



Tématerület: Környezetvédelem,
zöldfelületek, városfejlesztés

Alatéma: területhasználat,

területgazdálkodás, területfejlesztés

Altémán belüli speciális téma:

Városmegújítás, közterülethasználat



BP Műhely

Sétálóutcák és forgalomcsillapított övezetek

Pozitív példák



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

1 Sétálóutcák és forgalomcsillapított övezetek

1.1 Váci utca déli szakasz

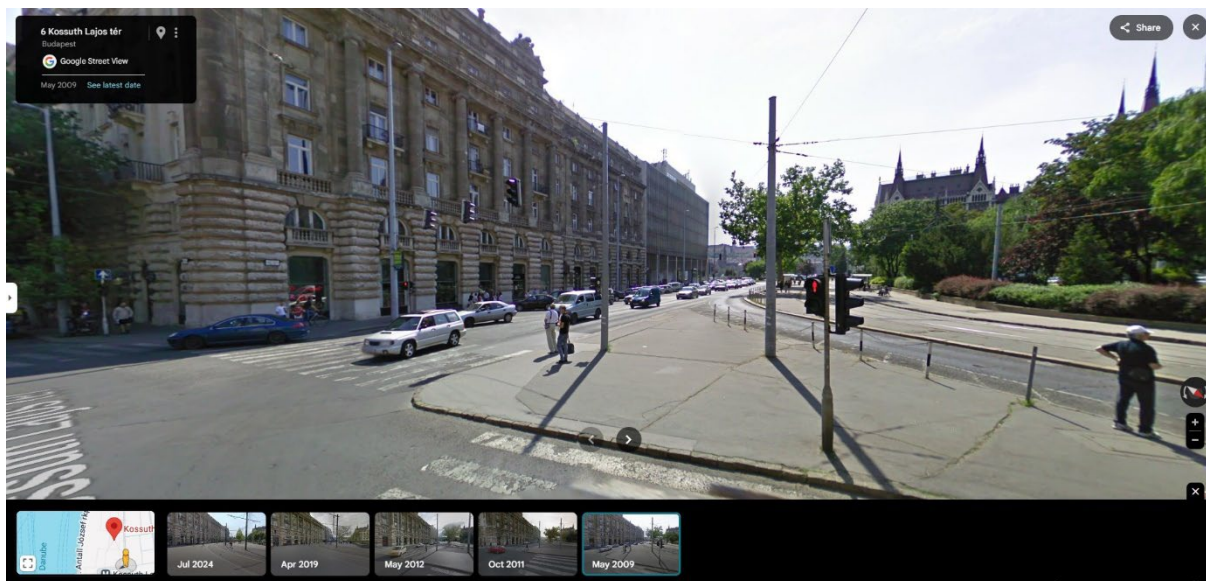
A Váci utca déli szakaszát, a Szabadsajtó út és a Fővám tér között 1996-ban alakították sétálóutcává. A projekt a nyolcvanas években kiépített északi szakasz folytatása volt, az eltelt majdnem harminc év során a déli szakasz az északihoz hasonlóan „belakottá” vált, amihez hozzájárult a Nagycsarnok, valamint a város Bálna-Nehru-part felé történő intenzív fejlődése is.



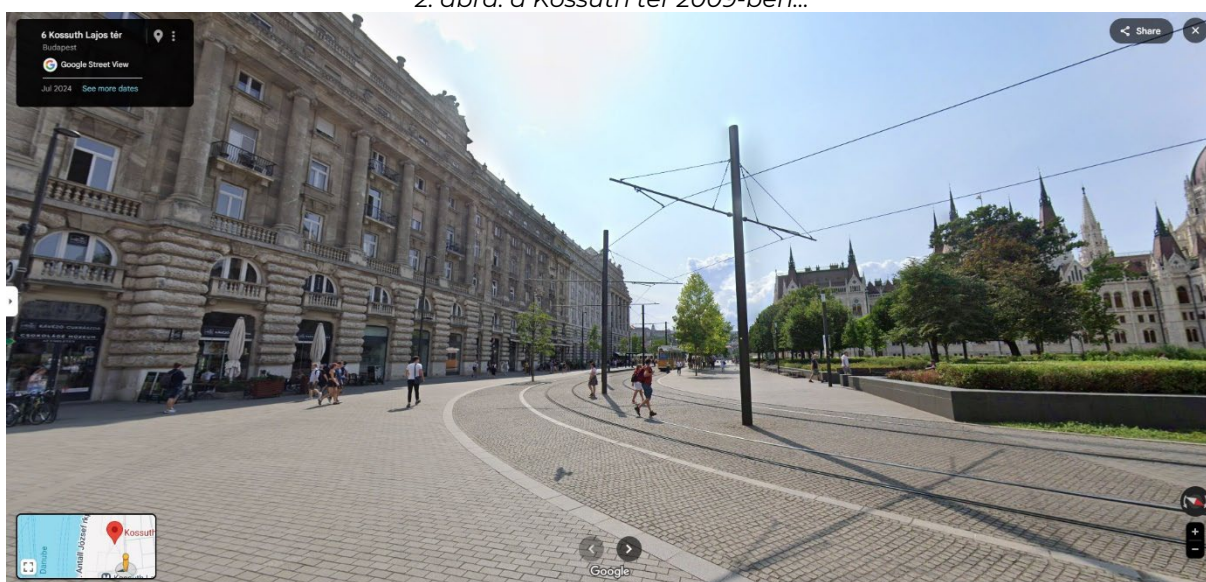
1. ábra: a Váci utca déli szakasza

1.2 Kossuth Lajos tér

„A Kossuth Lajos tér rekonstrukciója 2012–2014 között zajlott a Steindl Imre Program keretében; a felszíni parkolás megszűnt, a tér alatt többszintes mélygarázs és látogatóközpont létesült; a villamosforgalom megmaradt, a felszín gyalogos-első. A munkák során a Kossuth térről és a környező utcákból teljesen kitiltották a gépjárműforgalmat, az Országház előtti képviselői parkolót egy mélygarázzsal váltották ki. A villamosforgalom továbbra is megmaradt, így tulajdonképpen egy „shared space” jött létre (lásd következő pont).



2. ábra: a Kossuth tér 2009-ben...



3. ábra: ...és 2024-ben

1.3 Sétálóutcák helyett „Shared space”, vagyis „közös köztér”

A mai közlekedés- és várostervezés a kizárólagos használatú sétálóutcák helyett az úgynevezett „shared space”, vagyis „közös köztér” elvét részesíti előnyben. Ennek lényege, hogy faltól falig egy szintbe helyezett burkolat épül (mint egy sétálóutcában), de a gépjárművek és adott esetben villamosok, buszok is behajthatnak. Ezekre a közterekre a – látszattal ellentétben – az alacsony balesetszám jellemző, épp azért, mert a bizonytalanság miatt mindegyik szereplő óvatosan, körültekintően közlekedik. Hazánkban az első shared space a belvárosi főutca program volt, 2009-ben. A közlekedési hatóság óvatosságból keresztülhúzta a tervezők szándékát, és a gépjármű utat karókkal tűzdeltette végig a balesetektől tartva.

Érdeemes hozzátenni, hogy a hazai és nemzetközi értékelések sem egyöntetűek: bár a vegyes használat több helyen lassabb járműsebességet és alacsonyabb konfliktusszámot hozott, az akadálymentesítés és a taktilis vagy kontrasztos vezetés különös gondosságot igényel. Az Egyesült Királyság 2018-ban egyes szintbeni megoldások bevezetését szüneteltetésre javasolta az útmutatók felülvizsgálatáig; a 2022-es Inclusive Mobility már részletes joggyakorlatokat ad a vak/gyengénlátó és mozgásukban korlátozott felhasználók biztonságára (taktilis sávok, folytonos vezetősávok, vizuális és akusztikus kontraszt, ahol szükséges *fizikai perem*).

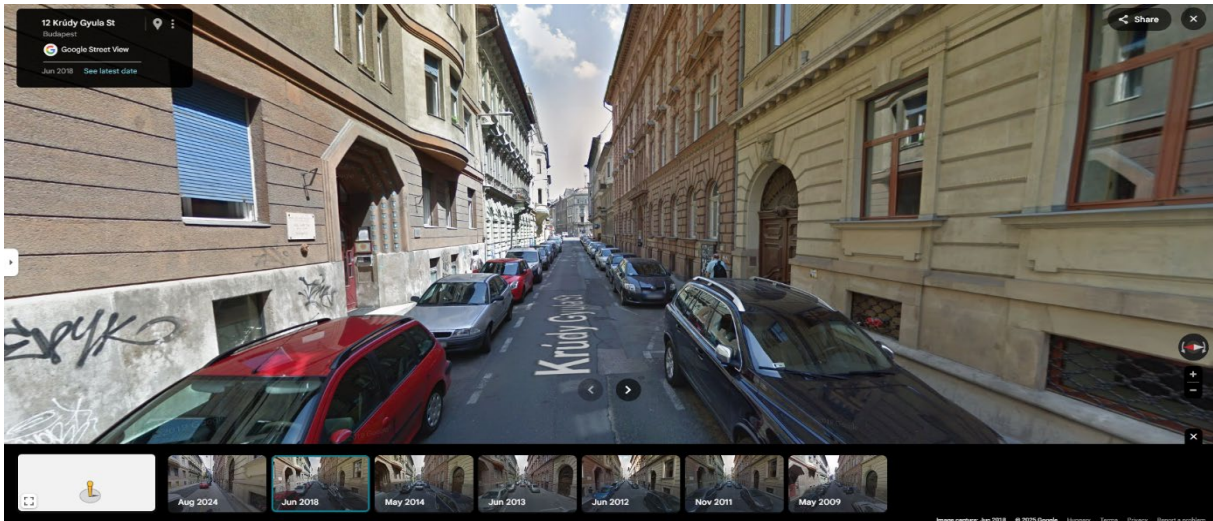


4. ábra: a Shared space első hazai példája, a Kecskeméti utca-Egyetem tér-Petőfi Sándor utca vonala

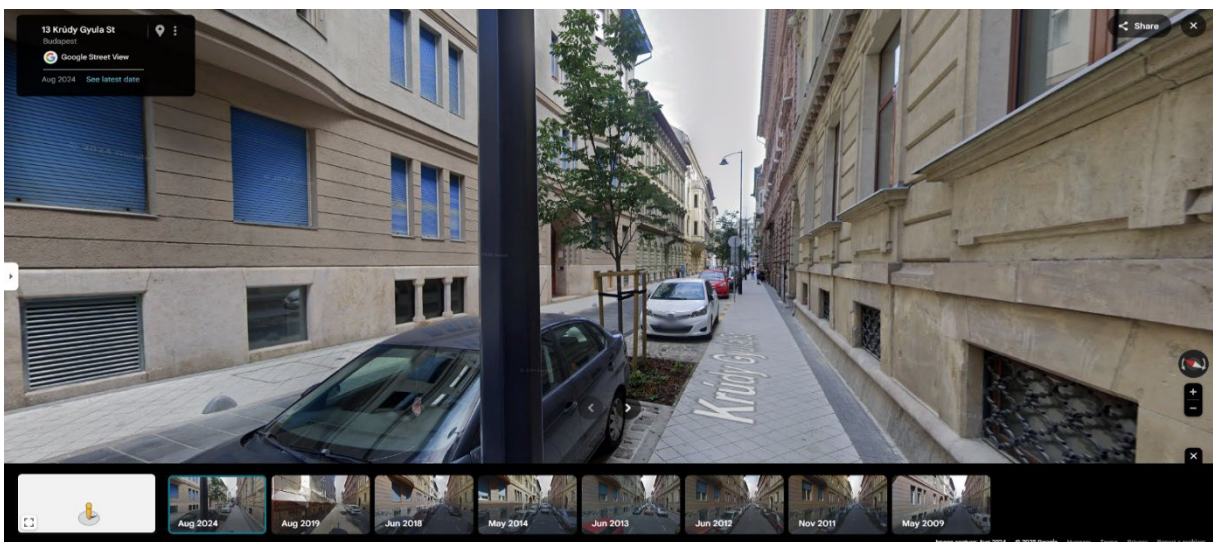
1.4 Kompromisszumos megoldás: a forgalomcsillapított lakóutca

A sétálóutcák kompromisszumos alternatívája a forgalomcsillapított lakóutca (ez a kialakítás lenne ideális például a Tűzoltó utcában is). A közterületet itt is faltól-falig felújítják, a járdákat szélesítik, de a gépkocsiforgalom is megmarad. Ez kompromisszumos megoldás, a nyolcadik kerületi Krúdy utcában a parkolóhelyek több mint felét megszüntették, viszont a járda mindkét oldalon szélesebb lett, és a parkolóállások közé fasort is telepítettek. A megmaradó-megszűnő parkolóhelyek aránya a legkényesebb kérdés, ezt nyilvánvalóan hosszas egyeztetésnek kell megelőznie. A közelmúltban hasonló átépítés történt többek között az ötödik kerületi Arany János utcában, a hatodik kerületi Csengery utcában is. Mondhatni,

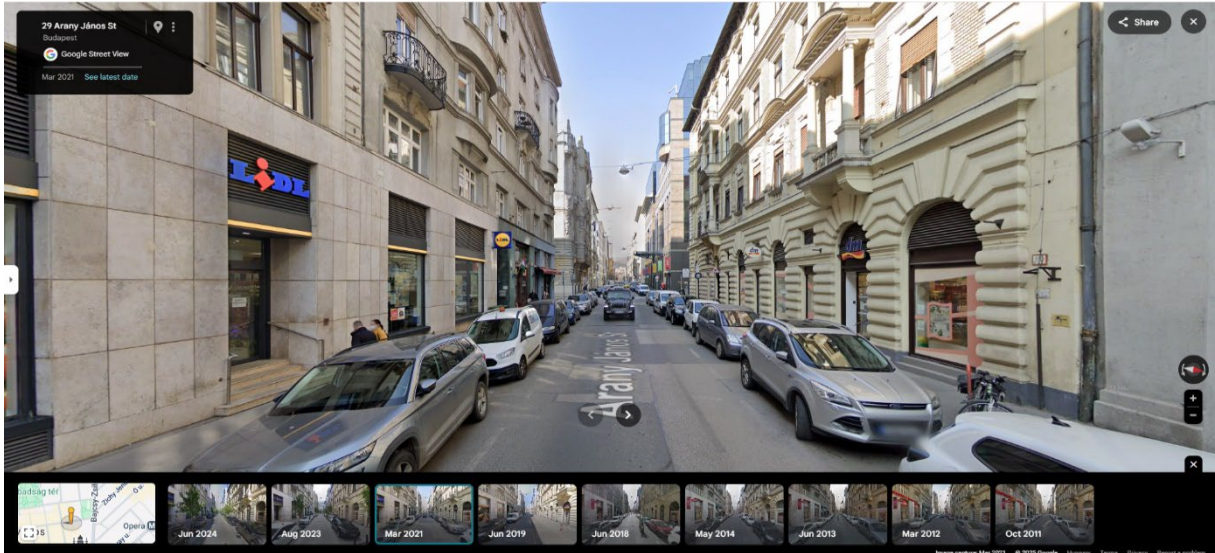
hogy ez a módszer a shared space egy formája, viszont itt a gyalogos – és gépjárműforgalom jobban elkülönül.



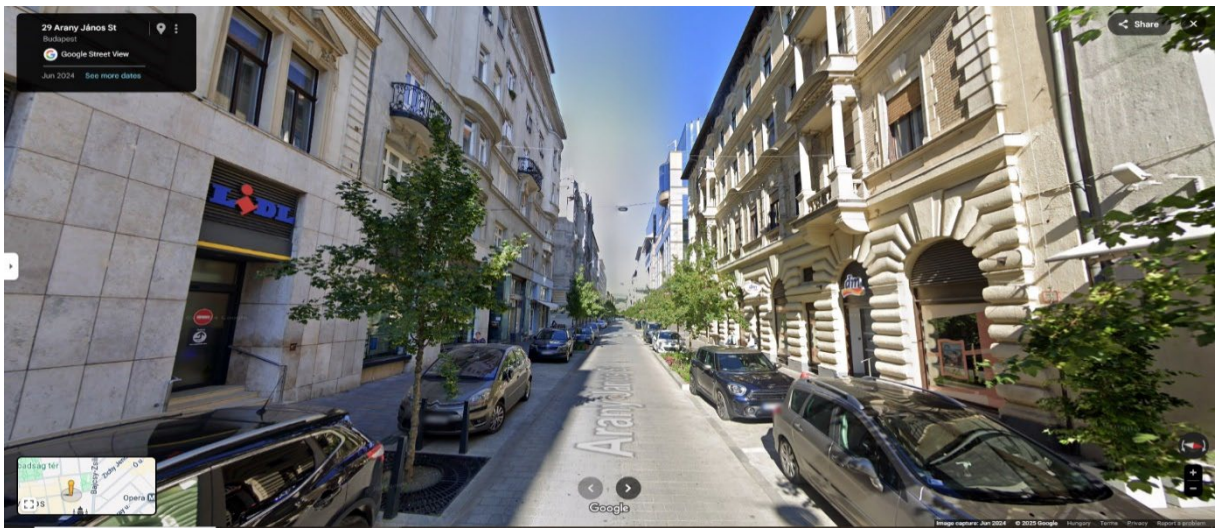
5. ábra: a józsefvárosi Krúdy Gyula utca a 2024-es átépítés előtt...



6. ábra: a józsefvárosi Krúdy Gyula utca a 2024-es átépítés után



7. ábra: az Arany János utca 2023-ban, az átépítés előtt...



8. ábra: az Arany János utca 2024-ban, az átépítés után



BP Műhely