



**ÚJBUDA KÖZÖSSÉGI FÓRUM
2023**



ÚJBUDA KÖZÖSSÉGI FÓRUM, 2023

Kezében a megoldás – hogyan lehet jobb a Nádorliget közlekedése?

Készítette:

Bördös Éva (szerk.)
Dózsa Ágnes
Édes Balázs
Győr Ágnes (szerk.)
Simon Dávid
Zsargó Szilvia

Fotók:

Podlussány Máté / DemNet

Grafika és design:

Fishermans



Köszönetnyilvánítás

Köszönjük Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzata munkatársainak a támogatást, és közreműködésüket a közösségi fórum megvalósításában. Külön köszönet Oszlányi Viktornak.

Köszönjük a közreműködést és a segítséget a fórum facilitátorainak, szakértőinek, és önkénteseinek.

Mit lehetne tenni azért, hogy Újbudán javuljon a Nádorligeti lakópark környékének forgalmi helyzete? - erre a kérdésre kereste a választ a kerület 36 véletlenszerűen kiválasztott lakója a kerület első közösségi fórumának keretében.

Noha azok számára, akik nem a XI. kerületben laknak talán első pillanatban úgy tűnhet, a téma kevésbé fajsúlyos, az újbudaiak jól tudják: bizony sokakat érintő, és olykor heves érzelmeket is kiváltó kérdésről van szó. A háttérben ráadásul olyan jelenségek húzódnak meg, amelyek egyáltalán nem csak a XI. kerületben figyelhetőek meg.

Népességszámát tekintve (148 ezer fő) Újbuda Budapest legnépesebb kerülete, a Nádorliget utca és környéke pedig a kerület egyik legdinamikusabban fejlődő része – ennek minden előnyével és hátrányával. Az elmúlt években sokan költöztek a fővárosból az agglomerációba, így a kerületrész városon belüli elhelyezkedéséből adódóan a környező települések és Budapest között ingázók miatt jelentősen megnövekedett az itt áthaladó forgalom. Ez, kombinálva a különböző környékbeli beruházások hatásaival, a gépjárművek megnövekedett számával és Budapesten a fizetős parkolási zóna kiterjesztésével olyan helyzetet hozott létre ezen a területen, melyet hosszabb ideje a parkolóhelyek akut hiánya és a napi szintű forgalmi dugók jellemeznek.

A nagy forgalom okozta zaj és levegőszennyezés, a dugókban vesztegléssel és parkolóhely-kereséssel eltöltött, elpazarolt idő fizikailag és mentálisan is megterhelő, és megnehezíti a Nádorliget környékén élők hétköznapijait - hiába szeretnek egyébként ott élni.

Újbuda Önkormányzata felismerte, hogy a helyzeten változtatni kell, és azt is, hogy a felmerülő nehézségekre a leghatékonyabb módon a kerületi közösség bevonásával és aktív részvételével lehet megoldást találni. A kerület vezetése korábban számos lakossági fórumot tartott a témában, azonban a sokféle vélemény és a várható érdeksérelmek okozta feszültségek miatt számos kérdés megoldatlan maradt.

A kerület vezetése ezért döntött úgy, hogy - a budapesti kerületek közül elsőként - egy olyan közösségi fórumon próbál megoldást keresni és iránymutatást kérni a kerületi lakosoktól, amely strukturált formában, a valódi párbeszédre építve, szakértők és véletlenszerűen kiválasztott, változatos háttérrel rendelkező kerületi lakosokkal közösen segíti elő a közös gondolkodást.

Az első Újbuda Községi Fórumra 9755 véletlenszerűen kiválasztott kerületi lakos kapott postai úton meghívót. Azok közül akik válaszoltak az Önkormányzat megkeresésére, a DemNet sorsolással választott ki 36 főt úgy, hogy ők korcsoportra és nemre tükrözzék a kerület felnőtt lakosságát. Ők lettek Újbuda első Községi Fórumának tagjai.

A Fórum tagjai három teljes napon (2023. június 17-18-án és július 1-jén) keresztül tanácskoztak a Gabányi László Sportcsarnok épületében, és szakértők segítségével járták körül a célterület közlekedését érintő legégetőbb kérdéseket. Áttekintették és megtárgyalták a kerület vezetéséhez a legutóbbi írásbeli konzultáció során beérkezett több mint 80 lakossági javaslatot, elemezték a felmerült szempontokat, megosztották egymással a tapasztalataikat és véleményüket, majd a folyamat végén közösen fogalmaztak meg és szavaztak meg egy hat pontból álló ajánláscsomagot, amelyet Újbuda önkormányzata elé terjesztettek.

Az elkészült javaslatcsomag tartalmazza

- 1.** a kerület fásítását és az elültetett fák hosszútávú gondozásáról való gondoskodást,
- 2.** egy olyan rendszer kialakítását, amely lehetővé teszi, hogy a kerületben a lakók egységesen parkolhassanak kedvezményesen (egy kártya kiváltásával évi 12 000 forintért) a kerület egész területén,
- 3.** "lakó-pihenő" övezetek kialakítását a célövezetben a létező mikromobilitási pontok megtartásával,
- 4.** a célforgamat jelző táblák kihelyezését, illetve a közlekedési jelzőlámpák összehangolását,
- 5.** a MOL Bubi közbringarendszer lefedettségi körének növelését többek közt úgy, hogy az kiterjedjen a Hengermalom-Szerémi út sarkán túli részre és a kerület déli felére is, illetve az elérhető közbringák számának növelését a Dombóvári úton található kollégium előtt,
- 6.** a fonódó villamos vonalának meghosszabbítását Óbuda irányába (Dombóvári út - Budavári út - Műegyetem).



Az elmúlt egy évtizedben számos országban kezdték el egyre sikeresebben és eredményesebben használni a részvételi demokrácia különböző eszközeit. Ezen eszközök használatával növelhető az állampolgári tudatosság és aktivizmus, nem utolsósorban pedig megerősíthető a közbizalom a demokratikus intézményeink iránt.

A részvételi demokrácia eszkörendszerre igen széleskörű. Ezen eszközök alkalmazásával növelhető a különböző típusú és előkészítési stádiumban lévő szakpolitikák, beruházások, projektek hatékonysága és alkalmasak arra is, hogy feloldjanak megosztó kérdésekben kialakult patthelyzeteket. A módszerek közül kiemelkednek a közösség egy véletlenszerűen kiválasztott, de változatos háttérű tagjaiból álló, a strukturált párbeszédre épülő (deliberatív) eszközök, mint amilyen a már korábban Magyarországon is sikerrel alkalmazott közösségi gyűlések (citizens' assembly) vagy a mostani közösségi tanács/fórum.

Ezek a hagyományos lakossági konzultációs eszközökön (közmeghallgatás, lakossági fórum stb) jóval túlmutatnak, időben hosszabbak (jellemzően több naposak és gyakran hónapokon keresztül tartanak), társadalmilag igazságosabbak, és a tapasztalatok szerint a mélyebb és tartalmasabb közösségi gondolkodást is lehetővé teszik.

Ezen módszerek esetében a résztvevők véletlenszerű kiválasztásával minden felnőtt lakosnak egyenlő esély biztosítható arra kortól, nemtől, vagy bármely más tulajdonságtól függetlenül, hogy általa, az ő aktív közreműködésével jobb döntések fogalmazódjanak meg a helyieket érintő ügyekben. A résztvevők több lépcsőben, véletlenszerűen kerülnek kiválasztásra, azonban úgy, hogy ők bizonyos demográfiai mutatók mentén (pl. nem, korcsoport, iskolai végzettség, lakóhely stb) leképezzék a tágabb közösséget. Ezáltal a döntéshozatal is igazságosabbá válik, és jobban megismerhető a közösség közösségi véleménye.

Ezen eszközök továbbá a szektorok közötti párbeszédet, a tényekre alapozott gondolkodást is elősegítik. Számos szakértő és érdekcsoport véleményét meghallgatva és megismerve a résztvevők a megfelelő információk birtokában ugyanis megalapozott véleményt tudnak kialakítani összetett, fontos kérdésekben – mint amilyen a Nádorliget környékének közlekedése is.

A felmerülő kérdésekre a fórum tagjai együtt tárják fel a lehetséges megoldásokat, aprólékosan elemzik azok előnyeit, hátrányait és mérlegelik a szükséges kompromisszumokat. Ezáltal jól átgondolt és könnyen érthető érvekkel alátámasztott minőségi döntések születhetnek.

Az ilyen deliberatív folyamatokat jellemző függetlenség szintén jelentősen segíti a közbizalom megerősödését. Ezen folyamatok esetében ugyanis bár az előkészítés a döntéshozókkal (önkormányzat) együtt történik, a lebonyolítás, így a folyamat-tervezés, a program összeállítása a döntéshozó befolyásától mentesen zajlik. Ennek megfelelően a folyamatot alakító összes közreműködő, azaz a szervezők, a szakértők, valamint a facilitátorok is függetlenek a döntéshozótól - esetükben sem személyükben, sem szervezetileg nem állhat fenn összeférhetetlenség.

A deliberatív fórumokon a beszélgetések kisebb csoportokban pártatlan, képzett és tapasztalt facilitátorok vezetésével folynak, így azok hatékonyak és fókuszáltak tudnak maradni. Ők biztosítják, hogy minden résztvevő aktívan tudjon kapcsolódni a munkához, és mindenkinek a véleménye meghallgatásra találjon. A folyamat során mindenki elmondhatja a véleményét, mások véleményének tiszteletben tartása mellett.

Az olyan deliberatív eszközök alkalmazásával, mint amilyen a közösségi gyűlés és a közösségi fórum

- megerősödik a demokrácia,
- csökkennek a politikai egyenlőtlenségek,
- fejlődik a demokratikus vitakultúra,
- hatékonyabbá válik a döntéshozók és az állampolgárok közötti együttműködés,
- erősödik a közbizalom, és segítségével
- valódi társadalmi támogatottsággal bíró szakpolitikai döntések születnek.

Az elmúlt két évtizedben a világ többtucat országában több mint 400 ilyen módszertannal megvalósuló konzultációt szerveztek már helyi önkormányzati, nemzeti és nemzetközi szinten egyaránt. Az elmúlt három évben Magyarországon eddig három önkormányzat (Érd, Miskolc és a Főváros) alkalmazta ezt az innovatív módszert a döntéshozatalban.



A KÖZÖSSÉGI FÓRUM TÉMÁJA

148 ezer fős lakosságával Újbuda Budapest legnépesebb kerülete, a belvároshoz közel eső nagy barnamezős területek miatt pedig további jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik. A nagy ütemű fejlesztések azonban sokszor tovább erősítik a már eleve meglévő feszültségeket a városszerkezetben - ennek jellegzetes példája a Nádorliget utca és környéke. Noha magának a kerületnek a lakossága az elmúlt években stagnál, sokan költöztek a fővárosból az agglomerációba, így a környező települések és Budapest között ingázók miatt jelentősen megnövekedett a kerületen áthaladó forgalom. Mindezt tovább erősítette, hogy a Kopaszi-gát környéki területen megvalósuló nagy léptékű városfejlesztéshez nem társult a közösségi közlekedési hálózat megfelelő bővülése, így jelentős többlet-autóforgalom jelent meg a környéken.

A gépjárművek megnövekedett számával és Budapesten a fizetős parkolási zóna kiterjesztésével olyan helyzet alakult ki ebben a kerületrészben, melyet hosszabb ideje a parkolóhelyek akut hiánya és a napi szintű forgalmi dugók jellemeznek. A forgalom jelentős része olyan kisebb környékbeli utcákon bonyolódik, mint a Prielle Kornélia utca, vagy a Nádorliget utca, amelyek nem alkalmasak ilyen jelentős terhelés felvételére. Mindezt súlyosbítja a különböző navigációs applikációk útvonaltervezése, amely a dugók elkerülése céljából ráirányítja a szóban forgó kisebb utcákra a környéken áthaladó sofőröket.

A nagy forgalom okozta zaj és levegőszennyezés, a dugókban vesztegléssel és parkolóhely kereséssel eltöltött, elpazarolt idő fizikailag és mentálisan is megterhelő és megnehezíti a Nádorliget környékén élők hétköznapjait. Napi szintű élményeik közé tartoznak a kisebb balesetek, a parkolási problémák, a gyalogosan és biciklivel közlekedők pedig úgy érzik, az autósok elveszik tőlük a teret.

A forgalmi helyzet miatt feszültség alakult ki a helyiek és azok között, akik az ingyenes parkolás lehetősége miatt a kerületrészt "parkolónak" használják, a kerületrészben élők közösségén belül pedig az autóval, illetve biciklivel és gyalogosan közlekedők között.

A jövőben a környékbeli forgalmi helyzet a közelben megvalósuló beruházások miatt ráadásul sokak szerint félő, hogy tovább fog romlani. Ez azonban nem kell, hogy így legyen: a kerület adottságai ugyanis sok szempontból kitűnőek, és vannak valós eszközök a helyzet javítására.

Fejlesztések az elmúlt években is voltak; a környező utcák közlekedési rendszerének újragondolása, a közösségi közlekedés, illetve szelíd közlekedési módok népszerűsítése, feltételeinek javítása azonban további potenciált rejt és jelentősen hozzájárulhatna ahhoz, hogy a célterület, sőt az egész kerület élhetőbb legyen a jövőben. A közösségi fórum hatására valódi párbeszéd alakult ki arról, milyen lépéseket kell tenni, az elfogadott javaslatok megvalósítása pedig hosszú távon szolgálhatja fenntartható módon a kerület fejlődését.



A KÖZÖSSÉGI FÓRUM ELŐKÉSZÍTÉSE

A Közösségi Fórum lebonyolítását többkörös egyeztetése előzte meg Újbuda Önkormányzata és a DemNet között. A heteken keresztül zajló felkészülés során a felek megállapodtak az együttműködés részleteiben és főbb céljaiban.

Adatlekérés és sorsolás

A közösségi fórum tartalmazta a közösségi gyűlések egyik alapvető módszertani elemét, a résztvevők többlépcsős, véletlenszerű kiválasztását. Ez biztosítja azt, hogy a közösség minden tagjának - esetünkben Újbuda minden nagykorú lakosának - egyenlő esélye legyen arra, hogy bekerüljön a közösségi fórum tagjai közé.

A közösségi fórumot megelőzően Újbuda Önkormányzata a Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárságához fordult, és arra kérte az Államtitkárságot, hogy adja át nekik 9755, véletlenszerűen kiválasztott újbudai lakos címét.

Tekintve, hogy a közösségi fórum témája a Nádorligeti lakópark környékén élőket a kerület többi részén élőkénél jobban és közvetlenebbül érinti, a cél az volt, hogy az ő véleményük hangsúlyosabban jelenjen meg a folyamat során. Éppen ezért, az adatlekérés során az Önkormányzat a Belügyminisztériumtól 4877 fő, a 1117-es irányítószám alatt élő lakos, továbbá 4878 fő, a kerület egyéb részein élő lakos adatait igényelte meg, úgy, hogy ez a minta már az adott területre nézve korcsoportra és nemre reprezentatív legyen.

Újbuda polgármestere, Dr. László Imre ennek az összesen 9755 újbudai lakosnak küldött levelet, és arra kérte őket, hogy regisztráljanak az első Újbuda Közösségi Fórumra. Arra tehát, hogy kik kaptak meghívót a közösségi fórumra, sem a kerület önkormányzatának, sem pedig a DemNetnek nem volt ráhatása.

Azok, akik meghívót kaptak, a DemNet által biztosított online felületen regisztrálhattak a közösségi fórumra. A regisztrációs időszak során a szervezők az Önkormányzat fenntartásában biztosítottak egy külön ügyfélszolgálati telefonszámot is, melyen szintén lehetett regisztrálni a fórumra. Ezen a telefonszámon, továbbá a DemNet elérhetőségein az érdeklődők feltehettek a fórummal kapcsolatos egyéb kérdéseiket is, továbbá igény szerint technikai útmutatót is kaptak az online regisztrációhoz.

Azok közül, akik érvényesen regisztráltak egy nyílt forráskódú szoftver segítségével sorsoltuk ki a fórum résztvevőit. A szoftvert a DemNet lengyel partnerszervezete, a Center for Climate Assemblies fejlesztette ki. Ezt a szoftvert használtuk korábban mind a miskolci és az érdi közösségi gyűlések tagjainak kiválasztására is, lengyel kollégáink pedig több korábbi, lengyelországi közösségi gyűlés során alkalmazták. Ebbe a szoftverbe a kiválasztáshoz szükséges adatok anonim módon kerültek be: a regisztráció során társított egyedi azonosítószám mellett a szoftver csak a regisztrálók demográfiai adatait 'ismerte'.

A fórum 36 tagja mellé három póttagot is sorsoltunk, arra az esetre, ha a fórum valamely teljes jogú tagja kiesne menet közben a folyamatból.

Koordináció

A közösségi fórum előkészítését a DemNet az Önkormányzattal közösen végezte, a fórum menetrendjének összeállítását és szakmai programjának megtervezését azonban már csak a DemNet, valamint Zsargó Szilvia vezető facilitátor és Édes Balázs vezető szakértő végezte.

Adatvédelem

A szervezők a közösségi fórum során a hatályos adatvédelmi szabályokat betartva jártak el annak érdekében, hogy a potenciális jelentkezők, illetve a közösségi fórum tagjai személyes adatainak védelme biztosítva legyen. Az adatvédelmi információkkal kapcsolatban az újbudai lakosok a közösségi fórumra szóló meghívó mellékletéből, valamint az Önkormányzat és a DemNet honlapjáról is tájékoztatást kaphattak.

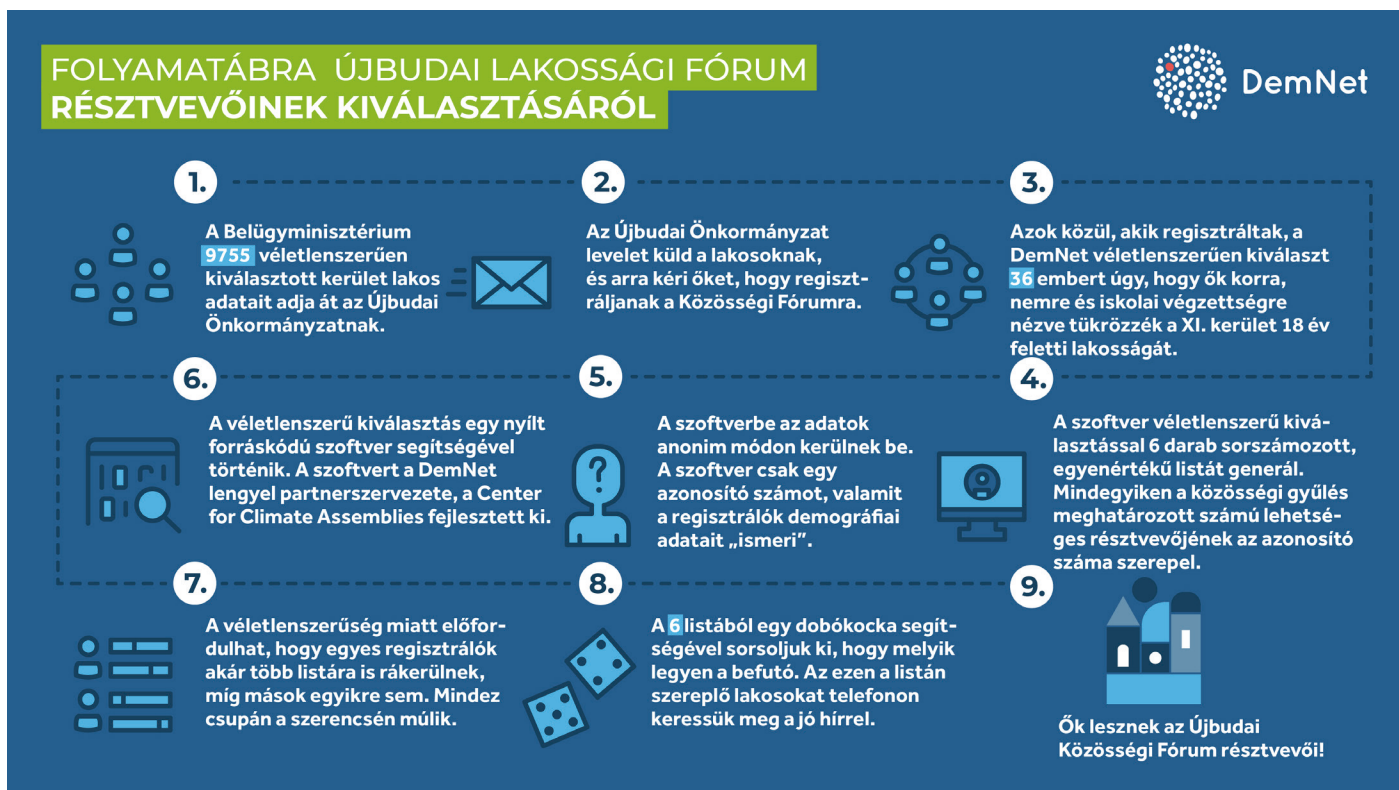
Ellentételezés

A szervezők megállapodtak abban is, hogy a közösségi fórum tagjainak fejenként 36.000 forintnyi adómentes juttatást adnak annak elismerésül, hogy komoly figyelmet, munkát, és három teljes napjukat áldozták a közösségi fórumra.

Facilitáció

A közösségi fórum vezető facilitátora Zsargó Szilvia volt, akivel összesen hat képzett, független asztali facilitátor dolgozott (Bogschütz Zoltán, Faix Kata, Fekete Éva, Lánszki Donát, Mokos Katalin, Rácz Anikó). A facilitatori csapat feladata volt, hogy a közösségi fórum során a munka eredményesen, az előre eltervezett folyamat szerint haladjon, figyelembe véve a résztvevők felmerülő igényeit. A vezető facilitátor felelt továbbá a közösségi fórum módszertanilag megfelelő lebonyolításáért, a részletes program kialakításáért, és a fórum napjainak levezetéséért.

A fórumon vizuális facilitációs technikát is alkalmaztunk. Halmai Krisztina (www.visuama.hu) rajzai előben készültek az asztalok mellett, vizuális formába öntve az előadók és a gyűlés tagjainak gondolatait.



Édes Balázs

közlekedésgazdász

2006-ban végzett a Corvinus Egyetem Közgazdaságtudományi Karán. Hálózatos iparági szabályozási kérdésekkel foglalkozott közlekedési, távközlési és postai területen. Másfél évtizede vesz részt közlekedési projekteken tanácsadóként és szakértőként, munkatársa volt az önálló Magyar Vasúti Hivatalnak, a MÁV elnök-vezérigazgatói kabinetjének, 2014-ig a BKK vezérigazgatójának. Gyakran vesz részt városi témájú kutatási és civil, közösségi együttműködésekben, a Kortárs Építészeti Központ kurátora. Jelenleg kutatóként és szabadúszó tanácsadóként foglalkozik közlekedési ügyekkel.

Dományi Bálint

építész-várostervező

A BME-n végzett okl. építészmérnökként, majd ugyanott urbanista szakmérnökként szerzett másoddiplomát. Településtervezőként dolgozott a Fővárosi Önkormányzat szakcégénél, a BFVT Kft.-nél, később a BKK és a BFK városfejlesztési területeinek vezetőjeként a közlekedési és városfejlesztési beruházások összehangolása, a használói élmény és a funkcionális-esztétikai minőség biztosítása volt a feladata.

Imrefi Ágnes

urbanista

Szakmai tevékenysége középpontjában a település- és közlekedésfejlesztés áll, mellyel elméleti és gyakorlati szinten egyaránt foglalkozik. A budapesti közlekedés fejlesztése során azon dolgozik, hogy a létrejövő fejlesztések minél inkább az emberek és a helyi lakosok igényeit szolgálják. Fontos számára, hogy ezek a fejlesztések ne csak infrastrukturális elemek láncolatai legyenek, hanem általuk növekedjen a használók komfort szintje is. Egyik kedvenc témája az agglomerációs települések és Budapest kapcsolata, annak vizsgálata, hogy miképpen lehet a terület- és közlekedésfejlesztés eszközeivel élhetőbbé tenni a térségünket. Illetve, hogy milyen mikro projekkel lehet nagyobb közösségi szinteken is pozitív változást elérni.

Emődy Barbara

építőmérnök, Közlekedési Munkacsoport vezetője, Magyar Kerékpárosklub

Pécsen szerzett építőmérnöki diplomát. A Főmtervnél irányító tervező (úttervezés), majd később az Unicefnél vezető tervező volt (úttervezés). 2021 óta Magyar Kerékpárosklub mérnöke és egyúttal elnökségi tagja a Magyar Mérnöki Kamara Kerékpáros Szakosztályának. Az évek során nagy tapasztalatra tett szert nem csak a utak tervezésben, hanem a megbízókkal, hatóságokkal való egyeztetésben is. Gondolkodásának középpontjában az a kérdés áll, vajon mitől válik egy város élhetővé, és a napi munkába járás élményszerűvé. A Kertészeti Egyetem tájépítész szakán szintén elvégzett 5 évből 4-et, ami a mai napig nagy hatással van a munkásságára. A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportjának vezetőjeként feladatai közé tartozik a munkacsoport koordinációja, tervvéleményezés, javaslattétel, területi szervezeteken keresztül a lakossági vélemények becsatornázása.

Tóth Patrik

várostervező, az Adatelemzés és Modellezés osztályának vezetője, BKK

A londoni UCL egyetemen végzett. Feladata a budapesti közlekedés adataalapú működésének és fejlesztésének megteremtése. Hisz abban, hogy egy XXI. századi élhető városban a döntéseket adataalapú megközelítéssel kell meghozni. 2015 óta foglalkozik lakossági bevonással történő fejlesztési projekkel is, 2022-ben a fővárosi Közösségi Gyűlés egyik felkért szakértője volt. Újbudán született és nevelkedett, elkötelezett a kerület ügyei iránt.

A FOLYAMAT

A közösségi fórum módszertana alapvetően megegyezik a közösségi gyűlések módszertanával. Mivel ezeknek a párbeszéd alapú eszközöknek a lényege és az ereje a tényeken alapuló közös gondolkodásban rejlik, az Újbuda Közöségi Fórum esetében is kulcsfontosságú volt a szakértőkkel történő konzultáció. A rövid szakértői előadásokat kiscsoportos beszélgetések és kérdés-felelek formájában megvalósuló további szakértői konzultációk követték, amelyek segítették a Fórum résztvevőit a téma jobb megértésében és kontextusba helyezésében.

Megoldás-e a parkolók számának növelése?

Dományi Bálint építész-várostervező negyed óra alatt tömör áttekintést nyújtott a főváros és a kerület mobilitási trendjeiről, a megvalósult, tervezett és elhalasztott beruházásokról. A szakértő bemutatta, hogy Budapesten hogyan változott az elmúlt évtizedekben a lakosság száma és eloszlása és ezzel párhuzamosan, hogyan nőtt meg az autók száma elsősorban a közép-magyarországi régióban. Újbuda jelenlegi forgalmi helyzetét kontextusba helyezve beszélt arról is, hogy, noha népességszám tekintetében a kerület stagnál, jelentős hatással van rá, hogy a folyamatosan növekvő agglomerációból rengetegen ingáznak a kerületet érintve otthonuk és a főváros belső kerületei közt.

Dományi Bálint megemlítette azt is, hogy a kerület határát átlépő forgalmon kívül az elmúlt évek beruházásainak következtében kialakultak új, kerületen belüli célpontok is. Ide tartozik például Kelenföld korábbi rozsdáövezetének átalakítása. A várostervezővel folytatott és a kiscsoportos beszélgetések során a résztvevők megvitatták ezeknek az átalakításoknak az előnyeit és hátrányait, továbbá, hogy milyen válaszok születtek a megnövekedett forgalomra, valamint, hogy milyen hatása van a parkolók tömeges létrehozásának.

Szóba került a dugódíj bevezetése, ami talán bizonyos szinten segíthetne a kialakult helyzeten, probléma azonban, hogy társadalmilag nem elfogadott és önmagában nem elég, emellett továbbá közlekedési szegregációhoz vezet.

Mi tehát a megoldás? - kérdezték a résztvevők. A várostervező szerint elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztése és a személyi mobilitás feltételeinek a javítása. Az előbbi ugyanis nagyvárosi léptékű válasz a mobilitási problémákra és összességében fenntarthatóbb irányba alakítja a városszövetet. A szelíd mobilitás erősítése pedig olcsó, gyors, költséghatékony, az egyén szintjén hoz tudati változást és erősíti a helyi szolgáltatásokat és közösséget.

Mindezekon túl a Fórum résztvevői arról is kérdezték a várostervezőt, mik hathatnak ösztönzőleg a háztartásonkénti autók számának a csökkentésére, hol tartanak bizonyos fővárosi fejlesztések (a Déli Körvasút fejlesztése, a fonódó villamos meghosszabbítása, a főváros déli részére tervezett Galvani híd), mennyire tudják csökkenteni a forgalmat a P+R parkolók, milyen konstrukciók léteznek arra, hogy segítsék biztosítani, a helyben élők parkolását, A másik, hogy lehet az autózással helyett vonzóbb opcióvá tenni az ingázók számára az elővárosi közlekedés.

"Az autózás nem cél, hanem csupán eszköz, hogy eljussunk A-ból B-be."

A Fórum második előadója Imrefi Ágnes urbanista, közlekedésfejlesztő volt, aki arról beszélt, hogyan lehet a közterületek, lakóterületek megfelelő kialakításával egy fenntartható, élhető környezetet létrehozni. Előadását azzal kezdte, hogy tisztázta, mit is értünk fenntarthatóság alatt. Rámutatott, hogy a fenntarthatóság gyűjtőfogalom, amely magában foglalja a fenntartható gazdasági fejlődést, a környezetvédelmet, illetve a fenntartható társadalmi fejlődést is. Ezeknek pedig fontos eleme a közlekedés. Nyomatékosította, hogy bár nagyon sokszor ülünk autóba, önmagában nyilvánvalóan nem az cél, hogy autóba szálljunk, hanem hogy eljussunk valahová. Erre számos egyéb megoldás is létezik, az alternatívákat viszont vonzóvá kell tenni például úgy, hogy az adott terüle-

tet sűrűn lefedjük megállókkal, a közösségi közlekedést idővel versenyképessé tesszük az autós közlekedéshez képest, illetve ha a megfelelő infrastruktúrával vonzóvá tesszük a kerékpározást.

A szakértő jelezte, hogy a XI. kerület kiválóan alkalmas a kerékpározásra, ugyanakkor hozzátette azt is, többen választanák ezt az autóknál jóval kevesebb helyet foglaló és kibocsátások szempontjából is sokkal kedvezőbb közlekedési módot, ha több kerékpártároló lenne a közterületeken.

Pozitív példaként az urbanista a VIII. kerületben a Déri Miksa utca Nagyfuváros utca és Rákóczi tér közötti szakaszának felújítását említette. A beruházás során ugyanis megszüntették az érintett szakaszon a közterületi parkolást, a sétány koncepcióterve pedig 2020 nyarán igazi közösségi tervezés keretén belül készült el. A változtatások következtében sétálásra tökéletesen alkalmas területek jöttek létre, olyanok, ahol az emberek tudnak egymással találkozni, beszélgetni, ez pedig pozitívan befolyásolta az ott élők életminőségét.

Kiderült az előadásból, hogy Újbuda, annak ellenére, hogy jelentős lakossággal rendelkezik, kereskedelem és szolgáltatások szempontjából nincsen jól lefedve. Ez többek között azért is gond, mert sok időt vesz igénybe, amíg az ott élők elintézik a napi teendőiket. Erre azonban Imrefi Ágnes szerint szintén léteznek máshol már jól bevált megoldások. Ilyen például az ideiglenes piacok létrehozása.

Szóba került a zöldfelületek fontossága is. Az ugyanis, hogy milyen mértékben találunk füves, fás területeket a környezetünkben testileg és lelkileg is hatással van ránk. A kánikulák esetén például ugrásszerűen megnő a halálozások száma a lakosság körében, az ilyen jellegű felforrosódások azonban az árnyat biztosító fákkal megakadályozhatóak lennének.

A fenntartható környezet része, hogy az embereknek legyen a közelükben rekreációs, szórakozási lehetőség. Imrefi Ágnes ezzel kapcsolatban többek közt a hajdúszoboszlói strand és gyógyfürdő bejárata előtt elnyúló Mátyás király sétányt emelte ki pozitív példaként, melyet 2022-ben teljesen átépítettek. Az átalakítások következtében ma már szökőkutak, szobrok, élményelemek, pihenőpont és közel 2000 négyzetméternyi területen elültetett gyönyörű növényzet várja az odalátogatókat.

Az előadó nyomatékosította, hogy az utcák megfelelő tervezéssel közösségi terekként is funkcionálhatnak, aminek fontosságát több tanulmány is alátámasztotta már. Ezek közül a legismertebb az 1981-ben, San Franciscóban, San Franciscóban készített felmérés volt, mely bebizonyította, hogy azok, akik nagy átmenő forgalommal rendelkező utcában laknak, kevesebb baráttal rendelkeznek, mint azok, akik csendesebb környékeken élnek.

Az előadás után a Fórum résztvevői többek között azzal kapcsolatban tettek fel kérdéseket a szakértőnek, hol és hogyan lehet több zöld felületet létrehozni a városokon belül, a tapasztalatok alapján mennyire lehet car sharing opciókkal csökkenteni a beáramló forgalmat, illetve, hogyan lehet elérni, hogy futurisztikus városfejlesztési elképzelések ne ütközzenek ellenállásba.

"A mi kezünkben van, hogy hogyan fog alakulni Budapest sorsa!"

Emődý Barbara építómérnök, a Magyar Kerékpárosklub közlekedési munkacsoportjának vezetője izgalmas történelmi áttekintést nyújtott arról, hogyan alakultak át a városok a motorizált közlekedés fejlődésének hatására, és egyúttal rávilágított, hogy miért van óriási szükség a forgalom csillapítására.

Előadásából kiderült, hogy az 1800-as évek előtti időszakot a gyalogos város jellemezte. Ezek jellemzően kisebb települések voltak, amiknek a sugara nem haladta meg a 2 kilométert - abból az egyszerű okból kifolyólag, hogy ez az a távolság, amit reálisan be tudtak járni a lakók. Ahogy egyre többen költöztek a városokba, egyre több emeletes épület jelent meg és elkezdtek fokozatosan terebélyesedni a települések.

A következő korszak a motorizált város közlekedésének történetében a villamosok korszaka volt. Ennek kezdete az ipari forradalommal esett egybe és a közlekedésben megjelenő új találmányok határozták meg. Itthon a Budapesti Városi Vasút (BVV) nevet felvevő társaság 1888-ban nyitotta meg az első normál nyomtávolságú villamosvonalat a magyar fővárosban és ez jelentősen bővítette a korábbi gyalogos, lóvasút és omnibuszos közlekedés nyújtotta mobilitási lehetőségeket. A villamosokkal a lakosság a korábbinál gyorsabban és messzebb tudott gond nélkül eljutni és ez új városrészek kiépüléséhez vezetett. Dinamikusan növekedett a népesség és megjelent az a trend, hogy a városi elit a kevésbé nyüzsgő kertvárosba költözött a kellemesebb környezet miatt, a városban elérhető szolgáltatások és kulturális élet miatt azonban rendszeresen ingáztak.

Az 1920-as évektől kezdődött az úgynevezett autós korszak. A kocsik elterjedését többek közt az tette lehetővé, hogy már futószalagon készültek a gyárakban. Magyarországon ez a periódus a szakértő szerint kissé megkésve indult, és robbanásszerű változásról itthon csak a II. világháború után beszélhetünk. Mit jelentett a tömeges autóhasználat? Az embereknek nagy fokú mobilitási szabadságot adott. Bárhol építhettek, vagy vehettek immáron házat, hiszen autóval meg tudták közelíteni. Ennek a negatív oldala az volt, hogy, noha a külvárosok robbanásszerűen növekedtek, ezekhez nem épült ki közösségi közlekedési hálózat.

Elkezdődött azonban az autóutak kiépítése és fokozatos szélesítése. Az utcákról eltűntek a járdák, az autók miatt leamortizálódtak a korábban biciklizésre alkalmas utak. A város egyre inkább élehetlenné vált a dugók miatt s ezért egyre többen költöztek ki az agglomerációba. A munkahelyek és szolgáltatások jelentős része azonban továbbra is a városhoz kötötte az embereket, így egyre nagyobb mértékűt öltött az ingázás, ez pedig tovább növelte az autók számát.

A következő korszak a szakértő szerint Magyarországon szerencsére még nem jelent meg és remélhetőleg nem is fog. Ez a megapoliszok, azaz az összefüggő városi régiók kora. Emődy Barbara rámutatott, hogy az Egyesült Államokban például léteznek 100 kilométer széles kertvárosok is. Autópálya vezet a városba és az egyre növekvő forgalom miatt évente, vagy néhány évente bővítik az autópályákat, illetve újabb elkerülő utakat alakítanak ki. Az ördögi kör elviselhetetlen, már-már életveszélyes helyzeteket teremt. Kínában például 2010-ben egy nyolc sávú autópályán alakult ki dugó, amely teljes 12 napig tartott. Ez volt eddig a világ legnagyobb forgalmidugója.

Előadásának tanulságát Emődy Barbara úgy összegezte, hogy a kapacitásbővítés a tapasztalatok szerint többnyire leginkább tévút. Helyette szerinte a megoldás fontos eleme lenne megszüntetni a városokban az autók elsődleges szerepét, hiszen a forgalomcsillapítás számos előnnyel járna. Többek közt rengeteg helyet szabadítana fel, növelné a biztonságot (kevesebb autó, kevesebb baleset, kisebb sebesség, kevesebb halálos baleset), csökkentené a CO₂ kibocsátás szintjét és az energiatartósságot, arról nem is beszélve, hogy összességében élhetőbb, kellemesebb környezetet alakítana ki. Prezentációját az építőmérnök azzal zárta, "a mi kezünkben van, hogy hogyan fog alakulni Budapest sorsa".

"A jó döntések kulcsa a bőséges adat"

Minden kérdésben úgy tudjuk meghozni a legjobb döntést, ha minél több adat birtokában vagyunk – ezzel a felütéssel kezdte előadását Tóth Patrik, a BKK Adatelemzés és Modellezés Osztályának vezetője. A várostervező arra vállalkozott, hogy 15 percen bemutatja Nádorliget forgalmát a rendelkezésre álló adatok alapján.

Jelezte, érdemes általánosságban elmondani a kerület közlekedéséről, hogy sokat változott. A Fórum fókuszát képező területen húsz évvel ezelőtt például nem lakott senki s azóta jöttek létre olyan épületek (pl. lakóházak), amik már nem csak ipari és munkahelyi funkciókat töltenek be. Ezzel párhuzamosan a közlekedés is sokat alakult.

Az előadó rámutatott arra is, hogy a környéken a közösségi közlekedés sokat fejlődött. Budapesten az elmúlt húsz évben egy komolyabb kötőtpályás fejlesztés volt, melynek része volt az 1-es villamos meghosszabbítása, ami pont a szóban forgó területet szolgálja ki. Mind a Fehérvári úton, mind a Szerémi úton sűrű járatszámú, alacsonypadlós, légkondicionált villamosok közlekednek, melyek gyors és kiszámítható kapcsolatot biztosítanak a belvároshoz.

A közösségi közlekedés esetén a Fehérvári úton csúcsidőszakban az utasok számára óránként 5400 férőhely biztosított. Az adatok alapján egyébként ezen a szakaszon naponta felkerekítve 200 ezer ember közlekedik. Az 1-es villamos esetén a kapacitás még nagyobb..

Tóth Patrik megemlítette, hogy a kerékpározás lehetőségei is javultak. A Fehérvári úton például kialakítottak egy kerékpársávot és a tapasztalatok alapján a környéken nagyon sokan közlekednek biciklivel. A Fehérvári út / Hamzsabégi sétány kereszteződéshez kihelyezett, a belvárosi irányt rögzítő mérőeszköz 2022 májusa és júliusa között hétköznapokon például átlagosan 790 áthaladót, míg hétvégéken 419 áthaladót mért. A legtöbben nem rekreációs célból bicikliznek, hanem, hogy eljussanak munkahelyükre, vagy iskolába. Ez abból is látszik, hogy a vizsgált területen délelőtt 7-9 óra és délután 17-19 óra között kerékpároznak a legtöbben.

Az előadásból kiderült az is, hogy Újbudán – hasonlóan más kerületekhez – egyre népszerűbbek a megosztott eszközök (Mol-Bubi kerékpár, elektromos rollerek). A Csonka János téri és a Hauszmann Alajos utcai MOL Bubi gyűjtőállomások például havonta 1900 darab kerékpárleadás és -felvétel történik azóta, hogy 2022 tavaszán átadták őket és a szakértő szerint a jövőben további növekedés várható.

Ezek után Tóth Patrik rátért a kerületet érintő átmenőforgalomra. Elmagyarázta, hogy a probléma egyik forrása, hogy az utazástervező applikációk, ha valaki a kerület ezen részéből, vagy Kelenföldről, vagy akár Albertfalváról Pestre szeretne menni, olyan útvonalat ajánlanak fel, amely érinti a környező utcákat (pl. Hauszmann Alajos utca, Prielle Kornélia utca, Dombóvári úti), holott az említett utcákat egyáltalán nem ilyen nagy forgalomhoz tervezték. Ennek eredményeként a Hauszmann Alajos utcának például nagyságrendileg akkora a forgalma (4700 /nap) a hétköznapokon, mint a Fehérvári útnak.

A torlódásokkal kapcsolatban Tóth Patrik elmondta, hogy a BKK-nak van egy szerződéses megállapodás a Waze-zel és ezen keresztül hozzáférnek a Waze torlódásokkal kapcsolatos adataihoz és ahhoz az algoritmushoz is, amelyre az alkalmazás útvonaltervezése épül. Az említett utcákból az adatok alapján minden hónapban sok száz torlódásról szóló bejelentés érkezik, ezek ráadásul rendszerint nagy torlódásról, vagy helyben álló forgalomról szólnak. Az átmenő forgalom miatt az átlagos idővesztés az ideális állapothoz képest ezeken az utakon 2 - 4 perc.



Az Önkormányzattal közösen is gondolkodva

Az Újbuda Közösségi Fórum résztvevői a munka során a közös gondolkodásuk esszenciáját megosztották Kádi Gergellyel, az Önkormányzat Közlekedési Osztályának vezetőjével is, aki röviden reagált a felvetésekre, lehetőségekre, ötletkezdeményezésekre. Hogy a Fórum tagjai jobban értsek az önkormányzatnál folyó munkát, az osztályvezető bemutatta azt is, hogy az önkormányzat jelenleg hol tart a Fórum témáját illető tervezésben és előkészítő munkálatokban és milyen alternatívák merültek fel eddig. Az előadás és az azt követő beszélgetés segített abban, hogy a Fórum résztvevői és az Önkormányzat közösen is tudjanak ötletelni, és megmutatta, lehetséges konstruktív párbeszéd a lakosok és a döntéshozók között.

Az Újbuda Közösségi Fórumot Erhardt Attila alpolgármester nyitotta meg és Lados Tamás önkormányzati képviselő zárta, de ellátogatott a Fórumra Barabás Richárd alpolgármester és Daám Alexandra önkormányzati képviselő is.

"Önkormányzati képviselőként azzal bíztak meg az itt élők, hogy megfontolt, a kerületet szolgáló döntési folyamatokat indítsak útnak. Viszont az első lakossági konzultációkat követően világossá vált, hogy a Nádorliget lakópark és környéke közlekedésének szakmailag összetett szempontoknak és mindemellett sokrétű lakossági érdekeknek kell megfelelnie. A Közösségi Fórum lehetőséget teremtett arra, hogy a kerületi lakók az érdekeiket egyeztessék, konszenzusos megoldási javaslatokat dolgozzanak ki és ezáltal irányt mutassanak a városvezetésnek." /Daám Alexandra, önkormányzati képviselő/

Egy hosszabb út kezdete

Az Újbuda Közösségi Fórum utolsó napjának délutánján a résztvevők a további közös munkáról, a Fórum által elindított újfajta önkormányzatiság lehetőségeiről ötleteltek. Újbuda vezetése ugyanis jelezte a résztvevők felé, nyitott arra, hogy meghonosítsa a kerületben az új típusú részvételi eszközök alkalmazását és gyakoribb és mélyebb párbeszédet folytasson a kerületben élőkkel. Ennek keretében felmerült, hogy ha lehetőséget lát rá, a közeljövőben a kerület egy közösségi gyűlést is életre hívna. Ezen közösségi gyűlés témájának meghatározásához pedig a kerület vezetése a Fórum résztvevőinek a segítségét kérte.

Az önkormányzat által felvázolt négy lehetséges témából (Dunapart hasznosítása, környezetvédelem és zöldfelületek, energetika, közlekedés), a Fórum résztvevői a környezetvédelmet emelték ki, megjegyezve, hogy ehhez szorosan kapcsolódik mind a hulladékgazdálkodás, mind az energetika, és a közlekedés kérdése.

A teljes háromnapos folyamat végül kiscsoportos beszélgetéssel, reflektálással záródott, melynek keretében a résztvevők röviden elmondták, hogyan érezték magukat, és mik voltak a tapasztalataik a Fórum kapcsán.

"Meggyőződésem, hogy csak közösen, együtt gondolkodva érdemes döntünk kerületünk jövőjéről és az előttünk álló kihívásokról. Kiemelt célunk, hogy bevonjuk a lakosságot a döntéshozatalba, ezért hoztuk létre a közösségi költségvetés intézményét és ezért szeretnénk meghonosítani a közösségi fórumot, mint a részvételi demokrácia új eszközét." /Dr. László Imre, Újbuda polgármestere/

RÉSZTVEVŐI VISSZAJELZÉSEK

“Nagyon örültem annak, hogy az Önkormányzat végre nem arról ír levelet, hogy átadtak valami parkot vagy fizessenek be valamit.” /a közösségi fórum egyik résztvevője/

“Többet adott ez a három nap, mint amit vártam. Partnerként kezeltek a három nap során és éreztem, hogy súlya van a mondataimnak. Emellett felfrissült az agyam is.” /Emese/

“Tök jó, hogy nem szimpátia alapján voltunk itt együtt, hanem teljesen random, mégis le tudtunk ülni és együtt gondolkodni, nyíltan kommunikálni. Ez lenne a demokratikus minimum. Megmutatta ez a három nap, hogy alulról kell újraépítkezni és nem lehet mindent a politikusokra bízni, nekünk is benne kell lenni.” /Sándor/

“Pozitívan csalódtam. Rosszabbra számítottam, de teljesen felpezsdültem attól, hogy ötleteltünk közösen.” /Patrik/

“Nagyon élveztem, nagyon inspirált a folyamat és a többiek is nagyon inspiráltak. Azt hittem, hogy nem fogok tudni semmit hozzátenni, de nagyon sokat tudtam, nem is gondoltam, hogy ennyi ötletem van. Magam is csodálkoztam.” /Olga/

“Gátlásokkal érkeztem, de nagyon gyorsan fel tudtam oldódni. Nagyon jók voltak a facilitátorok” /Gyuri/

“Tisztelet volt az asztaloknál és nyitottság, nem volt olyan ellentét, ami feszültséget okozott volna. Nagyon jól van összerakva a módszertan és sok szerepe volt ebben a facilitátoroknak.” /Sándor/

“Én annak örülnék, ha ez a folyamat úgy folytatódna, hogy az önkormányzat figyelembe veszi azokat az ajánlásokat, célokat, amiket mi most itt együtt megfogalmaztunk. Szerintem jó irány, hogyha idővel más témákban is ugyanígy, ugyanilyen módon bevonják a lakosságot a döntéshozatalba.” /Soraya/

“Jólesett fiatalokkal beszélni, jólesett másoknak a gondolatait megismerni. Nagyon régen volt ilyen kevert közösségi élményem.” /Éva/

“Még soha nem vettem részt ilyen típusú közösségi eseményen. Határozottan tetszett a módszer. Sok olyan szempontot megismerhettem, aminek következtében 180 fokos véleményfordulás következett be nálam bizonyos kérdésekben.” /a közösségi fórum egyik résztvevője/

“Szerintem a közösségi fórum nem csak a döntéshozatalban, hanem a vitakultúra fejlesztésében is nagyon hasznos” /a közösségi fórum egyik résztvevője/

“Én annak örülnék, ha ez a folyamat úgy folytatódna, hogy az önkormányzat figyelembe veszi azokat az ajánlásokat, célokat, amiket mi most itt együtt megfogalmaztunk. Szerintem jó irány, hogyha idővel más témákban is ugyanígy, ugyanilyen módon bevonják a lakosságot a döntéshozatalba.” /Soraya/

“Szívesen részt vennék a következő, őszi illetve későbbi fórumokon. Hálásan köszönöm a lehetőséget. Jó csapatok, érdekes téma, szuper lehetőség.” /a közösségi fórum egyik résztvevője/

“Jólesett fiatalokkal beszélni, jólesett másoknak a gondolatait megismerni. Nagyon régen volt ilyen kevert közösségi élményem.” /Éva/

“Látszik, hogy a felkészülés, előkészítés során végzett munka minőségi volt. A 3. nap végére az is kiderült szerintem, hogy ez a sok munka megérte. Ehhez gratulálok és sok sikert kívánok a további erőfeszítésekhez.” /a közösségi fórum egyik résztvevője/

“Köszö mindent. Remélem még találkozunk” /a közösségi fórum egyik résztvevője/



AZ ELFOGADOTT JAVASLATOK

Az Újbuda Községi Fórum során rengeteg új ötlet született és a résztvevők a három nap alatt megtárgyalták azt a korábban, lakossági fórumokon keresztül beérkezett több mint 80 javaslatot is, melyet más kerületi lakosok tettek korábban a témával kapcsolatban. A beérkezett javaslatokat megvitatták, értékelték, majd kiegészítették velük a saját javaslataikat.

A fórum tagjai tartalmuk alapján végül valamennyi ötletet hat kategóriába soroltak be:

1. **élhető köztér,**
2. **parkolás,**
3. **forgalmi rend,**
4. **forgalomtechnika,**
5. **szelíd közlekedés (kerékpár, roller),**
6. **közösségi közlekedés.**

Az utolsó napon a Fórum tagjai kategóriánként szavaztak arról, mely kezdeményezést tartják a legfontosabbnak. A legtöbb szavazatot elnyert ötletekből állt végül össze az a javaslatcsomag, melyet a Fórum résztvevői továbbítottak Újbuda Önkormányzatának.

A legtöbb szavazatot elnyerő javaslatok a következők voltak:

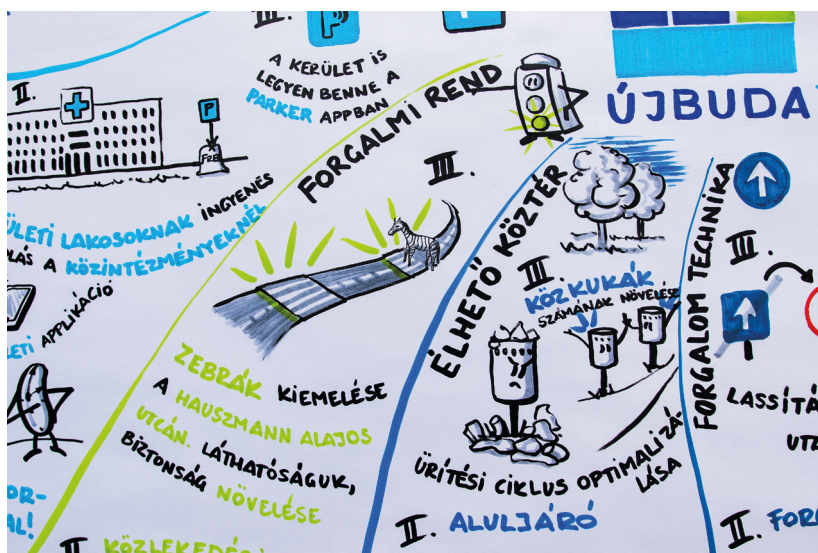
1. **Élhető köztér** kategóriában:

A kerület fásítása és az elültetett fák hosszútávú gondozása.

A javaslat mellett szóló főbb érvek: Sokan jelezték, hogy bár vannak rendszeres faültetési akciók a kerületben, nagyon sok fa rövid időn belül kiszárad, nincsen ugyanis megoldva a gondozásuk. A fenntarthatóság jegyében megszületett javaslat a résztvevők szerint hozzájárulna ahhoz, hogy az idő előrehaladtával élhetőbb legyen a környezet és szebb a városkép. Reményeik szerint a megnövekedett számú fától javulna a helyi levegőminőség és a növényeknek köszönhetően nyáron is vissza lehetne szorítani a környéken a forróságot. Elképzeléseik szerint a fák hosszútávú gondozásába "zöld pályázatokon" keresztül be lehetne vonni iskolákat, óvodákat és egyéb közintézményeket.

Szintén jelentős számú szavazatot kaptak az alábbi javaslatok:

- A Dombóvári úton a köztéren található szemetekek számának növelése és azok rendszeres ürítése.
- A köztéren található szemetekek ürítési gyakorlatának átgondolása, átszervezése.
- Egy aluljáró létrehozása a Szerémi és Hengermalom út keresztesződésénél.



2. Parkolás kategóriában:

Egy olyan rendszer kialakítása, amely lehetővé teszi, hogy a kerületben a lakók egységesen parkolhassanak kedvezményesen a kerület egész területén. Ennek a módja egy lakcím alapján létrehozott parkolási zóna lehetne, melyen belül az éves parkolás díj a kerületben élőknek 12 000 Ft lenne.

A javaslat mellett szóló főbb érvek: Azok számára, akik a kerületben élnek és autóval közlekednek, egyre nagyobb feszültséget okoz az, hogy nehezen tudnak parkolni otthonuk, a helyi üzletek és közintézmények közelében. A javaslattól a résztvevők azt remélik, hogy a kerületben élők előnyhöz juttatja a helyi parkolás megoldásának kérdésében azokhoz képest, akik, bár nem Újbudán élnek, ott teszik le a kocsijukat. A parkolókártya egyszerre könnyítené meg a helyi lakók hétköznapjait és ösztönözné a kerületen kívülről érkezőket arra, hogy autó helyett a közösségi közlekedést használják.

Szintén jelentős számú szavazatot kaptak az alábbi javaslatok:

- A közintézmények előtti parkolás legyen a kerületben lakók számára ingyenes és ezt egy kerületi, időkorláttal működő mobilapplikáción keresztül lehessen szabályozni!
- A XI. kerület lépjen be a PARKER okosparkolási rendszerbe!

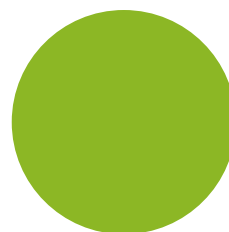
3. Forgalmi rend kategóriában:

"Lakó-pihenő" övezetek kialakítása a célövezetben a létező mikromobilitási pontok megtartásával.

A javaslat mellett szóló főbb érvek: A Fórum résztvevői a javaslattól azt remélik, hogy az megszűntetné a jelentős átmenő forgalmat és ezzel hozzájárulna ahhoz, hogy élhetőbb legyen a környezet és biztonságosabbak, illetve csendesebbek legyenek a környező utcák. Az adott övezetek kialakításától javulna a helyi levegőminőség és a fejlesztések vonzóbbá tennék az egészség szempontjából előnyösebb biciklis közlekedést.

Szintén jelentős szavazatok kaptak az alábbi javaslatok:

- A zöld lámpák ciklusidejének lehetőség szerinti meghosszabbítása.
- A láthatóság növelése érdekében a zebrák kiemelése a Hauszmann Alajos utcában.



4. Forgalomtechnika kategóriában:

Célforgamat jelző táblák kihelyezése, illetve a közlekedési jelzőlámpák összehangolása.

A javaslat mellett szóló legfőbb érvek: A javaslat a résztvevők szerint hozzájárulna ahhoz, hogy élhetőbbé váljanak az utcák és fenntartható egyéni közlekedési módok alakuljanak ki. Időt és stresszt spórolna meg az ott élőknek. Összességében növelné a helyiek életszínvonalát és jó hatással lenne az egészségükre. Ösztönözné az autóhasználat csökkentését, vonzóbbá tenné a biciklis közlekedést, biztonságosabbá tenné a köztereket és csökkentené a balesetek kialakulásának esélyét.

Szintén jelentős számú szavazatot kaptak az alábbi javaslatok:

- Egyirányúsítások forgalomtereléssel, egysávosítással, kanyarodási tilalom bevezetésével, illetve kétirányú biciklisáv létrehozása.
- Egy helyett helyenként kétirányúsítás, illetve kötelező lassítás bevezetése.

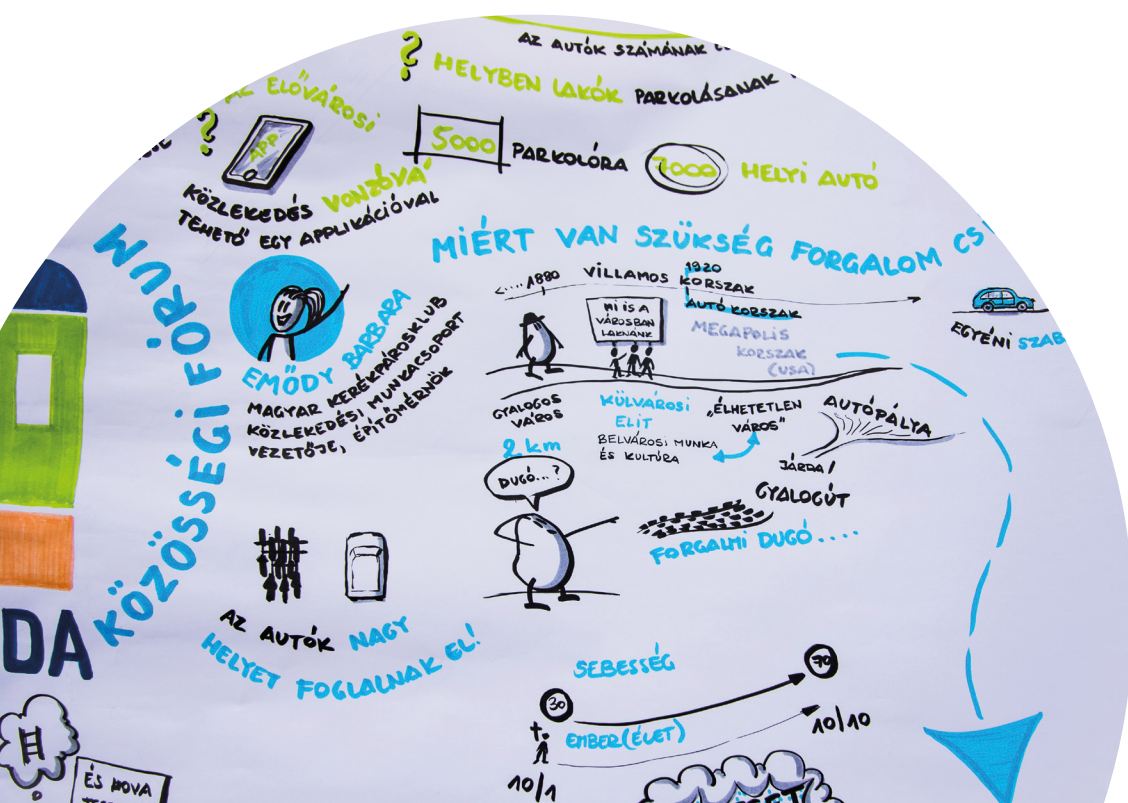
5. Biztonságos, szelíd közlekedési zóna kialakítása kategóriában:

A MOL Bubi közbringa-rendszer lefedettségi körének növelése többek közt úgy, hogy az kiterjedjen a Hengermalom-Szerémi út sarkán túli részre és a kerület déli felére is. A Dombóvári úton található kollégium előtt az elérhető közbringák számának növelése és hosszú távon a kerékpárok kezelhetőbbé és kényelmesebbé tétele.

A javaslat mellett szóló főbb érvek: A közbiciklik népszerűek a kerületben, és a jelek szerint - ha javulnának a feltételek - még többen vennék igénybe a bubikat a jövőben. A javaslat a résztvevők szerint hozzájárulna ahhoz, hogy csökkenjen az autóhasználat a kerületben, és ettől élhetőbbé, biztonságosabbá váljon a környék. Mindez csökkentené a helyi utak túlterheltségét is.

Szintén jelentős számú szavazatot kaptak az alábbi javaslatok:

- 30 kilométer per órás sebességkorlátozás bevezetése és annak a rendszeres ellenőrzése, hogy betartják-e az autóvezetők ezt a sebességhatárt
- Az autós átmenőforgalom átterelése az Etele és Október huszonharmadika utakra.



6. **Közösségi közlekedés** kategóriában:

A fonódó villamos vonalának meghosszabbítása Óbuda irányába (Dombóvári út - Budavári út - Műegyetem).

A javaslat mellett szóló főbb érvek: A javaslattól a résztvevők azt remélik, hogy az csökkentené a kerületen átmenő forgalmat, mivel a fonódó villamos vonzó alternatívát jelentene sokak számára az autóhasználathoz képest. A kevesebb számú autó jobb levegőminőséget eredményezne, a meghosszabbított vonalnak köszönhetően pedig a kerületben élők maguk is könnyebben tudnának rácsatlakozni a Móricz Zsigmond körtér és a Széll Kálmán tér között a Nagykörúton keresztül éjjel-nappal közlekedő 6-os villamos vonalára. A meghosszabbított fonódó villamossal az olyan népszerű célpontokat, mint a Kopaszi-gát, vagy a BME kampusza is jóval könnyebben tudnák megközelíteni a jövőben a kerületben élők.

Szintén jelentős számú szavazatot kaptak az alábbi javaslatok:

- Annak a megszervezése, hogy a környéken közlekedő buszok és villamosok alacsony padlózatúak és légkondicionáltak legyenek.
- A megállók fejlesztése. Legyenek a megállók a jövőben zöldebbek, nyújtsanak védelemet a tűző naptól és esőtől egyaránt, legyen bennük több pad, több működő jegyautomata és kijelző, ami arról nyújt tájékoztatás, mikor érkezik a következő jármű



A Közösségi Fórum első napjának reggelén a 36 különböző háttérű, tapasztalatú és korú résztvevő közül sokan bátortalanul, csöndesen, sőt, akár némi szkepticizmussal érkeztek meg a Fórumnak otthont adó Gabányi László Sportcsarnokba. A kezdeti ismerkedős asztalbeszélgetések után azonban érezhetően nőtt a bizalom mind egymás iránt, mind pedig a - még mindenkinek új - struktúra és folyamat iránt.

A beszélgetéseket minden asztalnál egy-egy képzett és tapasztalt facilitátor is segítette, aki biztosította, hogy ne csak a kezdetektől bátor, sokat beszélők, hanem a csendesebbek véleménye is a felszínre kerülhessen. A facilitatív, bevonáson alapuló módszernek köszönhetően nagyon hamar kialakult a konstruktív beszélgetéskultúra, amelynek köszönhetően a különböző véleményen lévők is meg tudták hallgatni egymást - még ha nem is értettek egyet a másik mondanivalójával. Ezek a beszélgetések nagyban segítik egymás jobb megértését, a napjainkban sajnos oly sokszor domináló fekete-fehér, végletes gondolkodás finomítását.

Összességében elmondható, hogy a három nap alatt nagyon jó közösség alakult ki. A jelenlévők közül sokan meglepődtek azon, milyen könnyedén tudtak másokkal együttműködni és megtalálni a közös nevezőket. Bár többek esetében a közélettel és a Fórum jövőjével kapcsolatos szkepticizmus nem tűnt el teljesen, magát az együttműködési folyamatot mindenki nagyon pozitívan élte meg, és egyetértettek abban, hogy a most megkezdett munkát mindenképpen érdemes lenne folytatni.

Az Újbuda Közösségi Fórum résztvevőinek

- mindegyike javasolná a barátainak és ismerőseinek, hogy vegyen részt egy ilyen Fórumon, ha lenne rá lehetősége,
- 97%-a újra részt venne egy hasonló rendezvényen,
- háromnegyede szerint a Fórum jobb volt mint várta, közel negyede szerint olyan volt mint amilyennek várta, és csupán egy résztvevő érzett csalódottságot a folyamat után,
- 90%-a úgy érzi, hogy a Fórumnak köszönhetően bővültek az ismeretei a kerületi közlekedést és közlekedésszervezést illetően,
- 87%-a teljesen vagy inkább egyetért a folyamat végén elfogadott teljes javaslatcsomaggal,
- egyharmadát az motiválta a leginkább arra, hogy részt vegyen a Fórumon, hogy tenni akart a kerületéért, egyharmadát leginkább a kíváncsiság hajtotta, míg több mint egynegyedét az, hogy úgy érezte, most valóban beleszólhat a közügyekbe.

Kiadja a DemNet Demokratikus Jogok Fejlesztéséért Alapítvány
2023 szeptember

<https://demnet.hu/>
<https://kozossegyules.demnet.hu/>

