



Tématerület: Környezetvédelem,
zöldfelületek, városfejlesztés
Altéma: Zöldfelületi rendszer
és elemei



BP Műhely

Iskolautca program



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

1 A dokumentum célja és indokoltsága

Az „Iskolautca program” című háttéranyag célja, hogy bemutassa és szakmai szempontból elemezze a városi közlekedésbiztonság, környezetvédelem és közterület-használat metszetében megjelenő iskolautca-típusú beavatkozások jelentőségét, valamint ezek hazai és nemzetközi tapasztalatait. A téma aktualitását az adja, hogy az elmúlt években Budapesten és több magyar városban is megkezdődtek olyan kísérleti programok – például a Józsefvárosi Trefort utcai állandó iskolautca –, amelyek célja a gyalogos közlekedés biztonságának növelése, a környezeti terhelés csökkentése és a közösségi terek minőségének javítása.

A dokumentum indokoltságát tovább erősíti, hogy a gyermekek közlekedésbiztonsága és egészségvédelme kiemelt társadalmi prioritássá vált. Az iskolák környékén jellemző reggeli és délutáni forgalmi csúcsidőszakban a gépjárműforgalom aránytalanul nagy környezeti és biztonsági kockázatot jelent, miközben a nemzetközi példák (London, Párizs, Bécs, Barcelona) bizonyítják, hogy az időszakos vagy állandó forgalomcsillapítás mérhetően javítja a levegőminőséget, a gyalogosok biztonságát és az iskolai környezet élhetőségét. A koncepció vizsgálata tehát nemcsak közlekedésszervezési, hanem városfejlesztési és közegészségügyi szempontból is releváns.

A dokumentum feladata, hogy tényszerűen, rövid terjedelemben ismertesse az iskolautca-programok működését, értékelje azok előnyeit és korlátait, valamint felvesse a továbblépéshez szükséges szakmai és módszertani javaslatokat – különös tekintettel a budapesti adaptáció lehetőségeire. Az anyag továbbá előkészíti a későbbi, részletesebb hatásvizsgálati és döntés-előkészítő tanulmányokat. Célcsoportja elsősorban a városi és kerületi döntéshozók, a várostervezési és közlekedési szakemberek, valamint a közigazgatás (iskolák, fenntartók), akik a program megvalósításában kulcsszerepet játszhatnak. Másodlagos célcsoportként a budapesti lakosság, különösen a szülők és diákok is megszólítottak, hiszen az iskolautcák sikeres működése az ő együttműködésükön és viselkedésváltozásukon múlik. A dokumentum így egyszerre szolgál döntés-előkészítő háttéranyagként és ismeretterjesztő összefoglalóként a város közösségi közlekedésének és közterületi fenntarthatóságának fejlesztéséhez.

2 Az „iskolautca program”

Az iskolautca programok lényege, hogy korlátozzák a gépkocsiközlekedést az adott iskola közvetlen környezetében. Maga a korlátozás a legtöbb esetben időszakos, a tanítási nap elején (kb 7-8 óra között) és végén (13-14 óra között) történik. Ezekon kívül az adott utcát a szokásos módon lehet használni.

Az iskolautca-rendszer előnyei:

- forgalomcsökkenés az iskola kapujánál (Hackney átlagosan ~68% esés),
- aktív közlekedési módok aránynövekedése (közösségi közlekedés, gyaloglás, kerékpár-használat),
- károsanyag-kibocsátás csúcsértékeinek mérséklődése a kapuknál (lásd londoni vizsgálatok és iskolai levegőminőségi auditok),
- közterület-minőségi nyereségek (tartózkodás, játszó, zöldítés)
- csökkenő balesetveszély

A rendszer alapvetően támogatandó, azokon a helyeken, ahol a közösségi közlekedési ellátás megfelelő. Kertvárosias, kevésbé intenzív helyeken, illetve ott, ahol az iskola már önmagában védett helyen van (tágas előkert, nagy kapu, széles járda, stb) ott feleslegesnek tartjuk bevezetését. Ráadásul az iskolautca koncepció ellentétben áll az iskolaépítészeti-szervezésben az utóbbi időben elterjedt „kiss and ride” koncepcióval.

3 A Trefort utcai program

A nyolcadik kerületi önkormányzat szervezésében létrehozott Trefort utcai iskolautca ezzel szemben más jellegű: **a gimnázium előtt gyakorlatilag állandó jellegű forgalomcsillapítás jön létre.** A Puskin utca felől az iskoláig be lehet hajtani (ezzel a Trefort utca zsákutcává válik), a Szentkirályi utca felől viszont megszűnik a behajtás. Az iskola előtt közvetlenül „közösségi tér” jön létre. A Trefort Gimnázium közösségi közlekedéssel jól feltárt helyen található, és a középiskolákra eleve kevésbé jellemző, hogy a szülők autóval hozzák a diákokat reggelente, illetve viszik el délután. Ebből következik, hogy a tervezet alapvetően támogatandó. Viszont szükséges annak vizsgálata (illetve a vizsgálat, hatástanulmány beszerzése), hogy **a lezárás okozta haszon arányban áll-e az esetleges kerülőutak miatti más utcákban történő forgalomműveléssel. Illetve, hogy készült-e ennek vizsgálatára forgalmi számítás, vagy forgalmi modell.**



1. ábra: a Trefort utcai iskolautca látványterve

4 Nemzetközi benchmark

4.1 London

Az „iskolautca” koncepció Londonban az iskolák előtt az iskolai nap elején és végén korlátozza a motorizált forgalmat. Ez lehet egy út része, egy egész út, vagy akár több út is az iskola közelében. A korlátozások minden hétköznap érvényesek, és nem egyszeri útlezárások. A motorizált járművek nem léphetnek be az „iskolautca” területére az üzemeltetési órákban, kivéve, ha erre felmentést kaptak egy forgalomszabályozási rendelet (TRO) keretében. Az engedély nélküli behajtást automatikus rendszámfelismerő (ANPR) kamerák figyelik, és szabálysértési bírságot (Penalty Charge Notice) vonhat maga után. A lakosok és a vállalkozások, amelyek az érintett zónában működnek, jogosultak lehetnek felmentésre. A Haimo Primary School (Greenwich) példája szerint a program bevezetése után 35%-kal csökkent az autóval érkező szülők száma, míg a gyalogos és rolleres közlekedés 11%-kal, illetve 33%-kal nőtt.

4.2 Párizs

Párizsban az „iskolautcák” (rue aux écoles) olyan területek, amelyek az iskolák előtt gyalogos és kerékpáros zónákat hoznak létre a motorizált forgalom szabályozásával, legalább a reggeli érkezési és délutáni elindulási időkben, 2024 májusáig több mint 200 „iskolautca” került kialakításra. Egyes utcák teljes

mértékben lezárásra kerültek a gépjárműforgalom elől a nap 24 órájában, míg másokban a gyalogosok elsőbbséget élveznek, és a járművezetőknek gyalogtempóban kell közlekedniük. A város ambiciózus tervei szerint 2026-ig további 500 utcát alakítanak át hasonló módon. A program két fázisban valósul meg: ideiglenes lezárásokkal kezdődik a próba és a lakossági visszajelzések gyűjtése, majd a sikeres próbát követően végleges átalakításra kerül sor, gyakran zöldfelületekkel és járdaszintre emelt úttestekkel.

4.3 Bécs

Bécsben az „iskolautcák” olyan ideiglenes forgalomkorlátozási rendszerek, amelyek a reggeli és délutáni órákban (általában 45-60 percig) korlátozzák a motorizált forgalmat az iskolák előtti utakon, a tanítási időszakban. Hétfégen és iskolai szünetekben nincsenek korlátozások. Az „iskolautca” fogalma 2022-ben bekerült az osztrák közúti közlekedési szabályozásba (StVO), hivatalos közlekedési táblával és jogi kerettel támogatva a programot. A szabályozás magában foglalhatja a kamerás ellenőrzést, amely figyeli a forgalmat a korlátozott időszakokban.

4.4 Barcelona

Barcelona „iskolautca” programja a „Biztonságos Iskolába Vezető Útvonalak” tágabb kezdeményezésének része. Ez magában foglalja a forgalomcsillapító intézkedéseket, kijelölt gyalogos átkelőhelyeket és új pihenő- és játszóhelyeket az iskolák közelében. A cél az iskolák előtti forgalom korlátozása a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban. A város 2022-ig 155 iskolát tervezett forgalomcsillapított környezetbe helyezni, ami több mint 58.000 diákot érint. A „Protegim les Escoles” program keretében 2020 és 2023 között végül több mint 200 iskola környékén vezettek be forgalomcsillapító intézkedéseket, beleértve az úttestek átalakítását, zöldfelületek létrehozását és közösségi terek kialakítását.



BP Műhely