

Az Illés utca felújítási terveivel kapcsolatos vélemények összegzése

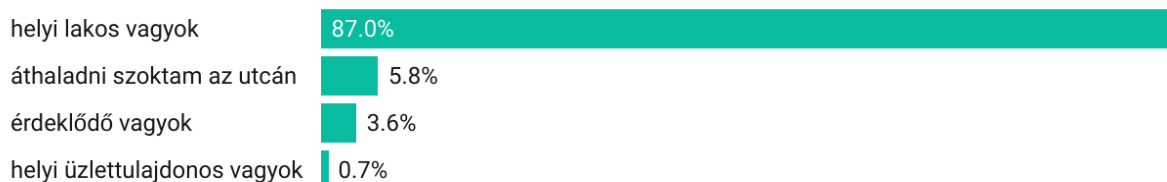
A Józsefvárosi Önkormányzat az Illés utca megújítását tervezi. Annak érdekében, hogy a lakók által legjobbnak tartott koncepció valósuljon meg, 2022 őszén a felújítási tervek társadalmi véleményezésébe kezdtünk. Ennek keretei között online kérdőíven kértük ki a lakók véleményét, személyesen felkerestük az utcában található üzleteket és intézményes szereplőket, illetve lakossági fórumon ismertettük a megújulásra vonatkozó koncepciókat. A lakossági véleményezéssel kapcsolatos tájékoztatást az önkormányzat online felületein, valamint az Illés utca házaiban kirakott plakátok és a postaládákba bedobott szórólapok segítségével igyekeztünk eljuttatni az utca és a környék lakóihoz. Az alábbiakban összegezzük az ezeken a csatornákon beérkezett véleményeket. Az Illés utca megújulásáról részletesebben itt olvashat: <https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/illes-utca-felujitasa/>

LAKOSSÁGI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS

A VÁLASZADÓK MEGOSZLÁSA

Az online kérdőívet 2022. november 28. és 2022. december 30. között összesen 143 fő töltötte ki. A kitöltők nagy része (87%-a) helyi lakos és csak igen kis része nem közvetlenül érintett az Illés utca sorsában (érdeklődő, illetve áthaladó). A kitöltők megoszlását az 1. ábra részletezi.

Milyen szerepben töltötte ki a kérdőívet? (N=138)



Created with Datawrapper

1. ábra: Milyen szerepben töltötte ki a kérdőívet? (N=138)

Azt is megkérdeztük a válaszadóktól, hogy hány évesek. **A válaszadók között mindössze 3%-a 24 évesnél fiatalabb, a kitöltők kétharmada 25 és 44 év közötti középkorú. A válaszadók negyede 45 és 54 év közötti, és mindössze 8 százalékuk 55 év feletti (2. ábra).** Ez arra is felhívja a figyelmet, hogy az online kérdőív, bár fontos tájékozási pont a döntéshozóknak, nem reprezentatív az érintettek korosztályára, azaz nem követi az alapsokaság korosztályi megoszlását - amelyben a fiatalok és idősek aránya is magasabb a kitöltőkénél.

Hány éves Ön? (N=143)



Created with Datawrapper

2. ábra: Hány éves Ön? (N=143)

Hasonlóképp fontos figyelmeztetéssel szolgál a válaszadók iskolai végzettségére vonatkozó információ: **a kitöltők 78%-a felsőoktatási végzettséggel rendelkezik, 20%-uk érettségivel, és mindössze 1,4%-uk szakmunkás, illetve 0,7%-uk rendelkezik legfeljebb alapfokú végzettséggel** (3. ábra). Azaz az online kérdőív nem reprezentatív a népesség iskolai végzettségére sem, azaz az alapsokaság iskolai végzettsége eltér a mintába kerültek iskolai végzettségétől, körükben alacsonyabb a felsőfokú végzettséggel rendelkezők, magasabb az alapfokú végzettséggel rendelkezők aránya. Általában igaz, hogy az önként kitöltött kérdőívek társadalmi státusz, vagyoni helyzet és iskolai végzettség vonatkozásában „felfele” torzítanak, ugyanakkor mégis fontos visszajelzési lehetőséget jelentenek a lakosok és a tervezők számára is.

Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége? (N=143)

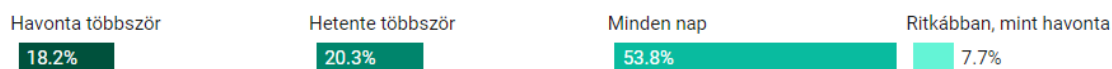


Created with Datawrapper

3. ábra: Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége? (N=143)

A válaszok értékelése szempontjából fontos információ, hogy a kitöltők milyen gyakran használják az Illés utcát. **A válaszadók között többségben vannak a mindennapos használók (53,8%), de 20% hetente többször, és 18% havonta többször használja az utcát.** Mindössze a kitöltők 8%-a válaszolta azt, hogy ritkábban, mint havonta használja az Illés utcát. (4. ábra)

Milyen gyakran szokta használni az Illés utcát? (N=143)



Created with Datawrapper

4. ábra: Milyen gyakran szokta használni az Illés utcát? (N=143)

Bár a közlekedési szokások összetettek (egy lakos sokféleképpen is közlekedik), arra is kíváncsiak voltunk, mik a válaszadók legjellemzőbb közlekedési gyakorlatai. **A kitöltők fele gyalogos felhasználó, 30%-uk autós és 20%-uk elsősorban biciklis felhasználó (5. ábra).**

Milyen közlekedési eszközzel szokta használni az Illés utcát? (N=141)

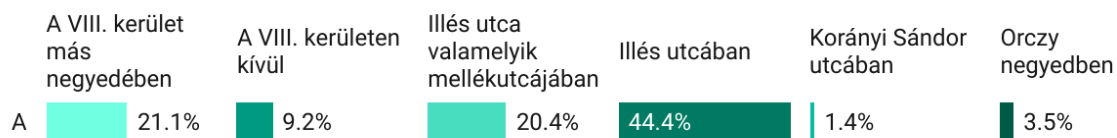


Created with Datawrapper

5. ábra: Milyen közlekedési eszközzel szokta használni az Illés utcát? (N=141)

Végezetül arra is kíváncsiak voltunk, hol élnek a kérdőív kitöltői. **A válaszadók 44%-a él az Illés utcában**, 20%-uk az Illés utca valamelyik mellékutcájában, 1,4%-uk a Korányi Sándor utcában, 3,5%-uk az Orczy negyedben, 21%-uk a VIII. kerület más negyedében, és 9,2%-uk a VIII. kerületen kívül (6. ábra).

Kérjük, jelölje be, hogy Ön hol él: (N=142)



Created with Datawrapper

6. ábra: Kérjük, jelölje be, hogy Ön hol él (N=142)

FELÚJÍTÁSI KONCEPCIÓK VÉLEMÉNYEZÉSE

A kérdőívben elsőként két eltérő felújítási koncepciót tártunk a kerületi lakosok elé:

- 1. változat: Elválasztott kerékpársáv:** Az első változatban a forgalmi rend drasztikus átalakításával számoltunk. A koncepcióban a leghangsúlyosabb elem a közúti forgalomtól teljesen elválasztott kerékpársávok. A jelenleg aszfalt burkolatú közúton kétoldali párhuzamos parkolás és kétirányú forgalom (gépkocsi és kerékpár elválasztatlanul) található. **A tervezett keresztmetszetben az út két oldalára, a szegélyekhez kerülnének a kerékpársávok**, melyeket biztonsági sáv választ el a parkolósávoktól. Az út középtengelyétől két oldalra kerülne kijelölésre a két forgalmi sáv; a jelenlegihez képest szűkebb, 3 méteres keresztmetszetben. A gyalogos járda, illetve a zöldfelületek kijelölése a mostani állapottól nem tér el nagyon. Az első változatban a csatlakozó utcák csomópontjai a járda szintjébe emelkednének, amely gátolja a gépkocsik egyenes szakaszokon történő túlzott felgyorsulását, ezzel is segítve a gyalogosok biztonságos átkelését. Ezen kívül a csomópontokba további zebrákat jelöltünk ki. **Az Illés utca egészében 30 km/órás sebességkorlátozást**

tervezünk. A sebességkorlátozás bevezetése azt is igényli, hogy a csatlakozó utcákban is sebességkorlátozás kerüljön bevezetésre.



1. kép: *Elválasztott kerékpársáv (1. változat)*

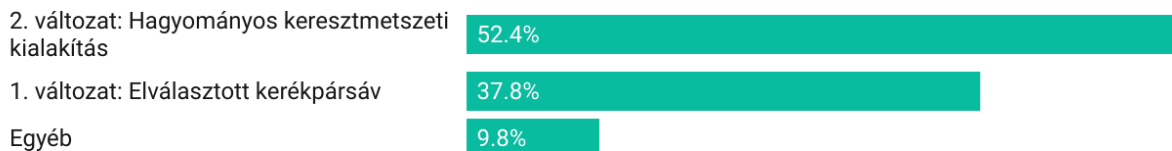
- **2. változat: Hagyományos keresztmetszeti kialakítás:** Az utca tervének második változatában a **legfontosabb célkitűzésünk a zöldfelületek mennyiségi (és minőségi) növelése** volt. Mivel közműhelyzet szűk keretek közé szabja a zöldfelületbővítési lehetőségeket, ott ahol a fizikai adottságok megengedik - és funkcionálisan is indokolt - parkolóhelyeket szüntetnénk meg a zöldterület javára. Erre az utca páros oldalán adódik helyenként lehetőség. Az utca páratlan oldalán a közművek korlátozásai nem engedik a zöldfelületek bővítését, így ezen a szakaszon - a kereszteződések beszűkítésén kívül - a szegélyek a jelenlegi nyomvonalukon futnak. A tervezett keresztmetszeti kialakításban a két forgalmi sáv a jelenleginél szűkebb, 3 méteres szélességben lenne kijelölve. Ebben a változatban **a forgalmi sáv mellé kerülne közvetlenül kijelölésre a kerékpársáv (125 cm)**, amelyet a párhuzamosan kijelölt parkolóktól 75 cm-es biztonsági sáv választ el. **A gyalogos járda funkcionális kijelölése ebben az esetben sem tér el nagyon a mostani kialakítástól.** A kereszteződések rámpás kialakítással szintbe emelkednek, illetve a kanyarodási ívek lehetőség szerinti csökkentésével a gyalogos felületek közelebb kerülnek egymáshoz, ezáltal könnyebb lesz az átkelés. **A gyalogos átkelést az utca teljes szakaszán, körülbelül 100 méteres távolságonként kiosztott, a parkolósávba beugró járda fülekkel segítjük.** Ezzel a kialakítással, a kijelölt gyalogosátkelőkkal ellentétben, nem szükséges a közvilágítás teljeskörű felülvizsgálata.



2. kép: Hagyományos keresztmetszeti kialakítás (2. változat)

A válaszadók többsége (53%-a) a második, azaz a hagyományos keresztmetszeti kialakítást támogatja. De nem voltak kevesen azok sem, akik az első, azaz az elválasztott kerékpársávot kialakító verziót támogatták (38%). (7. ábra).

Melyik megoldást támogatja a kerékpáros közlekedés szempontjából az Illés utcában? (N=143)



Created with Datawrapper

7. ábra: Melyik megoldást támogatja a kerékpáros közlekedés szempontjából az Illés utcában? (N=143)

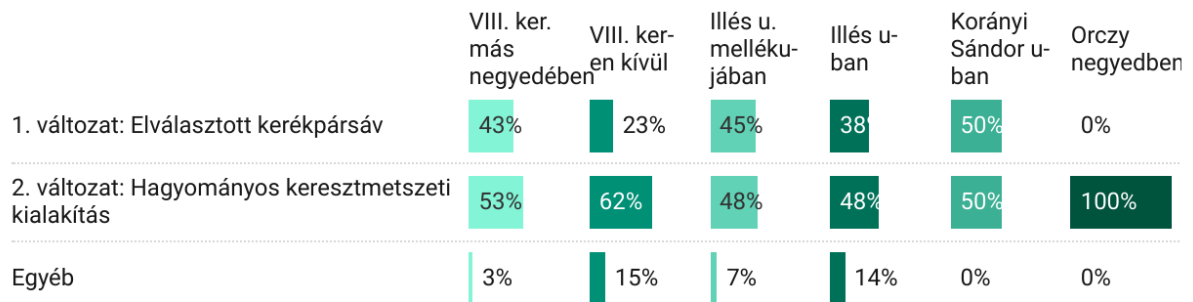
A válaszadók 10%-a egyéb megjegyzést is fűzött a két változathoz. Ezeket röviden itt foglaljuk össze:

- A Fűvészkert felőli oldalon vezessen egymás mellett mindkettő kerékpársáv, ott van elég hely. Így biztonságosabb, komfortosabb és mind kerékpár mind autós barát lenne,
- a két kerékpársáv egymás mellett legyen (járda/zöld, 2 kerékpársáv, parkolósáv, útpálya, parkolósáv, zöld/járda)

- *Alapvetően a 2. változat szimpatikus, de. A parkoló autóból kiszálók rendre kitapossák majd a növényzetet. Amennyiben nincs kellő közlekedésrendészti felügyelet, úgy kerékpársávok blokkolása természetes lesz.*
- *Az ideális megoldás az egyik oldali parkolósáv átalakításával jönne létre. Elférne kényelmesen a védett kerékpársáv, amiben lehet előzni, legalább 1,80 és egy szélesebb járda is, legalább 2,25. Az ajtónyitási biztonsági távolságot nem javaslom levinni 50 cm-re az utasoldalról hiszen ő az, aki legkevésbé számít a kerékpározóra. Tehát ha maradna a két parkolósáv, akkor a 2. változat, viszont akkor is kell a kerékpársávnak 1,50 minimum, hogy tricikli is elférjen benne.*
- *Egy oldalon bőven elég a kerékpársáv. A dohánybolt nyitva tartását kéne 24 óról lecsökkenteni, hogy este 8h tól már zárva legyen. A legdurvább bűnözők tobzódnak ott éjszaka.*
- *egyik sem egy ép elme szüleménye. Az autos parkolás után a zöld kutyakakiba lép. Ezt kéne megszüntetni és büntetni. Kerékpársávot a járdából kéne leválasztani.*
- *Egyik sem jó, mivel a parkolókat elveszik, az autósokra ki gondol? Télen jó bicklizni?:)*
- *Hagyományos kialakítás, de a szokásosnál szélesebb kerékpársávval, középen terelővonal nélkül*
- *járda - parkolósáv - egyirányú (egy sávnyi) útfelület - 10m kerékpárút, séta- és zöldfelület - egy sávnyi útfelület - parkolósáv - járda*
- *Nincs szükség mindkét oldalon kerékpársávra, egy is elég, az legyen elválasztva.*
- *Sétáló utca jellegű*
- *Több parkoló*
- *Több parkoló kell*
- *utcai parkolás megszüntetése, csak kerékpársáv*

Kíváncsiak voltunk, hogy van-e különbség a két verzió támogatottsága között az alapján, hogy hol él a válaszadó. A 8. ábráról kiolvasható, hogy **minden csoportban többségben voltak a 2. változat támogatói**. A Korányi Sándor utcából kettő válaszadó töltötte ki a kérdőívet, egyikük az egyik, másikuk a másik változatot támogatja.

Melyik megoldást támogatja Ön? (a válaszadók lakóhelye alapján csoportosítva) (N=142)

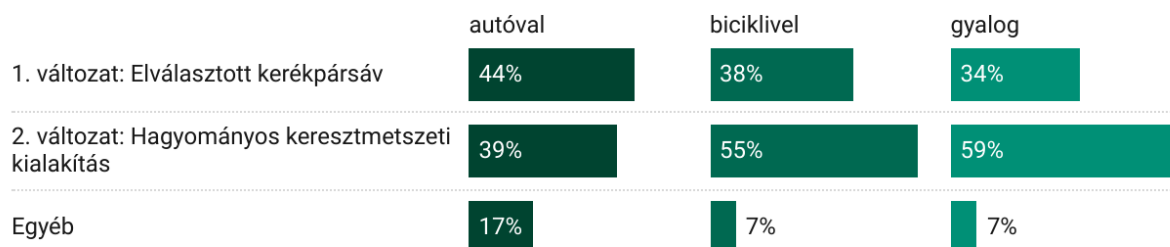


Created with Datawrapper

8. ábra: Melyik megoldást támogatja Ön? (a válaszadók lakóhelye alapján csoportosítva) (N=142)

A 9. ábra jól mutatja, hogy van eltérés a két koncepció támogatottsága között az eltérő közlekedési szokások alapján. Azaz: **akik jellemzően autóval közlekednek, az elválasztott kerékpársávot inkább támogatták, mint a hagyományos keresztmetszeti kialakítást. Az elsősorban biciklivel és gyalogosan közlekedők körében azonban a 2. változat (hagyományos keresztmetszeti kialakítás) volt a népszerűbb.**

Melyik megoldást támogatja Ön? (a válaszadók közlekedési szokásai alapján csoportosítva) (N=140)

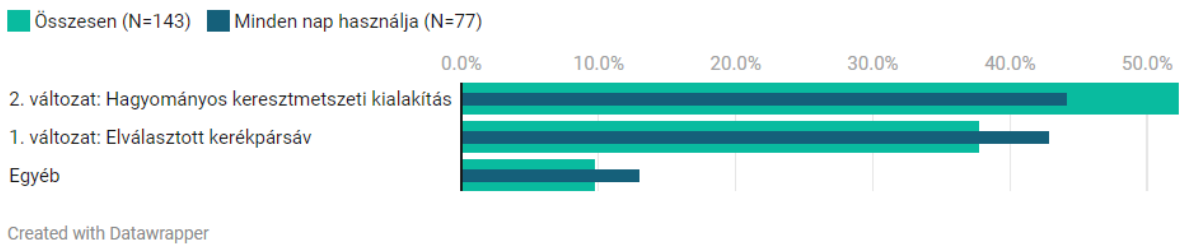


Created with Datawrapper

9. ábra: Melyik megoldást támogatja Ön? (a válaszadók közlekedési szokásai alapján csoportosítva) (N=140)

Arra is kíváncsiak voltunk, van-e érdemi eltérés az összes megkérdezett és az Illés utca mindennapos használói között a két fejlesztési koncepció támogatásában. Az eredményeket a 10. ábra szemlélteti. **A válaszadók mintegy fele az Illés utca mindennapos használója. Bár köztük is többségben van a 2. koncepció támogatottsága (44,2%, szemben az első verziót támogató 42,9%-kal), de a két koncepció megítélése körükben sokkal kiegyensúlyozottabb, mint az összes megkérdezett körében.**

Melyik megoldást támogatja Ön? (mindennapos használók)

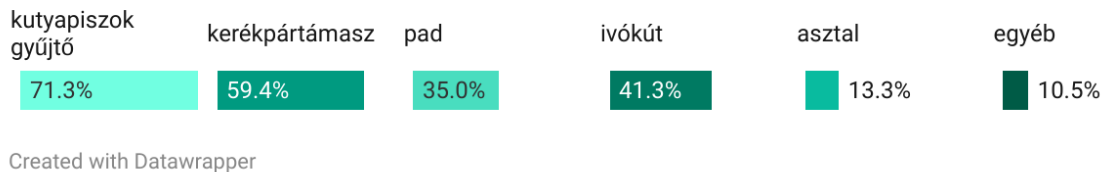


10. ábra: Melyik megoldást támogatja Ön? (mindennapos használók)

PAD, ASZTAL, IVÓKÚT? BERENDEZÉSI TÁRGYAK A CSOMÓPONTOKBAN

A kérdőívben rákérdeztünk arra is, milyen berendezési tárgyakat látnának szívesen a válaszadók az Illés utca csomópontjaiban. A 11. ábráról leolvasható, hogy a kitöltőknek leginkább kutyapiszok-gyűjtőre van igényük - a megkérdezettek 71%-a jelölte meg ezt. Ezt követi a kerékpártámasz igénye, amelyet majd 60% választott, majd az ivókút (40% választása). Kevésbé népszerű, de a válaszadók harmada számára fontos a pad, illetve 13% számára az asztal. A kitöltők 10%-a egyéb utcabútort is megjelölt, nevezetesen: szemetesek, tájékoztató táblák, utcai sakkasztal, közvilágítás, térfigyelő kamera, növénybútor, fa.

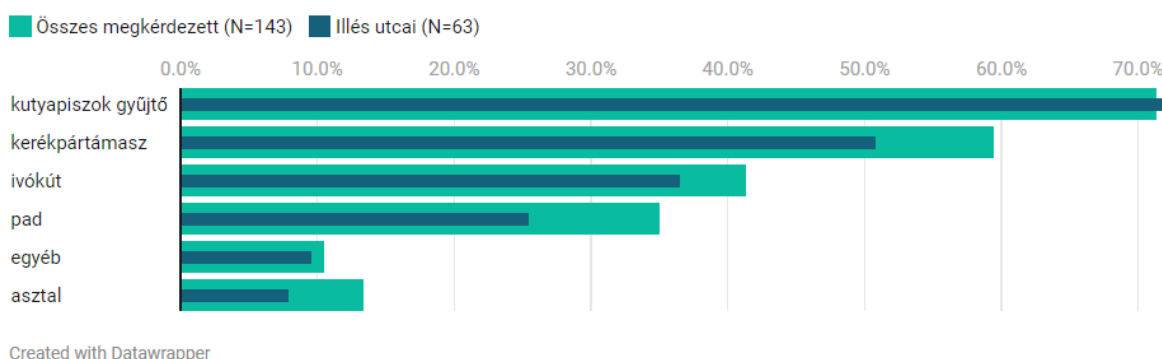
Milyen berendezési tárgyakat látna szívesen a csomópontokban (Korányi Sándor, Dugonics, Tömő, Práter/Kőrös, Losonci utcai)? (N=143)



11. ábra: Milyen berendezési tárgyakat látna szívesen a csomópontokban? (N=143)

Kíváncsiak voltunk arra, hogy van-e eltérés az összes megkérdezett és az Illés utcában lakók igényei között, ami a berendezési tárgyakat illeti. Az eredményeket a 12. ábra mutatja be. Az Illés utcai válaszadók nagyobb arányban igénylik a kutyapiszok gyűjtőt az átlagnál, ugyanakkor jelentősen alacsonyabb az átlagnál az igényük kerékpártámaszra, ivókútra, padra és asztalra.

Milyen berendezési tárgyakat látna szívesen? (Illés utcai válaszadók)

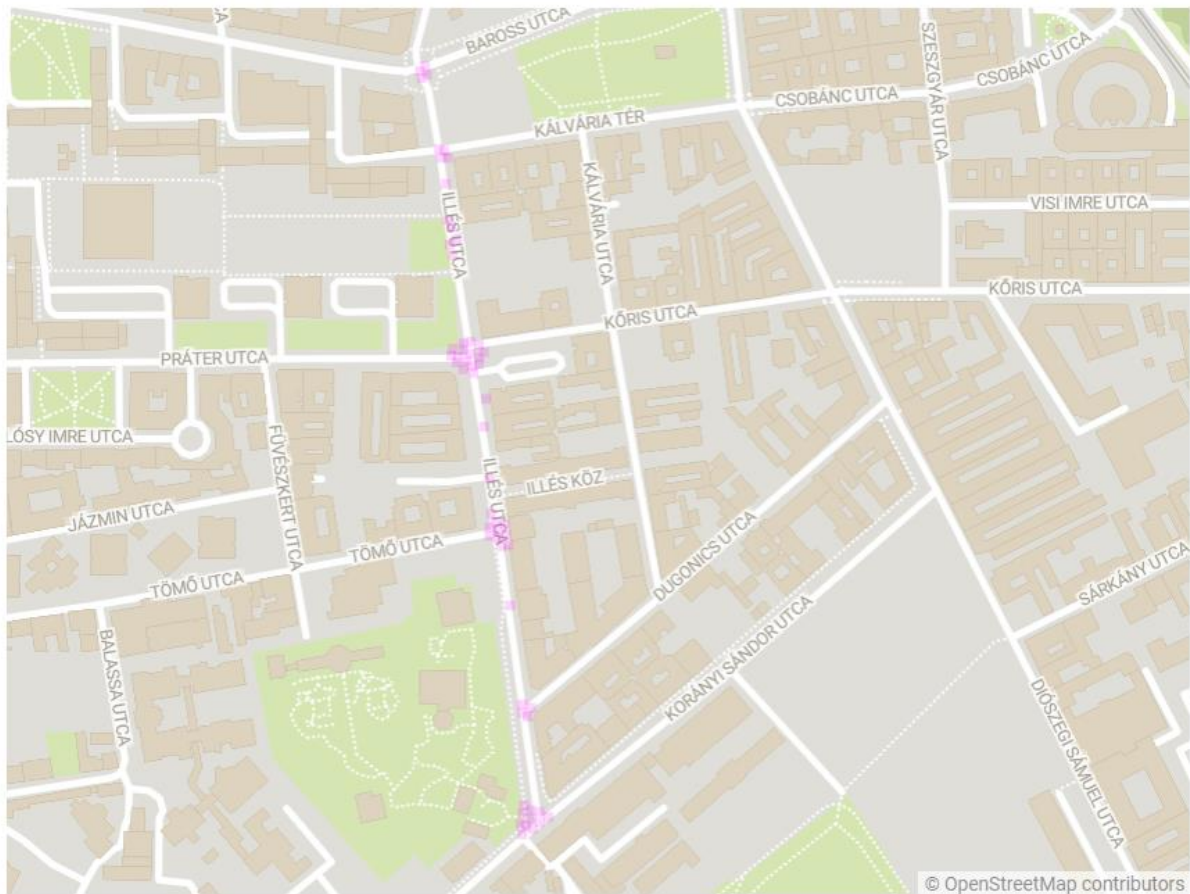


12. ábra: Milyen berendezési tárgyakat látna szívesen? (Illés utcai válaszadók)

HOL LEGYEN MIKROMOBILITÁSI, ILLETVE ÁTKELÉST SEGÍTŐ PONT?

51-en jelöltek meg konkrét helyszínt arra a kérdésre, hogy hol lenne szükség mikromobilitási pontokra, azaz kerékpár- és rollertárolókra az Illés utcában. A 13. ábrán minden pont egy ilyen javasolt helyszínt jelöl. Jól látható, hogy **a leginkább preferált helyszínek az Illés utca és a Práter utca kereszteződése (20 válaszadó), az Illés utca és a Korányi Sándor utca kereszteződése (16 válaszadó), illetve az Illés utca és a Tömő utca kereszteződése, ahol most is megtalálható egy MOBI-pont (15 válaszadó).** Emellett a Losonci tér (5 válaszadó), illetve a Kálvária tér környéke (8 válaszadó) szerepeltek még kiemelten.

Véleménye szerint hol lenne szükség mikromobilitási pontokra (kerékpár- és rollertárolóra)? (N=51)

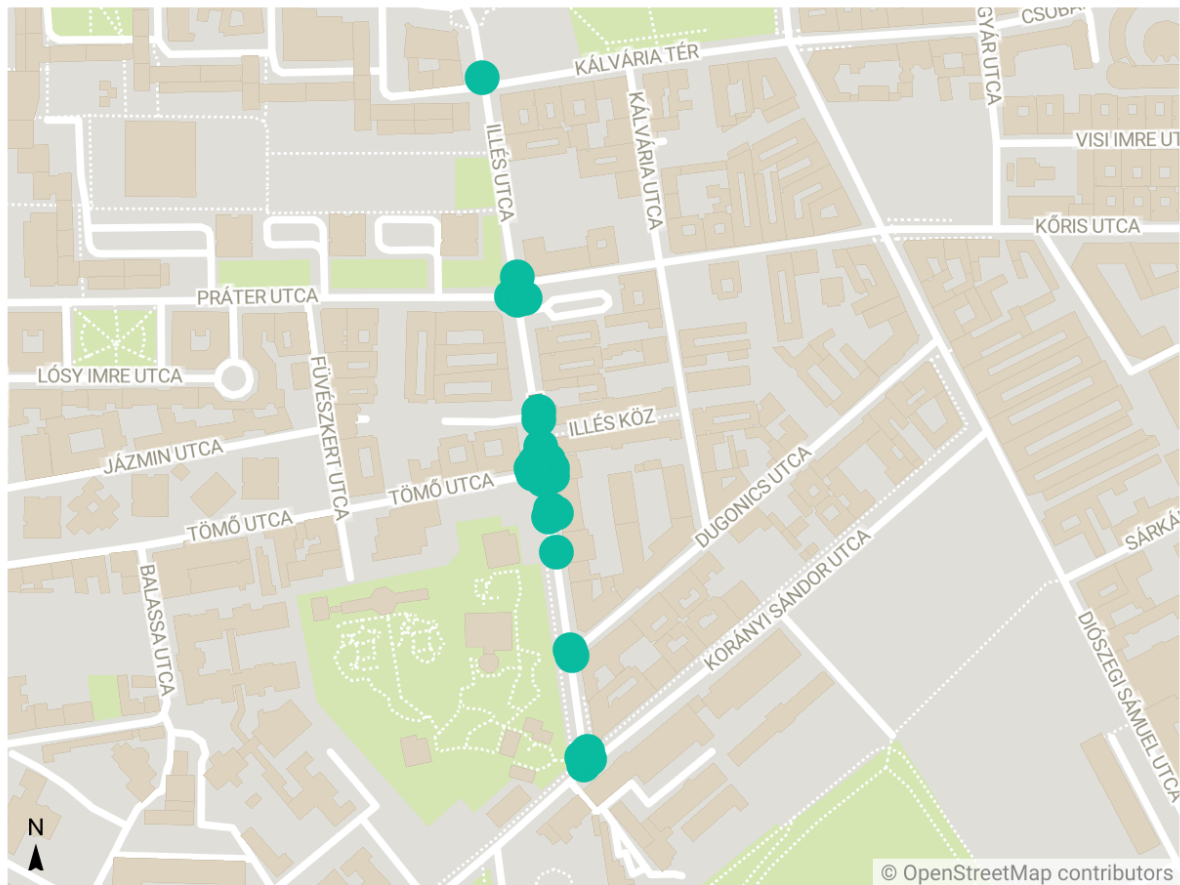


Created with [Datawrapper](#)

13. ábra: Véleménye szerint hol lenne szükség mikromobilitási pontokra (kerékpár- és rollertárolóra)? (N=51)

Arra a kérdésre, hogy hol lenne szükség átkelést segítő pontokra az Illés utcában, 68-an jelöltek meg konkrét helyszínt. A 14. ábrán található térképen minden pont egy ilyen megadott helyszínt jelöl. Jól látható, hogy az Illés és a Tömő utca találkozásánál van a legnagyobb igény egy ilyen beavatkozásra (42 válaszadó), ezt követi az Illés és Práter utca sarka (18 válaszadó), illetve az Illés és a Korányi Sándor utca sarka (15 válaszadó).

**A V2 változatban átkelést segítő pontokat jelöltünk.
Véleménye szerint hol (házszám vagy kereszteződés
megjelölésével) lenne ezekre szükség? (N=68)**

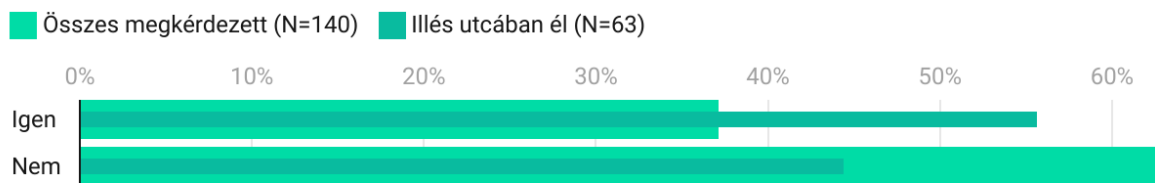


Created with Datawrapper

14. ábra: A V2 változatban átkelést segítő pontokat jelöltünk. Véleménye szerint hol lenne ezekre szükség? (N=68)

Azt is megkérdeztük a kitöltőktől, hogy **használják-e az Illés utca 32-vel szemben található hulladékszigetet (15. ábra)**. Erre azért kérdeztünk rá ennyire konkrétan, mert a hulladékszigetek helye, az azzal járó hang, esetleg szag rendszeresen feszültséget, konfliktust szokott generálni, ezért szerettük volna tudni az ezzel kapcsolatos véleményeket. **Míg az összes megkérdezettnek csak kisebbsége (37%) válaszolt a kérdésre igennel, az Illés utcában élőknel fordítottak az arányok: az itt élők 56%-a használja a hulladékszigetet, 44 %-uk nem.**

Ön használja-e a jelenleg az Illés utca 32. számmal szemben található hulladékszigetet? (lakóhely)



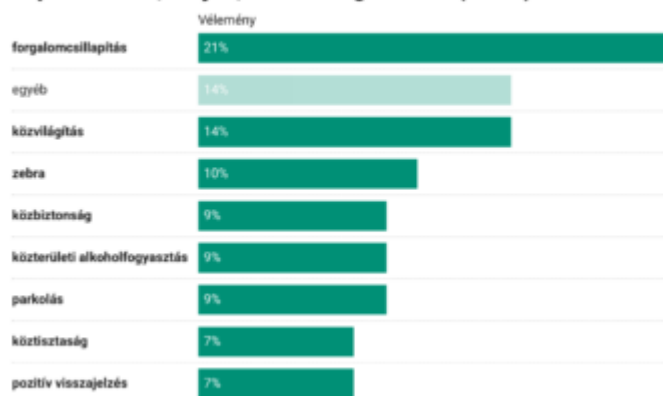
Created with Datawrapper

15. ábra: Ön használja-e a jelenleg az Illés utca 32. számmal szemben található hulladékszigetet? (lakóhely)

TOVÁBBI ÉSZREVÉTELEK

A kérdőív végén arra kértük a kitöltőket, hogy van bármilyen egyéb észrevételük az Illés utca tervével kapcsolatban, akkor ezt osszák meg velünk. 70 szöveges válasz érkezett erre a kérdésre, amelyek tematikus megoszlását a 16. ábra szemlélteti. A legtöbb megjegyzés forgalomcsillapításra, illetve a közvilágításra vonatkozott. Átlagosan 6-7 megjegyzés érkezett az alábbi témákban: zebra, közbiztonság, közterületi alkoholfogyasztás, illetve parkolás, és valamivel kevesebb köztisztasággal kapcsolatban, illetve pozitív visszajelzéseként.

Ha van bármilyen más észrevétele az Illés utca tervével kapcsolatban, kérjük, ossza meg velünk! (N=70)



Created with Datawrapper

16. ábra: Ha van bármilyen észrevétele az Illés utca tervével kapcsolatban, kérjük, ossza meg velünk! (N=70)

Az észrevételeket változatlan formában alább közöljük:

Érdekes lenne az első változat kerékpáros megoldása, csak megijesztett a közvilágítás teljes felülvizsgálata kijelentés. Félek, hogy arra jutnának, hogy változtatni kell és az ilyenkor szokásos túlvilágított, rossz, magas színhőmérsékletű (2700Kelvin feletti) közvilágítást telepítenének.

"Örömlányok - éjszakai pillangók megszüntetése. Addig felesleges bármilyen fejlesztés - "

A gépjárműforgalom lassítása mellett annak csökkentése is fontos lenne, ezáltal csökkentve az utca zaj- és szmogterhelését. A környék forgalmi rendjének átalakításával el kéne érni, hogy a kerületen áthaladó forgalom a nagy utakon (Üllői, Orczy, Fiumei, Baross, Rákóczi, József krt) maradjon, csúcsidőben is.

Rendes világítás, önállóan álló lámpatestekkel. Nagyobb tisztaság!

jó ez így , ahogy van, fákat nem kéne kivágni a bicklik miatt, kamu liberáliskodás unalmas már

A zöldítés, gyalogos és kerékpárbarát fejlesztések nagyon jók, de a közbiztonság fejlesztése sokkal fontosabb ebben az utcában is! A tervezésnél kérem az itt lakók érdekeit vegyék súlyozottan figyelembe, ne könnyítsék, hanem szüntessék meg az utcán élők, különösen a drogosok éjszakai életvitelét segítő kialakítást!

"Az Illes utca es a Tomo utca sarkan levo faiskola sajnos bezart. Javasolnam a terület megvasarlasat/berleset es tankert celjara valo hasznositasat a keruleti iskolasok/ovodasok/idosotthonok lakoi részere.

A közteri butorok telepítésével kapcsolatban: Sajnos az éjjel-nappali dohánybolt így is talponallosa változtatta az utca paros oldalát. Tartok tole, hogy a közteri butorok csak kenyelmesebbe tennek az utcai fogyasztást."

Az átmenő forgalom sebességkorlátozásának céljából lehetne kanyargós az autóút kialakítása, mely emelt ágyásokkal és növényekkel is lehetne taglalni. Példa: IX kerület. Bokréta utca, VII kerület Király utca.

A Tömő utcából érkeve zebrára lenne szükség. Reggelnte alig lehet átjutni az Illés utca túl oldalára. A Tömő utca a metro, és a 4-6 felé az egyetlen elérési útvonal.

A helyi lakosok pihenése és nyugalma fontos szempont lenne szintén (pl. dohánybolt nyitvatartás korlátozása este és reggel között)

Rengeteg a szemetelő, esetleg 'vigyázzunk a tisztaságra' jellegű felhívások kihelyezése és sok kuka segítene a dolgon, különösen a boltok és a trafik környékén.

Asztalt, padot semmiképp nem tennék, fölösleges plusz gyülekezési pontok lennének a jelenleg a dohánybolt előtt összegyűlőknek.

Közvilágítás silány! A nagyobb közbiztonság fontosabb mint a kerekparsav. Természetesen nem vagyok ez utobbi ellen, de a jardat vilagito lampaoszlopok kihelyezese a kozutat vilagito lampatestek mellett elengedhetetlen! Nagyon fontosak a kutyapiszok tarolo edenyek, de amig ilyen a kozbiztonsag es a jardak nincsenek megvilagitva teljesen feleslegesek a kozteri butorok , a kerekpartsrolok es az ivokutak mert csak tonkre kesznek teve. Ezzel parhuzamosan kamerarendszert kell kiepiteni, es a vandaloikat es rongalo elemeket elszamoltatni. Amit ez hatekonysn mukodik akkor lehet a kozteri kenyelmi butorok es diszito elemek kihelyezese.

Gyakori utca takarítás szükséges, szemétgyűjtők számának növelése.

A Dohánybolt előtti terület átalakítása, hogy a jelenlegi tevékenységek (alkoholfogyasztás, hajléktalanok, kisebbségi gyülekezés) kevésbé zavaróak legyenek a gyalogosoknak.

A 30km/h korlátozás felesleges, a Baross utcai kerékpársávok miatt ott betömődő út miatt az Illés is néha teljes hosszában beáll, ez csak azt állandósítaná. Kerékpársávnak jobb helye lenne a párhuzamos Kálvária úton ami kisebb forgalmú, biztonságosabb útvonal. A Kőrös-Práter kereszteződéseket nagyon át kellene gondolni, három új társasház épül egyszerre közvetlen közelben, reggelente és esténként tumultusok várhatóak, főleg ha a Szigony utcában épülő épület használói a Tömő utcát akarják majd használni egérútnak.

Kevesebb utcai erőszak, prosti, kábítószer kellene! A nem európai viselkedesű önkormányzati bérlőktől kellene elsőként megszabadulni.

Zebrára nagyon nagy szükség van. Csúcsidőben a Tömő/Illés kereszteződésben lehetetlen átkelni, a túloldalra "születni kell".

Az Orczy térre kellene Bubi állomás

Fasor felülvizsgálata, hiányzó fák pótlása, zöld sáv kialakítása az Illés u. teljes hosszában (ahol lehet). Közvilágítás átalakítása úgy, hogy a járdák meg legyenek világítva.

Mindenképpen szükség lenne gyalogátkelőhely(ek) kialakításra a Dugonics utca környékén, mert ott egy Idősek Otthona működik, ill. az ott lakóknak is biztonságosabb lesz, ha nem a nagyforgalmas úttesten kell átmenniük. Parkolóhely megszüntetés irreális lenne, ugyanis a Fűvészkert (általában) hétvégi programjai miatt az ott lakók, vagy a környékre vendégségbe érkező látogatók nem találnak parkolóhelyet.

Az illés 26-30 társasházak garázsaiából nagyon nehéz a kikanyarodás, ott a láthatóság elősegítése okán a parkolást korlátozni kellene közvetlenül a kijárat mellett a kerékpársáv jobban látható ha az az autók előtt van.

Az Illés utca 22 szám alatti dohány/ italbolt előtt és az Illés utca 2-nél a sarkon rendszeres "korzózás" szokott kialakulni késő délutántól késő estig, hozva magával munkások, roma férfiak és kurvák gyülekezését, mocskot, szemetet, kiömlött italt, széköpködött szotyji halmokat, járókelők zaklatását, szexista beszólásokat, üvöltözéseket, vitatkozásokat, ennél fogva igencsak nem kellemes érzést eredményezve. Javasolnám, hogy a koncepciókba vegyék be ennek a problémának valamiféle megoldását, pl. plusz térfigyelő kamerák telepítését.

megfelelően széles kerékpársáv kialakítása fontos lenne, mert ellenkező esetben a krékpérosok csak beszorulnak egy szűk sávba, a vonalakon pedig a gépkocsik egy része szabálytalanul át fog lógni, az ajtónyitás és a centizés veszélye megnő

"A zöldterület jelenlegi mennyiségével nincsen baj, a BP-i átlagnál jóval nagyobb most is. A minőségén lenne érdemes javítani.

Az Illés utca azért működik, mert nagyon széles. A rakodó, boltok előtt megálló autók mellett is el tud menni rugalmasan a forgalom 1-1 sáv szélességben. Ha leszűkítik, be fog dugulni az utca, és ez a gyalogosoknak is rossz, rontja a levegőt.

Több hatalmas társasház is épül a környéken, ami még több autót fog eredményezni mind forgalomban, mind parkolásban.

A sebességkorlátozáson és a zebrák kijelölése a legfontosabb, ha kerékpársáv is kijelölésre kerül az is jó, de fontos, hogy a megálló autók miatti kikerüléseket ne akadályozza meg.

Megjegyzés: A VI változatot már az Andrássy úton próbálták 10-15 éve, és annyi volt a biciklisre rányitott ajtó, hogy a biciklisek inkább az úton mentek egy idő után és nem a kerékpársávon. Végül át lett rendezve az Andrássy út a V2 szerinti elrendezésre."

"Prostituáltak, szemét, kutyapiszok megszüntetése.

Az autók védelmével kapcsolatban praktikusabb ha csak az egyik oldalról vannak kitéve a forgalomnak.

(biciklisáv az autók bal oldalán)"

A fűvészkert mellett nagyon sötét a járda a fák miatt (közvilágítás ott elégtelen), illetve pont úgy lejt, hogy esős időben gyakorlatilag használhatatlan az óriás szinte már tó méretű tócsák miatt.

Több parkoló kell.

Több parkoló kell.

Legfontosabb lenne a drogosok és a prostituáltak kiűzése a környékről

Az éjszakák elviselhetetlenek az illés utcai dohányboltnál tobzódó alvilági alakok, ribancok miatt. Ott sikogatnak. Miért van ez az üzlet 24h-ban nyitva? Miért nem lehet este 8-kor bezárni? Tudom ,hogy Soós úrnak kitűnő politikai kapcsolatai vannak, de ez már nagyon felháborító. Az utca tele van drogosokkal, kurvával, drogkereskedőkkel. Most komolyan, normális ember miért menne este 9 után dohányboltba? Kihez lehet fordulni, hogy változtassanak a nyitva tartáson? Nagyon sok a felháborodott lakó a környéken, csak nem tudjuk, hol jelezzük.

Az utcának több világításra van szüksége, és ösztönözze az új vállalkozásokat, mivel a Dohány Bolt csak részeket hoz az utcára. Jó lenne elgondolkodni az Illes utca 22. vagy 19. sz. homlokzatainak helyreállításán. Gyönyörű az utcánk a Botanikus kerttel, de tele van hajléktalanokkal és részekkel.

A 2 méteres járdaszélesség elég szűk, ha két ember egymás mellett megy és még szembe is jön valaki. Örülnék, ha legalább 2,5 méteres járda lenne.

Az újonnan telepítendő növényzet kiválasztásánál igen ellenálló fajokat kéne telepíteni, melyek a környékre jellemző hatalmas nyári hőséget, illetve a helyi lakosok (illetve kutyáik) igénytelenségét is képesek átvészelni. A növények öntözését segítő rendszert (amennyiben a költségvetés engedi) egyből ki kéne alakítani. Nagy számú kuka és kutyapiszok gyűjtő kihelyezését különösen fontosnak tartom, mintahogy az üveghulladékgyűjtő sziget megtartását is. A forgalom 30 km/h-ra történő lassítása üdvözlendő lenne, mert így legalább az 50 km/h-n

belül maradnának az autósok. (Talán.) Ha csoda folytán olyan nagy lenne a költségvetés, pár extra (és működő) térfigyelő kamera szintén jó szolgálatot tenne.

Az 1. terv tetszik, mert kerékpárosként gyakran tapasztalom, hogy az autósok elfoglalják várakozás gyanánt a kerékpársávot. Azonban a Párizsi gyakorlat mintájára, én szívesen látnék egy hosszú padkaszigetet a parkoló autósáv, illetve a kerékpársáv között, ami mindenképp megakadályozná az autók felhajtását a kerékpárútra.

Jó legyen.

Kalvaria teren egy pingpong asztal parádé lenne :D

körforgalom kéne a Práter - Illés kereszteződésre,

A világítás nagyon gyenge, valamint a bokroktól/fáktól nagy az árnyék a járdákon, ezért sötétben egyáltalán nem belátható a környezet. Az utcán megfordulnak személyek, akiket messzebről elkerülnék, esetleg előbb érzékelném a jelenlétüket viszont, az előbb leírtak miatt ez nem lehetséges. Többször előfordult már, hogy félve mentem haza, akár 7-8 óra körül is, amennyiben már sötét van. Emellett tény, hogy az utcában gyakran megfordulnak prostituáltak és futtatóik, ennek elkerülése érdekében is jó lenne valamilyen megoldást kitalálni.

Nagyon várom! De először fejezzék be a Práter és a Tömő utca felújítását!

Szemléletes és informatív a tervek bemutatása és véleményeztetése. Példamutató! Bárcsak több önkormányzat csinálná így.

Dugonicsról kikanyarodva nehezen belátható az Illés utca. Tükörrel vagy a kereszteződés előtti parkolóhely megszüntetésével lehetne ezen segíteni.

Csak a parkolóhelyek számát hagyják meg.

Fekvő rendőrrel is lehetne lassítani az autós forgalmat, mert a tábla sokaknak semmit nem mond.

gratulálok az önkormányzatnak, hogy sikerült beszerezni nagy mennyiségű aszfaltfestéket! Nem kéne mégis kicsit az autosok kedvében járni és nem a kerékpárosok és rolleresek érdekeit preferálni? Elég a karácsony áruszának tisztogatásából! Jó lenne az utcák tisztogatásával törődni.

1-2 fekvő rendőr igazán jól jönne, mert rendszeresen száguldoznak az utcában

Ha minden gyalogátkelő hely a járdaszint magasságába kerül, akkor az jó lesz. Nem kell több forgalomlassító.

Véleményem szerint az Illés utca 12 előtti (Kőrís-Práter saroknál lévő) zebra újrafestése esedékes, nagyon le van kopva

Jó lenne, ha nem vesztené el az Illés utca a nagy autoátesztő képességét, ami a szélességének köszönhető, ami lehetővé teszi a rossz helyen "várakozó" autók kikerülését is.

Véleményem szerint még mindig jobb, ha "egérútként" gyorsan átmennek az autók, mintha hosszú percekig pöfögnek az úton a dugóban.

Több kamera, több zöldterület, dohanybolt rendkívül zavaró főleg este-zajos

padokat telepítése nem feltétlenül támogatnám ebbe az utcában, viszont az autók számára út szélességének csökkentése és forgalom korlátozás nagy jó ötlet

Sok a rossz állapotú ingatlan, ezek rontják a kerület összképét.

Elég lenne újra aszfaltozni, közlekedési jeleket, jelzéseket újra festeni.

Az Illés utcáról a Korányi S. utcára áthajtás Üllői út felé (és fordítva is) forgalmilag felsőbb rendű legyen a Korányi S. utca további szakaszaihoz képest. Gyakorlatilag ez főbb közlekedési irány. Az autósávokat szűkíteni kell, mert a széles utca megállásra csábít egyes autósokat. Talán szűkebb esetben ezt nem kockáztatják.

"köszönjük, hogy foglalkoznak az utca felújításával!

a közvilágítással kapcsolatban annyit szeretnék hozzátenni, hogy nyáron a fák lombja sok helyen teljesen kiszűri a lámpafényt, ezért semmit nem lehet látni (pl. az újabb ""lakópark"" előtt (26-32.szám) a járdán haladva.

köszönjük, ha az eddigi gyalogos átkelőhelyek mellett további lehetőségünk lesz nyugodtabban/egyszerűbben átmenni az úton, főleg a Tömő utcai saroknál lenne rá szükség.

jó munkát a tervezéshez és kivitelezéshez! "

traffipax, forgalmocsökkentés

a közvilágítás nem mindenhol jut el az utcában a járdán (pl. Fűvészkert lakópark)

max. 30 km/h sebességkorlátozás, szakaszmérő kamerákkal, nem célirányú forgalom kizárása

Fontos lenne a korszerű közvilágítás

Valamilyen forgalom lassító megoldás jó lenne, mert ezt többnyire a kerületen átmenő forgalom használja a baross-ülloői tengelyen. Sokszor éros a forgalom munka órák elején es vege. Es az autosok szaguldoznak is. Igazabol a baross irányabol a prater zebra lassit ,de a koranyi irányabol semmi. Ha a lassito a koranyin lenne, akkor az illesen talan mar nem is lenne ra szuksege.

Nem lenne szerencsés a parkolóhelyek számát csökkenteni a Természettudományi Múzeum, Fűvészkert és az NKA rendezvényei miatt. Sokszor nem tudok leparkolni az otthonom közelében. Építkezések idejére se adjanak 16 tonnánál nagyobb összetételű járműnek engedélyt még ideiglenesen se az áthaladásra.

A 2. verzióban is lehetne több zebrás átkelőhely!

"Gyalogátkelőhelyre van szükség a Losonci tér és a Kálvária tér (Illés utca 2.) között, hogy a gyerekek könnyedén át tudjanak költözni egyik parkból a másikba.

A Tömő utca közelében (Illés utca 26.) gyalogátkelőhely szükséges.

Ha megépül a Tömő utcai kereszteződés és megmarad a Korányi Sándor utcai kereszteződés, akkor a Dugonics utcai kereszteződésre nincs szükség, ezen a helyen nincs hova továbbmenni.

A Dugonics utcával szemben nem kell bebetonozni a pázsitot, ahogy a képeken is látszik. Hagyja meg a járdának azt a részét szép zöld sétaterületnek, ahogy most van."

Vajon mennyi parkolóhelyet szüntetnek meg a felújítás ürügyén a 13 ezer józsefvárosi autós elleni apartheid keretében? A meglévők felét, esetleg több mint kétharmadát? A gond az hogy Pikó és Rádai kizárólag a 13 ezer józsefvárosi autós elleni szankcionatív intézkedésekben képes gondolkodni, és ennek rendeli alá az összes döntését.

A 13ezer józsefvárosi autós elleni apartheid és a kerékpárfasizmus keretében a felújítás ürügyén mennyi parkolóhelyet fognak megszüntetni? A jelenleg meglévők felét, vagy több mint kétharmadát. Pikó és Rádai kizárólag a 13 ezer józsefvárosi autós elleni apartheidben, továbbá csak kerékpársávokban és mikromobilitási pontokban képes és hajlandó gondolkodni!

A közvilágítás lehetne erőteljesebb fényű.

az utcában viszonylag nagy az átmenő forgalom, ami a sebességkorlátozás ellenére is valószínűleg megmarad - érdemes lenne megnézni, lehet-e ezt csökkenteni, vagy a sebességkorlátozást betartatni (telepített kamera, fekvőrendőr)

felszíni parkolás megszüntetése, P+R parkoló a Klinikák metrómegállónál és a SOTE klinikái közelében, rendes közvilágítás, bokrok, cserjék ne képezzenek falat a járda és az úttest között

Az útburkolat felújítását javaslom. Illetve javaslom sebesség korlátozó elemek alkalmazását a forgalom zajszintjének csökkentése érdekében. (járdasziget, traffipax...etc)

A parkolósáv mögött vezetett kerékpársávval kapcsolatban (1-es verzió) szeretnék a félelmeimnek hangot adni. Attól tartok, hogy az közút fő felületéről elkülönült kerékpársávnál gondot okozna a tisztítás: kevésbé látható, megbújik a parkoló autók mögött, könnyebben elkerüli a figyelmet. Ráadásul csak külön munkafázisban, külön géppel tisztítható, ami plusz erőforrást igényel (kérdés, lesz-e erre biztosan erőforrás az elkövetkező évtizedekben, amikor az önkormányzatok pénzügyi helyzete Magyarországon sajnos csak Közlönytől Közlönyig tervezhető). Ezt fokozza, hogy a zöldsáv mellett nagyobb eséllyel gyűlnek fel a lehullott levelek, ami csúszóssá, balesetveszélyessé teheti majd a kerékpársávot (fokozott takarítási igény). Ráadásul fennáll a veszély, hogy nagyobb járművek (SUV-ok, kisbuszok, furgonok), ha nem férnek el, szabálytalanul, ferdén állhatnak be, rálógva a kerékpársávra. Ez a közforgalmi sáv mellett is rendszeres, de ott legalább kerülni lehet. Ha viszont a kerékpársáv a zöldsáv és a parkolósáv közé lesz szorítva, akkor teljesen blokkolja egy-egy szabálytalan jármű a továbbhaladást. Illetve mivel szokatlan a kialakítás, rápakolnak, ráállnak, a kerékpárosra nyitják az autók ajtaját - sajnos több problémát okozna, mint a megszokott kialakítás. Valid érv, hogy a közforgalmi sáv melletti kerékpársáv optikailag szélesebb utat eredményez, ami gyorsajtásra ösztönöz - ez ellen a megemelt keresztezések védhetnek, ill. azokon a

szakaszokon, ahol nincs parkolás, hanem a kibővített zöldsáv fut a kerékpársáv mellett, lehetnének műanyag bóják a kerékpársáv védelmére (hasonló megoldással a Népliget mellett az Üllőin is próbálkoztak egy ideig - csak sajnos már nem pótolják a kidöntött bójákat).

Csak így tovább!

LAKOSSÁGI FÓRUM

Az Illés utcáról szóló lakossági fórumot december 14-én tartottuk és élőben is közvetítettük: <https://www.facebook.com/jozsefvaros.hu/videos/476188347776694/>

A fórumon Rádai Dániel, alpolgármester, Nagyunyomi-Sényi Anna, Városépítészeti iroda, településfejlesztési projektmenedzser, Barta Ferenc, Főépítész, Ulbert Dezsénifer, Eszenyi Zsófia és Koszorú Bálint (tervezők, Timpanon Kft.), Seres Ernő, 8. kerületi rendőrkapitány, Bihari Mátyás, JGK Köztisztasági Iroda és Bajusz Ferenc, Józsefvárosi Közterület felügyelet vettek részt.

A fórumon a következő hozzászólások érkeztek:

Ha a parkoló és a zöld sáv között van egy sáv, akkor az autók nem nyitják ki az ajtót a növényekre és nem tapossák meg. Ha kapuzsalu volt rakva akkor az autók nem mentek fel és nem taposták el a növényeket, szóval a duplaszegély jó megoldás lehet.

Remélik, hogy az ügyben közvetlenül kikérik a Magyar Kerékpáros Klub szakmai véleményét.

Valószínűleg az ilyen típusú kerékpársávok kialakítására a [Magyar Kerékpáros Klub](#)nak konkrét tapasztalata van. Ha a járda és az autók közé kerülne a kerékpárosok, akkor az autóból kilépő gyalogosok kettő forgalmi sávra léphetnek ki. Legalább egy oldalon a járdára való kilépés biztonságosabb lenne az autóból kilépőknek és a kerékpárral közlekedők is már valószínűleg megszokták az utóbbi verziót.

Ha a biciklisáv a parkoló-és a zöldsáv között van, akkor felmerül a kérdés, hogy tud-e biciklis biciklist előzni, mert az emberek megszokták, hogy tudnak. A másik, hogy ez egy nagyon nagy forgalmú utca. Megvan-e a koncepció, hogy hova lesz átirányítva a forgalom? Le lehet lassítani a közlekedést de ilyen nagy forgalom mellett nem fogják be tartani a sebességkorlátozást, az épületek pedig nem fogják bírni azt a teherbírást, amit a nagy forgalom rezgése okoz.

A kettős verzióban kevesebb parkolóhely és több zöld van. A rendezvények alatt most is lehetetlen néha parkolni. Lehetne-e esetleg valahogy megoldani ezt a parkolóhely problémát, úgy, hogy több zöld is legyen. Esetleg a párhuzamos parkolást át lehetne-e gondolni?

ÜZLETEK/INTÉZMÉNYEK FELKERESÉSE

A Városépítészeti iroda munkatársai a következő helyszíneket keresték fel:

Korányi S. u. 4.: Mackó Lackó Bisztró

Illés u. 38.: Napfény Otthon

Illés u. 23...: Horváth Autósbolt

Illés u. 22.: Dohánybolt

Illés u. 17.: Prímfest festékbolt

Illés u. 15.: Semmelweis Egyetem Biztonságtechnikai Igazgatóság

Illés u. 6-10.: Építkezés építési irodája

Illés u. 4.: Élelmiszerbolt és Török étkezde

A földszinti üzletek és intézmények bejárása kapcsán a legfontosabb észrevétel az volt, hogy **a Kőrös és a Tömő utca közé szükség van egy zebrára.**

Ezen kívül a a BKK-val való egyeztetés során észrevételként jelent meg, hogy **a középsziget és a gyalogátkelőhely előtt 5 méterrel nem lehet parkolót létesíteni.**