1. Városrészek - eltérő funkciójú, arculatú területek
(forrás: Terézváros Településképi Arculati Kézikönyv, 2021.)

A kerületre jellemző a fő közlekedéshálózati elemek (főutak és a vasútvonal) elválasztó hatása, nehezen keresztezhetősége, főleg a gyalogos forgalom számára. A kerületközi kapcsolatokat is befolyásolják ezek a közlekedési elemek, pl. a Nyugati pályaudvarra bevezető vágányok csak a Nyugati pályaudvarnál, a Ferdinánd-hídon, a Dózsa György útnál és a (közbiztonsági okokból, valamint elhanyagoltsága miatt) szinte használhatatlan Bulcsú utca - Bajza utca alujárón keresztezhető a gyalogosok számára. (Az alujáró felújítása jelenleg folyamatban van.)

Míg a kerület Podmaniczky utca – Nyugati tér – Váci út által bezárt része (amely Budapest számára elsődleges fontosságú közlekedési terület) nagyrészt beépítetlen, illetve kereskedelmi funkcióval beépített, Terézváros egyéb része főleg sűrű beépítettségű, kisebb arányban gazdasági/szolgáltató funkciókat befogadó terület. Az egyes területrészek területhasználati jellemzői, ennek megfelelően a forgalmi viszonyai és a jelentkező parkolási igények (valamint azok kiszolgáltsága) erősen különbözik.

2.2 Közúti közlekedés

Városi és kerületközi kapcsolatok

Budapest VI. kerülete (Terézváros) a főváros egyik legsűrűbben beépített belső kerülete, a pesti oldalon a Király utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Váci út – Lehel utca – Dózsa György út – Városligeti fasor által határolt területen helyezkedik el. Közlekedési hálózatára jellemzőek az átmenő, városi jelentőségű főutak, a szűk közterületi szélességű, jelentős haladó és álló forgalommal terhelt lakóutcák, a sűrű közösségi közlekedési hálózat, a keskeny járdafelületek és a zöldfelületek hiánya.

A kerületen két, városi jelentőségű, nagy forgalmi volument befogadó főút halad át. Az M3 autópálya városba bevezető szakaszának folytatása, a Kós Károly sétány - Andrássy út nyomvonal a város keleti kapujából a városba vezető főút, amely egyelőre még teljes kapacitással engedi át a Városligeten (a pesti oldal legnagyobb közparkján) a forgalmat. Ez a nyomvonal ki van jelölve forgalomcsillapításra, amely megvalósulása két-három éven belül várható. Ha a Városligeten átvezető útszakasz korlátozott forgalmúvá válik, az M3 autópályán a városba beáramló forgalom a Hungária körúton halad majd tovább északi és déli irányba, ami a kerületen áthaladó forgalom jelentős csökkenését eredményezi ezen az útvonalon (sugárirányú forgalom).

Szintén áthalad Terézvároson a pesti oldal egyik legfontosabb gyűrűirányú útja, a Nagykörút (Teréz körúti szakasz). A körút nyomvonala több sugárirányú főutat köt össze, fontos térségi és kerületközi kapcsolatokat biztosítva.

További jelentős kerületközi útszakasz a Váci út - Bajcsy-Zsilinszky út - Kiskörút nyomvonal, amely a kerülethatáron halad, Terézvárost közvetlenül kapcsolva a Belvároshoz (V. kerület), a XIII. kerülethez és a Duna-hidakon keresztül a budai oldalhoz (valamint közvetetten a kivezető, sugárirányú gyorsforgalmi úthálózati elemekhez is).

A kerületet érintő nagyforgalmú főutak közös jellemzője, hogy irányonként több forgalmi sávval kiépítettek, mellettük széles gyalogos járdákkal és jelentős parkolási igénnyel (szakaszonként párhuzamos parkolósávokkal) és közösségi közlekedési járatok közlekednek rajtuk.

Kerületközi forgalmat visel még a Dózsa György út, Podmaniczky utca, Király utca és a Nagymező utca is.

A forgalomvonzó létesítmények és a nagy kapacitású kötöttpályás közlekedési megálló miatt a legnagyobb mértékű gyalogos forgalom mérhető a városban, főleg a Nagykörút 8-9 m széles járdáin.

Egyre kiterjedtebb a biztonságos kerékpáros infrastruktúra az úthálózaton, ennek köszönhetően a kerékpározók száma is folyamatosan nő, erősítve a kerületközi kapcsolatokat.

Belső közúthálózat:

A kerület közúthálózatát a szabályos geometriai kialakítás, a nagyforgalmú és közösségi közlekedési járatokat is befogadó főutak és a jelentős álló forgalommal terhelt kiszolgáló utak jellemzik. A főúthálózatot fővárosi jelentőségű útvonalak alkotják, ezek képezik (három oldalról) a kerület határait is.

Városi jelentőségű főutak:

- Andrásy út
- Bajcsy-Zsilinszky út
- Dózsa György út
- Lehel utca
- Teréz körút
- Váci út

Jellemzően irányonként több forgalmi sávval kiépített útvonalak, jelentős közterületi szélességgel, kétoldali gyalogjárdákkal és (szakaszonként) zöldsávokkal. A burkolatról lefolyó csapadékvizek zárt csapadékcsatorna-hálózatba kerülnek.

Az Andrásy utat két oldalán egyirányú forgalommal terhelt és parkolósávokkal kiépített szerviz utak kísérik, alatta halad az M1 metróvonal. A Teréz körút (jelentős gyűűirányú hálózati elemként) nagyarányú gépjárműforgalmat visel, rajta középpályás villamosvonal (az egyik legforgalmasabb a fővárosban) közlekedik.

Mellékutak:

Gyűjtőút:

- Ferdinánd híd
- Izabella utca
- Király utca (Nagymező utca – Dózsa György út)
- Podmaniczky utca
- Szinyei Merse Pál utca
- Városligeti fasor

Főbb kiszolgáló út:

- Bajza utca (Szondi utca – Podmaniczky utca)
- Munkácsy Mihály utca (Szondi utca – Podmaniczky utca)
- Szondi utca (Dózsa György út – Bajza utca)

A kerület további úthálózata kiszolgáló utakból épül fel, általánosan szűk közterületi szélességgel és zártosur beépítéssel. Az utcák többségükben egyirányúak és aszfaltburkolatúak legalább egyoldali parkolósávval és kétoldali gyalogjárdákkal. A parkolás elősegítése érdekében több útszakaszon a parkoló járműveknek engedélyezett a járdákra felállítás (részlegesen), emiatt jelentősen beszűkülnek a gyalogos felületek.

Tekintettel a Terézváros belvárosi jellegű beépítettségére, gyakori, hogy az egyes (soklakásos) lakóházakhoz nem tartozik gépjárművek számára megközelíthető udvar, vagy garázs, így a lakók a közterületen parkolnak. A köztisztviselők, illetve a kereskedelmi és szolgáltató

létesítményekhez érkező forgalom is főleg közterületen tud csak megállni. Bár érzékelhető napközben cserélődés a parkolóhelyeken, de (véltetően a városközponti elhelyezkedés miatt) sokan nem autóval mennek munkába, így a gépjárművek egy részét tárolják a közterületeken.
Fontosabb csomópontok:

A kerületben található legfontosabb csomópontok a fővárosi jelentőségű utak kereszteződései:

- Nyugati tér (Teréz körút – Váci út)
- Teréz körút – Podmaniczky utca
- Oktogon (Teréz körút – Andrássy út)
- Teréz körút – Király utca
- Kodály körönd (Andrássy út – Szinyei Merse utca – Felsőerdősor utca)
- Hősök tere (Andrássy út – Dózsa György út)

Mindezen csomópontok komplex, közösségi közlekedési nyomvonalakat is befogadó, általában minden irányú kapcsolatot biztosító, jelzőlámpával irányított keresztezések. A Nyugati téren a Váci úti irány kiemelt irányként kezelt, külön szintű átjárással.

A kerület egyéb, a főútvonalakat és a gyűjtőutak hálózatát érintő csomópontjai általában jelzőlámpával irányítottak, a kiszolgáló utak kereszteződésében jelzőtáblák mutatják a forgalmi irányok elsőbbségét.

Forgalmi rend

A kerület Podmaniczky utca és Király utca között elhelyezkedő majdnem teljes területén a lakóutcák többségében egyirányú haladó forgalom megengedett. A zárt sorú beépítéssel határolt szűk közterületeken az egyetlen forgalmi sáv mellett általánosan mindkét oldalon párhuzamos parkolósávok és keskeny járdák találhatóak. A főúthálózaton kétirányú forgalom, irányonként több forgalmi sáv és széles járdák jellemzőek.

A kerületben működik egy, csak gyalogosforgalom számára kijelölt terület is, az Operaházhoz kapcsolódó utcákban.

A Főváros 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. Rendelete „Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról” 3. sz. melléklete sorolja fel Budapest védett övezeteit, amely tartalmazza:

„7. Magyar Állami Operaház környéke

A Hajós utca (Andrássy út és Lázár utca közötti szakasza), a Lázár utca (Hajós utca és Dalszínház utca közötti szakasza) és a Dalszínház utca (Lázár utca és Andrássy út közötti szakasza).”

A védett övezetekbe a behajtás, és ott várakozás feltételekhez kötött (csak az indokolt célforgalom számára megengedett).

A tehergépjárművek közlekedési feltételeit Terézvárosban (és az egész Fővárosban) Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 92/2011. (XII. 30.) önkormányzati rendelete „Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról” határozza meg. Eszerint a Teréz körút (teljes Nagykörút) nyomvonalán belül 3,5 t össztömegű, azon kívül 7,5 t össztömegű korlátozás érvényes. Ennek időbeli hatálya: 7 óra - 18 óra, 22 óra - 5 óra.

A Terézvárosban egyetlen hagyományos üzemanyag-töltő állomás található a Dózsa György úton, de legalább 5 elektromos autótöltő üzemel, amelyek száma folyamatosan növekszik.

A kerület közúthálózatát, vasúti hálózatát és legfontosabb forgalomvonzó intézményeit a K-1. tervlap, egyes útszakaszok jellemző keresztmetszéveit a K-3. tervlapok szemléltetik.

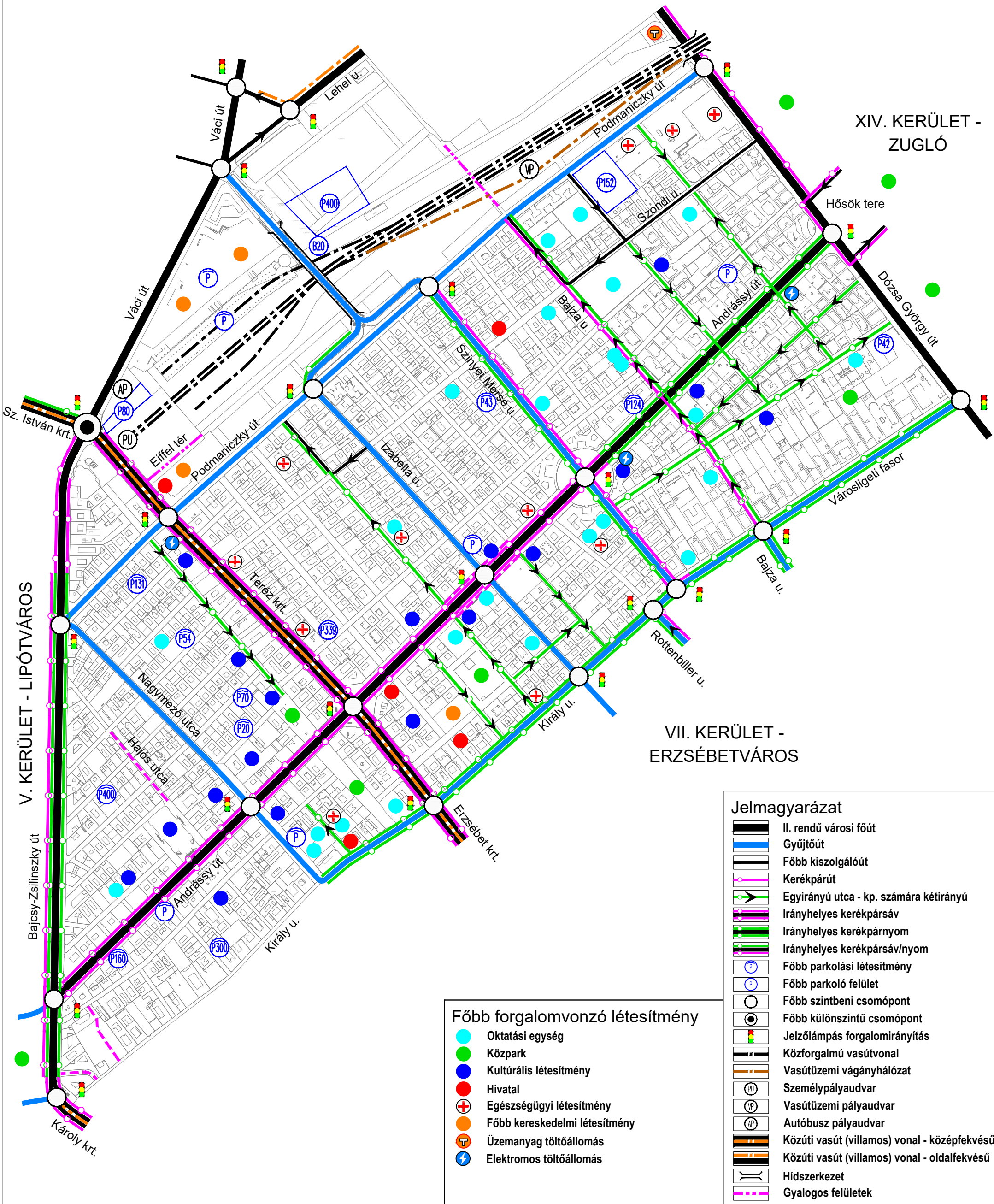
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS

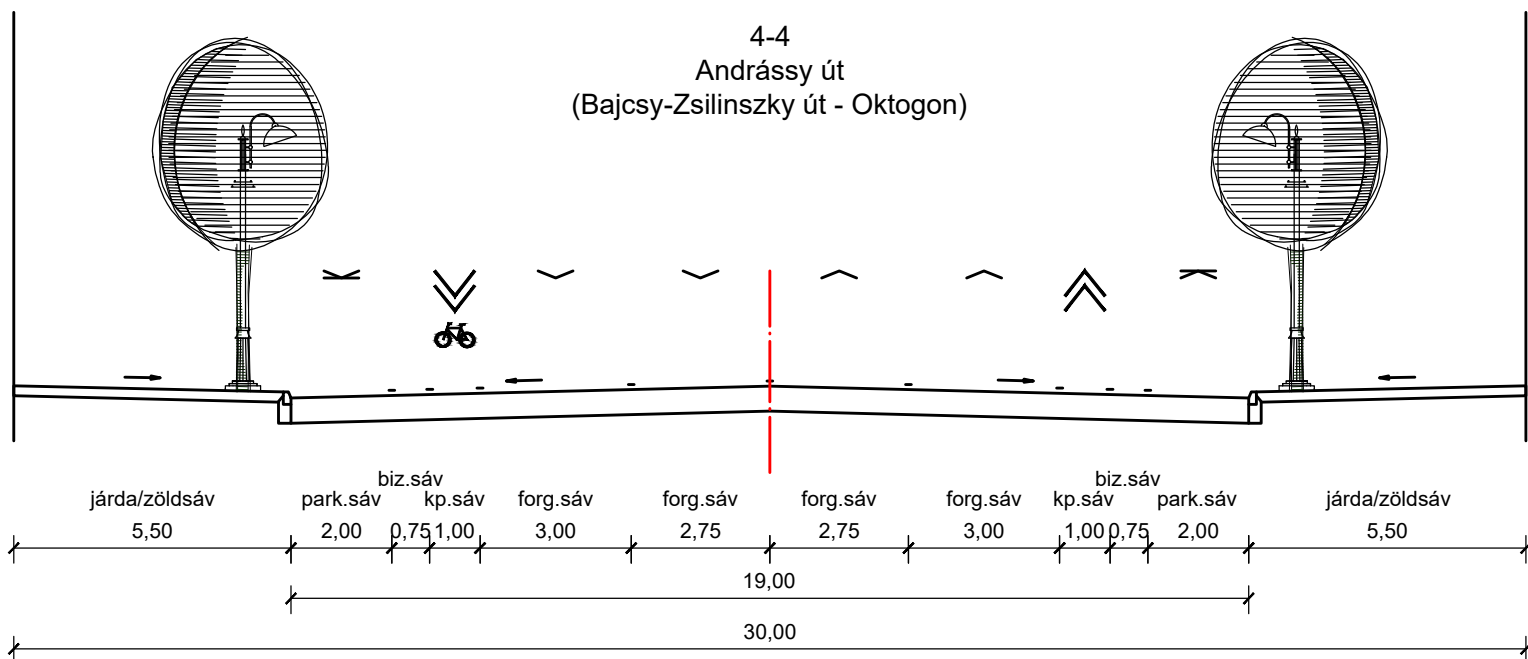
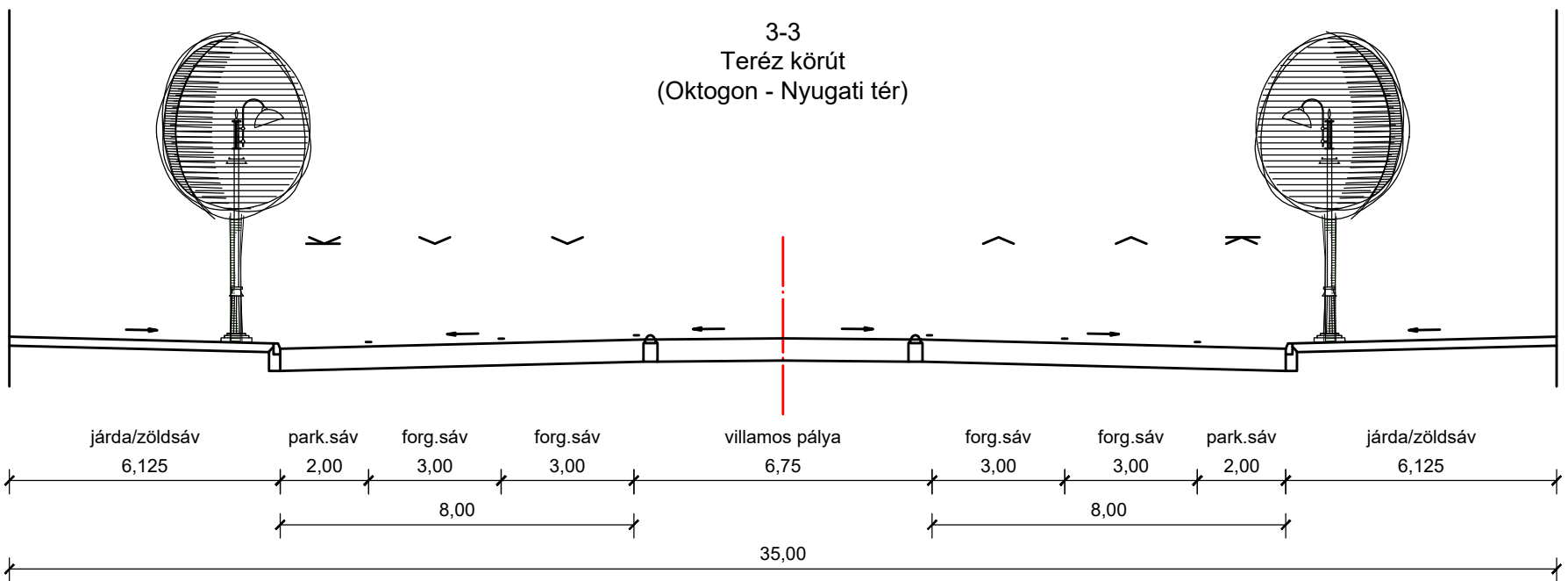
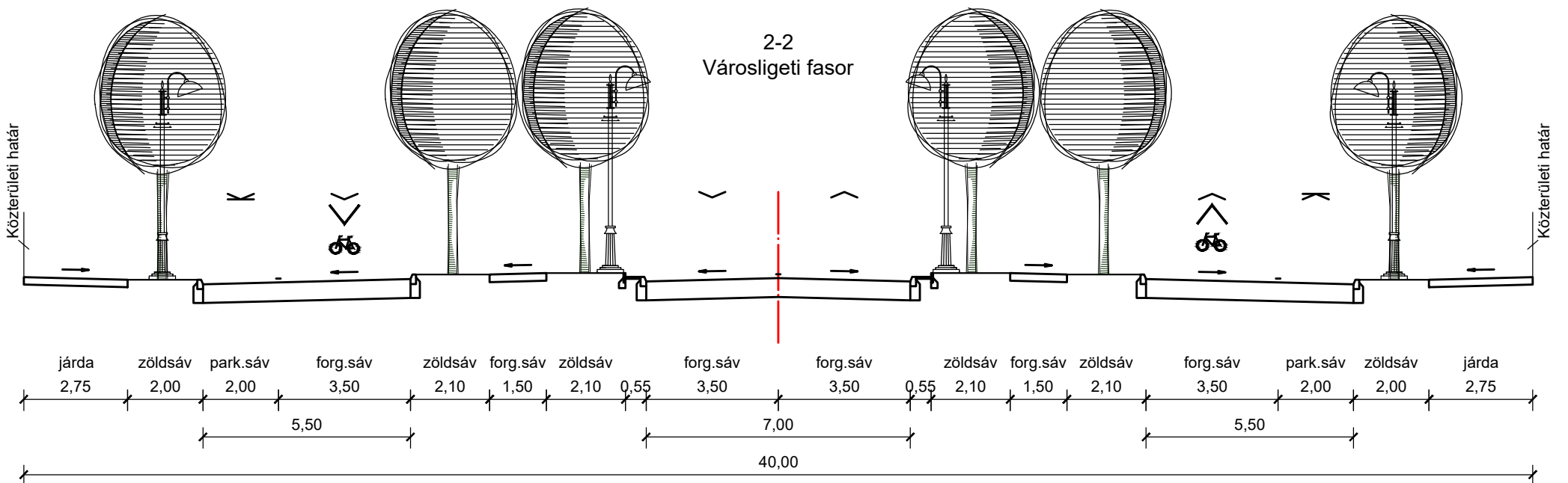
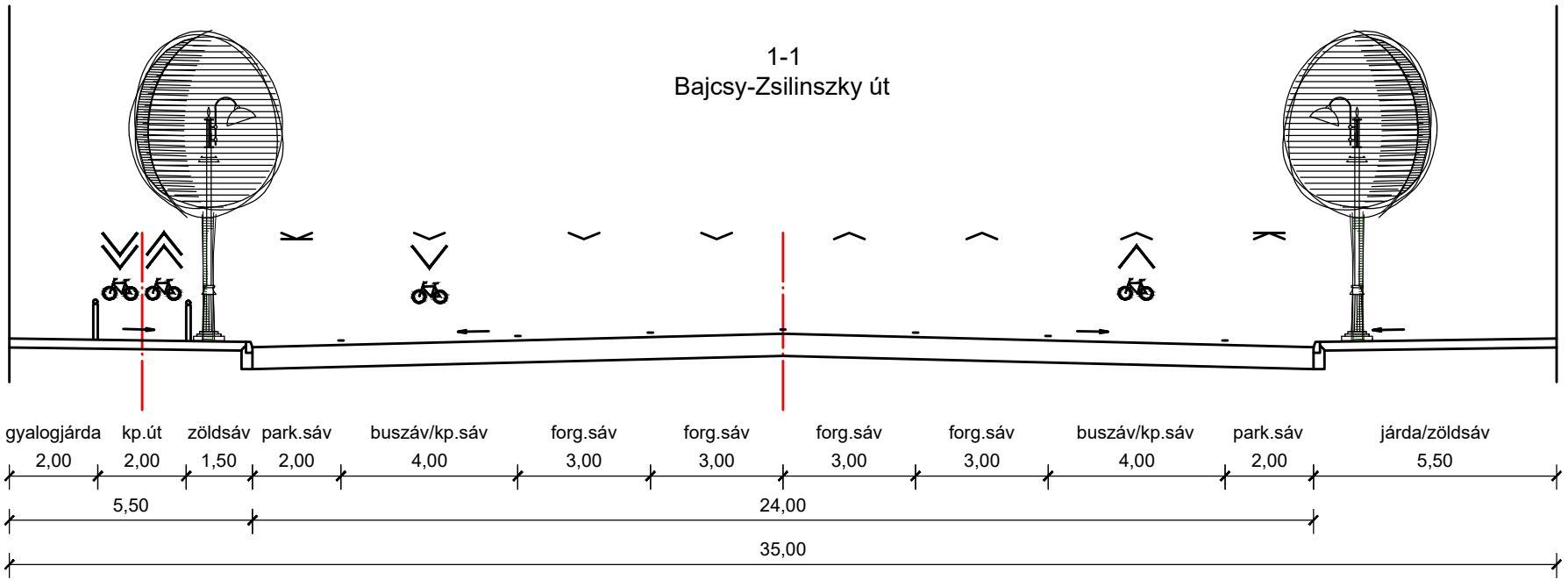


- Főbb forgalomvonzó létesítmény**
- Oktatási egység
 - Közpark
 - Kulturális létesítmény
 - Hivatal
 - Egészségügyi létesítmény
 - Főbb kereskedelmi létesítmény
 - Üzemanyag töltőállomás
 - ⚡ Elektromos töltőállomás

- Jelmagyarázat**
- II. rendű városi főút
 - Gyűjtőút
 - Főbb kiszolgálóút
 - Kerékpárút
 - Egyirányú utca - kp. számára kétirányú
 - Irányhelyes kerékpársáv
 - Irányhelyes kerékpárnyom
 - Irányhelyes kerékpársáv/nyom
 - Főbb parkolási létesítmény
 - Főbb parkoló felület
 - Főbb szintbeni csomópont
 - Főbb külön szintű csomópont
 - ⚡ Jelzőlámpás forgalomirányítás
 - Közforgalmú vasútvonal
 - Vasútzemzeti vágányhálózat
 - Személypályaudvar
 - Vasútzemzeti pályaudvar
 - Autóbusz pályaudvar
 - Közúti vasút (villamos) vonal - középfekvésű
 - Közúti vasút (villamos) vonal - oldalfekvésű
 - Hídszerkezet
 - Gyalogos felületek

MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

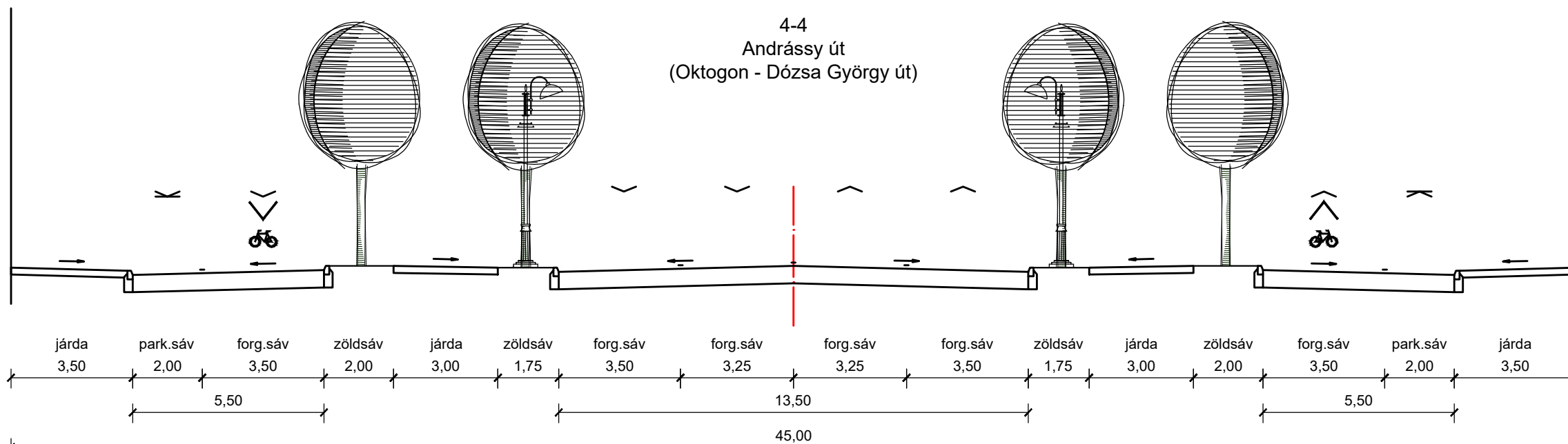


M=1:150

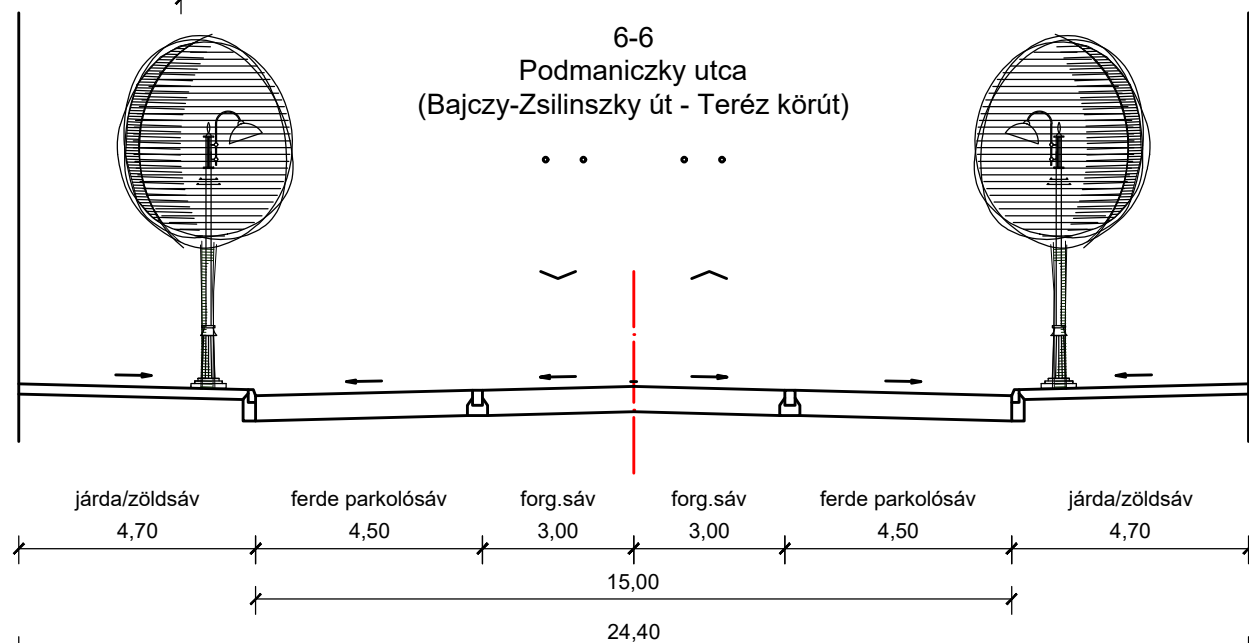
JELLEMZŐ KERESZTSZELVÉNYEK

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

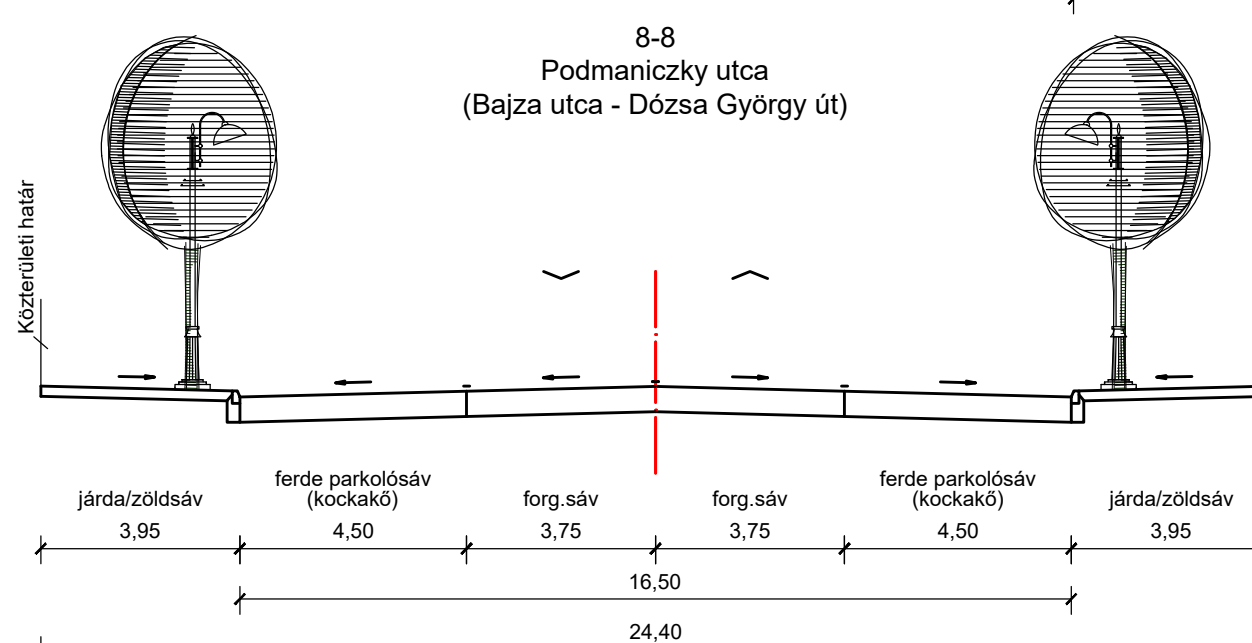
4-4
Andrássy út
(Oktagon - Dózsa György út)



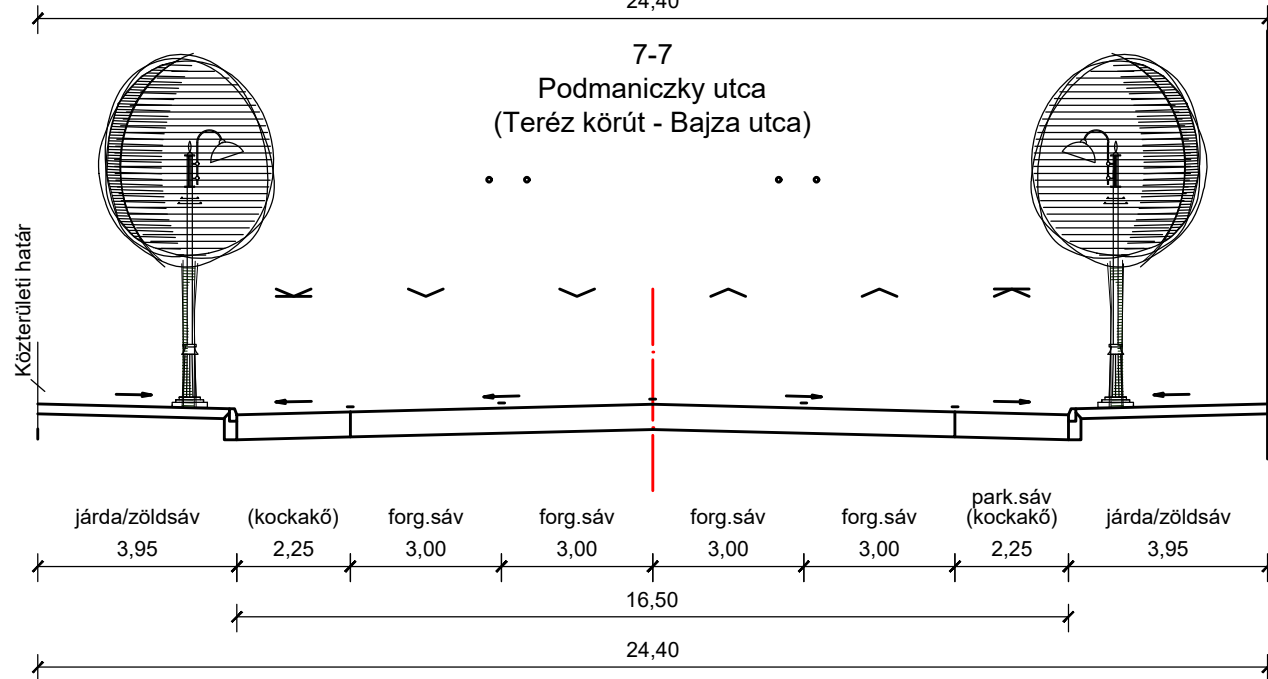
6-6
Podmaniczky utca
(Bajczy-Zsilinszky út - Teréz körút)



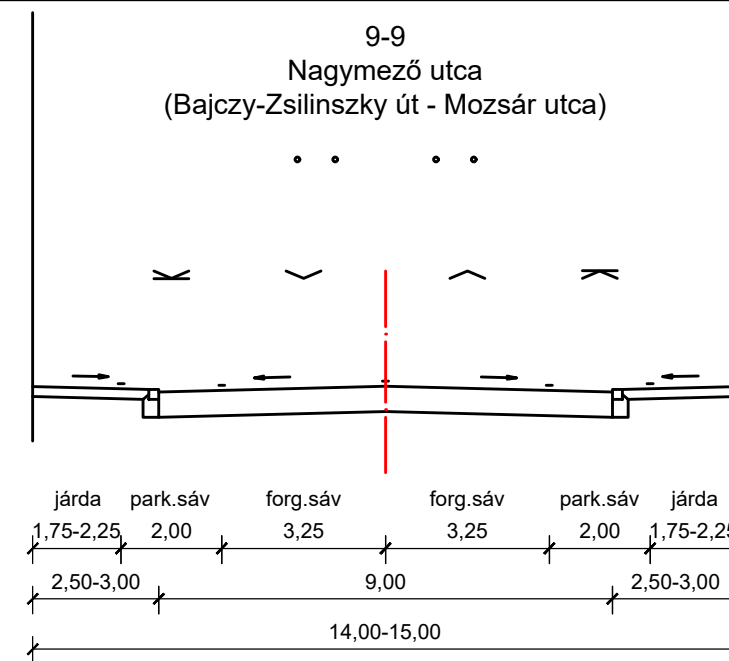
8-8
Podmaniczky utca
(Bajza utca - Dózsa György út)



7-7
Podmaniczky utca
(Teréz körút - Bajza utca)



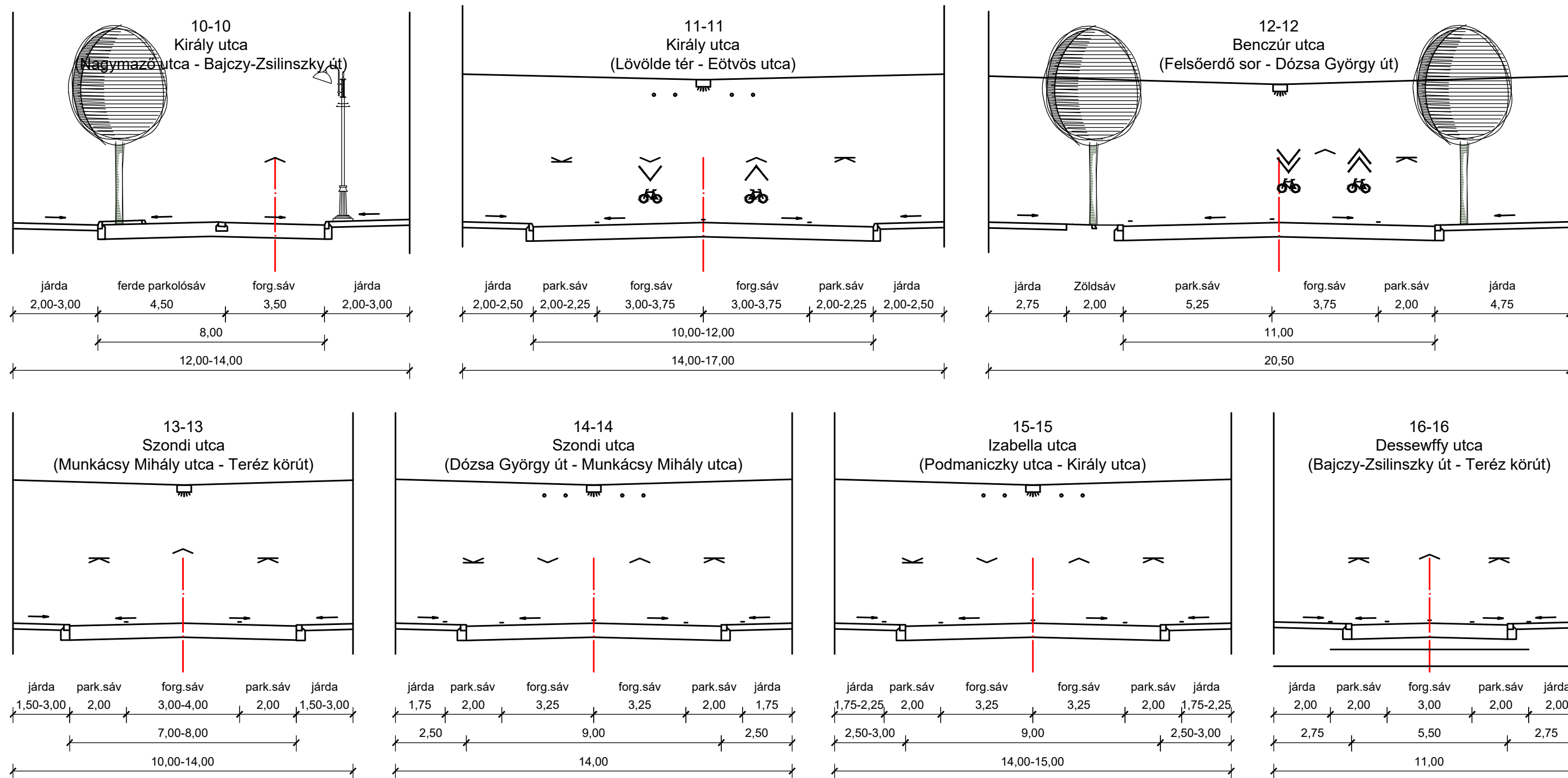
9-9
Nagymező utca
(Bajczy-Zsilinszky út - Mozsár utca)



M=1:150

JELLEMZŐ KERESZTSZELVÉNYEK

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV



M=1:150

JELLEMZŐ KERESZTSZELVÉNYEK

2.3 Parkolás

Terézvárosban mind a lakó-, mind az intézményi, kereskedelmi és szolgáltató funkciók számára leginkább a közterületek biztosítanak parkolási lehetőséget. A sűrű beépítettség, a magas gépjármű-ellátottsági arány, a vegyes területhasználati funkciók és az ebből eredő jelentős vonzott forgalom parkolási igényei messze túlhaladják a rendelkezésre álló parkolási lehetőségeket. Fennáll az a kettősség, hogy a közterületek túlzottan nagy részét foglalja el az álló forgalom (várakozó gépjárművek), mégsem nyújtanak a meglévő parkolófelületek az igényeknek megfelelő parkolási lehetőséget (parkolóállások száma még mindig nem elegendő a parkolóhelyet keresők szerint). Ugyanakkor a kerületben élők és dolgozók érdekeit szolgálná a kisebb keltett forgalom, vagyis az igénybe vehető parkolók kisebb száma. A teljes kerületre jellemző fizető parkolás segít a rövid idejű (15 perc – 2 óra) várakozást keresők igényein, mivel gyorsabb „forgást”/cserét tesz lehetővé, de a helyben lakó autótulajdosoknak nehezebb a helyzetük.

Lakossági parkolás:

Terézvárosban a lakosság többsége közterületi parkolásra kényszerül, az évszázados házakban nincs lehetőség garázsok beépítésére, vagy az udvar parkolási célú használatára. A statisztikák szerint (a városközponti terület ellenére) a kerületben a motorizációs szint megfelel a magyarországi átlagnak (jelenleg kb. 360 gépjármű/1000 lakos) és a lakosság körében is jelentős a gépjárművek napi használata.

Intézményi parkolás:

A kerületben a legnagyobb parkolóhiány az egészségügyi létesítményeknél tapasztalható, de észrevehető az igazgatási és oktatási intézményeknél is.

(A Mobilitási Terv 4. fejezetében részletes parkolási felmérést mutatunk be.)

A közterületek általános kialakítása (az utca mindkét oldalán párhuzamos parkolósávok, egyirányú forgalmi rend, keskeny járdák), a parkolósávok meghatározzák az utcák használhatóságát, forgalmi rendjét, a gyalogosok számára rendelkezésre álló helyet. Jelenleg a közterületek berendezése, felosztása alapvetően mindent alárendel az álló és haladó gépjárműforgalomnak. Ennek eredménye, hogy a lakóutcákban magas a por-, zaj- és a légszennyező anyagok szintje. Számos helyszínen a közösségi közlekedési járművek haladását is gyakran akadályozzák szabálytalanul várakozó járművek.

A parkolófelületek kihasználtsága minden napszakban a Külső-Terézvárosban is majdnem 100 %-os, a Belső-Terézvárosban gyakori a nem kijelölt helyen történő („illegális”) várakozás is. Különösen nehéz az áruszállító tehergépjárművek helyzete, mivel nincs elegendő kijelölt rakodópont a kerületben.

Magánparkolók:

A kerület foghíjtelkein (azok beépítéséig) felszíni parkoló működik. Pl. a Podmaniczky utca – Munkácsy Mihály utca sarkán egy kb. 160 jármű befogadására képes parkolófelület üzemel, amely jelentős segítség a parkoló-hiánnyal küzdő MÁV Kórházba érkezők számára.

Városközponti elhelyezkedése ellenére a kerületben több, nagykapacitású parkolóház üzemel, pl:

- WESTEND többszintes parkolóháza (1500 férőhely)
- Zichy Jenő utcában
- Székely Mihály utcában
- Dessewffy utcában
- Weiner Leó utcában
- Szondi utcában,
- stb.

A parkolóházak, mélygarázsok gyakran egy irodaházhoz, vagy szállodához tartoznak, de a parkolóhelyek egy részét közhasználatuként kiadják, bérbe adják. A parkolási létesítmények kb. 85 %-os kihasználtsággal üzemelnek.

Díjfizető parkolási rendszer

A Terézváros teljes területe fizető várakozási övezetbe tartozik.

A járművel való várakozás rendjét a *Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete* szabályozza, amely szerint a kerület állandó lakosai két gépjárműre kérhetnek parkolási kedvezményt. A Deák Ferenc tér - Bajcsy-Zsilinszky út - Nyugati tér - Teréz körút - Podmaniczky utca - Csengery utca - Király utca által határolt területen három órás időtartam korlátozás van érvényben, a többi terület parkolóállásai időtartam korlátozás nélkül igénybe vehetők.

A fenti rendelet szerint a parkolóautomatákat úgy kell elhelyezni, hogy a várakozóhelyek 80%-ától legalább 250 méteren belül elérhetőek legyenek. A várakozóhelyek 80%-ától legalább 75 méteren belül olyan információs táblákat kell elhelyezni, amelyek tájékoztatást adnak a legközelebbi jegykiadó automata elérhetőségéről, valamint a mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszernek az adott övezetre érvényes kódjáról. Tekintettel arra, hogy a fizető parkolások esetében Budapesten a jegyváltások 85-90 %-a mobilparkolással történik, a későbbiekben jóval kevesebb parkolóautomata üzemben tartásával is üzemeltethető lesz a parkolási rendszer.

2.4 Közösségi közlekedés

Kötőtpályás kapcsolatok

Vasúti közlekedés:

A kerületben található a főváros egyik legnagyobb forgalmú, országos jelentőségű személypályaudvara, a Nyugati pályaudvar. A Nyugati tér intermodális csomópont-jellegű területként működik. A pályaudvar közvetlen kötőtpályás összeköttetést jelent az ország számos részével és az innen induló járatok egyre nagyobb szerepet vállalnak a fővárosi közösségi közlekedésében is, ugyanakkor a vasúti kapcsolat jelentős elválasztó nyomvonalat képez a kerület északi és déli része között. A Nyugati pályaudvar és környezete fontos szerepet tölt be az agglomerációs és a városi közösségi közlekedési utasforgalom cseréjében, közreműködésében.

Városi közösségi közlekedés:

A kerületet két metróvonal, több közúti vasúti vonal (villamos) és trolibusz vonal érinti. Az M1-es metró az Andrássy út nyomvonalát követi kéregvasútként a Bajcsy-Zsilinszky út és a Hősök tere között. Különleges (a modern földalatti vasutaktól eltérő) jellemzői (alacsony úrszelvény, speciális járművek) is mutatják, hogy a kontinens elsőként megépült földalatti vasútvonala. Az M1 metróvonal a városközpont és a Mexikói útnál található közösségi közlekedési csomópont között teremt közvetlen kapcsolatot és számos „ráhordó” járáttal kiszolgált az útvonalán.

Az M3 metró a főváros észak-déli irányú, a Pestszentlőrinc és Újpest kerületeket közvetlenül egymáshoz és a Belvároshoz kapcsoló metróvonal. Minden megállójában jelentős utasforgalmat bonyolít le, különösen a Belvárosban.

Terézváros közösségi közlekedési ellátottsága kiváló (városközponti elhelyezkedése miatt sűrű a metró-villamos és buszhálózat), minden egyes ingatlan 100 %-osan ellátott területnek tekinthető, ha a villamos és buszmegállóktól 300 m, a metrómegállóktól és a vasútállomástól 500 m gyaloglási távolságot figyelembe véve.

A kötöttpályás közösségi közlekedési járművek térségi és városi kapcsolatokat, az autóbuszok és trolibuszok többségében kerületközi kapcsolatokat biztosítanak a kerületben lakók és dolgozók számára.

Közúti közösségi közlekedés

A kerületet érintő nappali autóbusz-viszonylatok a következők:

- 9 Kőbánya alsó vasútállomás – Óbuda, Bogdáni út
- 20E Keleti pályaudvar M – Káposztásmegyer, Szilas-patak
- 26 Nyugati pályaudvar M – Margitsziget – Göncz Árpád városközpont M
- 30 Keleti pályaudvar M – Káposztásmegyer, Mogyoródi-patak
- 30A Keleti pályaudvar M – Megyer, Szondi utca
- 91 Nyugati pályaudvar M – Rózsadomb – Széll Kálmán tér M
- 105 Gyöngyösi utca M – Apor Vilmos tér
- 191 Nyugati pályaudvar M – Sarolta utca
- 226 Nyugati pályaudvar M – Margitsziget – Óbudai-sziget
- 230 Keleti pályaudvar M – Káposztásmegyer, Aquaworld
- 291 Nyugati pályaudvar M – Zugliget, Libegő

Buszvégállomás: Nyugati tér.

A kerületet érintő nappali trolibuszviszonylatok a következők:

- 70 Erzsébet királyné útja, aluljáró – Kossuth Lajos tér M
- 72 Zugló vasútállomás (Hermina út) – Deák Ferenc tér / Orczy tér
- 73 Keleti pályaudvar M – Deák Ferenc tér M
- 75 Puskás Ferenc Stadion M – Jászai Mari tér
- 76 Keleti pályaudvar M – Jászai Mari tér
- 78 Keleti pályaudvar M (Garay utca) – Kossuth Lajos tér M
- 79 Keleti pályaudvar M – Kárpát utca

A kerületet érintő éjszakai autóbusz viszonylatok a következők:

- 914 Dél-pesti autóbuszgarázs – Káposztásmegyer, Mogyoródi-patak
- 914A Újpest-központ M – Határ út M
- 923 Dél-pesti autóbuszgarázs – Békásmegyer H
- 931 Árpádföld, Dezsőfia utca – Újpest-központ M
- 950 Pestszentimre vasútállomás – Rákospalota, Székely Elek út
- 950A Pestszentimre vasútállomás – Rákospalota, Kossuth utca
- 979 Csepel, Csillagtelep – Újpalota, Nyírpalota út

Autóbusz-sáv a következő helyek található:

- Bajcsy-Zsilinszky út (Anker-köz – Nagymező utca)
- Podmaniczky utca (Vörösmarty utca – Eötvös utca)
- Ferdinánd-híd rámpa (Szív utca vonalától az Podmaniczky utca)

Kötőpályás közösségi közlekedés

Városi gyorsvasút:

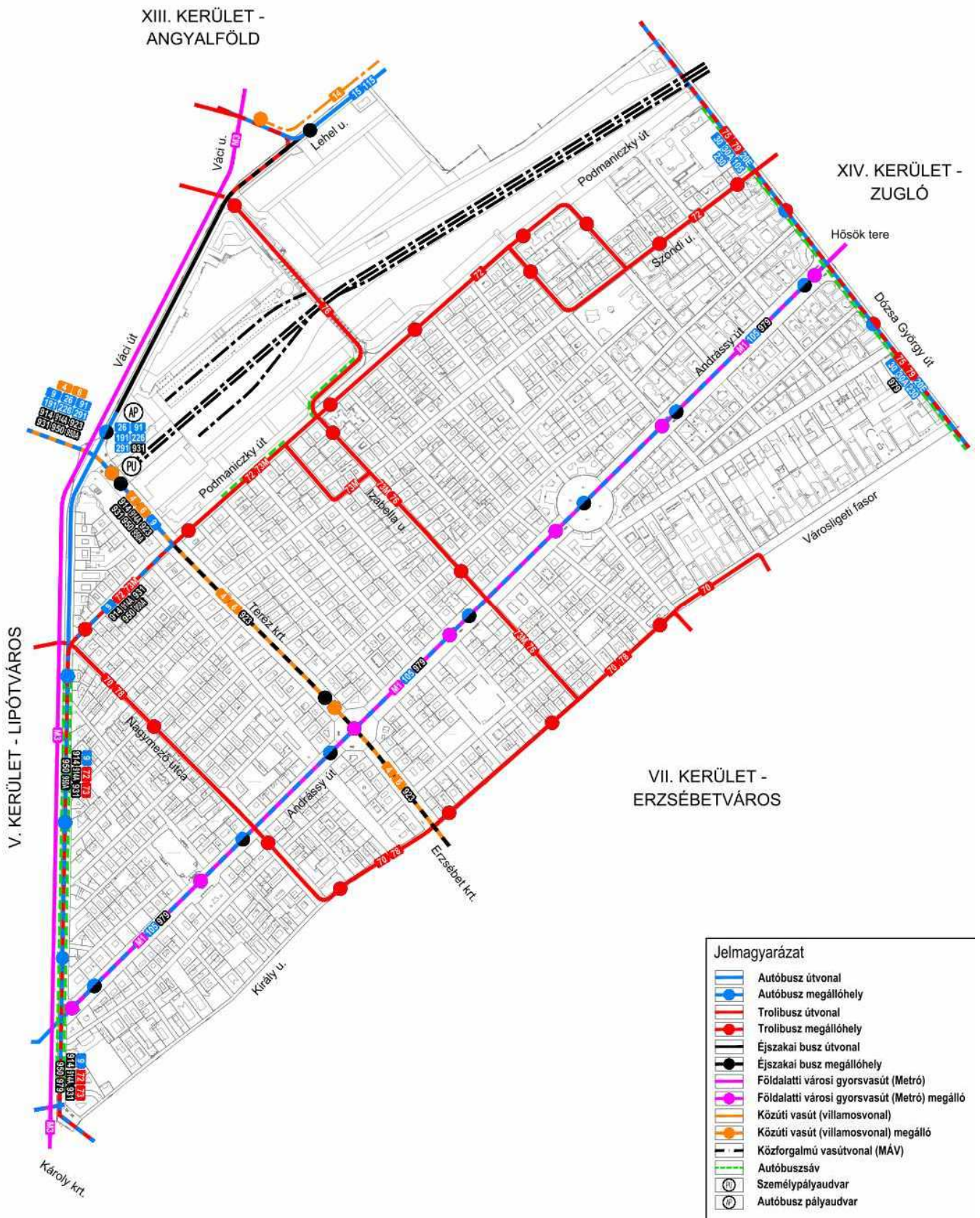
- M1 Vörösmarty tér – Mexikói út
- M3 Kőbányai-Kispest vasútállomás – Újpest, városközpont

Közúti vasút (villamos):

- 4 Széll Kálmán tér M – Újbuda-központ M
- 6 Széll Kálmán tér M – Móricz Zsigmond tér M
- 14 Lehel tér M – Káposztásmegyer, Megyeri út

Jelentős közösségi közlekedési csomópontok **nagyarányú átszálló utasforgalommal:**

- Nyugati tér
- Oktogon
- Deák Ferenc tér
- Hősök tere

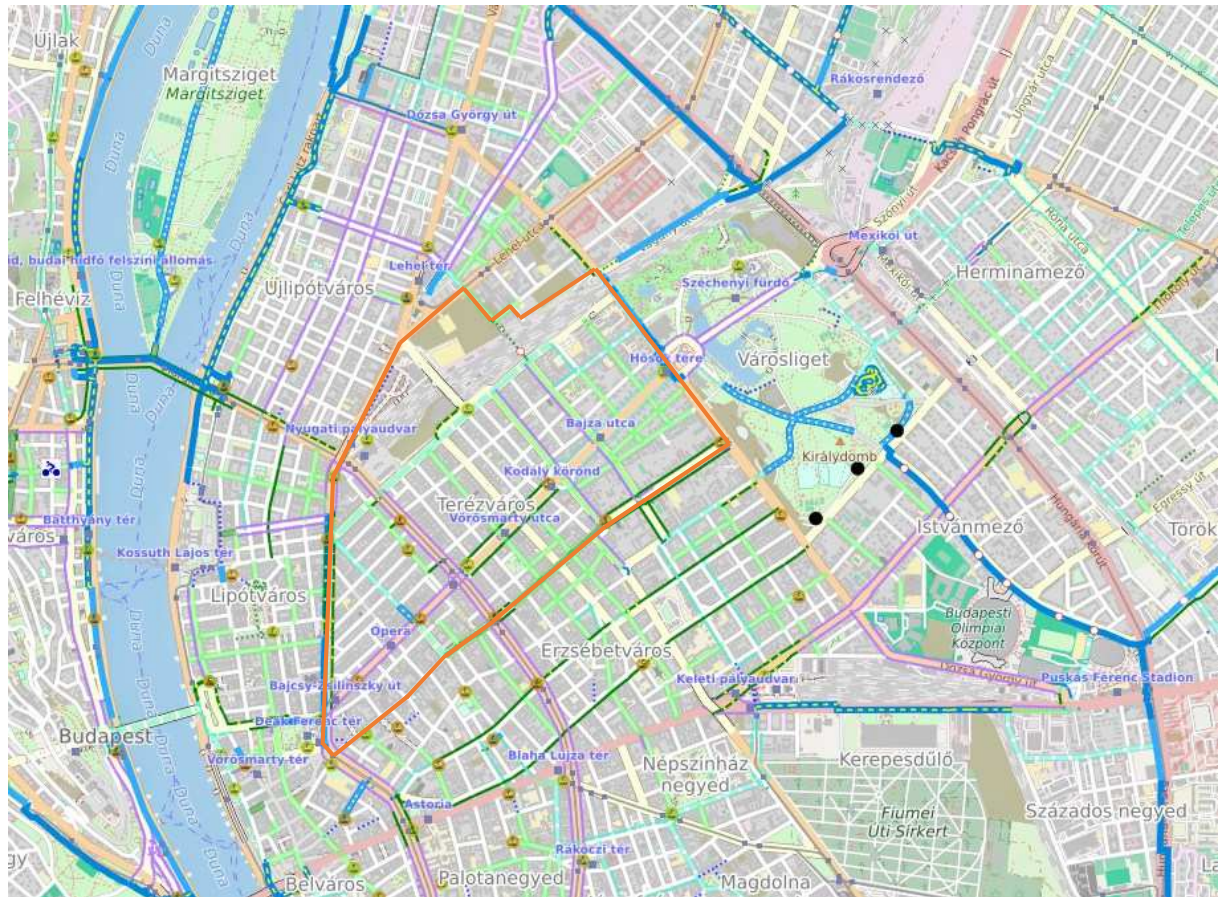


3 Közösségi közlekedési hálózat

2.5 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Kerékpáros kapcsolatok

Budapest belvárosában az utóbbi évtizedben jelentős mértékben fejlődött a kerékpáros infrastruktúra. Számos kerületközi és városi kapcsolat épült ki kerékpárút, vagy kerékpársáv formájában, a nagyobb forgalmú úthálózati elemeken is. A biztonságosabb infrastruktúra, a fenntartható közlekedés népszerűsítése és a gépjárműforgalom arányának túlzott növekedése miatt a kerékpározók száma jelentősen emelkedett és nemcsak szezonálisan.



4 Budapest, kerékpáros infrastruktúra átnézeti térképe (forrás: www.merretekerjek.hu)

A kerületben a következő nyomvonalakon található kerékpáros infrastruktúra:

Kerékpárút:

- Bajcsy-Zsilinszky út (egyoldali, kétirányú)
- Dózsa György út (Vágány utca – Hősök tere)

Kerékpársáv:

- Andrásy út (Bajcsy-Zsilinszky út – Oktogon)
- Bajcsy-Zsilinszky út (Alkotmány utca – Nyugati tér)
- Teréz körút
- Szinyei Merse Pál utca (északi irányba)
- Bajza utca (déli irányba)

Kerékpárnyom, kerékpározható buszsáv:

- Bajcsy-Zsilinszky út (Anker-köz – Alkotmány utca)

- Király utca (Nagymező utca – Dózsa György út)
- Andrássy út (szervizutakon az Kodály körönd és a Dózsa György út között)
- Szinyei Merse Pál utca (déli irányba)
- Bajza utca (északi irányba)
- Ferdinánd híd rámpa (Szív utca vonalától az Izabella utcáig)

Egyirányú utca, kerékpározók számára kétirányban megnyitott:

- Jókai utca (Podmaniczky utca – Jókai tér)
- Hegedű utca
- Vörösmarty utca
- Rózsa utca (Andrássy út – Király utca)
- Benczúr utca
- Délibáb utca
- Munkácsy Mihály utca (Szondi utca – Benczúr utca)
- Rippl Rónai utca (Szondi utca – Benczúr utca)
- Csengery utca
- Szófia utca

A fenti infrastruktúra-elemeken kívül (kihasználva a koronavírus miatti korlátozások időszakában lecsökkent gépjárműforgalmat) a Budapesti Közlekedési Központ ideiglenes kerékpársávokat festett fel Budapest számos főútvonalán. A VI. kerületet ezek közül a Teréz körút mindkét oldalán az egyik forgalmi sávban kijelölt kerékpársávok érintik. Bár az átadás utáni időszakban a gépjárműforgalom újra növekedni kezdett és szakaszonként, időszakonként torlódások alakultak ki a Körút nyomvonalán, a kerékpársávot használó kerékpározók száma várakozáson felül alakult, naponta több, mint 3000 kerékpározót számoltak ezen a szakaszon. Az ideiglenes kerékpársávok véglegessé váltak.

Terézváros egészét lefedi a Budapest egyre több belső kerületében jelen lévő közösségi kerékpáros rendszer, a MOL BUBI. 14 dokkoló állomás található a kerületben. A közbringa rendszer folyamatos fejlesztésen megy át, a hálózatot kiterjesztik, és a későbbiekben (alkalmazva az információ technológia vívmányait) jóval kevesebb dokkoló állomással is üzemeltethető lesz.

Bár jogszabályi értelemben nem a kerékpáros, hanem a gyalogos közlekedési módhoz tartoznak, itt kell megemlítenünk a mikromobilitási eszközök (elektromos rollerek, segway, stb.) használatának emelkedő arányát a városközpontban, amely (tekintettel a lemerült és bárhol magukra hagyott, szétszórt eszközök megjelenésére az utcákon) nem csak szabályozatlan, de rendkívül zavaró és rendezetlen állapotot is magával hoz. A kerületben mobilitási pontok tervezettek, ahol a mikromobilitási eszközök letehető a jelenlegi rendezetlen állapot javítása érdekében.



A kerületben 2021. áprilisában 21 helyszínen összesen 52 kerékpártámaszt helyezett ki az önkormányzat, felismerve, hogy a kerékpáros közlekedési mód részarányának gyors növekedését nem követte a tárolási lehetőségek biztosítása, így a közterületeken rendezetlen és a gyalogos forgalmat zavaró módon hagyták a közlekedők a kerékpárokat.

A kerület kerékpáros infrastruktúra hálózatát a K-2. tervlap mutatja.

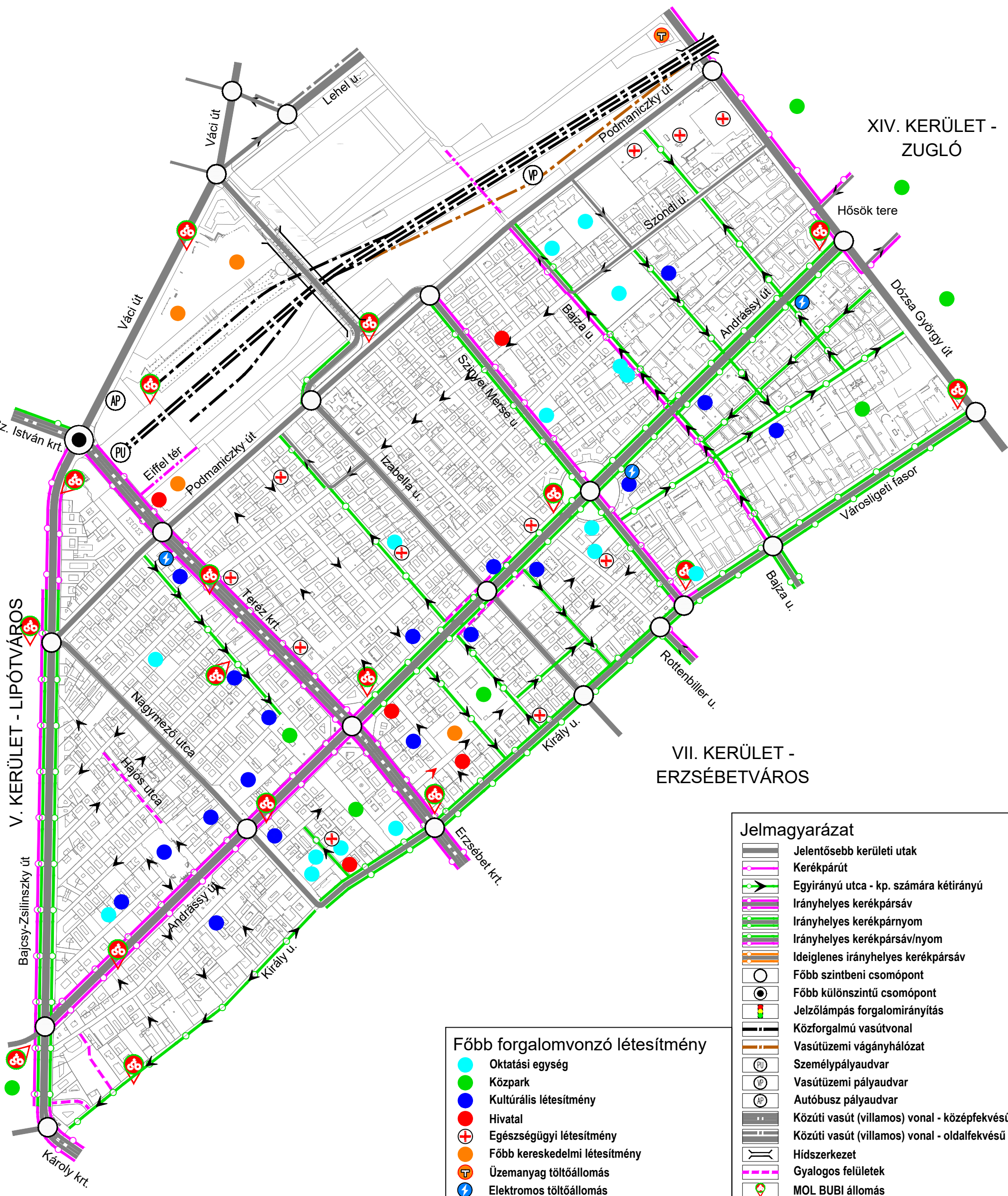
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS



- Főbb forgalomvonzó létesítmény**
- Oktatási egység
 - Közpark
 - Kulturális létesítmény
 - Hivatal
 - + Egészségügyi létesítmény
 - Főbb kereskedelmi létesítmény
 - T Üzemanyag töltőállomás
 - ⚡ Elektromos töltőállomás

- Jelmagyarázat**
- Jelentősebb kerületi utak
 - Kerékpárút
 - Egyirányú utca - kp. számára kétirányú
 - Irányhelyes kerékpársáv
 - Irányhelyes kerékpárnyom
 - Irányhelyes kerékpársáv/nyom
 - Ideiglenes irányhelyes kerékpársáv
 - Főbb szintbeni csomópont
 - Főbb külszintű csomópont
 - Jelzőlámpás forgalomirányítás
 - Közforgalmú vasútvonal
 - Vasútzeműi vágányhálózat
 - Személypályaudvar
 - Vasútzeműi pályaudvar
 - Autóbusz pályaudvar
 - Közúti vasút (villamos) vonal - középfekvésű
 - Közúti vasút (villamos) vonal - oldalfekvésű
 - Híd szerkezet
 - Gyalogos felületek
 - ⚡ MOL BUBI állomás

MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA

Gyalogos közlekedés

Terézvárosban a gyalogosok számára rendelkezésre álló felületek a főutak esetében (velük párhuzamosan) megfelelőek, szélesek, a közösségi közlekedés megállóira irányába haladó gyalogjárdák és kijelölt gyalogátkelőhelyek jól méretezettek. A lakóutcákban azonban a parkoló autók a gyalogjárdák jelentős részét elfoglalják, így a gyalogosok számára keskeny burkolat marad, amely több utcaszakaszon (pl. Németh László utca, Rózsa utca, Szegfű utca, stb.) az 1 m szélességet sem éri el. A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírások szerint és a gyalogosforgalom reális helyigénye alapján a minimális járdaszélesség (1,50 -) 2,00 m. Ennél kisebb járdaszélesség gyakori konfliktusokhoz, balesetveszélyes helyzetekhez vezet, így felszámolandó.

A legnagyobb gyalogosforgalmat az egész városban a Teréz körút Oktogonhoz közeli 6-8 m széles járdái fogadják be. A főutak keresztezését a gyalogosforgalom jelzőlámpás biztosítással, kijelölt gyalogátkelőhelyeken teheti meg. A Nyugati téren és a Deák téren gyalogos aluljáró is található.

Nagyszámú gyalogosforgalom mérhető az Andrássy út és a Bajcsy-Zsilinszky út – Károly körút nyomvonalon is.

A gyalogosforgalom számára okoz legtöbb gondot a Nyugati pályaudvarhoz kapcsolódó vasútvonal vágányrendszerének elválasztó hatása. A vágányok külön szintben csak négy helyszínen keresztezhetők: a Nyugati pályaudvaron, a Ferdinánd-hídon (450 m távolságban), a Bulcsú utcai aluljárónál (390 m távolságban) és a Dózsa György út további 525 m távolságban lévő közúti aluljárójában.

A nagy távolságra lévő keresztezési lehetőségek miatt a Bajza utca – Bulcsú utca összekapcsolását szolgáló gyalogos és kerékpáros aluljáró kiemelt kapcsolatot biztosítana a vágányok két oldalán elhelyezkedő területek között, de ezt a feladatát hosszú ideje nem tudja betölteni, mert egészen a legutolsó időig folyamatos leromlás jellemezte, így a legkevesbé sem volt vonzó a gyalogosforgalom számára. Az aluljáró felújítása elkezdődött, a MÁV és Terézváros Önkormányzatának közreműködésével. A felújítás befejezése 2021. év végére várható.

Kizárólag gyalogosok számára kijelölt burkoltok az Operaház környezetében található: Hajós utca, Lázár utca egy szakasza, Pethő Sándor utca és a Liszt Ferenc tér, valamint időszakosan lezárták már az Andrássy úti szerviz utak egy-egy szakaszát is.

2.6 Mikromobilitás

A gépjármű-ellátottság (1000 lakosra jutó gépjárművek száma) értékének folyamatos növekedése, a nagyvárosokban tapasztalható közterületi megosztás a közlekedési módok között (túlzott arányú területek biztosítása az álló és haladó forgalom számára) és a közlekedők kedvezőtlen módválasztása szinte folyamatosan tapasztalható forgalmi dugókat, a közlekedésbiztonsági jellemzők romlását, növekvő környezeti ártalmakat és lassan nagyvárosok élehetlenné válását eredményezték a világ nagyobb városaiban. Az utóbbi három évtizedben elkezdődött a folyamatok visszafordítása, a fenntartható közlekedési rendszerek létrehozása a városokban. Ennek elsődleges célja az egyéni gépjármű közlekedés arányának visszaszorítása, így a káros hatások mérséklése, semlegesítése. A fenntartható közlekedési módok egyik újabban megjelent típusa a mikromobilitás.

Mikromobilitásnak nevezzük azoknak a közlekedési eszközöknek a használatát, amelyek a hagyományos városi közlekedési rendszereket kiegészítve hozzájárulnak az egyéni

gépjárműhasználat arányának csökkenéséhez. A mikromobilitási eszközök (kerékpár, roller, segway, skatebord) közös jellemzője, hogy csendesek, kis helyet foglalnak, könnyűek és maximális sebességük 25 km/óra. Ezek a járművek vonzó közlekedési alternatívát kínálnak a városban közlekedők számára rövid távú utazásokhoz.

Budapest Belvárosában is elterjedtek már a közös használatú rendszerek (Lime, Bird, stb.), de sajnálatosan a szabályozás még nem foglalkozik az új típusú járművekkel. Ugyanakkor nem megnyugtató a mikromobilitási eszközök elhelyezése sem. A széthagyott rollerek problémáját fogják megoldani a főváros mikromobilitási pontjai, amelyek a belső kerületekben (elsőként Terézvárosban) biztosítanak majd rendezett tárolási lehetőséget a nem használt közösségi rollereknek is.

Tekintettel a fennálló rendezetlen helyzetre, a kerület még a mikromobilitási pontok megjelenése előtt közterületi rendeletébe emelve szabályozta (közterülethasználati hozzájáruláshoz kötötte) a rollerek („eszközök”) tárolását.

„Budapest Főváros VI. kerület Terézváros Önkormányzat Képviselő-testületének 5/2020. (II. 27.) önkormányzati rendelete a Terézvárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról és rendjéről”

(2) Közterület-használati hozzájárulást kell beszerezni, különösen:

...

k) a vállalkozási célú kereskedelmi tevékenység során bérbe adott eszközök tárolási, kölcsönzési pontjainak használatához.

Elkészült és minisztériumközi egyeztetési fázisban van a KRESZ-módosító csomag, ami (többek között) az elektromos rollerek és más mikromobilitási eszközök szabályozatlanságát hivatott megszüntetni.

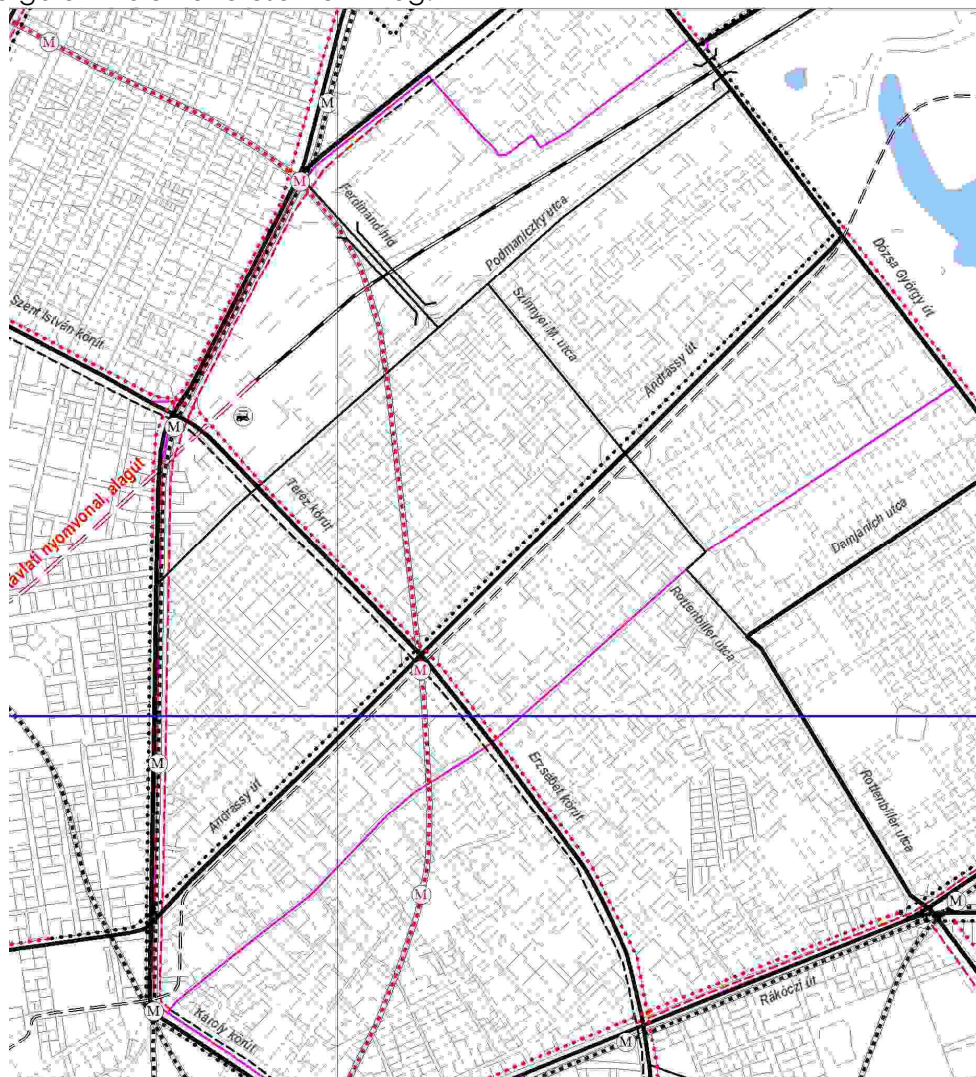
3) Előtervek, jogszabályi háttér

3.1 Főváros Szerkezeti Terve

A Főváros szerkezeti tervéhez tartozó, várható közlekedési fejlesztéseket mutató szakági tervlapon, Terézvárosra vonatkozóan a következő tervezett fejlesztések láthatóak:

- Új metróvonal (két új megállóval a kerületben)
- Nyugati és Déli Pályaudvarokat összekötő, Duna-alagútban futó vasútvonal
- Új villamosvonal megvalósítása a Bajcsy-Zsilinszky út – Váci út nyomvonalon (ezzel összefüggésben a Nyugati téri felüljárót el kell bontani)
- Kerékpárút/sáv végigvezetése a Bajcsy-Zsilinszky út – Váci út nyomvonalon
- Kerékpársáv létesítése a Nagykörúton (megvalósult).

Továbbá két éven belül megvalósítani tervezett a Városligeten áthaladó Kós Károly sétány lezárása az autóforgalom elől, ezzel együtt jelentős nagyságú (1000-1500 férőhelyes) parkolóház megépülése az M1 metróvonal Mexikói úti végállomásán. Amennyiben ez a (számos műszaki feltételhez kötött) beruházás megvalósul, a Terézvárosba az Andrassy úton érkező forgalom volumene csökkenni fog.



5 Fővárosi szerkezeti terv közlekedési infrastruktúra tervlapjának részlete

3.2 Budapesti Mobilitási Terv

A főváros 2030-as időtávra vonatkozó, a fenntartható városi mobilitástervezési (SUMP) irányelveknek megfelelően készült Budapesti Mobilitási Tervét (BMT) a Fővárosi Közgyűlés 2019. májusában fogadta el. A BMT egy stratégiai terv, amely alapos helyzetelemzés és problémafeltárás után javasolt és a városfejlesztési koncepciót támogató intézkedéseinek alapvető célja, hogy „A fővárosi közlekedési rendszer javítsa Budapest és várostérsége versenyképességét, és járuljon hozzá a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához.”

A biztonságos, kiszámítható és integrált közlekedési rendszer létrehozása mellett kiemelt jelentőségű a kooperatív térségi kapcsolatok megteremtése is, amelyek egyik fő eleme az agglomerációs vasútvonalak fejlesztése, szolgáltatási színvonaluk növelése. Az integrált hálózatfejlesztés magába foglalja a közvetlen összeköttetést nyújtó közösségi közlekedési vonalak létrehozása és a meglévő pályahálózatok korszerűsítése mellett átjárható rendszerek és kényelmes módváltó pontok kialakítását.

Célok:

- az elővárosi vasúthálózat és a városi közlekedés átszállási kapcsolatainak javítása,
- a távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése,
- intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben,
- a városi közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása,
- P+R parkolók és B+R tárolók fejlesztése,
- Kényelmes, utasbarát járműpark kialakítása, környezetbarát technológiák elterjedésének ösztönzése,
- a járművek üzemeltetési feltételeinek biztosítása, járműtelep-fejlesztések,
- a városi-elővárosi menetrend harmonizációja és a szolgáltatások összehangolása,
- intelligens rendszerek használata a közlekedés szervezésében,
- aktív szemléletformálás,
- projektadatbázis kialakítása.

A Közlekedésfejlesztési és beruházási program létrehozásának kiindulási pontja a BMT céljainak megvalósulását szolgáló, lehetséges projektek azonosítása és azok adatainak strukturált, egységes nyilvántartási rendszerbe foglalása. A Budapesti Mobilitási Terv bemutatja a projektadatbázisba kerülő lehetséges projekteket, az azok jellemzésére használt különböző projekt típusokat és a leíró adatok rendszerét (az ún. projektadatlapokat).

BUDAPESTI MOBILITÁSI TERV Terésvárost is érintő projektjavaslatai:

- P010 A belső városrészek új, gyalogos- és kerékpárosbarát közttereinek egységes hálózatba szervezése
- P012 Egybefüggő városrészek kerékpározás-barát fejlesztése
- P015 A közösségi közlekedési járművek előnyben részesítése
- P018 Átfogó city-logisztikai szabályozás megvalósítása (Szabályozás fejlesztése és IT alapú technológia bevezetése)
- P019 Fővárosi átfogó közlekedési célú közterület használat szabályozás koncepciójának kialakítása
- P020 Átjárható, biztonságos kerékpáros főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn belül
- P021 Fővárosi autóbusz járműpark megújítása 2020-tól (fokozatos átállás az elektromos közlekedésre)
- P022 Autómegosztási (carsharing) rendszer szabályozásának megvalósítása
- P026 Közbringa-rendszer továbbfejlesztése
- P031 Nyugati pályaudvar történelmi épülete felújítása

- P041 Elektronikus, időalapú jegyrendszer és kapcsolódó új tarifarendszer bevezetése a közösségi közlekedésben
- P048 Gyalogos aluljárók átfogó felújítása
- P052 Információtechnológiai fejlesztések megvalósítása a városi közlekedésszervezésben
- P054 Fővárosi elektromos töltőinfrastruktúra fejlesztésével és üzemeltetésével kapcsolatos koncepció kidolgozása
- P055 Integrált utastájékoztató megvalósítása és kapcsolódó intézkedések
- P063 Belvárosi áruátrakó pontok kialakítása, környezetbarát "last mile" áruszállítás
- P086 M1 metróvonal (Millenniumi földalatti vasút) korszerűsítés és meghosszabbítás 156
- P087 M1 metróvonal (Millenniumi földalatti vasút) járműfejlesztés
- P111 Villamos infrastruktúra akadálymentesítése
- P112 Villamoshálózat összekötése a Deák tér és Lehel tér között (Bajcsy-Zsilinszky útVáci út nyomvonalon)
- P133 VI. Podmaniczky utca (Bajcsy Zsilinszky út - Teréz körút) rekonstrukciója
- P155 Nagykörút komplex keresztmetszeti felülvizsgálata
- P170 Fővárosi villamos járműpark megújítása 2019-től
- P171 Fővárosi trolibusz járműpark megújítása 2019-től
- P179 Budapesti trolibusz járműprojekt (IKOP-3.1.0-15-2017-00013 keretében)
- P192 Alacsony károsanyag kibocsátású övezetek (LEZ) bevezetése
- P199 Budapest kelet-nyugati vasúti átjárhatóság bővítésére a Déli pu. térségén keresztül, a Nyugati pályaudvarhoz vezető „vasúti összekötő alagút” megépítése és a Nyugati pu. központi pályaudvarra alakítása
- P206 Fővárosi elektromobilitás szabályozás kialakítása
- P210 Nyugati tér forgalmi rendjének átalakítása, a Nyugati téri felüljáró elbontásával

3.3 Településfejlesztési Koncepció, 2021.

Ebben az évben készült el a Terézváros Településfejlesztési Koncepciója, amely elsődleges feladatként kezeli a kerület zöldfelületi rendszereinek fejlesztését. A közlekedési módok közül az alternatív (fenntartható/zöld) közlekedési eszközök választását és a közterületek gépjárműforgalom alóli felszabadítását tűzi ki célul.

Megfogalmazott jövőképe szerint:

- Csökken a parkolóhelyek száma,
- A szomszédos kerületekkel együtt készül mobilitási stratégia
- Továbbfejlődik az elektromos közlekedési rendszer
- Előnyben részesül a közösségi közlekedés
- Fejlődik a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra
- A kerület kezdeményezi a fővárosi city-logisztikai rendszer kialakítását
- Csökken az autótulajdonlói arány.
- Terézváros támogatja lakosai megosztás alapú mobilitásra való átállását.
- A közterületek újraelosztásával és intelligens forgalomszervezési eszközökkel flexibilissé válik az utcák használata.
- Javul a közlekedésbiztonság.

3.4 Terézváros fenntartható energia- és klíma akcióterve (SECAP)

Terézváros Önkormányzata csatlakozott a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségé (Covenant of Mayors for Climate & Energy) nemzetközi szervezetéhez, és a csatlakozás feltételeként készítette el a Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervét (SECAP, Sustainable Energy and Climate Action Plan). Szintén a Szövetséghez való csatlakozás feltétele, hogy Terézváros kötelezettséget vállal a kerületi kibocsátások 40%-os csökkentésére, és emellett átfogó, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodóképesség erősítése céljából adaptációs stratégiát és akciótervet is kidolgoz.

Az Akcióterv összefoglalja azokat a javasolt energetikai és klímavédelmi célú intézkedéseket, beruházásokat, amelyeket Terézváros Önkormányzata a kerület lakosaival, vállalkozásaival és civil szereplőivel 2030-ig meg kíván valósítani.

Közlekedéssel kapcsolatban javasolt intézkedések

- Önkormányzati járműflotta cseréje alacsony szén-dioxid kibocsátású járművekre
- Alacsony szén-dioxid kibocsátású autóbuszok a közösségi közlekedésben (BKV)
- Városi kötőtpályás (metró, villamos, vasút) közlekedési kapcsolatok fejlesztése
- City logisztika
- Közlekedési alapjövdelem
- Lakossági parkolóhely program
- Autómegosztó rendszer
- Elektromos töltőhálózat fejlesztése
- Kerékpáros infrastruktúra és tárolók fejlesztése
- Kerékpáros és gyalogos közlekedés elősegítése forgalomcsillapítással és közlekedésbiztonsággal, útszakasz lezárásokkal

3.5 Parkolási rendeletek

1) *Budapest Főváros Terézváros Önkormányzat Képviselő-testületének 2/2011. (II. 3.) rendelete az egyes építési tevékenységekkel kapcsolatos parkolási igényekről és azok biztosításáról*

A rendelet szabályozza az új építésű, illetve bővítésre váró épületek esetében a biztosítandó várakozóhelyek számát, az alkalmazható eltérési tényezőket is megadja. Csak 50 %-os eltérési lehetőséget határoz meg, de nem mondja ki, hogy ez csökkentő, vagy növelő tényező és nem differenciál a Belső-Terézváros, illetve a Külső-Terézváros területei között.

A parkolóhelyeket telken belül kell biztosítani. Ha erre valamilyen okból nincs mód, akkor az építtető, vagy „a tervezett építési tevékenység helyszínétől légvonalban mért legfeljebb 500 méteren belül a szükséges számú parkolót az építménnyel egyidejűleg végleges jelleggel megépíti”, vagy "parkoló-megváltási megállapodás alapján az előírt számú parkolóhely létesítését pénzben megváltva, a parkolóhelyek létesítési kötelezettségét átruházza az Önkormányzatra." Kivételt képeznek a mozgáskorlátozottak által látogatott funkciók.

A rendelet nem határozza meg, hogy a parkolóhelyeket közterületen, vagy magánterületen kell-e megépíteni és nem tér ki az üzemeltető személyére sem.

- 2) Budapest Főváros VI. kerület Terézváros Önkormányzat Képviselő-testületének 17/2010. (VI. 21.) rendelete Terézváros közterületein a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozási hozzájárulások díjáról

A rendelet meghatározza a lakossági parkolási kedvezmények típusát és értékét. Lakossági várakozási kedvezmény adható a kerület állandó lakosainak, lakásonként maximum kettő gépjárműre. A második gépjárműre szóló kedvezmény nem 100% -os, hanem a jármű környezetvédelmi besorolásától függ. Gazdálkodói parkolási kedvezmény is adható. A bejelentett személyautókra kiadható engedélyek száma nincs meghatározva.

A rendelet szabályozza a védett övezetbe (Magyar Állami Operaház környéke) való behajtást is.

3.6 KÉSZ - Kerületi Építési Szabályzat

Közlekedési és közterületekre vonatkozó legfontosabb előírások

- Az utcai burkolatok átépítése során, a műszaki adottságok figyelembe vételével, legalább az egyik oldalon fasort vagy egyéb növényzetet kell telepíteni és fenntartani, kivéve, ha az a közlekedés biztonságát veszélyeztetné. Fák esetében a kiültetés előnyt élvez, ennek ellehetetlenülése esetén elfogadható a planténeres fatelepítés is.
- Új útvonalak kialakításakor, valamint a meglévő főútvonalak átépítésekor, felújításakor a zajterhelés csökkentése érdekében korszerű zajcsillapító útépitési technológiákat kell alkalmazni.
- Közforgalom számára megnyitott, kiszolgálóút hálózati szerepet betöltő magánutak esetén biztosítani kell kétoldali, legalább 2,0-2,0 méter szélességű zóldsávba ültetett fasor telepítését, a fák életterének biztosításával, és gyalogos járda építését legalább 2,0 méter szélességben, minden építési telekkel határos szakaszon.
- Ingatlan közhasználat céljára átadott területén a közlekedési funkciók közül csak gyalogos és kerékpáros felület, az ingatlanok kiszolgálását biztosító kapcsolat, valamint közcélú parkoló létesíthető.
- A rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű tárolókat teljes egészében épületen belül kell elhelyezni.
- Emelőszerkezetes parkoló-berendezés (parkológép) kizárólag a rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű elhelyezési kötelezettségen felüli többletférőhelyek kialakítása érdekében alkalmazható.
- Új építmények, önálló rendeltetési egységek és területek rendeltetésszerű használatához minden megkezdett 200 férőhelyük után egy autóbusz telken belüli elhelyezését kell biztosítani.

4) Parkolási vizsgálatok

4.1 Parkolási szokások, igények áttekintése

A fentiekben ismertetett általános parkolási helyzetkép alapján elmondható, hogy Terézvárosban (ahogy más belvárosi kerületekben is) a járművek számának gyarapodása és az egyéni gépjárműhasználat arányának további emelkedése a parkolási igények növekedését eredményezték. Mind a lakossági, mind az ügyintéző és munkába járó célforgalom parkolási igényei magasak. A meglévő parkolóhelyek száma nem elégíti ki a megnövekedett igényeket, annak ellenére, hogy jelentős számú parkolási létesítmény is található a kerületben.

Ennek ellenére semmiképpen sem lehet cél a parkolóhelyek számának növelése, hiszen a közterületek nagy részét jelenleg is az álló és haladó gépjárművek foglalják el, minden egyéb közlekedési mód és közterületi funkció hátrányára.

Az elfogadott Településfejlesztési Konceptió szerint és az elindított környezetvédelmi programok szándékának megfelelően a kerület közútjain és közterületein a fenntartható közlekedési módok arányának növelésére kell törekedni, további gyalogos, kerékpáros és zöldfelületeknek átadva az eddig a gépjárművek által elfoglalt helyet.

4.2 Parkolóhelyek felmérése

A Mobilitási Terv által a későbbiekben javasolt intézkedések jelentős része vonatkozik a parkolásszabályozás megváltoztatására, a lakosság megfelelő közlekedési módválasztásának elősegítésére és parkolási szokásainak javítására. A mobilitási stratégia egyik alapeleme a különleges parkolóhelyek (lakossági parkolás, rakodópontok, K+R parkolók) kijelölése, elhelyezésükre tett javaslat.

Fentiek miatt részletes parkolási felmérést végeztünk a kerületben, meghatározva a közterületi parkolóállások számát az egyes közterületeken. Minden útszakaszon legalább egyoldali parkolás jellemző, még a keskeny szabályozási szélességű utcákban is. A parkolási kapacitás (parkolóhelyek száma) az egyes útszakaszokon a K-4. tervlapon látható, ahol színnel jelöltük a parkolósávok geometriai kialakítását is (párhuzamos/ferde/merőleges). A tervlapon feltüntettük a kerületben található parkolási létesítményeket is (parkolóházak, mélygarázsok), amelyek általában magántulajdonban vannak és általában egy-egy intézményhez, irodaházhoz, szállodához tartoznak. Egy részük nyitva van a közforgalom számára is.

Felszíni parkolók:

Nagyobb parkolófelületek főleg a Nyugati tér környékén található a kerületben:

- a pályaudvarhoz tartozó parkoló 80 férőhelyes (közterületi parkoló)
- Ferdinánd híd alatti buszparkoló (20 férőhely, magánparkoló)
- WESTEND bevásárlóközpont külső parkolói (400 férőhely, magánparkoló)

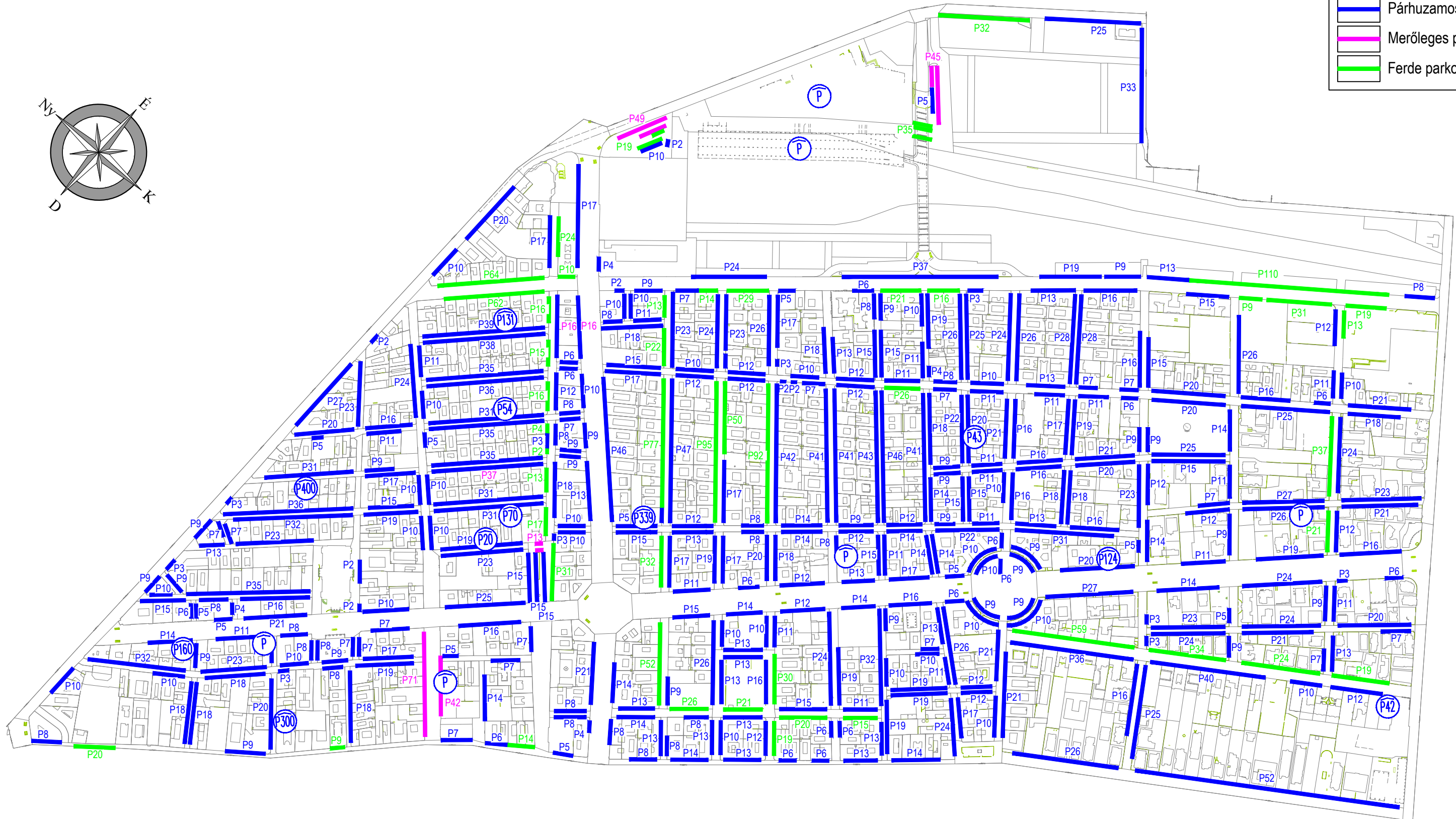
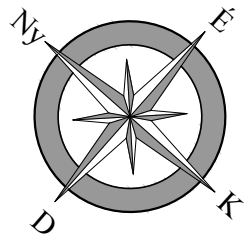
Jelentősebb kapacitású felszíni parkolósávok:

- Podmaniczky utca (Bajcsy-Zsilinszky út – Teréz körút) merőleges parkolósávok,
- Nagymező utca, merőleges parkolósávok
- Jókai utca parkolósávok
- Andrassy út szervizútjain párhuzamos parkolósávok.

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

Jelmagyarázat:

- Párhuzamos parkoló
- Merőleges parkoló
- Ferde parkoló



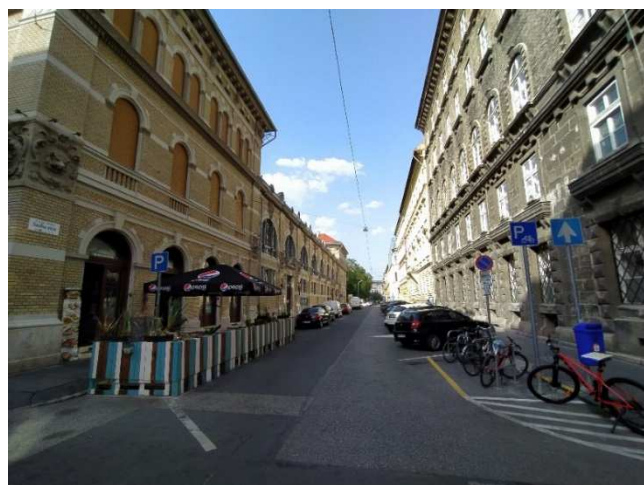
MEGLÉVŐ PARKOLÓFELÜLETEK ÉS SPECIÁLIS PARKOLÓHELYEK

Az alábbi táblázatban utcákra lebontva összesítjük a közterületi és közhasználatú parkolóhelyek számát.

közterület neve	parkolóhelyek száma		
	párhuzamos	ferde	merőleges
Szondi utca	339	26	0
Podmaniczky utca	186	411	0
Kmety György utca	153	0	0
Aradi utca	267	0	0
Lendvay utca	97	0	0
Rippl Rónai utca	109	71	0
Munkácsy Mihály utca	74	0	0
Bajza utca	148	0	0
Székely Bertalan utca	128	0	0
Szinyei Merse utca	119	0	0
Bajnok utca	123	0	0
Szív utca	237	0	0
Rózsa utca	245	0	0
Izabella utca	176	0	0
Vörösmarty utca	175	141	0
Csengery utca	172	145	0
Eötvös utca	122	196	0
Szobi utca	37	0	0
Kármán utca	20	0	0
Hunady tér	26	0	0
Szófia utca	74	82	0
Szegfű utca	17	0	0
Németh László utca	62	0	0
Délibáb utca	119	0	0
Benczúr utca	98	136	0
Király utca	74	0	0
Városligeti fasor	78	0	0
Felsőerdősor utca	52	0	0
Teréz krt.	141	0	0
Jókai utca	92	138	0
Nagymező utca	90	0	113
Hajós utca	37	0	0
Bajcsy Zsilinszky köz	14	0	0
Révay köz	9	0	0
Liszt Ferenc tér	7	0	0
Paulay Ede utca	161	0	0
Hegedűs utca	14	0	0

Dohnányi Ernő utca		16	0	0
Dalszínház utca		16	0	0
Székely Mihály utca		30	0	0
Káldy Gyula utca		56	0	0
Király utca		18	14	0
Weiner Leó utca		77	0	0
Lovag utca		71	0	0
Desseffy utca		133	0	0
Zichy Jenő utca		147	0	0
Ó utca		164	0	0
Lázár utca		36	0	0
Révay utca		84	0	0
Dobó utca		4	0	0
Bajcsy Zsilinszky út		91	0	0
Andrássy út		373	0	0
Kodály körönd		82	0	0
Jókai tér		45	31	13
Mozsár utca		42	0	0
Bulcsú utca		33	0	0
Lehel út		25	32	0
Ferdinánd híd		5	35	45
Nyugati tér		12	19	49
Σ		5632	1477	220
			7329	

A közhasználatú, majdnem 7350 férőhely mellett a magánkézben lévő parkolási létesítményekben hozzávetőlegesen további 2000 parkolóhely található. Ezek használata a kerületben és annak megközelítő útjain jelentős forgalmi terhelést jelent.



Terézvárosban jellemző a vendéglátóhelyek teraszainak megjelenése a parkolóhelyeken, ami közösségi szempontból teljes mértékben támogatandó.

Szófia utca

4.3 Különleges parkolóhelyek

Különleges várakozóhelynek tekinthetők a nem mindenki által igénybe vehető (korlátozott használatú) parkolóhelyek, mint például a mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhelyek, csak bizonyos intézmények által használható parkolóhelyek, a meglévő koncentrált rakodópontok és a nem használható (pl. teraszok által elfoglalt) parkolóhelyek.

Speciális parkolóhelyekként üzemelnek majd a Belső-Terézvárosban már kijelölt, a Külső-Terézvárosban még csak tervezett lakossági parkolóhelyek. Ezeken a parkolóhelyeken este 18 h és reggel 7 h között csak a lakossági parkolási engedéllyel rendelkező autóvezetők parkolhatnak majd. Terézváros az első a budapesti kerületek közül, ahol próbaüzemben elindult a lakossági parkolóhelyek megvalósítása. Összesen 405 parkolóhelyet jelöltek meg közúti jelzőtáblákkal, ezek jelzik a lakóknak fenntartott helyeket. Kéthónapos tesztidőszak után a lakossági parkolóhelyekre felkerülnek a burkolati jelek is. 2022-ben a teljes kerületben megtörténik majd a lakosság várakozását elősegítő parkolóhelyek kijelölése.

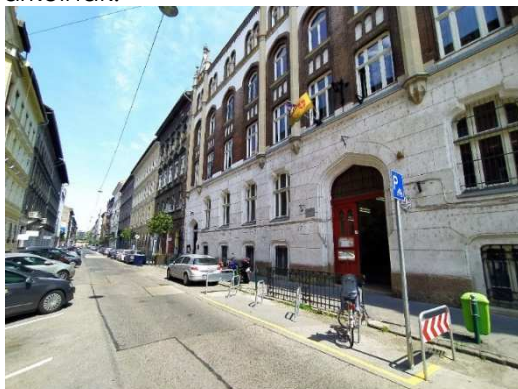
Az utóbbi időszakban (a házhoz szállítási szolgáltatások arányának növekedésével) egyre nagyobb problémaként jelentkezett a kerületben az áruszállítók rövid idejű megállása, amely (a parkolók teljes kihasználtsága miatt) különösen a Belső-Terézvárosban sokszor a forgalom akadályozásával, vagy gyalogos felületen vált csak lehetségessé. Mivel a világjárvány után is fennmaradni látszik az áruk házhozszállításának igénye, a rakodópontok elhelyezését már inkább területalapon, nem csak egyes kereskedelmi létesítményhez, illetve intézményhez kötve kell megoldani. Erre is teszünk javaslatot a későbbiekben.

A csatolt K-5. tervlap mutatja a kerületben jelenleg meglévő speciális parkolóhelyeket és kerékpártárolókat, valamint a teraszok által elfoglalt helyszíneket.

4.4 Várható/tervezett változások a parkolási kínálatban

A kerület minden fejlesztési dokumentuma és stratégiája azt a célt fogalmazza meg, hogy a kerületben közlekedő járművek számát csökkenteni szükséges. Ezt egyrészt a motorizációs szint csökkentésével (1000 lakosra jutó gépjárművek száma), másrészt a parkolási kínálat (parkolóhelyek száma) visszafogásával kívánja elérni. A parkolóhelyek számát csak fokozatosan szabad csökkenteni, időt adva a lakosságnak és a célforgalomnak, hogy alkalmazkodhassanak az új helyzethez (más közlekedési mód választása, úti cél módosítása, parkolás parkolási létesítményben, stb.).

További közterület nyerhető a fenntartható közlekedési módok és zöldfelületek számára, ha a felszíni parkolóhelyek egy része helyett a várakozni szándékozók parkolási létesítményekben parkolnak.



A felszíni parkolóhelyek számának megváltozása a közterületek átépítésének, humanizálásának eredményeként jön létre. Terézvárosban számos ilyen projekt van előkészítés (illetve kivitelezés) alatt, pl. a Paulay Ede külső szakasza, a Podmaniczky utca belső szakasza, a Csengery utca Podmaniczky utca és Andrassy út közötti része, továbbá számos hasonló jellegű beruházás várható a következő években.

Ezeket a projekteket figyelembe vettük a javasolt forgalomtechnikai beavatkozásoknál is.

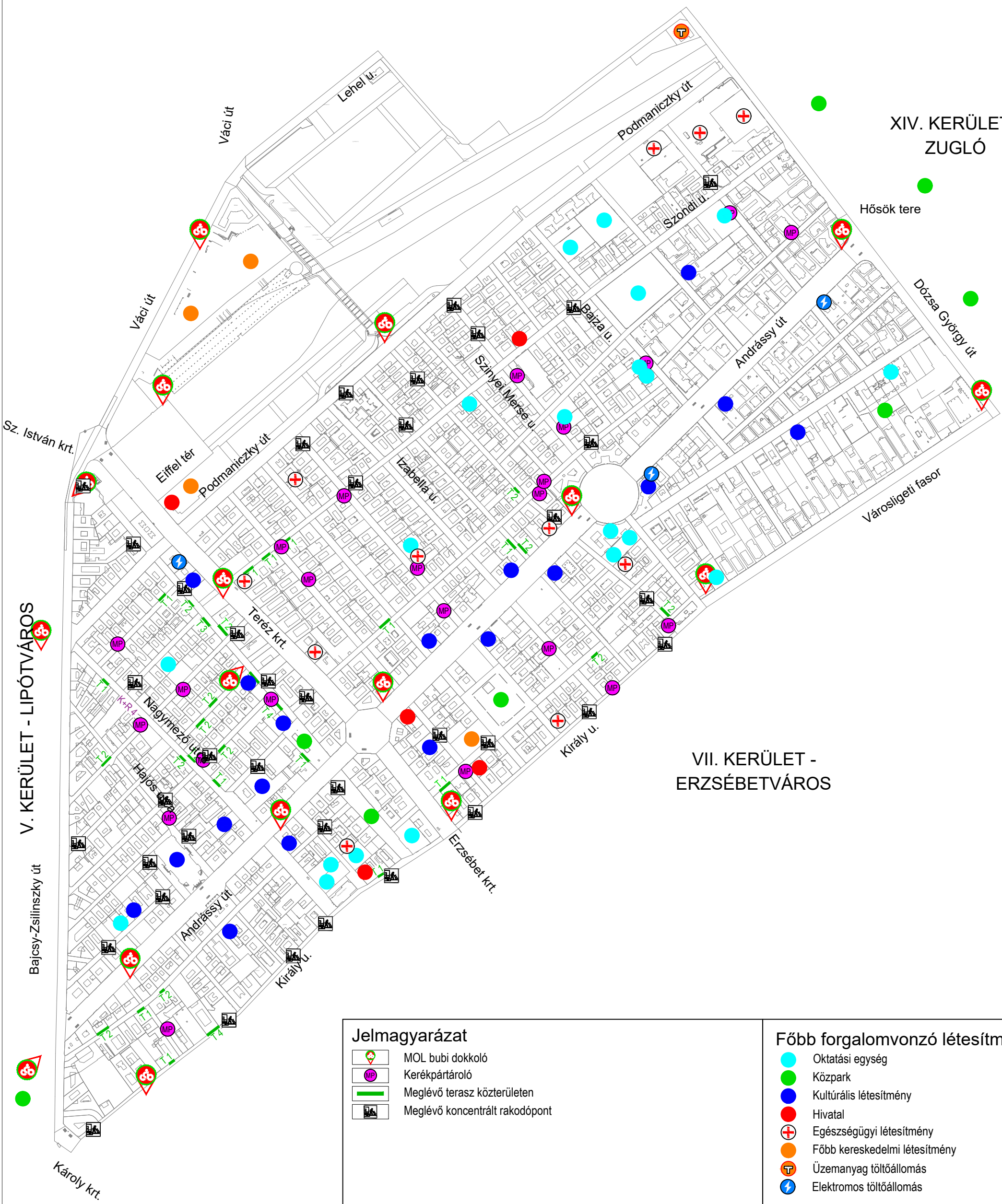
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS



Jelmagyarázat

	MOL bubi dokkoló
	Kerékpártároló
	Meglévő terasz közterületen
	Meglévő koncentrált rakodópont

Főbb forgalomvonzó létesítmény

	Oktatási egység
	Közpark
	Kulturális létesítmény
	Hivatal
	Egészségügyi létesítmény
	Főbb kereskedelmi létesítmény
	Üzemanyag töltőállomás
	Elektromos töltőállomás

MEGLÉVŐ RAKODÓPONTOK, TERASZOK ÉS KERÉKPÁR TÁROLÓK

5) Mobilitási konfliktusok meghatározása

Helyzetértékelés:

Erősségek:

- Kiváló közösségi közlekedési ellátottság
- Fejlődő kerékpáros infrastruktúra
- Jelentős kerékpáros forgalom
- Az intézményeknek kiváló a gyalogos elérhetősége
- Jó közúti/ gépjárműforgalmi kapcsolatok a város többi kerületével és országosan is
- Számos közhasználatú parkolóház, ahová a közterületekről átkerülhető volna a várakozók forgalma (ugyanakkor forgalomkeltés szempontjából hátrányos a belvárosi parkolóházak kapacitása).
- Mikromobilitási eszközök növekvő arányú igénybevétele

Közlekedési problémák:

- Nagyarányú átmenő forgalom a kerület főúthálózati elemein
- Csomóponti távolságok kicsik (közel helyezkednek el a konfliktuspontok)
- Nagyarányú belső gépjárműforgalom
- Jelentős parkolási igények
- Parkolóhelyek főleg közterületen találhatóak
- nagy lakásszám, de kevés a kizárólagos (korlátozott használatú) parkoló
- Közterületek jelenlegi felosztása a gépjárműforgalmat szolgálja ki
- Parkolóhelyek jelentős száma
- gyalogosfelületek hiánya/szűkösége a lakóutcákban
- zöldfelületek aránya nagyon kicsi
- közterületek jelentős aránya burkolt
- Nyugati pályaudvarhoz vezető vasútvonalak elválasztó hatása
- Andrássy út és Nagykörút elválasztó hatása
- Autómentes körzetek kijelölése még kísérleti jelleggel sem történt meg.
- Áruszállítás időben nem korlátozott
- Az oktatási intézményeknél nincs kijelölt rövid idejű parkolóhely
- Nagyon kevés a kerékpártámasz közterületen
- A mikromobilitási eszközök használata, tárolása szabályozatlan, megoldatlan
- Forgalomcsillapítási megoldások hiányoznak

A csatolt K-6. tervlap ábrázolja a kerületben tapasztalható közlekedési problémákat.

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

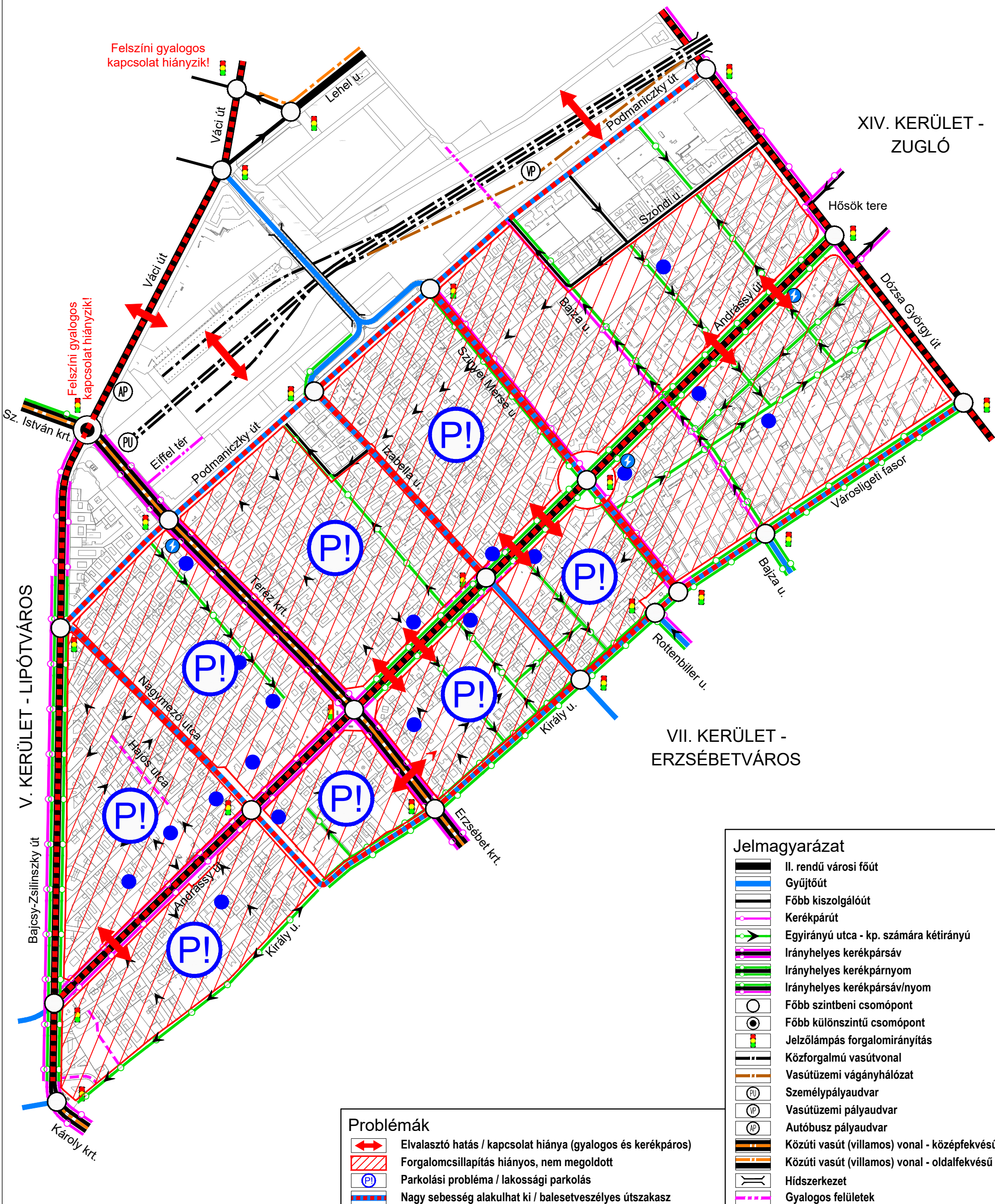
XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

Felszíni gyalogos
kapcsolat hiányzik!

Felszíni gyalogos
kapcsolat hiányzik!



Problémák

- Elvasztó hatás / kapcsolat hiánya (gyalogos és kerékpáros)
- Forgalmcsillapítás hiányos, nem megoldott
- Parkolási probléma / lakossági parkolás
- Nagy sebesség alakulhat ki / balesetveszélyes útszakasz

Jelmagyarázat

- II. rendű városi főút
- Gyűjtőút
- Főbb kiszolgálóút
- Kerékpárút
- Egyirányú utca - kp. számára kétirányú
- Irányhelyes kerékpársáv
- Irányhelyes kerékpárnyom
- Irányhelyes kerékpársáv/nyom
- Főbb szintbeni csomópont
- Főbb külön szintű csomópont
- Jelzőlámpás forgalomirányítás
- Közforgalmú vasútvonal
- Vasúti vasúti vágányhálózat
- Személypályaudvar
- Vasúti pályaudvar
- Autóbusz pályaudvar
- Közúti vasút (villamos) vonal - középfekvésű
- Közúti vasút (villamos) vonal - oldalfekvésű
- Hídszerkezet
- Gyalogos felületek

KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMA TÉRKÉP

6) **Javaslatok, intézkedések**

Ebben a fejezetben a mobilitás egyes kérdéseire vonatkozó általános javaslatokat adunk. A Mobilitási terv következő részében a kerületre vonatkozóan részletesebben fejtjük ki a javasolt intézkedéseket.

6.1. **Mobilitási stratégia alapelvei**

Jelen stratégiai terv alapvető célja a terézvárosi lakosság életkörülményeinek javítása és a fenntartható közlekedési rendszer létrejöttét, fejlődését megalapozó intézkedések kidolgozása.

Ennek érdekében **alapelvként kezelendő**, hogy a javasolt intézkedések az alábbiakra irányulnak:

- A kerületbe érkező célforgalom (gépjárműforgalom) csökkentése.
- A gépjárműforgalom sebességének csökkentése.
- A burkolt felületek arányának csökkentése.
- Zöldfelületi arány növelése.
- A gyalogosok számára biztonságos, széles felületek létrehozása.
- Mobilitási pontok kijelölése.
- Rendszerelvűség fenntartása a parkolásszabályozásban.
- A **parkolóhelyek számának növelése nem cél**, kisebb arányú csökkentése igen. A felszíni parkolók építménybe áthelyezése fokozatosan történjen, a felszabaduló területekre egyéb funkciók települhetnek (közösségi, gyalogos, zöldterület).
- A zöldfelületek rovására nem jelölhetők ki felszíni parkolófelületek.
- Parkolási kedvezmények rendszerének felülvizsgálata.
- Oktatási intézményeknél parkolásszabályozás (K+R helyek kijelölése)
- Az új beruházásokhoz építendő parkolászám városi szabályozása (KÉSZ-be építve).
- A fenntartható közlekedési módok támogatása (kampányok, adókedvezmények, stb.)

A fenti alapelvek elfogadása és betartása lehetővé teszi egy olyan fenntartható közlekedési rendszer bevezetését és működtetését Terézvárosban, amely hozzájárul az élhető városi léthez.

6.2 **Parkolásra vonatkozó javaslatok**

6.2.1 **Parkolási kedvezmények rendszerének felülvizsgálata**

Jelenleg a kerületben a vizsgálati munkarészben ismertetett parkolási rendeletek és a KÉSZ szabályozza a közterületek használatának feltételeit, az építendő parkolóhelyekre vonatkozó előírásokat.

Annak érdekében, hogy a mobilitásra vonatkozó intézkedések elérjék a stratégiai célt és a kerületben csökkenjen a gépjárműforgalom által használt felületek aránya, valamint jelentős előnybe kerüljenek a gyalogos és kerékpáros közlekedők a gépjárműforgalommal szemben, a parkolási kedvezmények rendszerét is javasoljuk felülvizsgálni, különös tekintettel a következő kérdésekre:

- Az elvárt, építendő parkolóhelyek száma ne haladja meg az OTÉK előírásait, vagyis többletférőhely ne legyen adható, hiszen minden parkolóhely forgalomvonzó hatású. Megfontolásra javasoljuk a létesítendő parkolóhelyek számának maximalizálását.

- A parkolási engedélyek rendszerében javasoljuk felülvizsgálni az első és különösen a második gépjárműre adható kedvezmény mértékét. Valóban támogatandó egy belső kerületben a két autó/család mobilitási jellemző?
- Gazdálkodói/vállalkozói kedvezmények és egyéb intézményi kedvezmények esetén meg kellene határozni egy felső határt a személygépjárművek számára vonatkozóan is.

6.2.2 **Építendő parkolóhelyek száma**

A hazai gyakorlatban a tervezett fejlesztések esetén a parkolási igények biztosítását mindig telken belül, OTÉK előírásai szerint kell megoldani (kivéve a Helyi Építési Szabályzatban foglalt eltéréseket).

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírások:

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírásokat (pl. az OTÉK által meghatározott várakozóhely-számtól való eltérést) 2016. óta a települések Helyi Építési Szabályzatában kell meghatározni. Ez a fejezet a KÉSZ-ben érvényesíthető eltéréseket és rendelkezéseket hivatott megalapozni.

Az egyes épített egységek rendeltetésszerű használatához elhelyezendő gépjárművek számát befolyásolja:

- területhasználati egység/funkció
- Településszerkezeten belül elfoglalt hely
- Közösségi közlekedési ellátottság

Ezért a kerület területére vonatkozó gépjármű-elhelyezési szabályokat a településen belül elfoglalt hely és a területhasználati funkció alapján határozzuk meg.

Általános alapelvek az elvárt parkolószámtól való eltérések javaslataihoz:

A városrészek alapvetően négy övezetbe sorolhatók kifejezetten gépjármű-elhelyezési igény szempontjából, a parkolási szokások változásának figyelembe vételével: városközponti, átmeneti, lakótelepi, illetve külső zónára.

Városközpont (sűrűn beépített, nagy forgalmat vonzó, kiterjedt közösségi közlekedési hálózattal ellátott településrész, műemlék-épületekkel, jelenleg meglévő közúti gépjárműforgalom további növelése nem kívánatos, sőt annak mérséklése a cél),

Átmeneti zóna (közösségi közlekedéssel közepes mértékben ellátott, városközponton kívül eső, de jellemzően sűrűn beépített, jellemzően kertvárosi jellegű, forgalomvonzó létesítményeket is magába foglaló területek), ez a zóna további részekre bontható – a település kiterjedése és jellemzői függvényében.

Lakótelepi zóna (emeletes lakóépületekkel beépített, oktatási, sport- és egyéb kiszolgáló funkciót magába foglaló területek, ahol magas a lakósűrűség, jó a közösségi közlekedési ellátottság és a parkolók közterületeken, illetve mindenki számára megközelíthető

magánterületeken helyezkednek el és a szükséges parkolók számítása során figyelembe vehető a különidejűség elve is),

Külső zóna (közösségi közlekedéssel gyengén ellátott területek, főleg lakó-, ipari és gazdasági funkcióval beépítve).

Az egyes területre vonatkozó gépjármű-elhelyezési előírások a zónákon belül megengedett területhasználati egységek és funkciók ismeretében, táblázatos formában határozhatók meg. A fentiekől eltérő zónák és területfelhasználási egységek esetén az OTÉK előírásai alkalmazandók.

Bár **Terézváros** belvárosi elhelyezkedésének következtében az általánostól kissé eltérő övezetek határozhatók meg, a később bemutatott kedvezmény-rendszer megalapozása, érthetősége érdekében ismertetjük az általánosan alkalmazott módszert.

Alkalmazott alapelvek, országos előírások:

A parkolási igényeket meghatározó módszer az alábbi alapelvekre épül:

- **nem lehet elsődleges cél minden várható parkolási igény kielégítése**, különösen a forgalommal terhelt városközponti övezetben,
- a keltett forgalom figyelembevétele elsődleges, kezelésének módja nem lehet minden esetben a közúti infrastruktúra fejlesztése, a **fenntartható közlekedés elvének befogadása** a parkolási igények meghatározásánál prioritás (környezetvédelem és a település élhetősége szempontjából),
- az egyes létesítményekhez biztosítandó parkolóhelyszám megállapítása egy **folyamat**, amely differenciáltan veszi figyelembe a létesítmény jellemzőit.

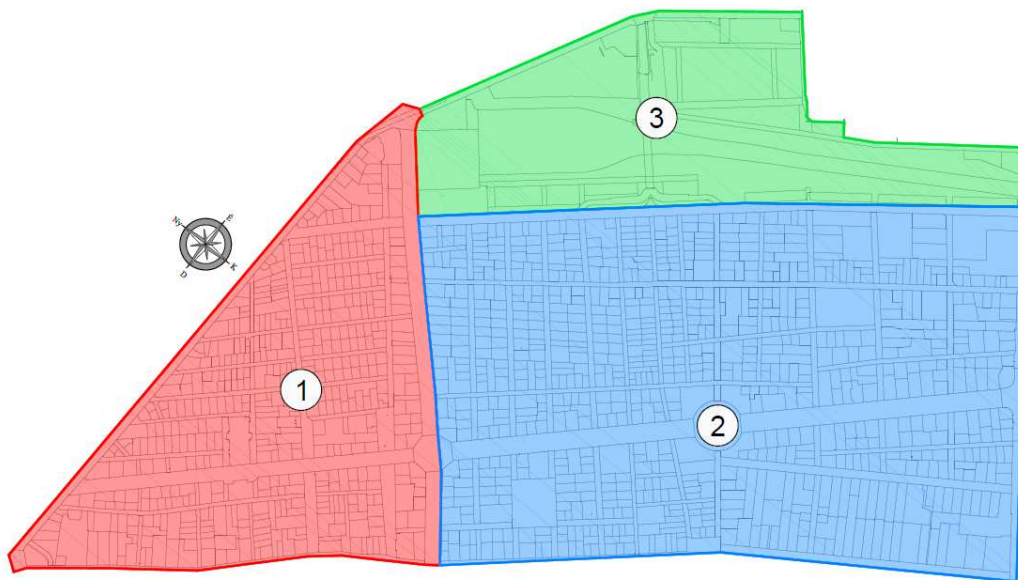
A fentiek következtében:

- városközponti zónában parkolóhelyek számának csökkentése a cél – a forgalomkeltés csökkentése, közösségi és zöldterületek, valamint a kerékpározásra, gyalogos közlekedésre alkalmas területek növelése, egyéni gépjárműhasználat visszaszorítása, mélygarázsok kihasználtságának növelése,
- felszíni parkolástól eltérő megoldások (mélygarázsok és parkolóházak, parkolólemezek) építésének összehangolása szükséges a felszíni parkolási lehetőségek csökkentésével. Ennek oka, hogy amíg a felszínen is rendelkezésre állnak parkolóhelyek, a gépjárművezetők inkább a kényelmesebb felszíni parkolást választják, akkor is, ha hosszasan várakoznak egy-egy parkolóhelyre. Így a mélygarázsok beruházásának megtérülése ellehetetlenül.

Az Országos Településrendezési és Építési Követelmények (továbbiakban OTÉK) részletesen szabályozza az egyes területhasználati funkciókhoz megépítendő várakozóhelyek számát, de nem differenciál a tervezett építmény elhelyezkedése, közlekedési kapcsolatai, megközelíthetősége, illetve közösségi közlekedési ellátottsága szerint, de megengedi a várakozóhelyek számának módosítását a KÉSZ-ben meghatározottak szerint.

Minden övezetben különbözőek a parkolási igények, a területhasználati funkciók aránya, használatuk más-más napszakokban jellemző. Eltér a közösségi közlekedési ellátottság, az infrastruktúra kiépítettsége. A városközponti zónában elhelyezkedő építmények esetén minden esetben maximális parkolóhely-szám meghatározása lenne indokolt (felső korlát), de ezt a lehetőséget az OTÉK egyelőre nem tartalmazza. Ugyanez vonatkozik a közös parkolóhasználatot magába foglaló különidejűség figyelembe vételére (kettő, vagy több funkció használja ugyanazt a parkolót, de különböző időszakokban) Ebben az övezetben a forgalomkeltés minimalizálása és az autómentes-területek kialakíthatósága a cél.

Terézváros esetében három nagy parkolási zónát határozhatunk meg (kifejezetten a beépítési jelleg, a betelepült területhasználati funkciók, a rendelkezésre álló közterületek aránya és a megfigyelhető közlekedési szokásoknak megfelelően): belső városközponti zóna, külső városközponti zóna és egy átmeneti zóna, amelynek határait az alábbi ábra mutatja.



6 Javasolt parkolási zónák

1. parkolási zóna

A belső városközponti parkolási zóna a Belső Terézváros területei, alapvetően azok a területek, ahonnan a Deák tér mintegy 15-20 perc sétával elérhető.

A városközpontban (minden eddigi fenntartható közlekedésre való ösztönzés és a kiváló szolgáltatási szintet biztosító közösségi közlekedési rendszer működése ellenére) nagyarányú parkolási igény mutatkozik a közterületi parkolóknál, még a nagyobb összegű parkolási díj mellett is. A sűrűn beépített, sokfunkciós, vegyes területhasználatú városközpont nagy gyalogos- és gépjárműforgalmat vonz. Az egyes intézményekhez, épületekhez tartozó parkolófelületek használata (ha van is ilyen) nem különül el. A közterületek jelentős részét foglalják el a várakozó gépjárművek. Különösen a szűk szabályozási szélességű utcákban jelent gondot a parkolóhelyek elhelyezése és gyakran ezek azok a területek is, ahol az épületekhez nem lehet telken belül parkolót biztosítani.

Várakozóhelyek számára vonatkozó javaslat:

A városközponti zóna védelme érdekében sehol sem javasolunk a forgalom növekedését eredményező parkolászám-növelést. A cél a gépjárműforgalom csökkentése, a létező parkolófelületek jobb kihasználása (több gépjármű használja ugyanazt a parkolófelületet – nagyobb forgási sebesség). A beépítés óvárosi jellegét figyelembe véve általánosan nem reális elvárás az előírt várakozóhelyek ingatlanon belüli elhelyezése a városközponti parkolási övezetben, így a közterületi parkolás lehetőségét nagyobb arányban kell megadni ebben a zónában, mint a kevésbé sűrűn beépített területeken – amennyiben az érintett közterületek erre lehetőséget adnak.

2. Parkolási zóna

A külső városközponti parkolási zóna, a Külső Terézváros területe (A Nyugati Pályaudvar és a Váci út kivételével), ahol már a belső zónánál kisebb a parkolási igény, több a zöldfelület, nagyobb a lakófunkció aránya.

Az 1. zónához hasonlóan nem javasoljuk az OTÉK által kért minden parkolóhely megadását új építések esetében sem, de a kedvezmény mértéke kisebb, mivel a zóna egy részében (kivéve az Andrássy út és a Teréz körút menti területeket) a közösségi közlekedési hálózat nem olyan elérhetőségi szintű, mint a belső zónában. Ezekben az utcákban 300 m ún. rágyaloglási távolságon belül csak troli megállókat találhatók, így az ellátottsági színvonal nem éri el a kötöttpályás járművek által kiszolgált területekét.

3. Parkolási zóna:

Átmeneti zóna: a Podmaniczky utca – Teréz körút vonaltól északra eső kerületrész (Nyugati pályaudvar és környéke, valamint a Váci út menti területek).

A beépítés és a területhasználati funkciók jelentősen eltérnek a kerület többi részétől, a nagyméretű kereskedelmi létesítmények és az országos jelentőségű vasúti pályaudvar megközelítésének igénye miatt nagyobb számú parkolóhely biztosítását javasoljuk, mint a Terézváros más kerületrészeinek esetében.

A fentiekől eltérő zónák és területfelhasználási egységek esetén az OTÉK előírásai alkalmazandók.

Bár az OTÉK (kissé nehezen értelmezhető) 111.§-a szerint

„a 42. § (1) és (2) bekezdésében meghatározott követelményeknél megengedőbb követelmények is megállapíthatók azzal, hogy a többlet gépjármű tekintetében a 4. melléklet szerint számított személygépkocsi számának 50%-ánál kevesebbet a helyi építési szabályzat nem írhat elő”,

szakmai megfontolásból, a kerület városszerkezeti elhelyezkedésére, közösségi közlekedési kiszolgáltatására és az önkormányzat (valamint a főváros) fenntartható mobilitás megteremtésére irányuló szándékaira való tekintettel, az 50 %-os csökkentésnél nagyobb eltérést is javasolunk. Akár 100 %-os parkolászám csökkentés is indokolható, ha ezt az engedményt olyan megállapodások, szerződések kísérik, mint például (a külföldi gyakorlatban már számos helyen látott) autómentes övezetek lakói és az önkormányzat között születnek.

Ezekben a szerződésekben a beköltöző lakók vállalják, hogy nem vásárolnak autót, hanem a rendelkezésre álló közösségi autóbérlés szolgáltatásokat veszik igénybe. (A magyarországi gyakorlatban jelenleg még annak biztosítására sincs jogi lehetőség, hogy a lakásokhoz kötelezően, telken belül megépített parkolóhelyeket az új lakók megvásárolják. Így sokan inkább nem vásárolnak belső parkolót, hanem közterületen parkolnak.)

Az elvárt parkolószámok (drasztikus) csökkentése együtt kell járjon a közterületi parkolószámok folyamatos (hosszútávú) csökkentésével és a gépjárműforgalom korlátozásával.

Az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépkocsi tárolók javasolt számát mindhárom parkolási zónára vonatkozóan táblázatban szokták megadni és a Helyi Építési Szabályzat részeként kezelik az Önkormányzatok.

Megbízónkkal való egyeztetés alapján Terézváros (ahogy minden belvárosi kerület) esetében fenti elmélet gyakorlati alkalmazásának jelentős akadálya, hogy bevezetése ellenkezik a kerület érdekeivel, hiszen a parkolóhely-megváltási díjak, hozzájárulások jelentős csökkenésével kellene számolni.

Mivel a parkolóhelyszámok javasolt csökkentése a megváltási kötelezettséget, illetve ennek hatását is befolyásolja, így a fentiekben meghatározott zónákat javasoljuk a megváltási kötelezettség differenciálásában figyelembe venni.

Fontosnak tartjuk nyomatékosítani, hogy a stratégiai célok elérése/megközelítése csak akkor lehetséges, ha a kerületben található parkolóhelyek száma nem növekszik. Átgondolásra javasoljuk, hogy az új építésű ingatlanokhoz elvárt parkolószám magánterületen való megvalósulása esetén a közterületi parkolószám arányosan csökkenjen.

6.3 Kerékpárforgalomra vonatkozó javaslatok

A kerület gyűjtőútjain és lakóutcáiban, a közterületek korlátozott mérete miatt csak néhány szakaszon van kijelölve kerékpársáv (Bajza utca) és a számos egyirányú utcában sem mindenhol megengedett a kétirányú kerékpáros forgalom.

A hálózat továbbfejlesztése lehet (a kerület adottságai miatt) a szembekerékpározás megengedése több útszakaszon is. Az érvényben lévő és a kerékpározható közutak tervezésére vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás szerint az alábbi útszélességek esetén engedhető meg egyirányú utcában kétirányú kerékpárforgalom:

Megengedett sebesség	Nincs parkolás	Egyoldali parkolás	Kétoldali parkolás
50 km/h	3,25 m	3,50 m	3,75 m
30 km/h	3,00 m	3,25 m	3,50 m
T30 zóna	Nincs korlátozás		

Amennyiben az útszakaszon rendszeres autóbusz-forgalom is jellemző, a minimálisan szükséges közlekedési felület szélessége: 4,25 m.

A parkolóhelyek kijelölésénél, elhelyezésénél fontos szempont a gépjárművezető és a kerékpározó kölcsönös észlelhetősége.

Bár a Tempo30 zóna bevezetése esetén nincs szélességi korlátozás a közlekedési felület méretében, a konfliktusok elkerülése érdekében javasoljuk a 30 km/h sebességkorlátozásra vonatkozó szélességi adatok betartását a kétirányú kerékpáros forgalomra alkalmas utcák kijelölésénél.

Egy területen belül a kerékpárosbarát fejlesztések első fázisa mindig a forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés, majd a konfliktuspontok kezelése és a közterületek újrafelosztása.

Tekintettel arra, hogy a kerületen belül lakóutcák viszonylag jól kerékpározhatók, de a gépjárművek sebességének csökkentése biztonságosabb környezetet eredményezne a kerékpáros forgalom számára, javasoljuk együtt kezelni a Tempo30 övezetek és az egyirányú



utcák kétirányú kerékpáros forgalomra való megnyitását. A lakosság és az erre közlekedők tájékoztatása és a folyamatos kommunikáció elengedhetetlen, bár a mobilitási pontok megjelenése is figyelemfelkeltő hatású lesz minden közlekedő számára, hiszen minden utcában megjelenő, számos helyről látható, érzékelhető létesítmények telepítése történik meg.

Bajza utca (egyirányú utca, kétirányú kerékpárforgalom számára megnyitva)

Fenti alapelvek alkalmazásával, az elérhető legnagyobb forgalombiztonságra törekedve, az alábbi egyirányú utcák megnyitását javasoljuk az ellenirányú kerékpáros forgalom számára a forgalomcsillapítási intézkedések bevezetésével párhuzamosan:

Belső Terézvárosban:

- Hajós utca (Dessewffy utca – Váci út / Paulay Ede utca – Lázár utca))
- Dessewffy utca
- Zichy Jenő utca
- Lázár utca
- Káldy Gyula utca
- Székely Mihály utca
- Vasvári Pál utca
- Paulay Ede utca
- Liszt Ferenc tér

Külső Terézvárosban:

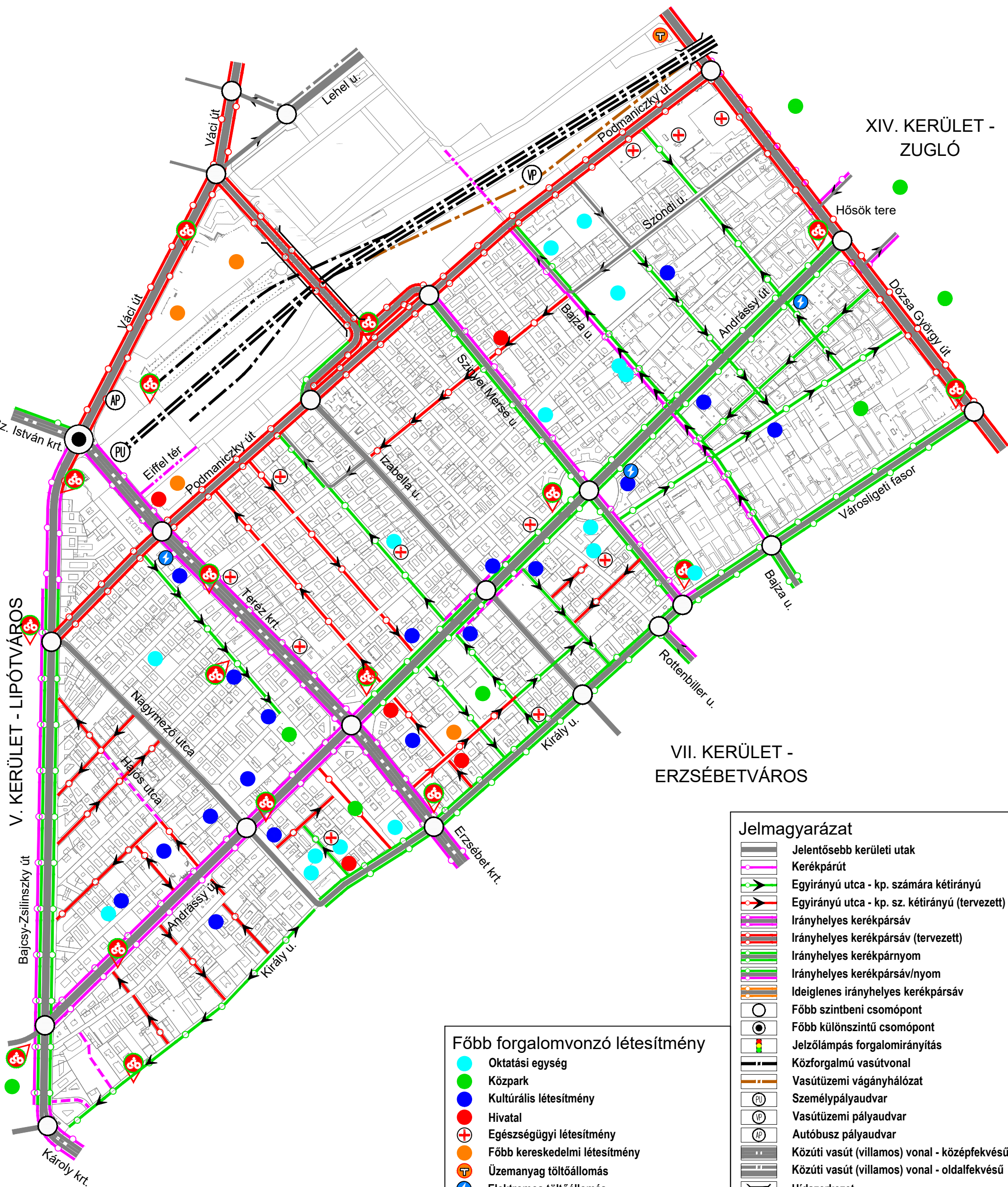
- Szófia utca (Teréz krt. – Csengery utca)
- Eötvös utca
- Németh László utca
- Szegfű utca
- Csengery utca (Podmaniczky utca – Andrássy út)
- Szondi utca (Bajza utca – Izabella utca)

Azokban az egyirányú utcákban, ahol a szabályozási szélesség 11,00 m, vagy kevesebb, nem javasoljuk az ellenirányú kerékpározás megengedését, mivel (a kétoldali parkolósávok megmaradása mellett) nem biztosítható a 3,50 m széles forgalmi sáv.

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ



VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS

- Főbb forgalomvonzó létesítmény**
- Oktatási egység
 - Közpark
 - Kulturális létesítmény
 - Hivatal
 - Egészségügyi létesítmény
 - Főbb kereskedelmi létesítmény
 - Üzemanyag töltőállomás
 - Elektromos töltőállomás

Jelmagyarázat

	Jelentősebb kerületi utak
	Kerékpárút
	Egyirányú utca - kp. számára kétirányú
	Egyirányú utca - kp. sz. kétirányú (tervezett)
	Irányhelyes kerékpársáv
	Irányhelyes kerékpársáv (tervezett)
	Irányhelyes kerékpárnyom
	Irányhelyes kerékpársáv/nyom
	Ideiglenes irányhelyes kerékpársáv
	Főbb szintbeni csomópont
	Főbb különszintű csomópont
	Jelzőlámpás forgalomirányítás
	Közforgalmú vasútvonal
	Vasútzeméi vágányhálózat
	Személypályaudvar
	Vasútzeméi pályaudvar
	Autóbusz pályaudvar
	Közúti vasút (villamos) vonal - középfekvésű
	Közúti vasút (villamos) vonal - oldalfekvésű
	Hídszerkezet
	Gyalogos felületek
	MOL BUBI állomás

TERVEZETT KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA

Amennyiben a részletes tervezés során a javasolt forgalmi sáv szélessége elérhető, a szembekerékpározás is bevezethető.

A nagy gépjárműforgalommal terhelt utcák estében célként kell megjelölni az elválasztott kerékpározható felület, kerékpársáv létrehozását mindkét irányban, a kerékpározók biztonságos közlekedése érdekében.

A területben javasolt kerékpárforgalmi hálózatot a K-16. tervlap mutatja.

Új építések, épület/funkcióbővítés esetén mindenképpen biztosítani kell az OTÉK 7. mellékletében meghatározott kerékpártárolók számát, de lehetőség szerint ennél többet is.

6.4 Mikromobilitásra vonatkozó javaslatok

Ahogy az az előzőekben ismertettük a mikromobilitási eszközök vonzó közlekedési alternatívát kínálnak a városban közlekedők számára rövid távú utazásokhoz (helyettesítve a saját autó használatát). Amennyiben közlekedésszervezési módszerekkel a közlekedők számára elérhetővé és kényelmes használatúvá tesszük ezeket a közlekedési eszközöket, megjelenésük hozzájárul a területben megjelenő gépjárműforgalom csökkenéséhez. A mikromobilitási eszközök használatát szabályozza, ugyanakkor kényelmessé teszi a Mobilitási pontok megjelenése a közterületeken.

A Mobilitási Pontok olyan helyszínek, ahol kerékpárkölcsonzó, elektromos roller-, és robogómegosztó, valamint autómegosztó-rendszerek szolgáltatásait vehetik igénybe a városban közlekedők. A BKK a Fővárossal és a kerületekkel együttműködve olyan Mobilitási Ponthálózat kialakítását tervezi, amely egyúttal hozzájárul a rendezettebb városképhez is. A társaság kiemelt célja, hogy a mobilitás tervezése és szervezése során a lehető legjobban érvényesüljenek a fenntarthatóság szempontjai.

Három, eltérő szolgáltatási szintű mikromobilitási pont tervezett Budapest kerületeiben:

- Mikromobilitási Pont: a belvárosi részen maximum kb. 150 méterenként, csak mikromobilitási járművek (kerékpár, roller, cargo-kerékpár),
- Mobilitási Pont: a belvárosi részen a lehetőségekhez képest kb. 250-300 méterenként, a mikromobilitási járművek mellett dedikált carsharing és megosztott robogó parkoló,
- Mobilitási Állomás: nagyobb intermodális/közlekedési csomópontokban nagyobb kiépített terület a megosztott közlekedési módok számára (valamennyi mód és emelt szintű szolgáltatások pl. kerékpárjavítás).

A jelenleg kiépülő belvárosi rendszer mikromobilitási pontokból áll, a carsharing járművek parkolóhelyét a fejlesztés következő ütemében alakítják majd ki.

A Budapesti Közlekedési Központ 2021. nyarán Tervezési útmutatót adott ki a mikromobilitási pontok tervezéséhez, amelyben a következő irányelveket írta elő:

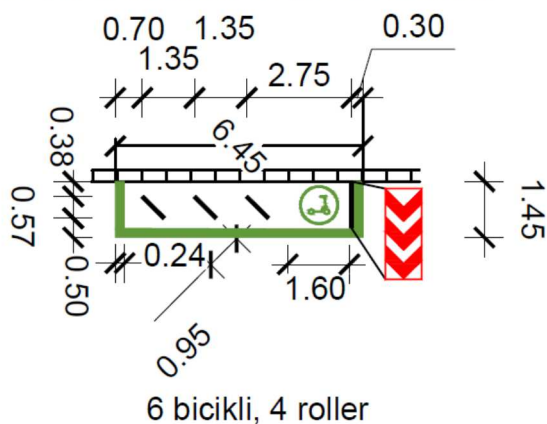
- Könnyen megtalálható és megközelíthető módon kell elhelyezni.
- A mobilitási pontok távolsága maximum 150 m legyen. Cél a minél nagyobb területi lefedettség a beavatkozási területen belül.
- Minél közelebb legyenek a közösségi közlekedési megállókhöz
- Közvetlenül a BUBI gyűjtőállomások mellett legyenek
- A szomszédos területekkel hálózati összhang kialakítása szükséges

- Egyéb forgalomvonzó létesítmények közelében helyezkedjenek el (pl. parkok, játszóterek, éttermek, üzletek, irodák, parkolóházak egyéb szolgáltatások)
- Forgalomvonzó létesítmények sűrűsödésénél (pl. több étterem egy csomópontban) vagy nagyobb pontszerű igényeknél (pl. iskola) szimpla kapacitásnál nagyobb tervezendő
- Nagy gépjárműforgalommal terhelt területeken lehetőleg kerékpárral és egyéb mikromobilitási járművel komfortosan, KRESZ szerint szabályosan megközelíthető útszakaszon/csomópontban helyezkedjenek el
- Figyelembe kell venni a környezet fontos elemeit, jellemzőit (pl. kitelepült teraszok, meglévő kerékpártárolók)
- Az elhelyezéssel törekedni kell a forgalomcsillapító hatás elérésére.

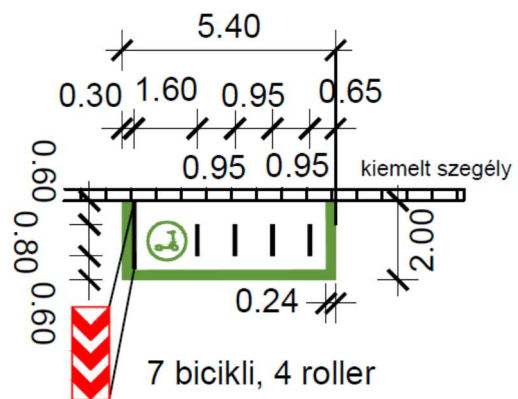
Az útmutató meghatározza az arculat követendő elemeit is.



Úttesten elhelyezett, autóparkolóat NY-ről határolva, 45 fokos beállású



Úttesten, autóparkolóat K-ről határolva, merőleges beállású



A mikromobilitási pontok kerületi úthálózaton való elhelyezéséről részletesebben szólnunk a következő fejezetben.

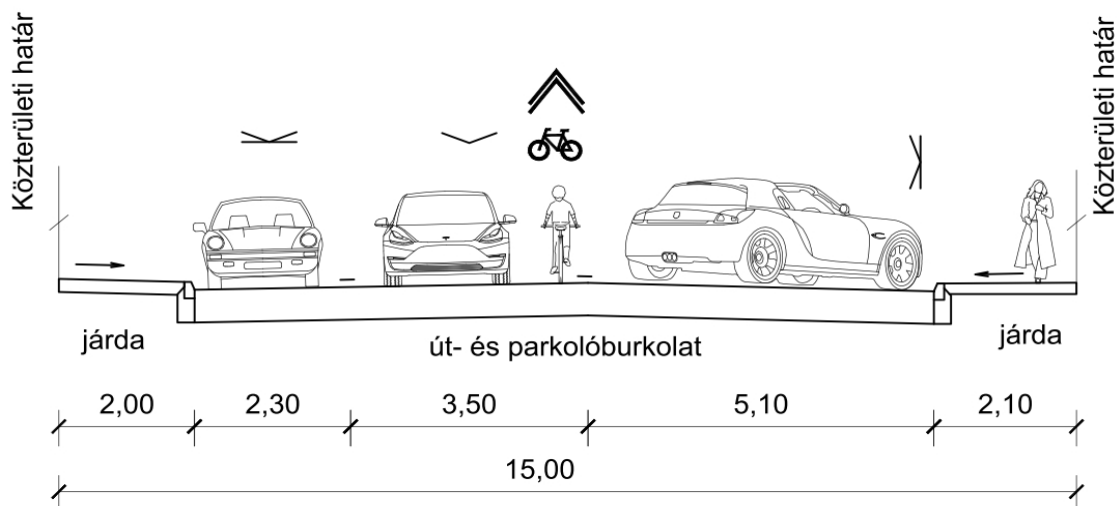
6.5 Közterületek újraosztására tett javaslatok

Az előző fejezetekben bemutatott általános közterületi elrendezés szerint a kerületben jellemző a szűk szabályozási szélességű, keskeny járdákkal, egyirányú útpályával és egy, vagy kétoldali parkolósávval üzemelő lakóutca.

A 10-14 m szabályozási szélességű utcákon a kétoldali parkolósáv - szabályozási szélességtől függően - párhuzamos, vagy ferde kialakítású. Mellettük zöldsávok már nem, vagy csak helyenként férnek el. Épített kerékpáros infrastruktúra csak a főutak mentén található, a közműhálózat sűrű (ez nehezíti az utcák átépítését, zöldsávok elhelyezését).

A kiszolgáló utak alapvető problémája pl. a gyalogos közlekedés korlátozott lehetőségei, a sebességkorlátozás és forgalomcsillapítás hiánya, valamint a kerékpározók közlekedésére figyelmeztető tájékoztatás hiánya. A rövid idejű parkolásokra nincs kijelölt lehetőség (pl. szállítójárművek részére, vagy az oktatási intézmények környékén), így gyakori a szabálytalan, a haladó forgalmat akadályozó várakozás.

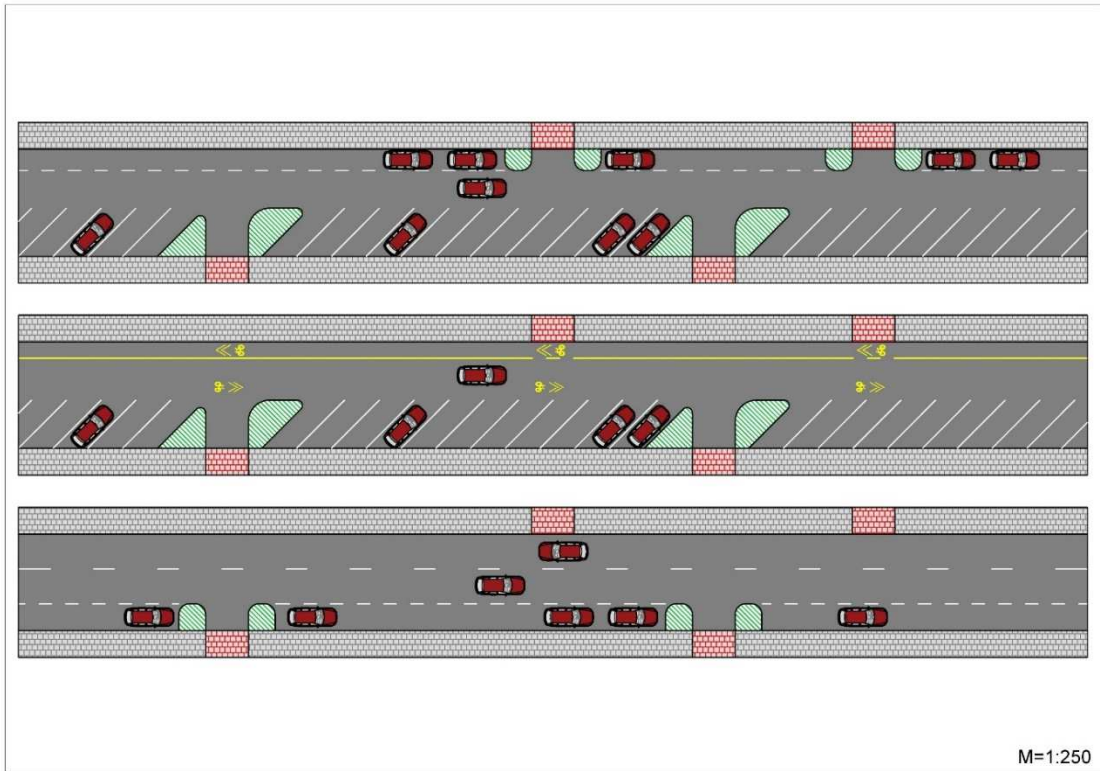
A kerület már több lakóutca esetében elkezdte a közterületek átrendezésének, humanizálásának tervezését (pl. Csengery utca, Paulay utca, Hegedű utca nyomvonalán), ahol több változatban elkészültek már a tanulmánytervek.



7 Mintakeresztmetszvény, Csengery utca

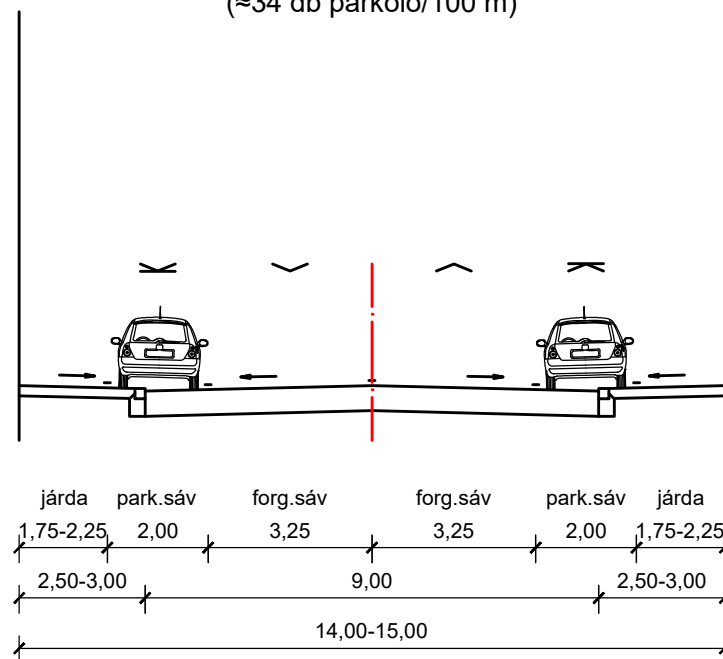
A további áttervezésre javaslatot adva az alábbi ábrán bemutatunk néhány közterületi elrendezést, amelyek az érintett környezettől, a jelenlegi utca-kialakítástól és a parkolóhelyszám elfogadható mértékű csökkenésétől függően alkalmazhatók a közterületek áttervezésénél.

A csatolt K-7. tervlap mutatja be az eltérő szabályozási szélességek esetén a közterületek újrafelosztását néhány jellemző esetben.

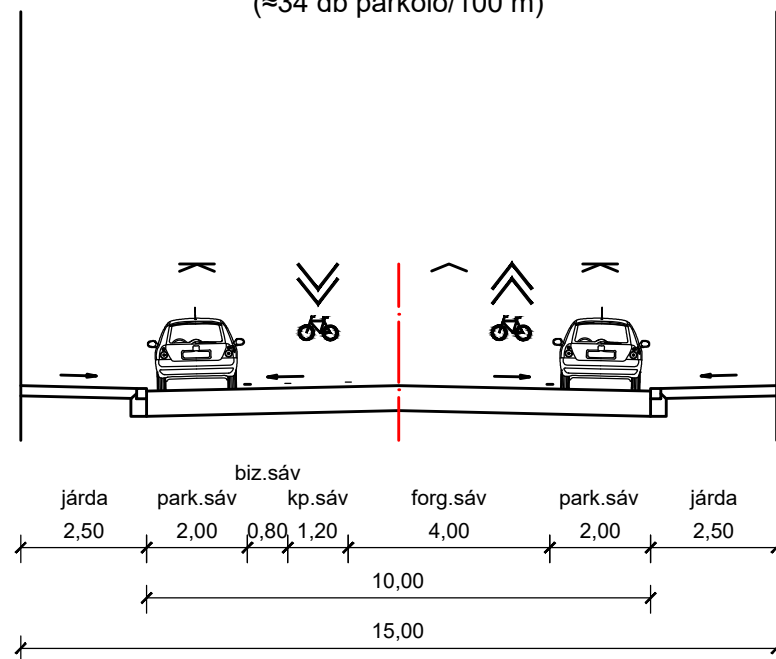


8 Közterületek újraosztása, helyszínrajz

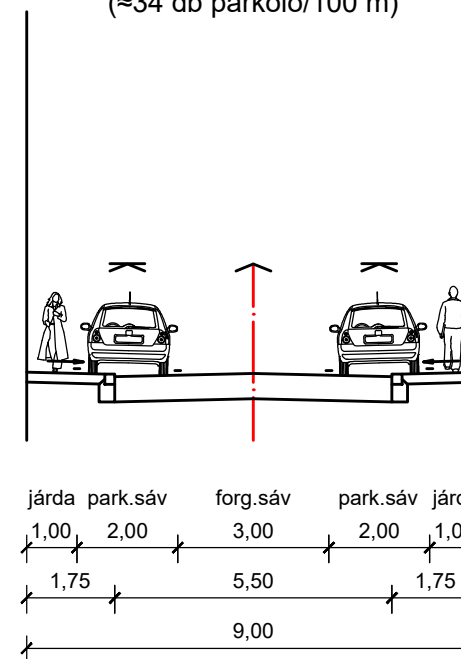
Meglévő keresztmetszvény
14,00-15,00 m közterületi szélesség
Kétirányú forgalom+kétoldali párh.park.sáv
(≈34 db parkoló/100 m)



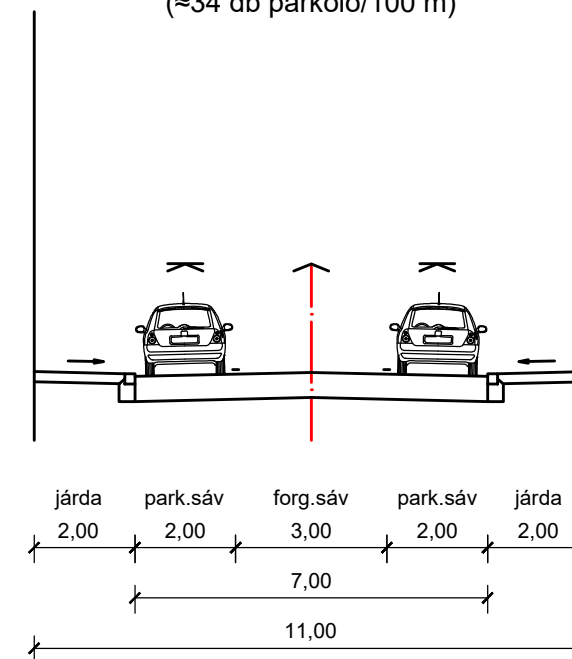
Meglévő keresztmetszvény
15,00 m közterületi szélesség
Egyirányú forgalom+kétoldali párh.park.sáv
(≈34 db parkoló/100 m)



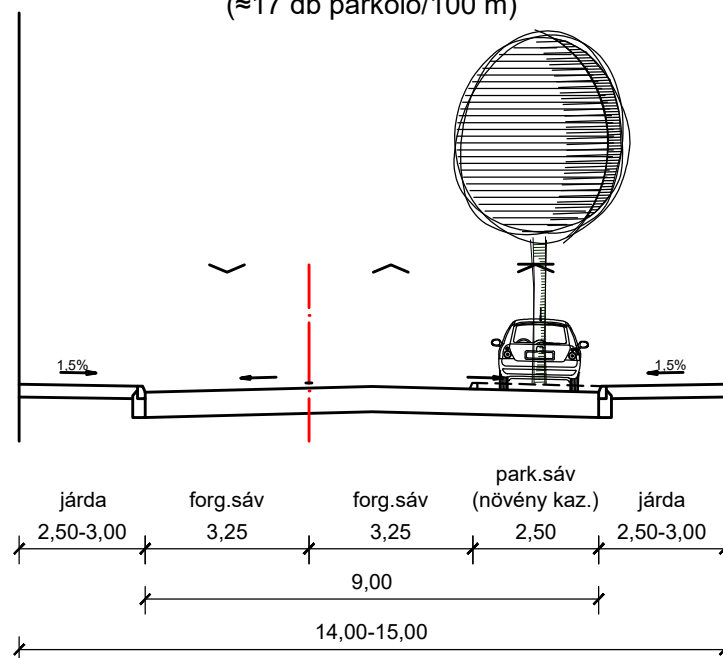
Meglévő keresztmetszvény
9,00 m közterületi szélesség
Egyirányú forgalom+kétoldali párh.park.sáv
(≈34 db parkoló/100 m)



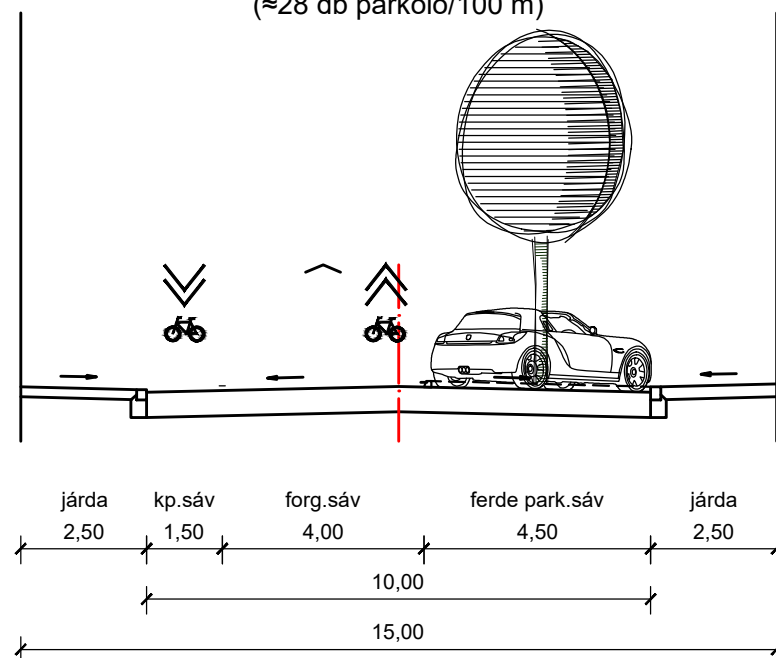
Meglévő keresztmetszvény
11,00 m közterületi szélesség
Egyirányú forgalom+kétoldali párh.park.sáv
(≈34 db parkoló/100 m)



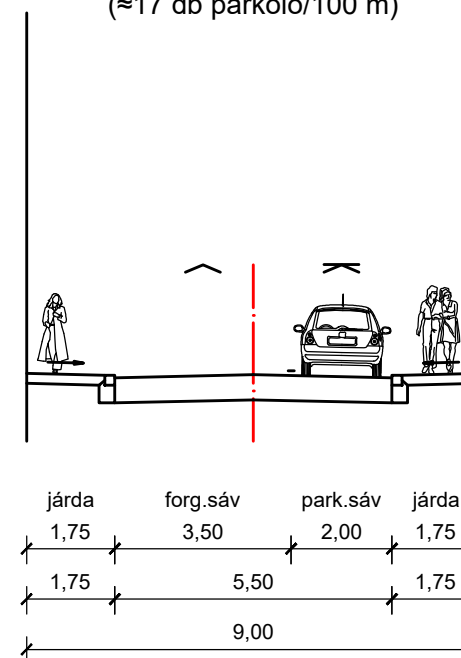
Tervezett keresztmetszvény
14,00-15,00 m közterületi szélesség
Kétirányú forgalom+egyoldali párh.park.sáv
(≈17 db parkoló/100 m)



Tervezett keresztmetszvény
15,00 m közterületi szélesség
Egyirányú forgalom+egyoldali ferde park.sáv
(≈28 db parkoló/100 m)



Tervezett keresztmetszvény
9,00 m közterületi szélesség
Egyirányú forgalom+egyoldali párh.park.sáv
(≈17 db parkoló/100 m)



KERESZTSZELVÉNYEK

6.6 Forgalomtechnikai javaslatok

A közterületek újraosztása, a gyalogosfelületek és zöldfelületek növelése mellett a kerületi útszakaszokat terhelő forgalomnagyság és az autók sebességének csökkentése is fontos stratégiai cél Terézvárosban.

A kívánt forgalomcsillapítás elérhető a forgalmi rend megváltoztatásával, fizikai korlátok beépítésével, gyalogos zónák és autómentes övezetek létrehozásával. A városi jelentőségű főutakon kívül szinte minden utcában előírható egy alacsony sebességhatár a kerületen belül. Mindenképpen javasoljuk a szomszédos kerületekkel való együttműködést, hogy a kerületközi kapcsolatok is jól működjenek a forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése után.

A forgalomcsillapítás alapvetően két célra irányul: a forgalom volumenének csökkentésére és a járművekre vonatkozó megengedett sebesség mérséklésére. A sebességhatár csökkentése a könnyebben elfogadható intézkedés a gépjárművezetők (és a lakosság) számára. Tapasztalatok szerint nem elegendő közúti jelzőtáblák kihelyezése, hanem épített elemekkel (forgalomcsillapító bordák, kiemelt keresztezések, sávelhúzás, stb.).

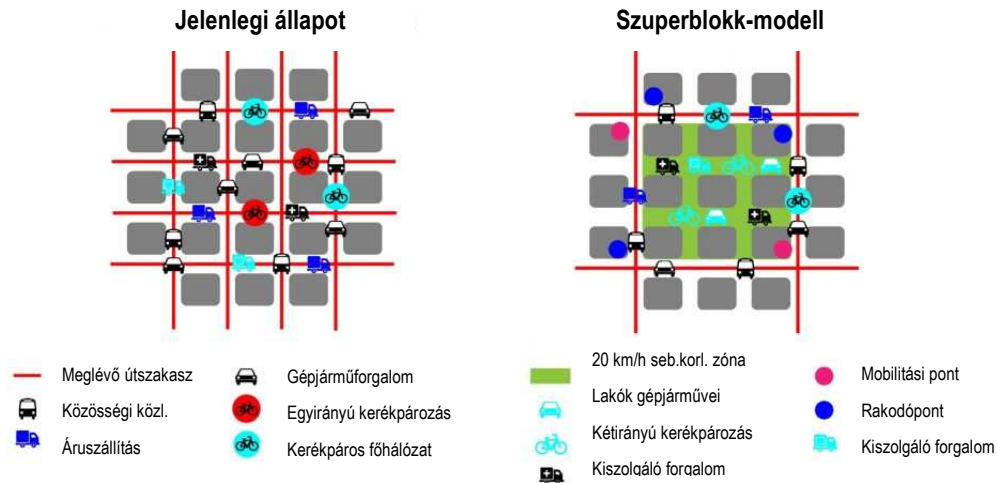
A forgalom volumenének, vagyis az érintett területen közlekedő gépjárművek számának csökkentése kicsit nehezebb feladat és mivel a forgalmi rend változtatásával jár (pl. egyirányú utcák forgalmi irányának megváltoztatása, gépjárművek teljes kitiltása bizonyos útszakaszokról, stb.), elfogadtatása is kevésbé zökkenőmentes. Ugyanakkor (hacsak a forgalmat nem tudjuk elterelni, vagy a célforgalmat csökkenteni valamilyen eszközzel, pl. az alternatív közlekedési módok támogatásával), akkor csak a forgalmi rend módosításával tudjuk kizárni az autókat egy-egy területről. Ennek a módszernek egyértelmű és szigorú változata az autómentes városrészek kialakítása, amely Magyarországon még nem ismert, de külföldön számos példa látható az utolsó 20 évben. Az autómentes városrészbe költözők elfogadják, hogy nem lehet autójuk, viszont rendelkezésükre áll autómegosztó szolgáltatás, közösségi kerékpár, stb.

Kevésbé szigorú, de ugyanolyan eredményes módszer az ún. szuperblokkok létrehozása, amelyre Barcelona és Bécs mellett már több európai példa is van.

A szuperblokkok létrehozásának célja, hogy a gyalogosok érdekeit helyezze előtérbe az gépjárműforgalommal szemben, s ezt a terek átalakításával valósítják meg. A motoros járművek közlekedési korlátozásain keresztül elérhetőbbé, élvezhetőbbé válik a terület a gyalogos- és a kerékpáros forgalom számára.

Elsőként Barcelonában alakítottak ki kilenc háztömbből egy szuperblokkot. Barcelona helyi lakosságnak ugyan engedélyezett a kijelölt területen belül a motoros járművek használata, azonban az átmenő forgalmat teljesen megszüntették. Erősen csökkent az állandó zaj- és a magas légszennyezettségi terhelés, a lakók, így jobban használhatják a köztérket, utcákat és az ott lakók biztonságban érezhetik magukat a lakóhelyükön, amely a gyerekek, idősek vagy fogyatékkal élők számára is különféle kikapcsolódási lehetőségeket nyújt.

Egy szuperblokk kialakítása során elsőként az áthaladó gépjárműforgalmat minimalizálják vagy szorítják ki. Egyirányúsítják az utcákat és nagyon alacsony sebességkorlátozást vezetnek be. Az autók helyét kerékpározók és gyalogosok veszik át. A tereket zöldebb, tisztább élettérre alakítják át. Padok, fák, cserjék, játszóterek, virágos- és konyhakertek jelennek meg a területen. A sűrűbb növényzet hozzájárul a hűsebb nyári nappalokhoz. A természethez közelebbi élettér kialakítása javítja az emberek életminőségét. Közösségek alakulnak ki. A szuperblokkon belüli üzletek és vendéglátóhelyek forgalma növekszik.



9 A szuperblokkok elvi felépítése (forrás: Szuperblokk projekt)

A városi főutakon a kerületbe érkező átmenő forgalom volumenének csökkenése (pl. Ferdinánd-híd, Andrásy út) a jövőben lehetőséget ad a Terézvároson áthaladó főúthálózati elemek kapacitásának, a forgalmi sávok számának csökkentésére. Ennek előfeltétele azon, az egész főváros úthálózatának forgalmi terheltségére kedvezően ható közlekedéshálózati fejlesztések (ideértve az agglomeráció vasúti közlekedésének kiszolgálását is) létrejötté, amelyek fővárosi szinten előkészítés alatt vannak. Az átmenő forgalom csökkenése esetén pl. a kerületközi kapcsolatokat biztosító Ferdinánd-hídon a forgalmi sávok száma a felére csökkenthető lenne, és elegendő lenne az Izabella utcával való kapcsolat megmaradása.

6.7 SMART CITY – Okos megoldások

Bármely város közlekedési rendszerének jövőképét, mobilitási stratégiáját, illetve parkolási koncepcióját is már az úgynevezett „okos” megoldások határozzák meg. A Smart City gondolata, alapelve az aktuális információkat gyűjtő, feldolgozó és közvetítő, hatékony és energiatakarékos városüzemeltetést lehetővé tevő (digitális) alkalmazások, megoldások bevezetésére, használatára épül.

Okos mobilitás (Budapest integrált e-mobilitási koncepciója alapján):

- Elektromos járművek használatának támogatása (speciális parkolóhelyek, elektromos töltők számának növelése, önkormányzati járművek)
- Közösségi autóhasználat támogatása
- ITS-rendszerek alkalmazása (fővárossal együttműködve)
- City-logisztikai rendszerek kiépítése

Ebbe a körbe tartoznak az elektromos meghajtású járművekkel üzemelő közösségi autóbérlő szolgáltatások, amelyek Budapesten 2016 óta működnek és folyamatosan bővülnek (GreenGo, MOL-Limo). A car-sharing rendszer elterjedésével – főként a belvárost érintően – a saját tulajdonú gépjárművek számának csökkenése várható, ami egyrészt enyhítheti a parkolási problémákat, másrészt illeszkedik Terézváros településfejlesztési céljaihoz is.

Parkolási megoldások:

A parkolás tervezése és üzemeltetése a jövőben minden városban rendszerelvűen, egy **Parkolás Irányítási Rendszer (PIR)** kiépítésével történik majd.

Parkolás-irányítási rendszernek nevezzük azt az információs rendszert, amely alapkiépítésben a parkolási létesítmények pillanatnyi állapotáról összegyűjtött információkat feldolgozott formában, a megfelelő módon, időben és helyen eljuttatja a parkolási létesítmények potenciális használóihoz, látható információkkal segítve őket a számukra pillanatnyilag optimális parkolóhely megtalálásában.

E tevékenység során a rendszer a legtöbbször egy nagyobb és összetettebb forgalmi menedzsment rendszer része, ahol egyrészt saját adataival támogatja a közlekedéspolitikai célok megvalósítását, másrészt a rendszer más információgyűjtő elemeiből származó adatok segítségével akár további információt is nyújthat a saját felhasználóinak. Természetesen a parkolási menedzsment rendszer működésétől önmagában nem oldódik meg a parkolás problémája semelyik városban sem, de egyéb fejlesztésekkel (parkolási létesítmények építése, a közösségi közlekedés és a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, stb.) elérhető, hogy a rendszer hatékonyan tudjon működni.

A parkolás-irányítási rendszerek (PIR) működésétől általában várható eredmények:

- Adott cél közelében a parkolóhely megtalálásának ideje csökken;
- A meglévő parkolási infrastruktúra kihasználtsága nő;
- A parkolóhelyet kereső járművek okozta közúti többlet-forgalom csökken;
- A szabad parkolóhelyeket egyszerűbb és könnyebb megtalálni, így a közúti torlódások is csökkennek.

A PIR működéséhez minimálisan szükséges, hogy

1. Legyen megbízható, aktuális, valós idejű információnk a parkolóhelyek foglaltságáról a PIR területén (eszközök: érzékelők és helyi feldolgozóegységek a parkolási létesítményekben);
2. Az információkat fel tudjuk dolgozni a megfelelő közlekedéspolitikát és stratégiát figyelembe véve (helyi és központi feldolgozóegységek, esetleg külön üzemeltetői/kezelői munkaállomással);
3. A feldolgozott információt vissza tudjuk juttatni (megbízhatóan, valós időben) a potenciális felhasználóknak (statikus, átmeneti vagy dinamikus kijelzők a kollektív, dinamikus közúti tájékoztatásért, webes felület és okostelefon-alkalmazás az individuális, dinamikus utazás közbeni tájékoztatásért).

Egy városi parkolásirányítási rendszer több szintből áll:

- 1) a **PIR-A** (mint agglomeráció) feladata: a külvárosban a belváros felé tartó személygépkocsi forgalmat első körben megpróbálja módváltásra bírni. Ezt a P+R parkolók kiépítésével és minél jobb kihasználásával kívánja elérni, a pillanatnyi P+R parkolóhely-kínálat és a közösségi közlekedés pillanatnyi indulási időpontjainak/menetidejének folyamatos kijelzésével (és esetleg a közúti eljutási idők összehasonlításával, lásd a kölni példát az alábbi ábrán).



- 2) a **PIR-B (mint belváros)** feladata: a P+R lehetőségével nem élő személygépkocsi forgalom céljánál lévő szabad parkolóhelyek hatékony elérésének elősegítése (a parkolóhely-kereső forgalom minél nagyobb mértékű csökkentése).). A rendszer működésében négy féle jelzés segíti a személygépkocsival érkezőket, amelyet ötödikként (opcionálisan) a rendszeren kívüli létesítmények egészítenek ki:



- **a rendszer létezéséről és elvi működéséről tájékoztató statikus táblák a zónák külső határán kívül.** Itt egy belvárost szimbolizáló térképen az érkezési irány feltüntetésével a város belső része felé haladó jármű vezetője tájékoztatást kap a rendszer zónáinak elhelyezkedéséről, esetleg az egyes zónák szabad helyeinek számával együtt.

- **Dinamikus táblák tájékoztatják a zónás parkolás-irányítási rendszer területén** haladó járművek vezetőit az egyes közeli parkolási létesítmények foglaltságáról. A zónák határán vagy ahhoz közeli útvonalon haladó járműveket természetesen a szomszédos zónák(ban lévő létesítmények) aktuális adatairól is tájékoztatja a rendszer, a kijelzők elhelyezésének kulcsa a jó/egyszerű megközelíthetőség.



- **Az egyes parkolási létesítményekben navigáló, valamint az információs táblák** elhelyezése a hálózat szerkezetétől, a létesítmények elhelyezkedésétől (pl. több egy csoportban, elszórtan, stb.) függ. Alapvetően arra kell törekedni, hogy a fontos döntési pontokban, ahol még több létesítmény is elérhető (ez többnyire a főúthálózat utolsó olyan csomópontja, ahol el kell dönteni a pontos célnak megfelelő továbbhaladási irányt), mindenképp megjelenjenek a foglaltsági információk. Amikor már csak a mellékhalózatban kell navigálni a létesítménybe tartó forgalmat, akkor a statikus kijelzés is megfelelő.



- **Az egyes létesítményekben belül** szükség lehet további, részletesebb információk megjelenítésére. Ezt elsősorban nagy, több ki- és bejáráttal rendelkező, bonyolultabb alaprajzú, többszáz férőhelyes mélygarázsokban szokták telepíteni. Az információs rendszer tájékoztatja a befelé tartó forgalmat az egyes részek/szintek pillanatnyi foglaltságáról, a létesítményen belül haladó forgalmat az egyes részek elérhetőségéről és foglaltságáról, valamint a kifelé tartó forgalmat a kijutás lehetséges irányairól (a továbbhaladás irányának megfelelően, már az épületen belül jelezve az egyes kijáratokon át elérhető útirányokat).

Bár a nemzetközi gyakorlatban a parkolás-irányítási rendszerek (és más intelligens közlekedési rendszerek) sokkal elterjedtebbek, mint Magyarországon, de már a hazai szakmai gyakorlat is ismer jól működő, parkolást segítő rendszereket.

A városrészek egy részére kiterjesztett rendszerek jelenleg még tesztüzemben működnek (Budapesten, Debrecenben), de a parkolási létesítményeken belül működő irányítási, tájékoztatási rendszerekre több működő magyar példa is van, amelyeket kereskedelmi létesítmények, nagyobb irodaházak parkolóházaiban, vagy nagykapacitású közhasználatú mélygarázsokban alkalmaznak az üzemeltetők a parkolni szándékozó gépjárművezetők tájékoztatására. Ezek a tájékoztató rendszerek többségükben a parkolási létesítményben szabad férőhelyeit jelzik (kihasználtság-jelző, piros, illetve zöld lámpa, vagy a rendelkezésre álló parkolóhelyek száma), néhány azonban képes a szabad férőhelyek pontos kijelzésére is. (Pl. a budapesti Aréna bevásárlóközpont mélygarázsában minden egyes parkolóálláshoz felszereltek egy égőt, amelynek színe jelzi, hogy az adott parkolóállás foglalt-e, így az autóvezetők már a parkolósor végéről megállapíthatják, meg tudnak-e állni az adott sorban.) Ezen meglévő rendszerek is továbbfejleszthetők és együttműködésük esetén közös rendszerbe köthetők, így alakulhat ki fokozatosan egy város parkolás-irányítási rendszere. Már a belső parkolás-irányítási rendszerek is hatékonyak, mivel kényelmesebbé, gyorsabbá teszik a parkolóházak, mélygarázsok használatát; ez önmagában is vonzó a gépjárművezetők számára. Ugyanakkor a parkolóházak kínálatát, üzemeltetési rendszereit összekapcsoló, közös adatbázison és valós idejű információk áramlásán alapuló (külső) parkolás-irányítási rendszer alkalmas arra, hogy a járművezetők figyelmét felhívja a környéken kínált, rendelkezésre álló parkolási lehetőségekre és egy tájékoztatási rendszeren keresztül a parkolóhelyet kereső autóvezetők a szabad parkolási kapacitással rendelkező parkolási létesítményhez irányítsa, ahol az autóvezetők időt és üzemanyagot megtakarítva, kényelmesen helyezhetik el gépjárműveiket.



A hazai és nemzetközi gyakorlatban számos parkolást segítő alkalmazás, szoftver létezik, amelyek különböző adatbázisok és információk feldolgozásával a járművezetők számára szolgáltatnak tájékoztatást és mutatnak útvonalat a szabad parkolóhelyekhez.

Ilyen például a fastprk (www.fastprk.com), amely alkalmazásához a parkolóhelyek szenzorokkal való felszerelése szükséges, így rádiós kommunikációs technológiája és mágneses érzékelők alkalmazásával üzemel a rendszer (pl. Moszkvában, ahol már több, mint 70000 parkolóhely szerepel az adatbázisban). A burkolatba beépített érzékelők cserélhető akkumulátorral működnek. A Genetec cég (www.genetec.com) rendszámfelismerésen (ALPR) alapuló rendszere működik Aspen városában, az USA Colorado államában. A Parknav mobiltelefonos alkalmazás (www.parknav.com) segítségével a parkolóhely-keresés idejét rövidíthetjük le akár 70 %-kal (megadott cím környékén segít a legnagyobb valószínűséggel parkolóhellyel kecsegtető útvonalat megtalálni a Google térképén). Működése a város ingyenes és fizetős felszíni, valamint a mélygarázsok és parkolóházak saját feltérképezése után, egy bizonyos idő elteltével (2-6 hónap) válik stabilná és megbízhatóvá. Az alkalmazás gyűjti ugyanis az adott útvonalakon sikeresen megtalált parkolóhelyek statisztikáit, és így pontosítja saját előrejelzéseit.

Az SFPark (www.sfpark.org) az egyik legkorszerűbb alkalmazás, ami a legtovább jutott a pillanatnyi foglaltság közterületen és parkolási létesítményekben keletkező adatainak egyesített kezelésében. A streetline cég StreetSmart szenzoraival és jeltovábbítóival működik. A streetline egyébként komplett SmartCity megoldásokat szállít, és ajánlanak komplex parkolási megoldást is.



2018. január óta Budapesten is működik a „Parkl” mobil (közösségi parkolókereső) alkalmazás, amely segítségével leegyszerűsödik és előre tervezhetővé válik a parkolás, az adatbázisában megkeresi a megadott célhoz legközelebbi parkolási létesítményt, odavezeti az autóvezetőt, lehetővé teszi a behajtást és egyszerűsíti a fizetést. A parkolóházak pedig a forgalmukat tudják növelni...

Ugyancsak a fővárosban telepítettek 135 parkolóhelyre szenzorokat, amelyek az NB-IoT alkalmazáson és egy navigációs rendszeren keresztül segítik a belvárosban a legközelebbi parkolóhely megtalálását.

Kecskeméten egy intelligens parkolási rendszert telepítettek (pilot projektként a Nemzeti Smart City Technológiai Platformhoz kapcsolódóan), amely valós idejű parkolóhely foglaltsági adatokat szolgáltat mind a közlekedők, mind az üzemeltetők részére. A Kálvin téri parkolási irányítási rendszer kiépítése során számos külföldi városban használt technológiát alkalmaztak. Az egyes parkolóhelyek foglaltságáról származó adatok alapján már a behajtási pontokon elhelyezett kijelzők tájékoztatják a járművezetőket a szabad helyek számáról, megkímélve őket a felesleges utak megtételétől és csökkentve ezzel a környezet levegő- és zajterhelését. A pilot projekt keretében telepített 57 darab parkolóhely szenzoros érzékelője által biztosított információk egy adatkezelő rendszer segítségével jelennek meg a parkoló bejáratánál levő két LED-es kijelzőn. Az adatok on-line rendelkezésre állnak az üzemeltető számára.

További Magyarországon alkalmazott rendszer: ParkControl komplex szoftverrendszer, amely korlátlan számú parkolóhely biztonságos kezelésére alkalmas. Jegyeket, bérletet, de gépjárműveket is azonosít. Többféle különböző díjszabást alkalmaz egyszerre, járműkategóriák szerint. Fizetőautomatája a készpénz és bankkártya kezelésére is alkalmas. Pénztármodulja minden pénzkezelési feladatot elvégez. Integrálható más rendszerekkel, adatokat továbbít a foglaltságról és a bevételről is. A parkolási díj útja átláthatóan követhető. A szabad kapacitás korszerű, grafikus felületen jelenik meg. Az azonosítás jeggyel, bérlettel, mobillal vagy rendszám alapján történik.

Könnyű tájékozódni. Az egy- vagy kétoldalas, szabad és foglalt állapotot mutató, számkijelzős táblákon már belépés előtt jól látható a válasz. A parkoló területén a parkolóhelyek fölött látható egyedi foglaltság-jelzők teszik egyértelművé, hogy hol van szabad hely.

A modulokból az üzemeltető igényei szerint építhető ki a rendszer. Akát egyedi funkciók is létrehozhatók.

Az autóvezetők és az üzemeltetők mellett az önkormányzat is egyértelmű képet kap a város parkolási helyzetéről. A parkolóhelyek foglaltságának valós idejű monitorozásából származó adatok felhasználásával az önkormányzatnak így lehetősége van a tényleges helyzetet mutató elemzések készítésére, amelyek a parkolási szabályozással, a zónák és díjak megállapításával kapcsolatos döntéshozást támogatják. A szenzorok által szolgáltatott adatok a parkolás-gazdálkodás megtervezése során is jól hasznosíthatók és további kontroll lehetőséget biztosítanak a parkolási bevételek nyomon követésénél.



Kerékpármegosztó és mikromobilitási rendszerek:

Az előző fejezetekben ismertetett, már Terézvárosban is jelenlevő mikromobilitási rendszerek szintén az intelligens közlekedési rendszerek részei, hiszen aktuális információk alapján, online foglalással és regisztrációval használhatók.

Carsharing (közösségi autómegosztó) rendszerek:

A közösségi autómegosztás a városi közlekedésben alkalmazott megoldás az egyéni gépjárműhasználat alternatívájaként, a gépjárműforgalom csökkentésének érdekében. A carsharing azoknak a vezetőknek kínál takarékos közlekedési lehetőséget, akik főleg rövid, városon belüli utakhoz használnak autót. Egy-egy autómegosztó szolgáltató rendszerbe bárki regisztrálhat, akinek van jogosítványa és okos telefonjával bérelhet egy előre meghatározott területen parkoló autót (általános a percalapú elszámolás), amelyet a szolgáltatási területen belül szabadon használhat. A szolgáltatás legfontosabb előnye, hogy egy-egy „megosztott” autó közös használatával (egy nap alatt többen is használják) a gépjárművek parkolási/tárolási ideje levelesebb lesz, így a napi utazások száma a városon belül kevesebb járművel teljesíthető, ami a gépjárműforgalom csökkenésével is jár. További környezetvédelmi előny, ha a megosztott autók elektromos üzeműek.

6.8 Fenntartható megoldások a parkolási igények csökkentése érdekében

A fenntartható közlekedési rendszer alapvetően nem az egyéni gépjárműhasználatra épül, így terjedése során egyre kisebbé válnak a parkolási igények, kevesebb autó forgalma (és látvány) terheli a városközpontokat. Ennek kialakulása lassú folyamat, de elkerülhetetlen a városok élhetőségének fenntartásához.

A fenntartható közlekedési rendszer megalapozásának eszközeit a Mobilitási Tervek tartalmazzák. Nagyon fontos az önkormányzat és a kerületi iskolák, intézmények együttműködése a kerékpáros és gyalogos közlekedés fejlesztésében, az egyéni gépjárműhasználat visszaszorítására irányuló kampányokban.

- A **településtervezés** is sokat tehet a fenntartható közlekedési módok terjedéséért, hiszen a közlekedés közvetlenül is befolyásolja az életminőséget – ez különösen igaz a

településen belüli közlekedésre, ahol az egyes életfunkciók (lakás, munka, oktatás, ellátás, szórakozás) térbeli elhelyezkedése (településszerkezet) és időbeli összekapcsolódása a városi közlekedés keretein belül komplex rendszert alkot. Ez a rendszer érzékenyen reagál minden változtatásra, így az új területhasználati funkciók megjelenésére, a közösségi közlekedés rendszerének, a parkolás-szabályozásnak, vagy a forgalmi rendnek módosulására. A városrendezési stratégiák (a területfelhasználási funkciók elhelyezése oly módon, hogy a napi utazási igények csökkenjenek) – az egyik legfontosabb eszköz, mivel az utazások számának jelentős csökkenése érhető el, megfelelő városrendezési elvek alkalmazásával, teljes városokra is kiterjeszhető elvek gyakorlatba helyezésével. Gyakran a közlekedés, a megközelíthetőség szempontjai szerint alakul ki egy új terület beépítése, ettől függnek a betelepülő funkciók. Általános cél a városok területi növekedésének megállítása, hogy a mobilitási igényeket csökkenteni lehessen. Területfelhasználási szempontból „vegyes” övezetek tervezése kívánatos, ezzel csökkenthető az utazások száma és lehetővé válik a parkolófelületek közös használata az eltérő időben működő funkciók számára.

- **Tájékoztatás fejlesztése**

A mobilitási rendszer fejlesztése, speciális parkolóhelyek kijelölése, a mobilitási pontok létrehozása, vagy a korlátozott parkolási övezetek korszerűsítése együtt kell járjon a tájékoztatás fejlesztésével, mind a helyszínen, mind internetes felületeken. Az utcai jelzőtáblákon a lehető legegyszerűbb ábrákkal, kevés szöveggel érdemes jelezni a forgalmi és parkolási rendet. A legfrekvenciáltabb turista-vonzó helyszíneken idegen nyelven (angolul és németül) is meg kell ismételni a tájékoztatást. A meglévő online tájékoztató felületek továbbfejlesztésével, kibővítésével, idegen nyelvű oldal létrehozásával segíthető a kerületbe érkezők közlekedése, a közlekedési mód választásuk is.

Minden, a közlekedési rendszerre vonatkozó változást javasolt a médiában és az utcán (személyesen) is kommunikálni a használókkal.

- **Áruszállítás rendszerének felülvizsgálata, újraszabályozása**

Az előző fejezetekben bemutatott helyzet szerint az áruszállítás megváltozásával kell számolni hosszútávon, így a ma is meglévő koncentrált rakodópontok mellett, területarányosan elhelyezett, egész nap speciális parkolóhelyként működő várakozóhelyeket kell kijelölni, a lakosság számára szállítást végző cégek, autók számára. Segíteni szükséges a szállító vállalatokat, hogy környezetbarát elektromos járművekre cseréljék jelenlegi járműveiket és a teherszállító kerékpárok bevezetése is szóba kerülhet.



Az elektromos rásegítéses teherbiciklik környezetbarát alternatívát nyújthatnak az egyre nagyobb forgalmi terhelést és a gyalog, autóval, kerékpárral közlekedőknek is gondot okozó, rakodóhelyek hiányában gyakran szabálytalanul megálló kisteherautók helyett.

Feltétlenül szükséges, hogy a főváros egy átfogó citylogisztikai stratégiát dolgozzon ki az új elképzelések és eszközök által szolgáltatott lehetőségek alapján.

o **Parkolásszabályozás az oktatási intézmények környékén**

Az óvodák és az iskolák közelében (de nem a bejárat közvetlen közelében) a reggeli és délutáni csúcsidőszakban (iskolakezdés és zárás) kifejezetten rövid idejű (maximum 5 perc az iskoláknál, 10 perc az óvodáknál) megállási lehetőséget biztosító K+R (Kiss and Ride) parkolóhelyek kijelölését javasoljuk. Ezek használatával gyorsabbá válhat a gyermekek ki- és beszállása, kevesebb autó kering majd a környező utcákon. Elegendő 2x1 órás intervallumban meghatározni a korlátozást, viszont ellenőrzése és a szabálytalanságok szankcionálása szükségszerű. (Amennyiben a fenntartható közlekedési módok terjedése következtében az iskolákhoz érkező forgalom csökkenni fog a jövőben, a K+R parkolóhelyek felszámolhatók.)

Azokon a helyszíneken, ahol ingatlanon belül a személyzetnek sem lehet parkolóhelyet biztosítani, lehetséges a közterületen néhány, csak engedéllyel használható parkolóhelyet fenntartani az oktatási intézmények dolgozói számára.

Az iskolák bejárata előtt az önállóan, gyalog (vagy rollerrel, kerékpárral) járó gyerekek számára kell biztonságos környezet kialakítani, a K+R parkolókat távolabb (100-150 m távolságban) kell kijelölni. A bejáratokhoz közel kerékpártárolók elhelyezése elengedhetetlen.

o **Szemléletváltást segítő programok, kampányok szervezése**

A kerület által meghatározott stratégiai célok elérése csak abban az esetben elképzelhető, ha a kerület lakosságával folyamatos a kommunikáció, ha a fenntartható közlekedési rendszer kialakításának lépéseit az önkormányzat népszerűsíti. Tekintettel arra, hogy a kerületben nem ismeretlen a közösségi tervezés, a nemzetközi fenntartható közlekedésre vonatkozó kampányokban való részvétel (pl. Mobilitási hét, Bringás reggeli, stb.) és az iskolákkal való együttműködés, a kialakult gyakorlat mindenképpen folytatásra érdemes a jövőben is.



További javaslatunk egy kerületi mobilitási csoport létrehozása, amelyben civilek és önkormányzati szakemberek megbeszélhetik az aktuális mobilitási problémákat, lépéseket.



Létrehozható egy olyan, főleg az oktatási intézmények képviselőiből álló csoport is, akik kifejezetten a gyermekek számára állítanak össze rendszeres programokat, hogy játékos formában a környezetbarát közlekedési módok igénybevételére ösztönözzék őket (pl. közlekedési kígyó játék). A gyerekek a szülők számára is közvetíthetik a szemléletformálást, ösztönözhetik a megfelelő módváltást.

7) Intézkedések részletes tervezése

Ebben a fejezetben fejtjük ki részletesen a javasolt intézkedések Megbízónk számára legfontosabb elemeit.

Tekintettel arra, hogy a kerület közlekedési rendszerében jelentkező problémák legnagyobb része a közterületeket terhelő közúti gépjárműforgalom nagyságához és a gépjárművek várakozásához, parkolásához köthető, elsősorban a különleges parkolóhelyekkel foglalkozunk a tervezés során. Emellett tárgyaljuk még a fővárossal való együttműködésben már elindult mobilitási pontfejlesztéshez és a forgalombiztonságot, valamint a forgalomsebességének csökkentését célzó forgalomtechnikai javaslatokhoz kapcsolódó részleteket is az alábbiakban.

Elsősorban ki kell emelni, hogy bármely sűrűn beépített terület közlekedési rendszere egy komplex és érzékeny rendszer, amely sikeres fejlesztése és átalakítása is csak rendszerszemlélettel történhet meg. Terézváros esetében együtt kell átgondolni a parkolásszabályozás változtatását, a speciális parkolóhelyek biztosításának lehetőségeit, a mobilitási pontok elhelyezését, valamint a forgalomcsillapítási beavatkozások hatásait, összhangban a távlati elképzelésekkel is.

7.1 Lakossági parkolás

A Főváros hosszú ideje készíti elő a (főleg a belvárosi kerületeket érintő), a lakossági parkolás elősegítését célzó parkolásszabályozást. Általános tapasztalat, hogy Budapest belső kerületeiben jelentős lakossági igény mutatkozik a kizárólagos lakossági használatú parkolóhelyek kialakítására. Kerületi rendeletek alapján a lakosok, valamint az intézmények és vállalkozások parkolási kedvezményben részesülnek, azonban a parkolóhelyek száma nem elegendő a belső és külső (célforgalomként a kerületekbe érkező) forgalom számára. (Általános jellemző minden kerületben, hogy a kiadott lakossági parkolási engedélyek száma meghaladja a kerület közterületi parkolóinak számát.) A főváros (belső kerületek önkormányzatai által is támogatott) elképzelései szerint a *„kizárólag lakossági parkolása szolgáló parkolóhelyek a kerületi várakozóhelyek legfeljebb 30%-án, ésszerű elosztásban kerülnének kijelölésre, azzal, hogy a kijelölés a parkolásüzemeltetés üzem idején túli, azaz jellemzően az este 18:00, illetve 20:00 és reggel 8.00 közötti időszavat érintené.”*



Forrás: Terézváros Önkormányzatának honlapja

Belső-Terézváros az első a budapesti kerületek közül, ahol próbaüzemben elindult a lakossági parkolóhelyek megvalósítása. Szeptemberben összesen 405 parkolóhelyet jelölnek meg közúti jelzőtáblákkal, amelyek jelzik a lakóknak fenntartott helyeket. Kéthónapos tesztidőszak után (a tapasztalatok ismeretében) a speciális parkolóhelyeket burkolati jellel is megjelölik, az

egyértelmű felismerhetőség érdekében. 2022-ben a teljes területben is megtörténik majd a lakossági parkolóhelyek kijelölése. A lakossági parkolóhelyeken este 18 h és reggel 7 h között csak a lakossági parkolási engedéllyel rendelkező autóvezetők parkolhatnak majd. A szabályok betartását a terézvárosi közterület-felügyelők fogják ellenőrizni, de az első hónapban büntetést nem fognak kiszabni, csak figyelmeztetik majd a járművezetőket.

A kizárólagos parkolóhelyek kijelöléséhez a főváros feltételül szabta a mikromobilitási pontok megvalósítását.

Terézvárosban elkészült a lakossági parkolóhelyek kijelölésének kiviteli terve (Közlekedés Kft., 2021.) A terv utcaszakaszonként jelöli ki a javasolt lakossági parkolóhelyek pontos helyét, számát és a megmaradó, mindenki számára igényvehető parkolóhelyek számát is, megmutatva az akkori ismeretek szerint tervezett mobilitási pontok helyét is. Mivel Belső-Terézvárosban a lakossági parkolóhelyek kijelölése már kiviteli terv szinten megtörtént, erre külön javaslatot nem adunk. A forgalomtechnikai jelzések kihelyezésénél ügyelni kell az egyértelműsége, a könnyen érthetősége. A burkolati jelek felfestése a tesztidőszak végén teljesen egyértelművé teszi a parkolóhelyek használatát – a gépjárművezetők megfelelő (előzetes) tájékoztatása mellett.



10 Lakossági parkolóhelyek átnézetű helyszínrajza (Forrás: Közlekedés Kft., 2021.)

A fővárosi irányelvek szerint a belső kerületekben az összes parkolóhely maximum 30 %-át lehet lakossági parkolóhelyként kijelölni. Ha elfogadjuk a parkolási felmérés eredményét (közterületi parkolóhelyek száma: 7329 ph), a kijelölhető lakossági parkolóhelyek száma: $7329 \times 0,3 = 2199$ ph. Tekintettel arra, hogy területben a lakosság: 36 100 fő és a lakásszám: 27.700 lakás, a lakások mindössze 8 %-hoz tartozik majd lakossági parkolóhely. (Természetesen nem szabad elfelejteni azt a tényt sem, hogy az összes parkolóhely is csupán 26,5 %-a a lakások számának.)

A fentieknek megfelelően a megengedett legtöbb, 2199 lakossági parkolóhely kijelölését javasoljuk a továbbiakban. Ezzel a megoldással a lakosság jelentős segítséget kap a gépjárművek éjszakai tárolásában, de a nappali munkába járó, ügyintéző célforgalomtól sem vesz el parkolási lehetőséget a megoldás. Figyelembe véve, hogy stratégiai cél a területbe

irányuló célforgalom csökkentése, valamint a lakosság gépjármű-ellátottságának csökkenése, ehhez illeszkedik a lakossági parkolóhelyszám maximalizása.

A lakossági parkolóhelyek kijelölése függ a speciális várakozóhelyek (mozgáskorlátozottak számára fenntartott, K+R parkolóhelyek, rakodópontok, mobilitási pontok, elektromos töltőhelyek, közösségi autóhasználat parkolóhelyei, kitelepülő teraszok, stb.) számától és elhelyezkedésétől. A lakossági parkolóhely használható rakodási pontként nappal, ha a szállítás 8.00 és 18.00 h között megoldható, de nem jelölhető ki K+R parkolóként is, mert a használati időben átfedés van.

További, a lakossági parkolást érintő kérdés, hogy a kerületi önkormányzat már döntött parkolóházakkal kötendő szerződésekkel kapcsolatban. A cél, hogy a parkolási engedéllyel rendelkezők kedvezményesen juthassanak helyekhez a parkolási létesítményekben. Az önkormányzat átvállalja a parkolóházakban fizetendő díj jelentős részét, az igénybe vevőknek pedig a helyért cserében le kell mondaniuk az ingyenes közterületi parkolás lehetőségéről.

Megbízónk kérésére a Külső-Terézváros úthálózatán javaslatot tettünk a lakossági parkolóhelyszám teljes kihasználását lehetővé tevő parkolóhely-kijelölésre, amely a csatolt K-15. tervlapon látható.

7.2 Különleges parkolóhelyek

o **Mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhelyek**

Bár az OTÉK rendelkezik a mozgáskorlátozottak számára fenntartandó parkolóhelyek kijelöléséről, de a kerületre vonatkoztatva kissé nehézkesen lenne kezelhető. Az OTÉK előírásai szerint minden 50 várakozóhely után 1 parkolóhelyet a mozgáskorlátozottak számára kell kijelölni.

Ez a kerület esetében $7436/50 = 149$ parkolóhelyet jelentene, amely szám realitása csak az egyéni igénylések alapján dönthető el.

Javasoljuk, hogy a mozgáskorlátozottak számára az oktatási és egészségügyi intézményeknél 1-1 parkolóhelyet, speciális intézményeknél 2-2 parkolóhelyet jelöljön ki a kerület, ezen felül igénybejelentés esetén, vagy területarányosan, bizonyos távolságonként alakítson ki speciális parkolóhelyet. A lakossági parkolók kijelölése során felülvizsgálandó az akadálymentes parkolóhelyek száma.

o **K+R parkolóhelyek**

A fővárosi irányelvek is foglalkoznak a rövid idejű várakozást biztosító K+R parkolóhelyek kijelölésével:

„A fővárosi kezelésű utakon, a nagyobb közlekedési csomópontok közelében javasolt ilyen pontok kialakítása. Az ilyen pontok kialakítása várakozni tilos tábla és kiegészítő tábla elhelyezésével valósítható meg, célja, hogy lehetőség legyen gyors és kényelmes ki- és beszállásra (pl. családtagok szállítása közlekedési csomóponthoz, kereskedelmi egységhez).”

„...elsősorban nagyobb közlekedési csomópontok, iskolák közelében (időkorláttal), a közvetlen környéken található parkolóhelyek minimum 20%-a”.



K+R parkolóhely, Izabella utca

Az oktatási intézményeknél 2-5 K+R parkolóhely kijelölését javasoljuk (időkorlát: 7.00 h – 8.30 h), összesen 20 ilyen várakozóhely jönne létre. Az egészségügyi intézményeknél (igény esetén) 3 K+R parkolóhely kialakítását támogatjuk, de ezeknél az épületeknél nem a rövid idejű, inkább a 24 órás, vagy 06 – 22 h időkorlátos speciális várakozóhely lenne jobban használható.

A KRESZ sajnos még nem tartalmazza a K+R parkolóhelyeknél alkalmazható táblát, ezért (annak érdekében, hogy ellenőrizni és szankcionálni lehessen a szabályok betartását, illetve a figyelmen kívül hagyásukat), a fent látható „Várakozni tilos!” jelzőtábla alkalmazása javasolt, az időtartamot jelölő kiegészítő táblával.

o **Koncentrált rakodópontok**

Az előző fejezetekben ismertetetteknek megfelelően, az új szállítási és házhoz rendelési szokások miatt a koncentrált rakodópontok helyett területalapon kijelölt rakodópontok elhelyezésére van szükség.

Fővárosi irányelv, hogy a koncentrált rakodópontok száma az összes parkolóhely 5 %-a legyen (hózzávetőlegesen). Terézváros esetében ez 372 rakodópont kijelölését jelentené, amely a kerületben elosztva irreálisan magas számnak tűnik. Jelenleg 37 koncentrált rakodóhely működik Terézvárosban. További 52 rakodópontot terveztünk, kb. 100-120 m távolságot lefedve. A meglévő koncentrált rakodóhelyek továbbra is működnének javaslatunk szerint.

A koncentrált rakodópontokat (a csomópontok beláthatóságának fenntartása érdekében) elsősorban csomópontok után, illetve utcaközben kell kijelölni.

A rakodópontok elhelyezkedése a K-9. tervlapon látható.

o **Elektromos töltőállomások**

Terézvárosban jelenleg is üzemel néhány elektromos töltőállomás (4-5 db), de tekintettel az elektromos járművek számának folyamatos emelkedésére, javasoljuk, hogy évente legalább 8-10 db elektromos töltőpontot építtessen ki az önkormányzat a vállalkozókkal. Az elektromos töltőpontok általánosan legjobb helyen főútvonalak mentén és kereskedelmi egységek mellett vannak.

A kerület minden utcájában (utcaszakaszonként) javasoljuk 10 éven belül 2 töltőpont kiépítését.

A közterületen tervezett elektromos töltőkegységeket a gyalogos felületek szűkítése nélkül kell telepíteni (pl. parkolósávokba).

7.3 Mobilitási pontok

A 6. fejezetekbe ismertetettek szerint mobilitási pontok elhelyezését terveztük a kerületben.

A főváros irányelvei szerint a parkolóhelyek 5 %-án mobilitási pontokat és carsharing-járműveket kell elhelyezni. 7436 parkolóhely esetében ez 372 parkolóhelyet jelent.

A Belső-Terézvárosban figyelembe vettük a BKK által kijelölt és megtervezett pontok helyét (ezek kivitelezése hamarosan elkezdődik), a Külső-Terézvárosban pedig területalapon, a láthatóság és a jó megközelíthetőség szempontjai szerint, kb. 120 m távolságban további mobilitási pontok helyét kerestük meg. Figyelembe vettük a főutak mentén elhelyezkedő, meglévő kerékpártárolókat, az előzetes koncepciókban javasolt helyszíneket (ezeket

felülvizsgáltuk), a tervezett egyéb speciális parkolóhelyek elhelyezkedését és a Belső-Terézvárostól eltérően, kicsit nagyobb távolságokat hagytunk a mobilitási pontok között. Kihasználható az a tény, hogy a kerékpárok és mikromobilitási eszközök között át lehet látni, így (a normál parkolóállásoktól eltérően) közelebb lehet húzni a mobilitási pontokat a csomópontokhoz.

Összesen 183 mobilitási pont helyét jelöltük ki, ebből 31 a meglévő kerékpártámaszok továbbfejlesztésével valósul meg, 152 pedig új mikromobilitási pont, általában kereszteződések, illetve intézmények közelében.

Terézváros közterületeinek általános kialakítása nem engedi meg a mobilitási pontok járdán való elhelyezését, így a 183 új mobilitási pont 183 parkolóhely elfoglalását jelenti. Mivel a későbbiekben a mikromobilitási pontok kb. 50 %-ához további parkolóhelyeket kell csatolni a közösségi autók számára, ez újabb 90 parkolóhely korlátozott használatúvá válását jelenti 3-5 éven belül.

Mobilitási Állomások létesítésére a kerületben a Nyugati pályaudvar és az Oktogon környezete alkalmas. Ezek kialakítási igénye a mikromobilitás és a megosztott autóhasználat további terjedése után, 5-10 év távlatában várható.

Későbbiekben várható, hogy a már kihelyezett kerékpártárolók is mobilitási ponttá alakulnak át. A BUBI-állomások is megszűnhetnek, amennyiben a dokkolóállomások helyett egy másik, GPS-alapú rendszer kerül használatba és a BUBI járműveit is integrálni lehet a rendszerbe.

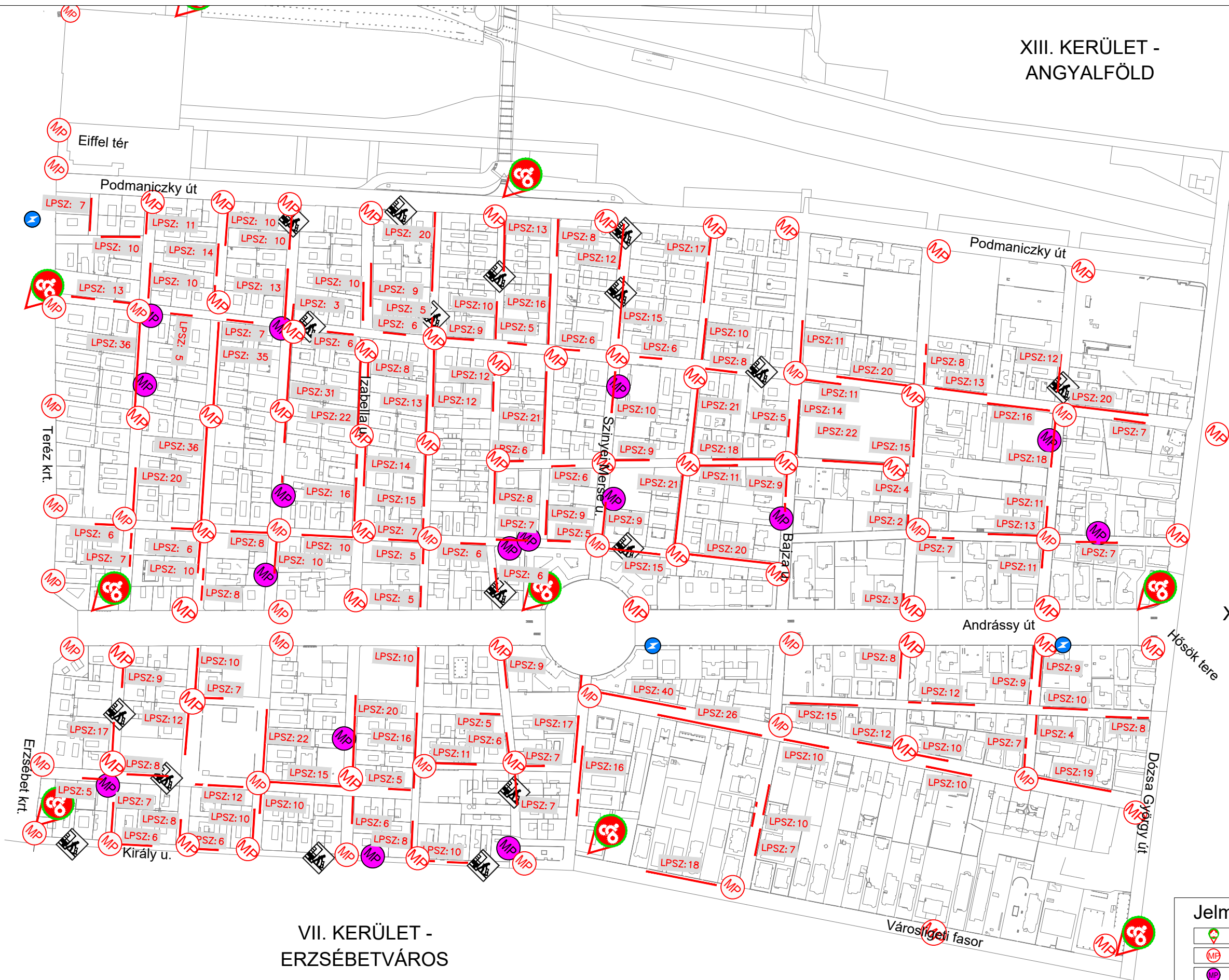
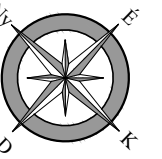
A tervezett mobilitási pontok helyét a K-8. tervlap mutatja, az összes speciális parkolóhely és rakodópont a K-10. tervlapon látható.

Az alábbi táblázatban összefoglaljuk a kerületben jelenleg található és tervezett közterületi parkolók és mobilitási pontok/kerékpártárolók (becsült) számának megoszlását funkció szerint:

Parkolóhelyek/mobilitási pontok száma	Jelenleg	Tervezett
Összes parkolászám	7329	7030
Lakossági parkolók	405 (tesztüzem)	2100
K+R parkolók	2	70
Rakodópontok	37	95
Kerékpártárolók	23	-
BUBI-állomások	15	15
Mobilitási pontok	-	195

BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD



XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

Jelmagyarázat

- MOL bubi dokkoló
- Tervezett mobilitási pont
- Kerékpártároló
- Elektromos autó töltőállomás

MOBILITÁSI PONTOK ÉS LAKOSSÁGI PARKOLÓK



K-15
2021.nov.
M=1:5000

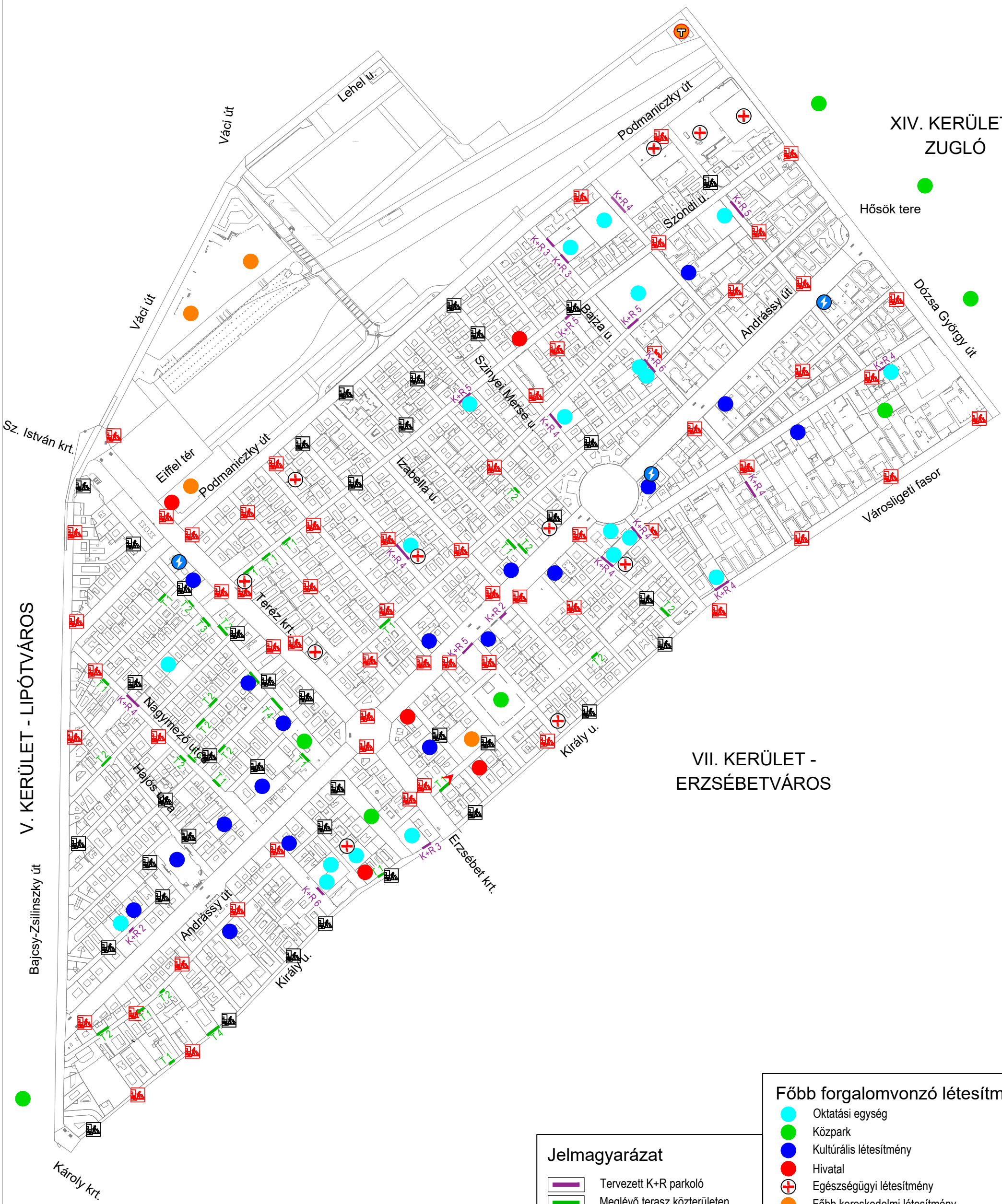
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS



Jelmagyarázat

	Tervezett K+R parkoló
	Meglévő terasz közterületen
	Tervezett koncentrált rakodópont
	Meglévő koncentrált rakodópont

Főbb forgalomvonzó létesítmény

	Oktatási egység
	Közpark
	Kulturális létesítmény
	Hivatal
	Egészségügyi létesítmény
	Főbb kereskedelmi létesítmény
	Üzemanyag töltőállomás
	Elektromos töltőállomás

RAKODÓ- ÉS K+R PONTOK

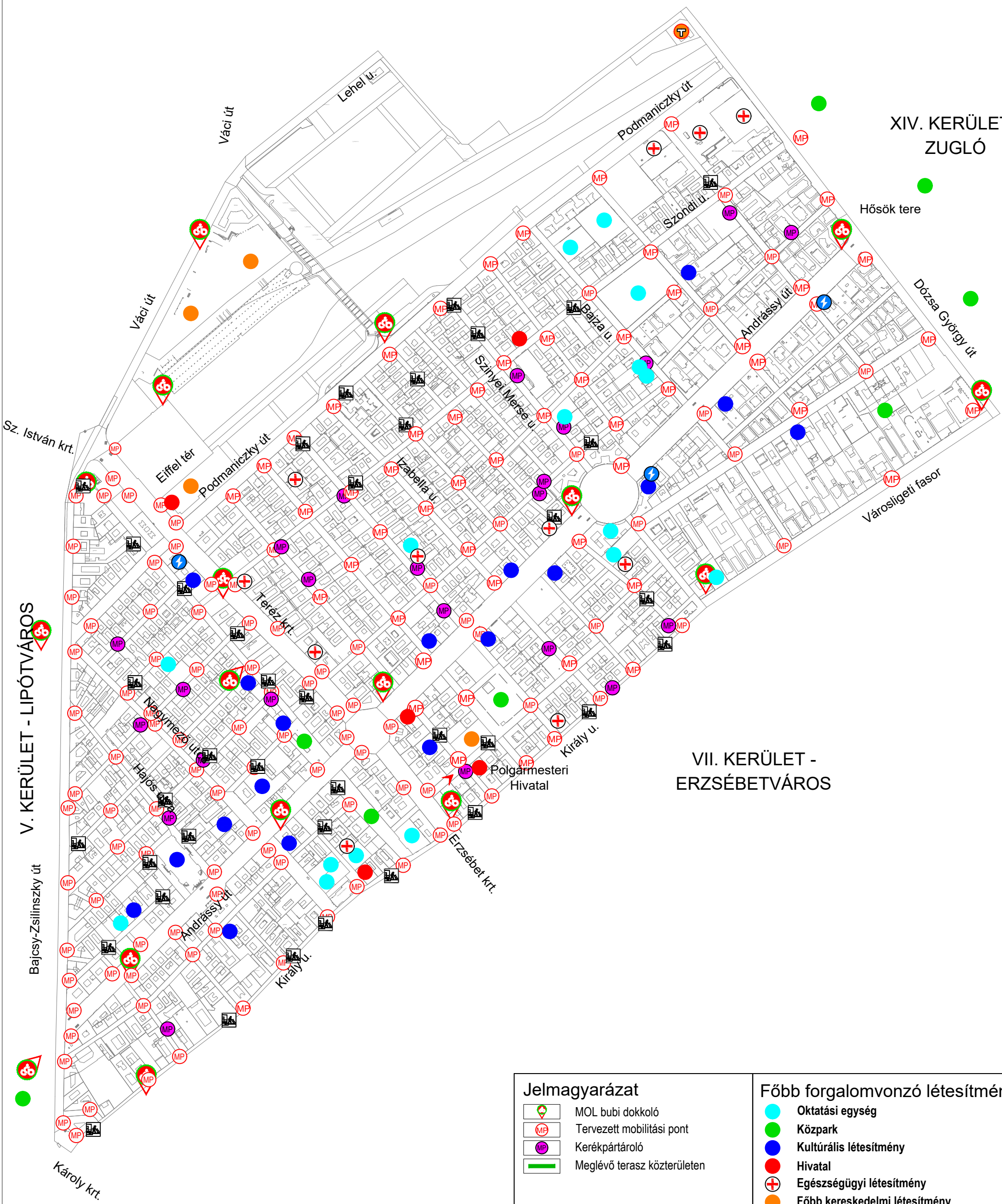
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS



Jelmagyarázat

- MOL bubi dokkoló
- Tervezett mobilitási pont
- Kerékpártároló
- Meglévő terasz közterületen

Főbb forgalomvonzó létesítmény

- Oktatási egység
- Közpark
- Kulturális létesítmény
- Hivatal
- Egészségügyi létesítmény
- Főbb kereskedelmi létesítmény
- Üzemanyag töltőállomás
- Elektromos töltőállomás

MOBILITÁSI PONTOK ÉS MOL BUBI DOKKOLÓK



K-8
2021.nov.
M=1:7500

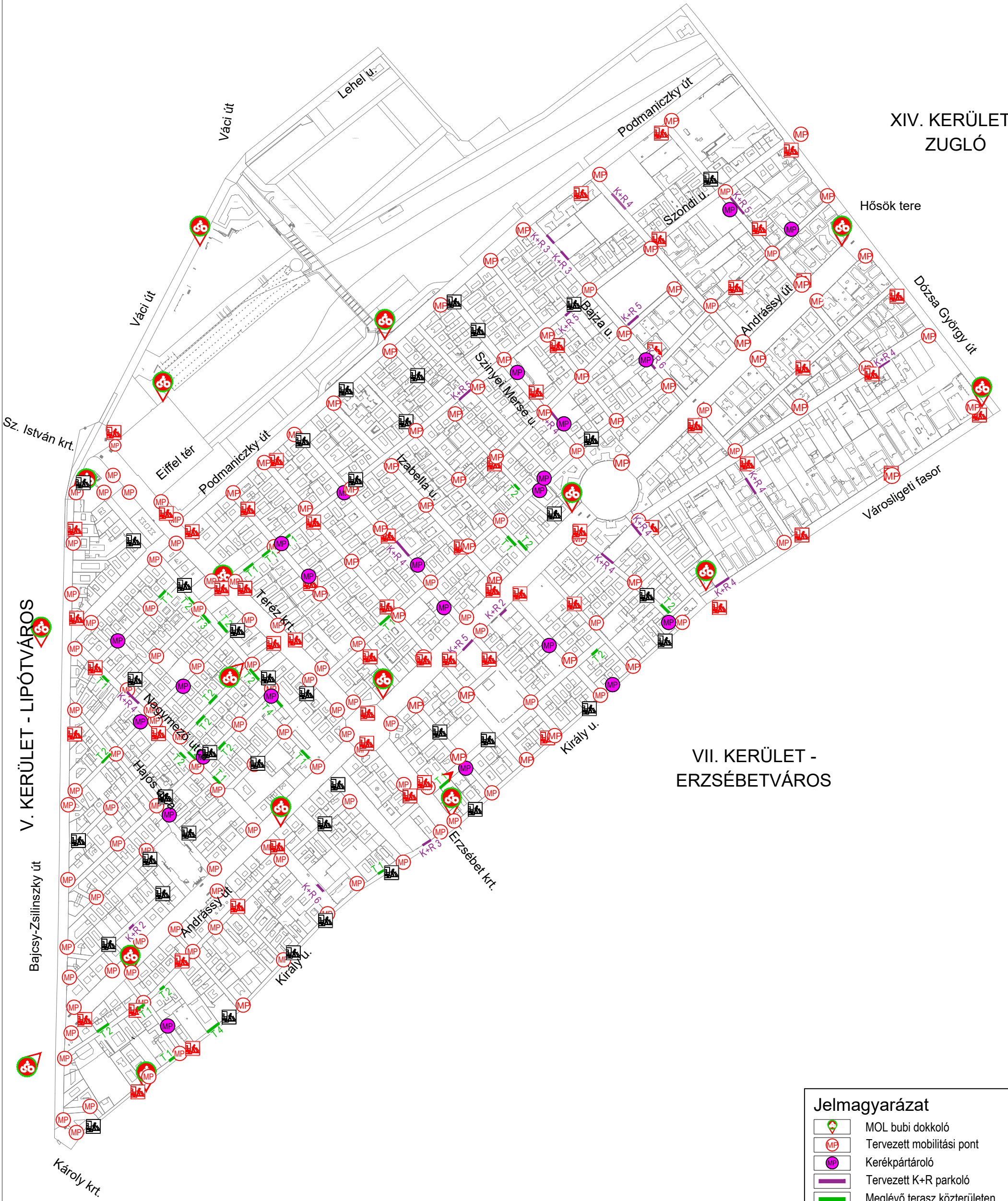
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

XIII. KERÜLET -
ANGYALFÖLD

XIV. KERÜLET -
ZUGLÓ

VII. KERÜLET -
ERZSÉBETVÁROS

V. KERÜLET - LIPÓTVÁROS



Jelmagyarázat	
	MOL bubi dokkoló
	Tervezett mobilitási pont
	Kerékpártároló
	Tervezett K+R parkoló
	Meglévő terasz közterületen
	Tervezett koncentrált rakodópont
	Meglévő koncentrált rakodópont

MOBILITÁSI-, RAKODÓ- ÉS K+R PONTOK

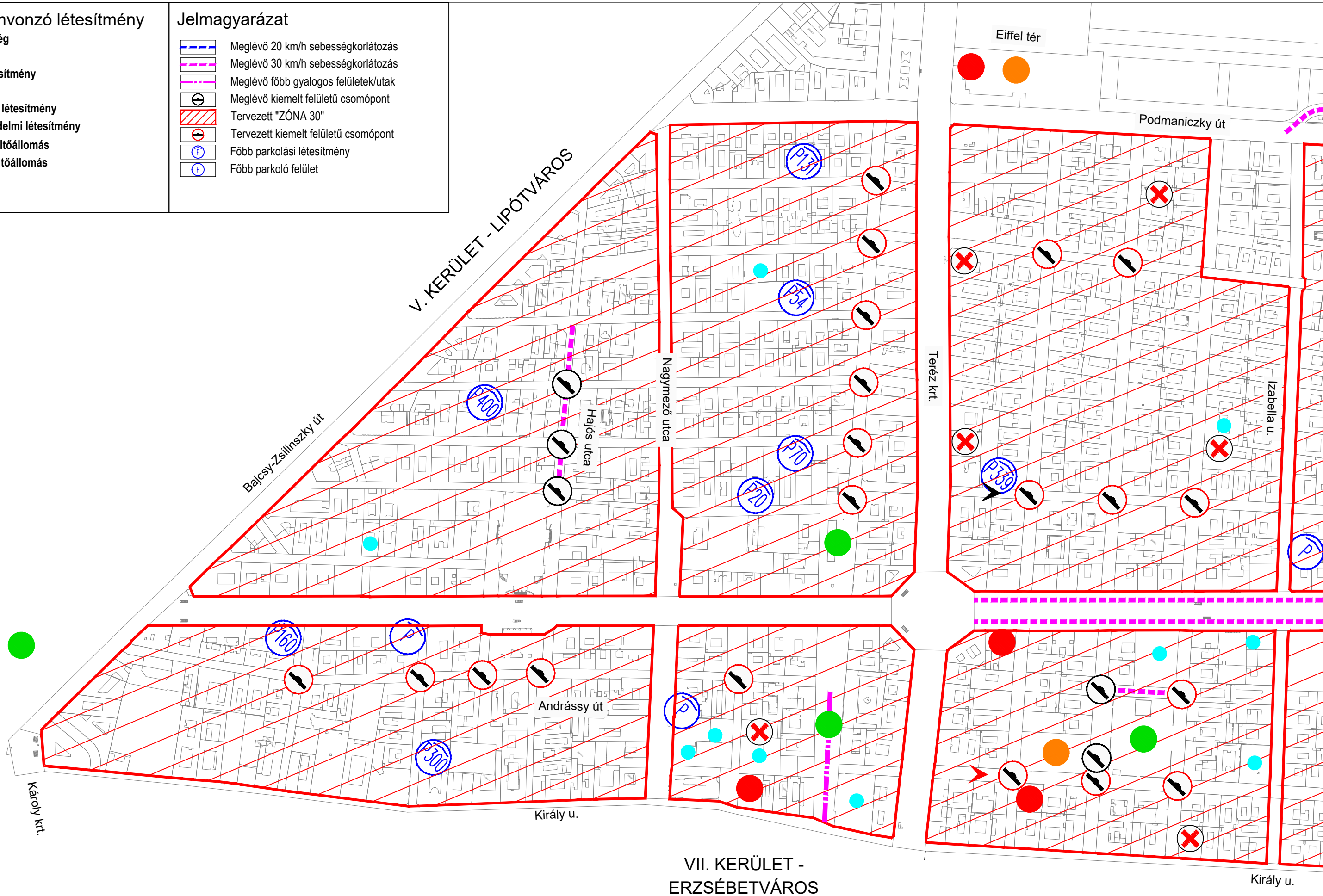
BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV

Főbb forgalomvonzó létesítmény

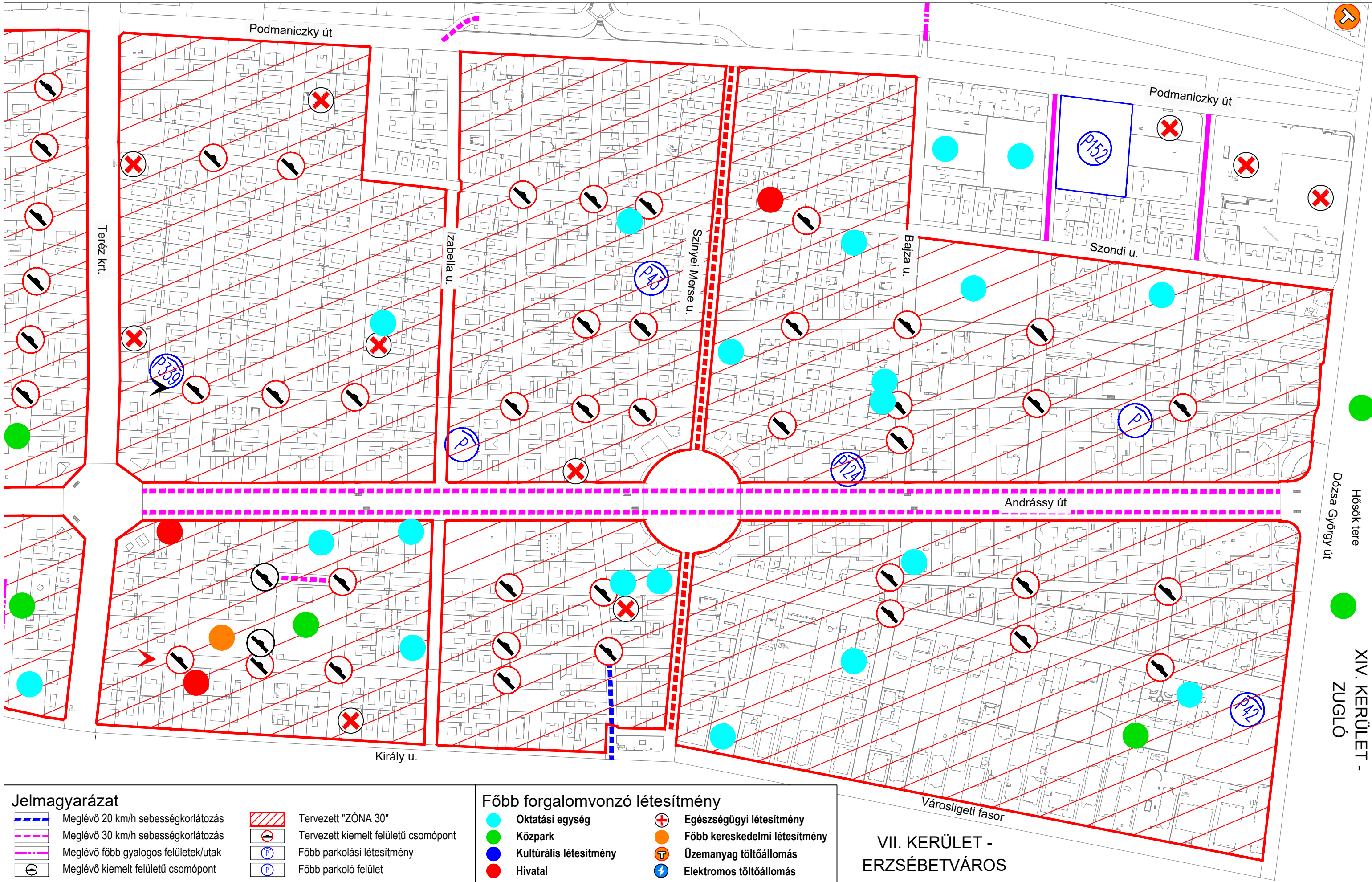
- Oktatási egység
- Közpark
- Kulturális létesítmény
- Hivatal
- + Egészségügyi létesítmény
- Főbb kereskedelmi létesítmény
- T Üzemanyag töltőállomás
- ⚡ Elektromos töltőállomás

Jelmagyarázat

- Meglévő 20 km/h sebességkorlátozás
- Meglévő 30 km/h sebességkorlátozás
- Meglévő főbb gyalogos felületek/utak
- ⬇ Meglévő kiemelt felületű csomópont
- ⬇ Tervezett "ZÓNA 30"
- ⬇ Tervezett kiemelt felületű csomópont
- P Főbb parkolási létesítmény
- P Főbb parkoló felület



BP. VI. KER. - MOBILITÁSI TERV



Jelmagyarázat

- Meglévő 20 km/h sebességhatárolás
- Meglévő 30 km/h sebességhatárolás
- Meglévő főbb gyalogos felületek/utak
- Meglévő kiemelt felületű csomópont
- Tervezett "ZONA 30"
- Tervezett kiemelt felületű csomópont
- Főbb parkolási létesítmény
- Főbb parkoló felület

Főbb forgalomvonzó létesítmény

- Oktatási egység
- Közpark
- Kulturális létesítmény
- Hivatal
- Egészségügyi létesítmény
- Főbb kereskedelmi létesítmény
- Üzanyag-töltőállomás
- Elektromos töltőállomás

VII. KERÜLET - ERZSÉBETVÁROS

FORGALOMCSILLAPÍTÁSI TERÜLETEK ÉS ESZKÖZÖK - KÜLSŐ TERÉZVÁROS

7.4 Forgalmcsillapítás

A forgalom csillapítása, lassítása forgalombiztonsági szempontból kiemelkedő fontosságú feladat, mivel az esetlegesen bekövetkező balesetek súlyossága elsősorban az érintett közlekedők sebességétől (és sebesség-különbségétől) függ. A forgalmcsillapítás kifejezés tartalma alapvetően két feladatra irányul: a forgalom nagyság csökkentésére és a forgalom lassítására.

Bár Terézváros nagyforgalmú, általában fővárosi, illetve kerületközi jelentőségű határoló és keresztülmenő főútjain és gyűjtőútjain (Andrássy út, Nagykörút, Bajcsy-Zsilinszky utca, Dózsa György út, Podmaniczky utca, Király utca) haladó átmenő forgalom volumene a közeljövőben várhatóan legfeljebb marginálisan fog csökkenni, a fővárosi úthálózat fejlesztésével és az egyéni gépjárművel való közlekedési mód arányának visszaszorításával elérhető az átmenő forgalom csökkentése a kerületben.

Jelen helyzetben a kerület belső kiszolgáló és gyűjtőútjain a forgalom lassítása a cél. Ennek érdekében két bevezetendő forgalomtechnikai intézkedést javasolunk: Tempo30 zónák létrehozását Belső-, és Külső-Terézváros szinte teljes területén, a fő- és gyűjtőutakkal határolt tömbökben. Ezekben a forgalmi övezetekben a maximális haladási sebesség 30 km/h lehet és a keresztezésekben az elsőbbségi viszonyokat nem jelzőtáblák szabályozzák, hanem jobbkéz-szabály van érvényben.

A járművek sebességének csökkentése érdekében legelőször a burkolatok átépítésével tehetünk. Jó megoldás a forgalmcsillapító borda, illetve a kiemelt keresztezési terület alkalmazása. Ezeket a burkolati elemeket egymáshoz képest olyan távolságra kell elhelyezni, hogy ne tegyék lehetővé a járművek felgyorsulását.

A magassági korlátozó elemek kb. 15 cm-re kiemelt, általánosan színes térkőburkolattal és a járművezetők figyelmét felkeltő rámpa-kialakítással épített bordák. Nem helyezhetők el olyan útvonalakon, ahol közösségi közlekedési jármű halad (bár bizonyos esetekben ennek működőképessége is bizonyított már hazai gyakorlatban).

Terézváros esetében javaslatot tettünk a Tempo30 zónák kijelölésére és a forgalmcsillapító bordák elhelyezésére, ahogyan az a csatolt K-11. tervlapokon látható.

Tempo30 övezetek esetén általános javaslat minden csomópont kiemelése és a zónahatáron megemelt járda-átvezetések kialakítása is. Külön említendő Terézvárosban a Szinyei Merse utca lámpázatlan csomópontjainak kiemelése, mivel csúcsidőn kívül jelentős a gyorsjárművek száma. Közösségi közlekedéssel járható csomóponti kiemelések alkalmazását javasoljuk az Izabella és a Nagymező utcában is.



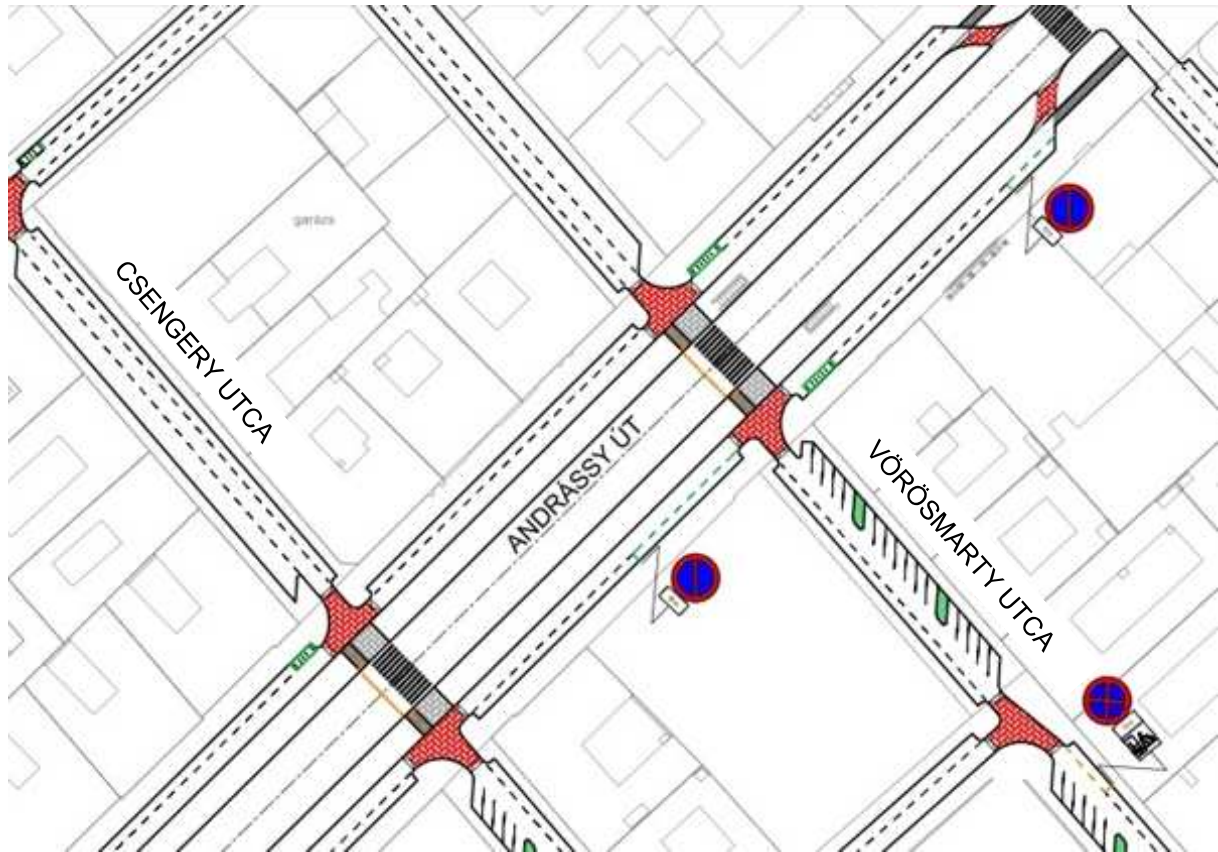
További épített forgalomcsillapítási lehetőség a forgalmi sávok vonalvezetésének elhúzása (nyomvonal „megtörése”) kisebb sugarú ívekkel, amely a felgyorsulást akadályozó kanyargó mozgásra kényszeríti a járműveket. Különösen egyirányú utcákban alkalmazható ez a helyszínrajzi megoldás, ahol egyoldali parkolósáv van és váltakozik a parkolósáv helye az utca két oldala között. Tekintettel arra, hogy a kerületben számos lakóutca áll átépítés és a közterületek áttervezése előtt, javasoljuk a tervezés során a fenti lehetőség alkalmazhatóságát is vizsgálni.

A belső kerületi úthálózat felülvizsgálata során lehetőség van bizonyos utcák lezárására, a forgalmi rend megváltoztatására és az átmenő forgalom fizikai kizárására (megszüntetve a lehetséges egérutakat).

Példaképpen több területen vizsgáltuk meg a közterületi átépítés lehetséges megoldását, a fenti alapelvek betartásával.

- o Az Andrássy úttal párhuzamos szervizutak lezárási lehetőségét néztük meg egyes szakaszokon. Jelentős forgalomtechnikai problémát, számos megoldandó forgalmi kapcsolatot okoz a szervizutak átengedése minden kereszteződésen. A csomópontok számának csökkentése érdekében javasoljuk, hogy a kiszolgáló utakat csak az Andrássy út felől lehessen megközelíteni, ne keresztezhessék a merőleges utcákat. További javaslatunk, hogy a behajtásnál egy kiemelt felület (forgalomcsillapító borda) épüljön a sebességcsökkentés biztosítására.

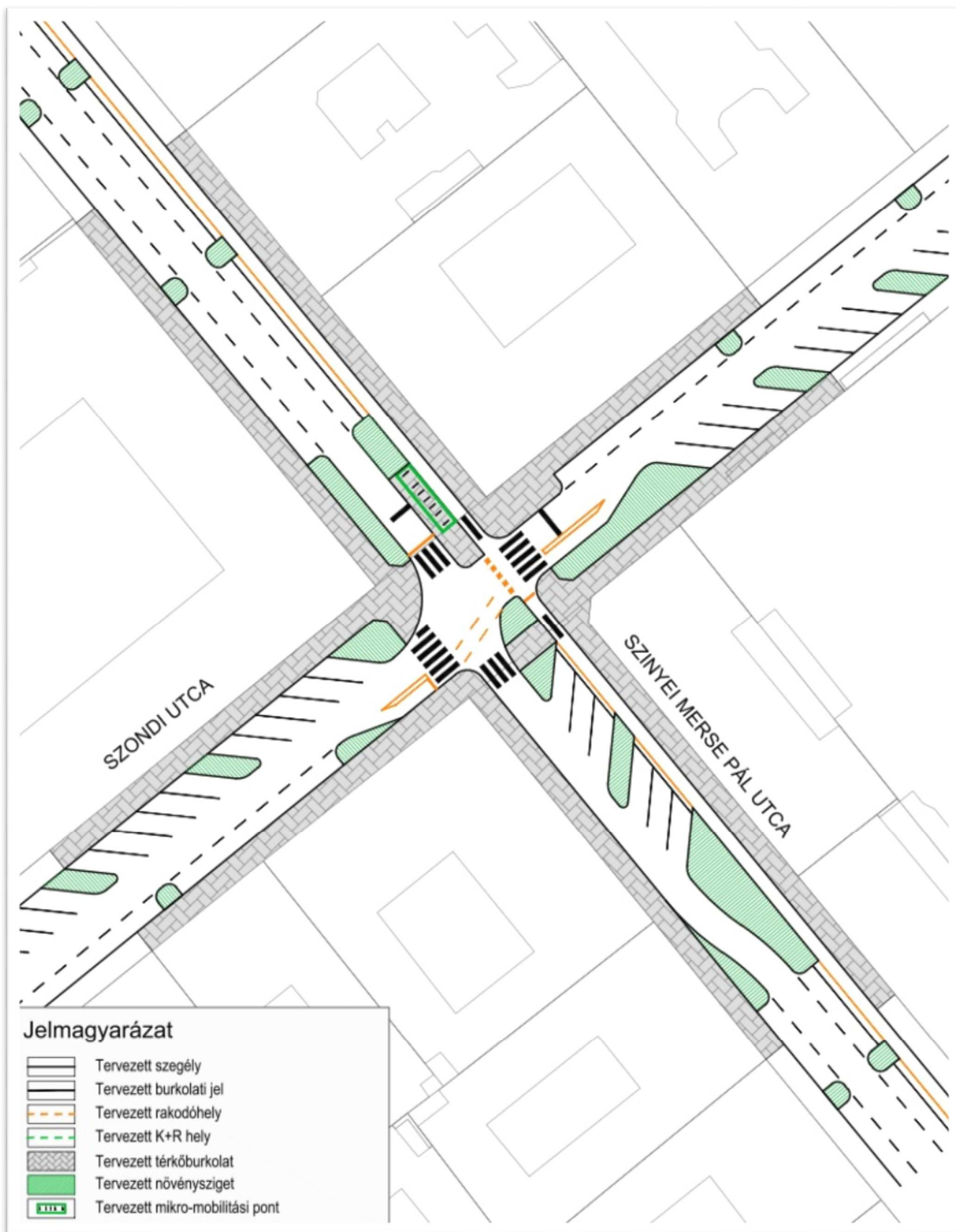
- o Szintén az Andrássy útra vonatkozó javaslatunk, hogy a városi főút keresztezése közúti gépjárműforgalommal ne minden utcában, csak a fontosabb fő- és gyűjtőutakon legyen adott. Ennek eredményeképpen a lakóutcákban csökkenhetne a forgalom és a gyűjtőutak nagyobb arányban vehetnék át ma forgalmi terhelése. A gyalogos és kerékpáros keresztezések lehetősége megmarad, így a főúton haladó forgalom sebessége nem növekedne a jelenlegihez képest. Az alábbi helyszínrajzon az Eötvös utca és az Izabella utca közötti főúti szakasz lehetséges kialakítását ábrázoltuk.



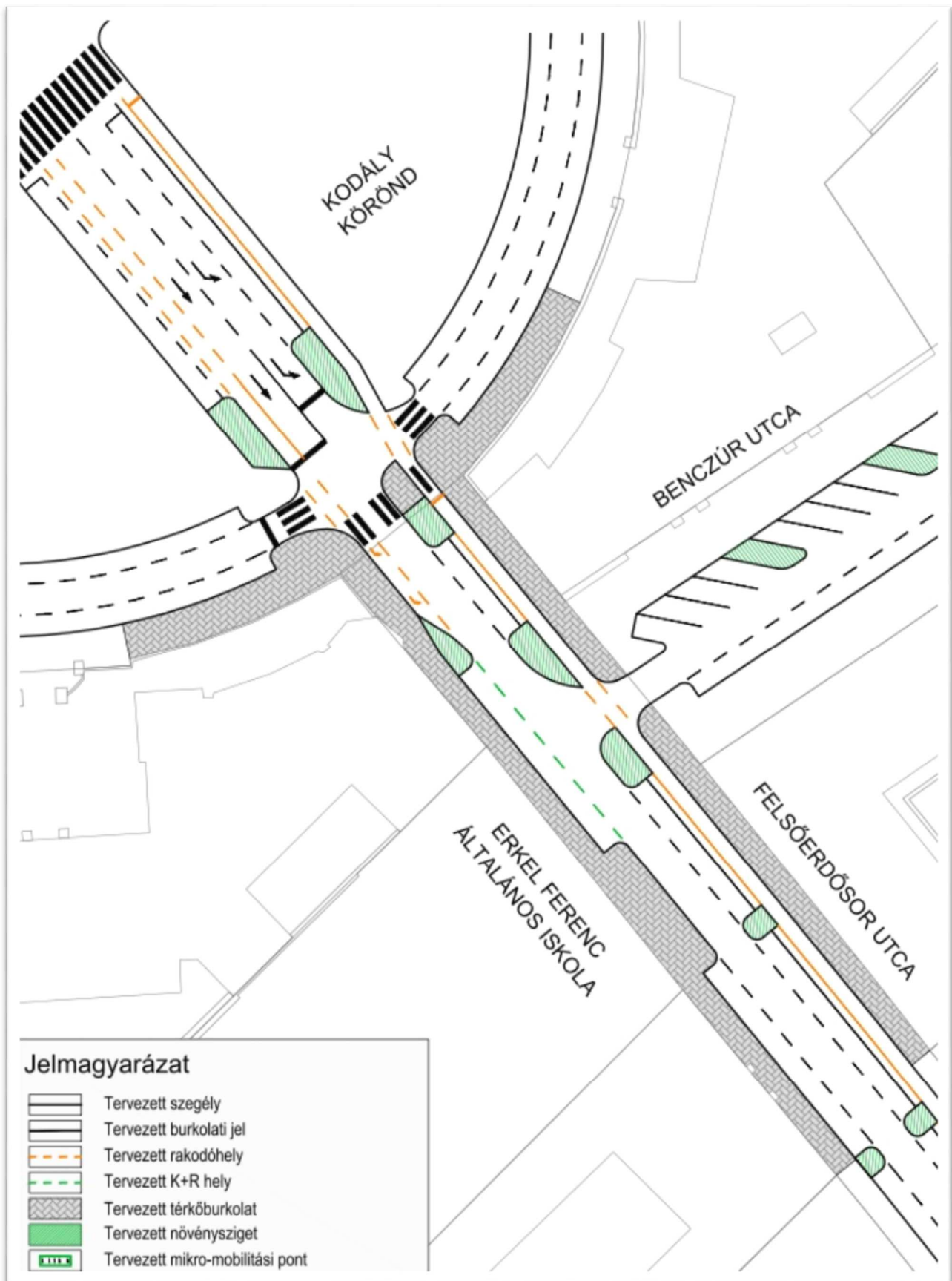
K-12. Andrassy úti csomópontok számának csökkentése, helyszínrajz

- o A Szinyei Merse Pál utca – Szondi utca jelenleg konfliktusokkal terhelt csomópontjában a K-13. tervlap szerint javaslatot adunk a csomóponti közúti felület csökkentésére, a gyalogosfelületek és a zöldterületek arányának növelésére is. A közúti burkolatfelületek arányának csökkentésével, a gyalogos és kerékpáros átvezetések hangsúlyosabb kiépítésével nemcsak egyértelművé válik a csomópont használata, de a járművek a sebesség csökkentésére vannak kényszerítve. Látható a tervezett mobilitási pont környezetbe integrálásának lehetősége és a parkolósávok távolabb húzása a csomóponttól, amely a forgalombiztonság növelését segíti elő.

- o A Kodály körönd környékén is megvizsgáltunk néhány megoldandó közlekedési kérdést. A Felsőerdősor utca becsatlakozó szakaszán a jelentős forgalmi terhelés és a Kodály körönd sajátos forgalomtechnikai kialakítása miatt, az átvezető kerékpáros infrastruktúra nem biztosít megfelelő lehetőséget a biztonságos kerékpáros közlekedés számára. A Benczúr utcai csatlakozás után, a déli oldalon túlzottan széles a közúti burkolat, viszont az itt található általános iskola előtti járdaszakasz szélessége egyáltalán nem felel meg az épület funkciójának. Ezen két (összefüggő) problémára adunk javaslatot a K-14. tervlapon ábrázolt helyszínrajzon. A Kodály köröndön javasoljuk a kerékpározók biztonságos átvezetését kerékpársávokkal (a parkolósávok megszüntetése szükséges rövid szakaszon), a Felsőerdősor utcába egyetlen forgalmi sáv bevezetését és az iskola előtti szakaszon néhány párhuzamos parkoló megszüntetésével szélesebb járdafelület kiépítését.

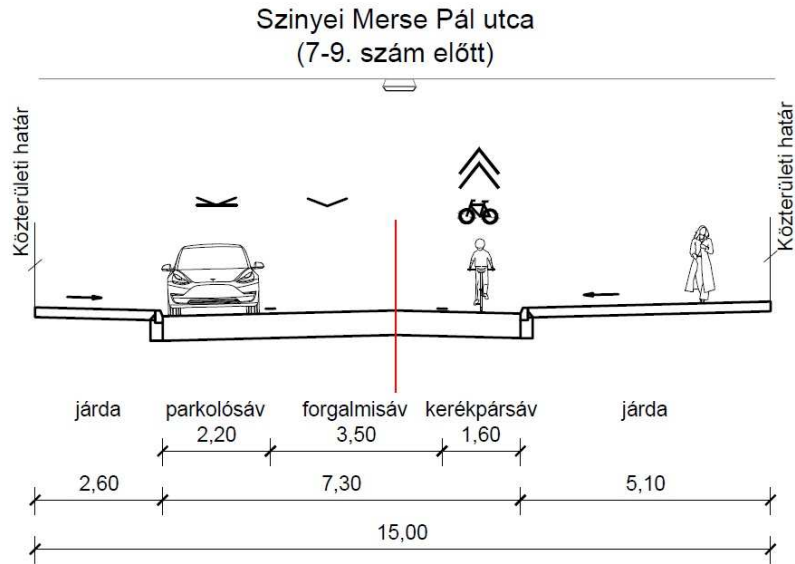


K-13. Szondi utca – Szinyei Merse Pál utca csomópontja, javasolt helyszínrajz



K-14. Kódály körönd - Felsőerdősor utca – Benczúr utca csomópontja, javasolt helyszínrajz

- o Az iskola előtti keskeny járda problémája nem csupán a Felsőerdősor utcai Erkel Ferenc Általános Iskolánál jelenik meg, de Terézváros számos oktatási és egyéb közhasználatú intézményénél is. AZ alábbi mintakeresztszelvény a Szinyei Merse Pál Gimnázium előtti útszakaszon javasolt közterületi felosztás, amely más intézmény előtt is alkalmazható.



11 Mintakeresztszelvény (Szinyei Merse Pál Gimnázium előtt)

A csatolt tervlapokon feltüntetett javaslataink természetesen csak általános elképzelésként tekintendők. A konkrét megoldások elfogadását kiterjedt vizsgálatlalt és részletes tervezéssel lehet alátámasztani.

8) Intézkedések javasolt ütemezése

Rövid táv: 2021 - 2023.

- Mobilitási pontok kiépítése
- Lakossági parkolóhelyek kijelölése (teljes Terézváros)
- Rakodópontok kiépítése (teljes Terézváros)
- K+R parkolóhelyek kijelölése
- Forgalmotechnikai beavatkozások (előkészítés alatt álló, javasolt intézkedések)
- Szemléletváltást segítő programok elindítása (iskolai kapcsolattartók kijelölése, Polgármesteri Hivatalban mobilitási felelős munkába állása, kerületi mobilitási központ létrehozása)
- Közreműködés a Budapesti Mobilitási Kerekasztal szervezetében

Középtáv: 2025-ig

- BUBI-rendszer átalakítása (a dokkoló állomások és a mobilitási pontok esetleges összevonása, fővárosi együttműködés keretében)
- Parkolásszabályozás átalakítása (kedvezmények felülvizsgálata)
- Forgalmotechnikai beavatkozások
- Szemléletváltást segítő programok, események megrendezése évente 3-4 alkalommal

Hosszútáv:

- PIR-kiépítése (fővárosi együttműködés)
- További lakóutcák közterületi átépítése
- Főutak közterületi átépítése (megfelelő külső úthálózati feltételek megléte esetén)
- Önkormányzati járműpark korszerűsítése (elektromos járművek beszerzése)

9) Összegzés

Terézváros Mobilitási Tervének készítése során alapelveként vettük figyelembe, hogy a jövő közlekedési rendszere a fenntartható közlekedési rendszer. Ennek és a kerület által már elindított projektekhez való illeszkedésnek, a deklarált jövőképnek megfelelően javasoltunk további lépéseket, intézkedéseket a stratégiai tervben. A mobilitási terv (stratégia) csak akkor éri el célját, akkor segíthet Terézváros közlekedési rendszerének hatékonyabb, energiatakarékosabb és környezetbarát működésében, ha a döntések meghozatala is tisztán látott távlati céloknak megfelelően történik.

Terézváros településfejlesztési koncepciójában már állást foglalt a fenntartható környezet és a fenntartható közlekedési szempontok figyelembe vétele és a fenntartható közlekedési rendszer kialakítására való törekvés mellett. Ez természetesen nem érhető el azonnal, de az intézkedéseknek efelé kell mutatni, ehhez kell alkalmazkodni a mobilitási stratégiának is. A változó igények szerint alakítani szükséges a stratégiát, de a fő haladási irány (a koncepció, az alapelvek rendszere) nem változik.

Cél: a terézvárosi lakosság életkörülményeinek javítása, fenntartható mobilitásának elősegítése, a környezeti ártalmak csökkentése.

A fenti cél elérése, a kerületi mobilitási rendszer hatékony és gazdaságos működtetése szempontjából elsődleges feladatok:

- Forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése
- Mobilitási pontok kiépítése
- Területi alapon elhelyezett rakodópontok kiépítése
- Közterületek átépítése a gyalogos és zöldfelületek növelésével
- Lakossági parkolóhelyek kijelölés
- Parkolás-szabályozás felülvizsgálata,
- A felszíni parkolás fokozatos áttelése a közterületekről parkolási létesítményekbe,
- K+R (rövid idejű parkolást biztosító) parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél,
- Szemléletformáló, közösségi programok, események rendszeres megtartása
- Kerületi mobilitási munkacsoport létrehozása.

A mobilitási stratégia a fenntartható közlekedési rendszer alapeleme. Minden egyes városrendezési és közlekedésfejlesztési intézkedés, illetve kérdés hatással van a közlekedési rendszerre, annak üzemeltetésére. Fenntartható közlekedési rendszer működése nélkül, a fenntartható, minőségi városi lét elképzelhetetlen.

Ennek az alapelveknek megfelelően készült a Mobilitási Stratégia is.

Szücs Gergely tervező

Macsinka Klára felelős tervező
13-1017, KÉ-K, Tkö
MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

EMLÉKEZTETŐ

Tárgy: Terézváros, Mobilitási Terv

Időpont: 2021. augusztus 12.

Részvevők: jelenléti ív szerint és

Gyórfy Máté alpolgármester

Az egyeztetésen a tervezők bemutatták a készülő Mobilitási Terv előzetes javaslatait. A Budapesti Közlekedési Központ képviselői egyetértettek a bemutatott anyaggal és az alábbi megjegyzéseket fűzték hozzá:

- a piac áruszállításának kérdését is kezelni kell, ha forgalmi rend változás tervezett, az Eötvös utca felől is meg kellene oldani,
- az áruszállító furgonok számára akár kötelező útvonalak is kijelölhetők,
- érdemes lenne egy superblokk kialakítását megnézni a Hunyadi tér környékén,
- javasolják, hogy legyen az anyagban leírás és példák a superblokkokról,
- a Rózsa utcában meg lehetne vizsgálni a parkolószámok csökkentését a jobb kerékpározhatóság érdekében,
- a Jókai utcán végig lehetne vezetni a forgalomcsillapítást,
- a Szinyei Merse Pál utca esetében is jó lenne látni egy keresztszelvényt a közterület átalakítására.

Az emlékeztetőt összeállította:


Macsinka Klára tervező



Budapest Főváros VI. kerület
Terezvárosi Polgármesteri Hivatal
Főépítési és Településfejlesztési Iroda

JELENLÉTI ÍV

a 2021. augusztus 12-én 14:00 órakor megtartott megbeszélésről

Helyszín: 1067 Budapest, Eötvös u. 3. földszinti testületi terem

Tárgy: Mobilitási terv megbeszélés

Jelen vannak:

Név:	Elérhetőség (e-mail cím, telefonszám)	A írás
TORMA DÁNIEL	daniel@tormadaniel.hu	[Signature]
KÁCSOR BALÁZS	balazs.kacsor@bvh.hu	[Signature]
LOVÁSZ TAMÁS	lovasz.tamas@terezvaros.hu	[Signature]
HERBAY CSILLA	herbay.csilla@terezvaros.hu	[Signature]
Szűcs Gergely	szucs.gergely@mobil-city.hu	[Signature]
Macsikó Klára	macsikoklora@mobil-city.hu	[Signature]



Főépítési és Településfejlesztési Iroda

1067 Budapest, Eötvös u. 3.
1395 Budapest, 62., Pf. 409.

Tel.: 351-7968
Fax: 815-2204

www.terezvaros.hu
foepitesz@terezvaros.hu

Hivatali kapu: TEREZONK
KRID: 443859735