



# Előterjesztés

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat  
Képviselő-testülete számára

21.

**Előterjesztő:** Pikó András polgármester, Rádai Dániel alpolgármester

A képviselő-testületi ülés időpontja: 2021. július 22.

.....sz. napirend

**Tárgy: Javaslat a Józsefvárosi Mobilitási Charta és a Józsefvárosi Családbarát Mobilitási Program 1. ütemének elfogadására**

A napirendet nyilvános ülésen kell tárgyalni, a határozat elfogadásához minősített többség szükséges.

Előkészítő Szervezeti Egység: Polgármesteri Kabinet, Városépítészeti Iroda, Rév8 Zrt.

Készítette: Rádai Dániel

Pénzügyi Fedezetet Igényel/Nem Igényel, Igazolás:

*igényel*

Jogi Kontroll:

Beterjesztésre Alkalmas:

*[Signature]*  
dr. Vörös Szilvia  
aljegyző

Költségvetési és Pénzügyi Bizottság véleményezi

Kulturális, Civil, Oktatási, Sport és Esélyegyenlőségi Bizottság véleményezi

Szociális, Egészségügyi és Lakásügyi Bizottság véleményezi

Tulajdonosi, Vagyongazdálkodási és Közterület-hasznosítási Bizottság véleményezi

Városüzemeltetési Bizottság véleményezi

x

Kerületfejlesztési, Környezet- és Klímavédelmi Bizottság véleményezi

x

Határozati javaslat a bizottság számára:

**A Kerületfejlesztési, Környezet- és Klímavédelmi Bizottság, és a Városüzemeltetési Bizottság támogatja az előterjesztést és mellékleteit és javasolja a Képviselő-testületnek az előterjesztés megtárgyalását.**

ÉRKEZETT

2021 JÚL 14.

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

## **Tisztelt Képviselő-testület!**

### **I. Tényállás és a döntés tartalmának részletes ismertetése**

Magyarországon 2019-ben 390 gépkocsi jutott 1000 főre, ami az Európai Unióban akkor 490 volt, de ez a szám 2015 óta 15%-kal nőtt. Ezzel párhuzamosan a gépjárműállomány átlagos életkora folyamatosan öregedett, 14 évre. A fővárosban 2010 óta majdnem 20%-kal nőtt a gépjármű-állomány. Ezt érthető módon nem tudja lekövetni a közúti infrastruktúra, szép lassan belefulladás a dugóba. Azonban azt is tudjuk, hogy több sáv még több autót vonz, így a kívánt irány éppen ellentétes. Miközben a fővárosban és az agglomerációban összességében növekszik a személygépkocsik mennyisége, a belső területeken növekszik az igény a közösségi és az alternatív eszközökkel való közlekedésre is, minden nap kerékpáros rekordok dőlnek meg, de egyre többen használnak rollert és választják a gyaloglást is.

Az alternatív közlekedési módok pedig, mint a kerékpározás, rollerezés, vagy éppen a gyaloglás, diverzifikálják a közlekedési módokat, valósággá teszik a 15 perces város koncepcióját (azaz, hogy a szolgáltatások legyenek elérhetőek helyben). Ezen kívül számos más előnyt is hordoznak: (1) erősítik a helyi gazdaságot, (2) a fizikai aktivitás révén egészségesebbek, (3) az elérhetőbb közlekedési módok csökkentik a társadalmi egyenlőtlenségeket, (4) közösségépítők, hiszen könnyebbé válnak a találkozások és természetesen (5) a helyi klímára is sokkal jobb hatással vannak.

Egy kerület léptékében nagy hatása lehet ezeknek a közlekedési módoknak, így egy sokkal barátságosabb hangulatú hely alakul ki. Sőt, a közlekedés ilyen formában rekreációs tevékenységgé is alakulhat, pl. egy séta a megállóból hazafelé. Ezek nem elhanyagolhatók, különösen a poszt-Covid, járványhelyzet utáni időkben, amikor a lakók igénye egy fenntartható lakókörnyezet – és utcák – felé még nagyobb.

A Városfejlesztési Koncepció és az Integrált Településfejlesztési Stratégia is megfogalmazza – eltérő mértékben – a közterületek élhetőségét növelő szükségleteket. Az önkormányzati műszaki beavatkozásai esetére az alternatív közlekedési módok erősítésének alapelveiről szól a Mobilitási Charta. A Családbarát Mobilitási Program a Városfejlesztési Koncepció és az ITS alatt elhelyezkedő szabadon vállalt stratégiai-operatív jellegű program, amely nem a kerület kizárólagos mobilitási stratégiája és terve, hanem egy sorvezető eszköztár, ami konkrétabb célokat fogalmaz meg és bemutatja, hogy milyen jelentősebb lépéseket mindenképpen érdemes megtennie az önkormányzatnak ezek elérése érdekében az elkövetkező időszakban, a Mobilitási Chartával összhangban.

### **II. A beterjesztés indoka**

A Képviselő-testület tájékoztatása a kerületi mobilitás-fejlesztés következő szükséges lépéseiről. A Képviselő-testület jogosult dönteni a Charta elfogadásáról, illetve felhatalmazni a polgármestert a Program végrehajtására.

### **III. A döntés célja, pénzügyi hatása**

A döntés célja a Józsefvárosi Mobilitási Charta elfogadása és a polgármester felhatalmazása a Családbarát Mobilitási Program végrehajtására.

A tevékenység fedezete Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a 2021. évi költségvetésről szóló 5/2021.(II.25.) önkormányzati rendelete alapján rendelkezésre áll. További pénzügyi fedezetet a Mikromobilitási Pontok kialakítása igényel, melyre legfeljebb 15.000.000 Ft összeget javasolok biztosítani a Közlekedési és Útfelújítási Céltartalék terhére.

#### IV. Jogszabályi környezet

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés alapján a kerületi önkormányzat feladata különösen: helyi közutak, közterek és parkok kezelése, fejlesztése és üzemeltetése; tulajdonában álló közterületek használatára vonatkozó szabályok és díjak megállapítása; a parkolás-üzemeltetés; helyi településrendezés, településfejlesztés; helyi településrendezési szabályok megalkotása (fővárosi településrendezési terv alapján);

#### Mellékletek:

1. sz. melléklet: *Józsefvárosi Mobilitási Charta*
2. sz. melléklet: *Józsefvárosi Családbarát Mobilitási Program 1. ütem*

Kérem az alábbi határozati javaslatok elfogadását:

#### Határozati javaslat I.

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testület ./2021.(VII..) határozata

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. az Önkormányzat szervezetei működésének segítése érdekében a kerületfejlesztési feladatok tekintetében elfogadja a Józsefvárosi Mobilitási Chartát.
2. felkéri a polgármestert, hogy a Charta alapelveinek betartásáról gondoskodjon.

Felelős: polgármester

Határidő: folyamatos

**A döntés végrehajtását végző szervezeti egység: Rév8 Zrt., JGK Zrt., Városépítészeti Iroda, Gazdálkodási Ügyosztály**

#### Határozati javaslat II.

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testület ./2021.(VII..) határozata

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. felkéri a polgármestert, hogy gondoskodjon a Józsefvárosi Családbarát Mobilitási Programban foglalt célrendszerben a program elemeinek kidolgozásáról.

Felelős: polgármester

Határidő: 2021. augusztus 30.

2. felkéri a polgármestert, hogy gondoskodjon a Józsefvárosi Családbarát Mobilitási Programban foglalt célrendszerben a program elemeinek végrehajtásáról.

Felelős: polgármester

Határidő: 2021. november 30.

**A döntés végrehajtását végző szervezeti egység: Rév8 Zrt., JGK Zrt., Városépítészeti Iroda, Gazdálkodási Ügyosztály, Hatósági Ügyosztály**

### Határozati javaslat III.

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testület ../2021.(VII.)  
határozata

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. felkéri a polgármestert, hogy gondoskodjon a Mikromobilitási Pontok kialakításának előkészítéséről, melyre a szükséges pénzügyi fedezetet legfeljebb 15.000.000 Ft összegben biztosítja a Közlekedési és Útfelújítási Céltartalék terhére. Felhatalmazza a polgármestert, hogy a feladat pénzügyi fedezetének biztosításához szükséges átcsoportosítást elvégezze, mely a 2021. évi költségvetési rendelet soron következő módosításában átvezetésre kerül.

Felelős: polgármester

Határidő: az Önkormányzat 2021. évi költségvetéséről szóló 5/2021. (II.25.) ök. rendelet soron következő módosítása

**A döntés végrehajtását végző szervezeti egység: Költségvetési és Pénzügyi Ügyosztály**

Budapest, 2021. július 14.



**Pikó András**  
polgármester



**Rádai Dániel**  
alpolgármester

Törvényességi ellenőrzés:



**dr. Sajtos Csilla**  
jegyző

# Józsefvárosi Családbarát Mobilitási Program

## „Emberléptékű” Mobilitás a Városfejlesztésben

Első hallásra egyáltalán nem egyértelmű a közlekedés és azon belül a mikromobilitás jelentősége a városfejlesztésben. Ez azonban az elmúlt évek globális várostervezési, urbanisztikai trendjeinek („Kompakt Város”, „15 Perces Város”, „Sétáló Város”, „Új Urbanizmus”, „Taktikus Urbanisztika”, „Helyteremtés”) következtében sokkal kézzelfoghatóbbá vált, elég néhány Nyugat-európai város paradigmaváltó megoldásaira gondolnunk akár csak az elmúlt évekből (Oslo, Stockholm, Párizs, Lyon, Mainz, Barcelona, Berlin, Hága) vagy éppen a lassan unalmassá váló Koppenhága és Amszterdam példájára. De Észak-amerikai városokra is gondolhatunk, mint Portland, San Francisco, Seattle és Toronto.

Mindenki más úton, eltérő eszközök különböző kombinációjával halad a jövő felé, ami tulajdonképpen a motorizált közlekedés háttérbe szorításával egyfajta visszaugrás a múlt század eleji városhasználat felé is. De nem kell messze mennünk a kerületben sem, elég csak a Lőrinc pap térről a Bródy Sándor utca felé, vagy a Gyulai Pál utca felé sétálnunk. Ugyanakkor, nem csak térkőből lehet változást elérni. Erre példa a Bacsó Béla utca egy kis szakaszának tesztjelleggel történő megnyitása a közelmúltban.

Józsefvárosnak különleges történelmi városszerkezete van, amely nagy számú teresedést mutat, amelyeket azonban néhány kivételtől eltekintve alapvetően szűk, szürke utcák kötnek össze, amiket tovább szűkítenek az autók, ez műszaki és környezetpszichológiai tény. Ezek a terek nagy lehetőséget mutatnak a város élhetősége szempontjából, azonban ezek is eltérő módon fejlődtek az elmúlt két évtizedben, elég csak a különlegesen sétáló Mátyás térre és a rendezetlenebb közlekedésű Kálvária térre gondolnunk. A terek jövőjét tekintve még mindig találunk óriási rejtett tartalékokat, elég csak a kerület központjaként is értelmezhető Kiscsibész tér – Harminckettesek tere – Horváth Mihály tér szerkezetét tekintenünk (innen pillanatok alatt a Mátyás tér – Teleki tér vonalban találjuk magunkat és látható, hogy tulajdonképpen egészen a Múzeum körúttól a Fiumei útig különleges teresedésű tengelyeket találunk).

A terek összefüggő hálózata kiemeli a tereket összekötő utcák jelentőségét. Míg a terek közül több megújítása is a következő évek feladata, addig ez kiemelendő az utcák esetében, amik az elmúlt évtizedekben elsősorban a motorikus, gépkocsi közlekedést szolgálták. Azonban az utóbbi időben egyre inkább felismerjük az Egészséges Utcák jelentőségét a mindennapi életünkre. A városi lakosság elsősorban ezekben az utcákban lakik sokszor nagyon kis alapterület lakásokban, ezek az utcák jelentik a mindennapi életük első számú közösségi terét, szabad terét, csak egy kisebbségüknek jár a nagyobb terek látványának, hangulatának privilégiuma.

Az európai városok közlekedési és városhasználati tendenciái gépjárművek helyett folyamatosan egyre több helyet teremtenek a gyalogosok és a növényzet számára, ami gazdasági és egészségügyi hasznot is termel. Ebbe az irányba indul el Józsefváros is, egy a

fővárosban talán eddig ismeretlenül ambíciózus és összetett programmal, ami holisztikus műszaki és társadalmi szempontokból kíván beavatkozni a mindennapi környezeti minőségbe.

## Mi a Családbarát Mobilitási Program?

A Városfejlesztési Koncepció, az Integrált Településfejlesztési Stratégia és a Gazdasági Program is megfogalmazza – eltérő mértékben – a közterületek élhetőségét növelő szükségleteket. A **Családbarát Mobilitási Program** a Városfejlesztési Koncepció és az ITS alatt elhelyezkedő **önként vállalt stratégiai-operatív jellegű program**, amely nem a kerület kizárólagos mobilitási stratégiája és terve, hanem egy **sorvezető eszköztár**, ami konkrétabb célokat fogalmaz meg és bemutatja, hogy **milyen jelentősebb lépéseket érdemes tennie az önkormányzatnak ezek elérése érdekében** az elkövetkező időszakban, a **Mobilitási Chartával összhangban**.

## Miért fontos a Családbarát Mobilitási Program?

Magyarországon 2019-ben még 390 gépkocsi jutott 1000 főre, ami az EU-ban már 490 volt, de ez a szám 2015 óta 15%-kal nőtt. Ezzel párhuzamosan a gépjárműállomány átlagos életkora folyamatosan öregedett, 14 évre. A fővárosban pedig 2010 óta majdnem 20%-kal nőtt a gépjárműállomány. Ezt érthető módon **nem tudja lekövetni a közúti infrastruktúra**, szép lassan belefűldtünk a dugóba. Azonban azt is tudjuk, hogy **több sáv még több autót vonz, így a kívánt irány éppen ellentétes**. Miközben a fővárosban és az agglomerációban összességében növekszik a személygépkocsik mennyisége, a belső területeken **növekszik az igény a közösségi és az alternatív eszközökkel való közlekedésre is, minden nap kerékpáros rekordok dőlnek meg, de egyre többen használnak rollert és választják a gyaloglást is**.

Az alternatív közlekedési módok pedig, mint a kerékpározás, rollerezés, vagy éppen a gyaloglás, **diverzifikálják a közlekedési módokat, valósággá teszik a 15 perces város koncepcióját** (azaz, hogy a szolgáltatások legyenek elérhetőek helyben) és számos más előnyt is hordoznak. **Erősítik a helyi gazdaságot**, a fizikai aktivitás révén **egészségesebbek**, az elérhetőbb közlekedési módok **csökkentik a társadalmi egyenlőtlenségeket, közösségépítők**, hiszen könnyebbé válnak a találkozások és természetesen **a helyi klímára is sokkal jobb hatással vannak**. Egy kerület léptékében és sok helyi ügy elintézésében nagy hatása lehet ezeknek a közlekedési módoknak, így egy sokkal **barátságosabb hangulatú hely alakul ki**. Sőt, a közlekedés ilyen formában **rekreációs tevékenységgé** is alakulhat, pl. egy séta a megállóból hazafelé. Ezek nem elhanyagolhatók, különösen a poszt-Covid, járványhelyzet utáni időkben, amikor a **lakók igénye egy fenntartható lakókörnyezet – és utcák – felé még nagyobb**.

## Hogyan segít a Családbarát Mobilitási Program?

Az elérhető, egészséges környezet elemi szüksége és joga a városi lakosságnak, ami gyalogosbarát, zöldfelületekkel gazdagon ellátott közterületek létrehozásával érhető el. A mellékutcákon az

**átmenő forgalom** nagyságának és sebességének erőteljes csökkentésével, esetenként **sétálóutcák** kialakításával.

Az új beruházások **alapelve a „gyengébb közlekedők biztonsága”** és kényelme a forgalom és a sebesség csillapításával. A kis utcákban különböző forgalomtechnikai eszközökkel **erősítjük a gyalogos, kerékpáros és rolleres közlekedés kényelmét.** Lényegi építkezés nélkül is **forgalomtechnikai felülvizsgálatra kerül számos csomópont.** Kiemelt **figyelmet fordítunk a mikromobilitási és megosztott eszközök tárolására.** A főútvonalak motorizált közlekedési hangsúlyának csökkentésével a **kereskedelmi-kulturális jelenlét erősítését** szorgalmazzuk. A **fővárosi beruházásoknál** szintén a fenti alapelveket támogatjuk.

Az egyes beavatkozások akár korábbi fejlesztések kiegészítéseként, akár egyedi, lokális, „akupunktúra-szerű” beillesztése **együtt hoz létre lépésről-lépésre egy élhetőbb környezetet.**

## 1. ütem

### Főbb elemek

#### Mikromobilitási pontok

#### Kerékpár-tárolók

#### Forgalomcsillapítás

#### Biztonságos utcák

- Pilot utcák – Keresztmetszeti forgalomtechnikai felülvizsgálat
- Sebességcsökkentés
  - o Zónák kialakítása
  - o Új és kiemelt gyalogátkelőhelyek vizsgálata
  - o Sebességküszöbök
  - o Csomópontszűkítés
- Kerékpározhatóság

#### Parkolóhelyek közterésítése

## Mikromobilitási pontok kialakítása

A megosztott közlekedési eszközök, ezek között a rollerek fontos részei a kortárs és jövő városias közlekedésének. A növekvő rollerszám problematikájának megoldását a Nyugat-Európában bevált és a formálódó BKK koncepció alapján képzeljük el. Így egy olyan jogi-pénzügyi-közterület-használati konstrukcióra van szükség, amely megteremti a feltételeit, hogy egyrészt kizárólag az erre kijelölt pontokon lehessen elhelyezni a rollereket, másrészt hosszú távon rendelkezik a biztos, fenntartható pénzügyi és üzemeltetési konstrukciókról, akár önkormányzati befektetés árán. (Kép: BKK)



## Kerékpártárolók kihelyezése

Új kerékpártárolók kihelyezése intézményi és lakossági igények, valamint szakmai javaslatok alapján a szakbizottságok támogatásával.

## Forgalomcsillapítás

Fokozatosan szorítjuk ki az *átmenőforgalmat* a lakóutcákból forgalomtechnikai eszközökkel.

Minden negyed forgalmi térképét felülvizsgáljuk. A mellékutcák forgalmi rendjének átrendezésével a palotanegyedi példából tanulva erősítjük a célforgalmi jelleget, ami hozzájárul a biztonság és a komfortérzet növekedéséhez.

Az átmenő forgalom megszüntetése a mellékutcákban az egyirányúságok újragondolásával.

### 1. ütem

**Csarnok - Népszínház - Magdolna negyed** forgalomtechnika felülvizsgálata és tervezése

**Tisztviselőtelep** felülvizsgált forgalomtechnikai terveinek kivitelezése

**MÁV-telep** forgalomtechnika felülvizsgálata és kivitelezése

### 2. ütem

**Palotanegyed** forgalomtechnika felülvizsgálata és tervezése

### 3. ütem

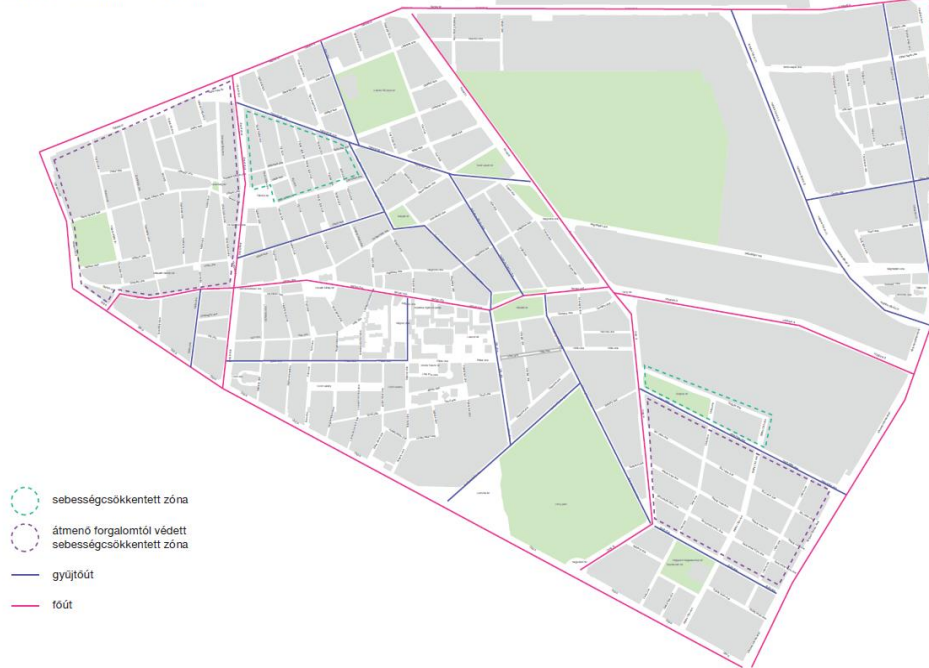
**Corvin - Losonci - Orczy negyed** forgalomtechnika felülvizsgálata és tervezése

**Százados negyed** forgalomtechnika felülvizsgálata és kivitelezése



## Közúti szerepek 2020-2025

Józsefváros úthálózata 2020



Józsefváros úthálózata 2025



## Családbarát utcák

### Pilot utcák – Keresztmetszeti forgalomtechnikai felülvizsgálat

**Diószegi utca** – forgalomcsillapítás, kerékpársáv (fővárosi koordinációban)

**Elnök utca** – kerékpársáv (fővárosi koordináció)

**Lujza utca** – forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés, járdaszabadítás

**Dankó utca** – forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés, járdaszabadítás

**Kálvária tér szervízút** – sebességcsökkentés, átkelők biztosítása

**Villám utca** – forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés

**Delej utca** – forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés

**Déri Miksa utca** – forgalomtechnika előzetes kialakítása - vizsgálat

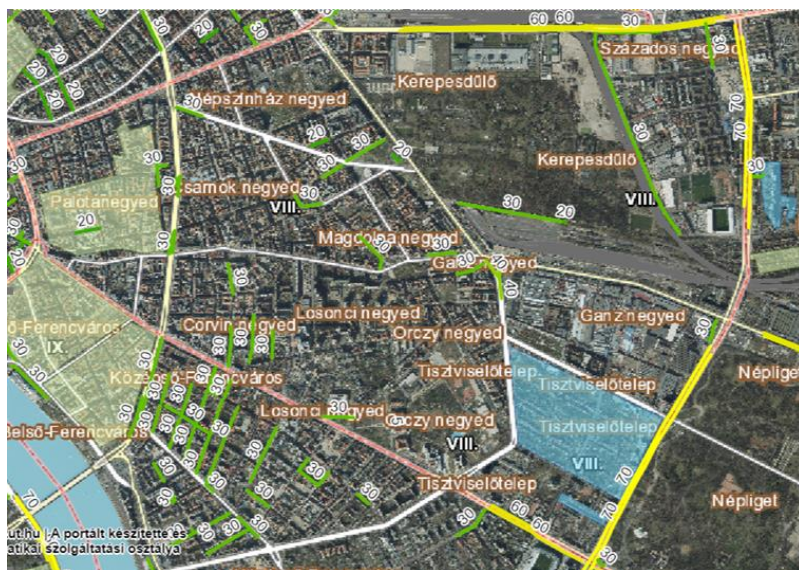
**Práter utca** – forgalomtechnika előzetes kialakítása - vizsgálat

**Somogyi Béla utca** – forgalomtechnika előzetes kialakítása - vizsgálat

### Sebességcsökkentés

*A forgalom lassítása, 30-as zónák kijelölése a fő közlekedési gyűjtőúton kívüli utcákban a biztonságosabb, halkabb és károsanyag-csökkentett fő- és mellékutcák érdekében.*

Számos utcában lépésről-lépésre a helyes sebesség megválasztását segítő műszaki kialakításokat alkalmazunk, pl. sávszűkítés, élesebb kanyarok, kiemelt csomópontok, sebességküszöbök, váltott parkolósáv elhelyezése, kiemelt gyalogátkelők.



*A kerület jelenlegi 30-as zónáinak térképe. Tervezett 30-as zónák térképe lásd feljebb.*

## Zónák kialakítása

1. Csarnok-Népszínház-Magdolna negyedek
2. Corvin-Losonci-Orczy negyedek (2. ütem)
3. Palotanegyed (2. ütem)

## Új és kiemelt gyalogátkelőhelyek vizsgálata

**Orczy út** – Kőrös utcai gyalogátkelő

**Népszínház utca** – Kiss József utcai gyalogátkelő

**Harminckettesek tere** – Akadálymentes buszmegálló

**Szörény utca** – Százados úti torkolat

## Sebességküszöbök

Lujza utca, József utca, Magdolna utca, Kálvária utca, Leonardo utca, Kőrös utca,

## Csomópontszűkítés

1. **Családbarát Pilot Utcák** részeként
2. **Százados út** kereszteződéseinek vizsgálata
3. **„MOrczy csomópont fesztivál” – Magdolna és Orczy negyed** kereszteződéseinek vizsgálata forgalomtechnikai és streetart eszközökkel

## Kerékpárosbarát intézkedések

*A főútvonalakon védett kerékpárutak és sávok segítségével olyan infrastruktúra megvalósítását támogatjuk, ami megfelelő védelmet nyújt minden korosztálynak, hogy biztonságosabban indulhasson el. A mellékutcákban a 30-as sebességövezet és a sebességcsillapító eszközök megfelelő támogatást nyújtanak közlekedők demokratikus eloszlásához. Az egyirányú utcákban kiterjesztjük az ellenirányú kerékpározás lehetőségét, ami fokozott odafigyelésre készíti a forgalomban résztvevőket. Az alábbi utcák kiemelten vizsgálandók:*

**Palotanegyed:** Teljes utcahálózat vizsgálata

**Csarnok negyed:** Teljes utcahálózat vizsgálata, Tavaszmező utca

**Népszínház negyed:** Fiumei út, Kun utca

**Magdolna negyed:** Teljes utcahálózat vizsgálata, Nagyuvaros utca

**Corvin negyed:** Teljes utcahálózat vizsgálata, Szigony utca

**Losonci negyed:** Illés utca

**Orczy negyed:** Diószegi utca, Korányi S. utca, Orczy út, Kőrös utca, Kálvária tér, Karácsony S. utca

**Tisztviselőtelep:** Elnök utca

**Százados negyed:** Százados út

## Kerékpáros felállók

Bérmocsis utca, Kölcsey utca, Békési utca

## Parkolóhelyek közteresítése

*A szabad terek fejlesztése szükségképpen magával vonzza a parkolóhelyek számának csökkenését, amik leginkább a Járdaszabadítás Program 2. és 3. ütemében és az utcazöldítés, valamint a változatosabb közlekedési eszközök tárolása kapcsán merülnek fel.*

## Járdaszabadítás

*Járdán-parkolás megszüntetése a "fájdalommentés" és a súlyosság figyelembevételével.*

### 1. ütem

#### 1. Lépés

*Egyszerű forgalomtechnikai beavatkozás, parkolóhely-csökkenéssel nem jár.*

- Lujza utca (Pilot utca része is)
- Nap utca (csökkenéssel jár az egyik szakaszon)
- Magdolna utca,
- Bacsó Béla utca,
- Csepreghy utca,

#### 2. Lépés

*Parkolóhely-csökkenéssel járó, nagyon fontos beavatkozások.*

- **Krúdy utca (Pilot utca része is)**
- **Bródy Sándor utca (Pilot utca része is)**
- **Dankó utca (Pilot utca része is)**
- **Somogyi Béla utca-forgalomtechnika (Felújítás tesztelése)**
- József utca
- Vas utca
- Vajdahunyad utca
- Mosonyi utca

### 2. ütem

#### 3. Lépés

*Jelentős parkolóhely-csökkenéssel járó, fontos beavatkozások.*

- Szentkirályi utca
- Puskin utca
- Stáhly utca

- Mária utca
- Rigó utca
- Őr utca
- Kisfaludy utca
- Szigetvári utca
- Dobozi utca
- Hős utca

## ***Tiéd itt a Tér* Helyteremtő “Placemaking” Programok**

*A kerület számos, az eddigiekben figyelmen kívül esett tere van gépjárműtárolásra használva. Ehelyett úttestek és parkolóhelyek átadása a gyalogos forgalomnak és a közösségi életnek.*

**Horváth Mihály tér** – felújítás tesztelése (40 hely, jelenleg 25)

**Kicsibézs tér** (fővárosi terület, 20 hely)

**Harminckettesek tere** (23 hely)

## **Parklet Program**

*Lakossági és jogi személyek kezdeményezésére zöld szigetek létesítése parkolóhelyeken.*

## Tervezési Segédlet

### Mellékutcai forgalomcsillapítás

#### A sebesség betartását segítő apró intézkedések

##### A zóna elején:

- Kis magasságú, széles [sebességcsökkentő küszöb](#), vagy más eszközök alkalmazása  
(a túl magas, és teljes szélességű küszöbök túlzott lassítást okoznak, így nem készítetnek folyamatos alacsony tempó megválasztására, valamint kényelmetlenné és balesetveszélyessé teszik a kerékpározást)

SEBESSÉGCSÖKKENTŐ ÚTKÜSZÖB KÖR ALAKÚ



MÉRET: Ø 500x50 MM  
SÚLY: KB. 9 KG  
FESTETLEN ÁR: 2900 Ft/ELEM  
FESTETT ÁR: 3250 Ft/ELEM  
FÉNYVISSZAVETŐ PRIZMASZEM BEÉPÍTHETŐ  
1 PÁR SÁRGA-FEHER: 350 Ft

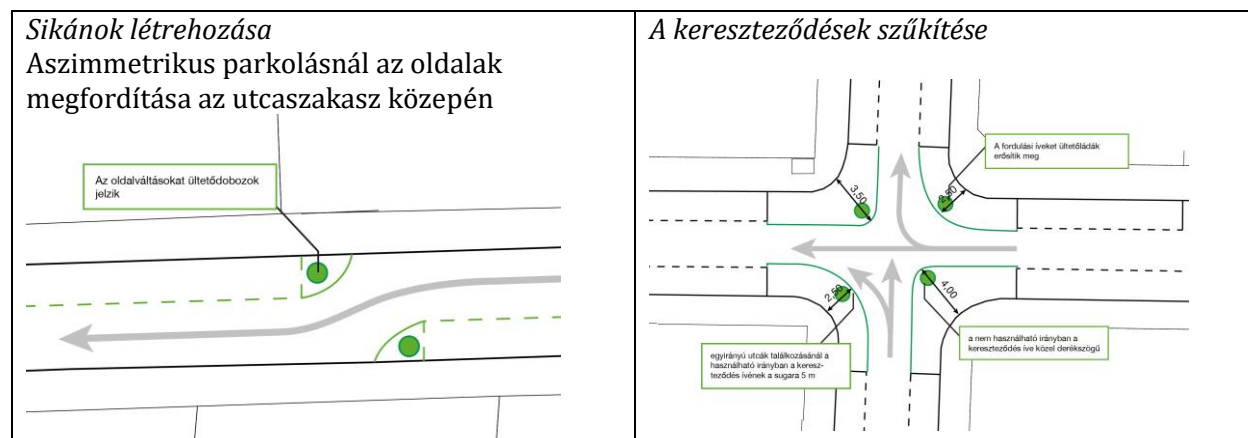


- 30-as zóna kezdetét jelző burkolati felfestés



(Forrás: Tony Gail)

##### A zónán belül:



## Taktikus Csomópontszűkítés



(Forrás: Street Plans)

## Kétirányú kerékpáros forgalom

### Tolató parkolás

A ferde (halszálka) parkolás újrafestésekor minden esetben a tolatva parkolás a preferált a kétirányú kerékpáros közlekedés kiálláskor jobb láthatósága miatt





## JÓZSEFVÁROSI MOBILITÁSI CHARTA

Az élhető, egészséges környezet elemi szükséglete és joga a városi lakosságnak, ami gyalogosbarát, zöldfelületekkel gazdagon ellátott közterületek létrehozásával érhető el. Az európai városok közlekedési és városhasználati tendenciái gépjárművek helyett folyamatosan **egyre több helyet teremtenek a gyalogosok és a növényzet számára**, ami gazdasági és egészségügyi hasznot is termel.

Emberléptékű, élhető és fenntartható városi környezetünk érdekében a közlekedési károsanyag-kibocsátás, zajszennyezés és a közlekedés térhasználatának jelentős csökkentésére, a **jelenlegi közlekedési módok szerepének nagymértékű átrendeződésére** van szükség.

Mivel az elektromos autók még tíz év múlva is csak várhatóan legfeljebb az ötödét teszik ki a teljes autóflootának, ösztönöznünk kell a minél alacsonyabb kibocsátású autók, illetve alternatív közlekedési módok használatát. Egy kerületi vezetés elsősorban a közösségi közlekedés körülményeinek javításával, de különösen a **mikromobilitási lehetőségek erősítésével és pszichológiailag előnyösebb környezet létrehozásával** tud előrelépést elérni. **Ez a közterületek újraosztását jelenti.**

A **Mobilitási Chartával Józsefváros Önkormányzata hitet tesz a nyugodt, biztonságos és kényelmes, egy emberléptékű közlekedés mellett.** Olyan közterületeket szeretnénk, ahol stresszes dugók helyett **mindenki otthon érzi magát**, és ahol az emberek kompromisszumok nélkül **szívesen sétálnak és bicikliznek, vagy éppen rollerezhetnek.** Ahol javulnak a **kerekesszékesek és a látássérültek** közlekedési lehetőségei és babakocsival is gondtalanul lehet haladni. Ahol kényelmes kézenfogva andalogni és a **gyerekek félelem nélkül át tudnak kelni bármelyik kereszteződésen.**

Több teret adunk az alábbi alapelvekkel:

- 1) Az **felújítások, beavatkozások elsőszámú alapelvei a fenntarthatóság és a „gyengébb közlekedők biztonsága”** és kényelme a **forgalom és a sebesség csillapításával, a járdák szélesítésével, akadálymentesítésével, a gyaloglás és kerékpározás könnyítésével.**
- 2) A kerület élhető közlekedésének és a helyi kompakt városrész egyik legfőbb kritériuma a kerékpározhatóság, a **hálózat fejlesztésének kiemelt vizsgálata szükséges minden beavatkozás esetén.**
- 3) Nem minden a pénz. Ha nem áll rendelkezésre elegendő költségvetési forrás, akár **ideiglenes jelleggel, átmeneti megoldásokkal,** különböző forgalomtechnikai eszközökkel **erősítjük a gyalogos, kerékpáros és rolleres közlekedés kényelmét.**
- 4) A **közterületi parkolás** lépésenkénti észszerűsítése nélkülözhetetlen a **mikromobilitás** erősítésével összhangban. Több járda, több kerékpártároló, több „parklet”, azaz parkolósziget.

