

Tisztelt Címzettek!

Fontos állomásához érkezett az a társadalmi egyeztetés-sorozat, amelynek célja, hogy a Liget Budapest Projekt részét képező tájépítészeti feladatok megvalósítása, a Városliget parkrészeinek megújítása során figyelembe vehessük a Liget-használók javaslatait.

Az egyeztetések során számos, a Liget használatában érintett, vagy azzal kapcsolatos szakértelemmel, feladattal, érdeklődéssel bíró érdekvédelmi, gazdasági és civil szervezet, intézmény, szakmai közösség fejtette ki véleményét és fogalmazta meg javaslatait. A társadalmi párbeszéd fórumain – köztük a prof. dr. Persányi Miklós miniszteri biztos által életre hívott Liget Park Fórumokon, az ezekhez kapcsolódó tematikus találkozók, és a Garten Studio által lefolytatott egyeztetéseken – sokan éltek a lehetőséggel, így nagyszámú, összesen 558 észrevétel, javaslat, kívánság érkezett a Városliget parkjának fejlesztésével kapcsolatban.

A társadalmi párbeszédben való aktív részvételét, javaslatait ezúton is köszönjük; biztosak vagyunk benne, hogy a Városliget ezek által is jobb, kellemesebb, többeknek tetsző, többeket szolgáló hely lehet majd.

Az elmúlt hetekben a végleges tervek elkészítéséért felelős szakemberek minden egyes javaslatot – köztük az Önökét is – alaposan áttanulmányoztak, megfontoltak és megvizsgáltak, és minden esetben igyekeztek lehetőséget találni arra, hogyan lehetne azt beilleszteni a végleges tervekbe. Ez természetesen nem mindig sikerülhetett, tekintettel az egyes Liget-használó csoportok gyakran egymással ellentétes, vagy egymást kizáró ötleteire, elképzeléseire, és a terület fizikai korlátaira.

A munka a napokban zárult le, így eljött az ideje annak, hogy mindenkinek, aki az egyeztetések során megtisztelt bennünket a véleményével, érdemben választ adjunk arra, javaslatait bele tudjuk-e illeszteni a végleges tervekbe, és ha igen, milyen módon.

A 2016.11.15-én, a Szent István Egyetem Tájépítészeti Kar 'A' Épület, II. emelet V. terem) tartott személyes egyeztetésen az alábbi javaslatok és észrevételek hangzottak el, melyekre a Városliget Zrt.-vel egyeztetett válaszunkat alább közvetlenül a felvetéseket követően olvashatja:

2.1 Javaslat:

„Magyar Autóklub (MA) kérdései: múzeumnegyed mekkora többletforgalmat fog generálni? Főmterv (FT):. Gépjármű forgalomnövekedésre nem számítunk. (Városliget Zrt) VL Zrt válasz: A jelenlegi meglévő létesítményekhez képest (Állatkert, Szépművészeti múzeum) az új létesítmények lényegesen kisebb forgalomra számítanak (cca 15 jármű/óra egyenletes eloszlást feltételezve). A Magyar Autóklub észrevételezi még az M3 autópálya bevezetésének megoldatlanságát. A vasútsorra való rácsatlakozásból új csomópont építése szükséges. Mivel ez nem része a projektnek, az együttes megvalósítást szorgalmazni kell”

Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

Az új intézmények várhatóan 300-400 ezer fő/év forgalmat generálnak. Egyenletes látogató forgalmat és 40%-os gépkocsi részesedést feltételezve, ez napi kb. 300-400 főt jelent, ami várhatóan 150-200 gépkocsi megjelenését okozza, a csúcspontban ez maximum 15-20 gépkocsi/múzeum. A reggeli csúcspontban az intézmények nem lesznek nyitva, ekkor nem

okoznak többletforgalmat. A környező úthálózat terheléséhez képest az új intézmények keltette forgalom nagyon csekély.

A Liget körüli úthálózathoz csatlakozó csomópont kiépítése a fejlesztés részeként tud megvalósulni, az M3 autópálya bevezetésének megoldása párhuzamos projektben valósul meg.

2.2 *Javaslat:*

„MA.: P+R parkolók fizetősek lesznek-e?”

Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

A parkolási igények felmérése és a P+R parkolás kidolgozása jelenleg folyamatban van. A felszíni parkolók helyett zöldtetővel ellátott mélygarázsok épülnek mind a Hermina úton (350 férőhelyes), mind pedig a Dózsa György út mentén (800 férőhelyes). Üzemeltetési rendjük később kerül kidolgozásra.

2.3 *Javaslat:*

„VL Zrt.: a megszűnő lakossági parkolók a mélygarázsokban kerülnek pótlásra (felmérés alapján 200 férőhely). Üzemeltetési kérdés még kidolgozás alatt az Önkormányzatokkal közösen. MA: A Dózsa György úton megszűnő parkolási lehetőség helyett biztosítandó parkoló garázs tervezett nagyságrendje felülvizsgálandó”

Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

A Dózsa György úti mélygarázs tervezése során a vonatkozó jogszabályok alapján, az érintett önkormányzatokkal egyeztetve határozzák meg a lakossági várakozóhelyek számát, ami várhatóan kb. 200 férőhely lesz. A fenntartott férőhelyeket, azaz a közhasználatú várakozóhelyek használatát legalább 18⁰⁰-9⁰⁰ óra közötti időszakban biztosítani kell a lakosság számára. A mélygarázs tervezése engedélyezési fázisban van, az üzemeltetési és a biztonságtechnikai kérdései még kidolgozás alatt állnak, de természetesen a kiviteli tervek során felülvizsgáljuk a javaslatot.

2.4 *Javaslat:*

„MA: Hermina úton is megszűnik a felszíni parkolás?”

Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

A Hermina úton jelenleg 186 darab felszíni parkolóhely van, ezek egy része megszűnik (mélygarázs kihajtó, turistabusz-leszállóhely, Közlekedési Múzeum műtárgybeszállító útvonal miatt), de az előzetes tervek alapján kb. 80 parkolóhely marad meg.

2.5 Javaslát:

„MA.: Lígeten belül csak engedéllyel közlekedhet gépjármű?”

Válasz:

A jelenlegi jogszabályoknak megfelelően ma sem lehet, csak engedéllyel behajtani a Városligetbe, melynek megtartását és esetleges csökkentését célozzuk meg. A Városliget parkrehabilitáció közlekedési koncepciójának üzemeltetési és biztonságtechnikai kérdései még kidolgozás alatt állnak.

2.6 Javaslát:

„MA.: belső közösségi közlekedés milyen módon lesz megoldva? VL Zrt.: lehetőségét biztosítjuk, jármű beszerzése, üzemeltetés kérdése nem tárgya a projektnek.”

Válasz:

A Városligetet kiszolgáló jelenlegi trolibusz járatok a tervezett parkfejlesztést követően is megfelelően el tudják látni a közösségi közlekedést. Így a parkon belül jellemzően egyes zónák alakulnak ki, menetrendszerű járatokkal nem számolunk. Ezen kívül csak időszakosan közlekedő, zero emissziós járművek megállásának lehetőségét biztosítjuk, melyek üzemeltetési kérdései még tervezés alatt állnak.

2.7 Javaslát:

„NIT.: turistabuszok átmeneti elhelyezése hogy fog történni?”

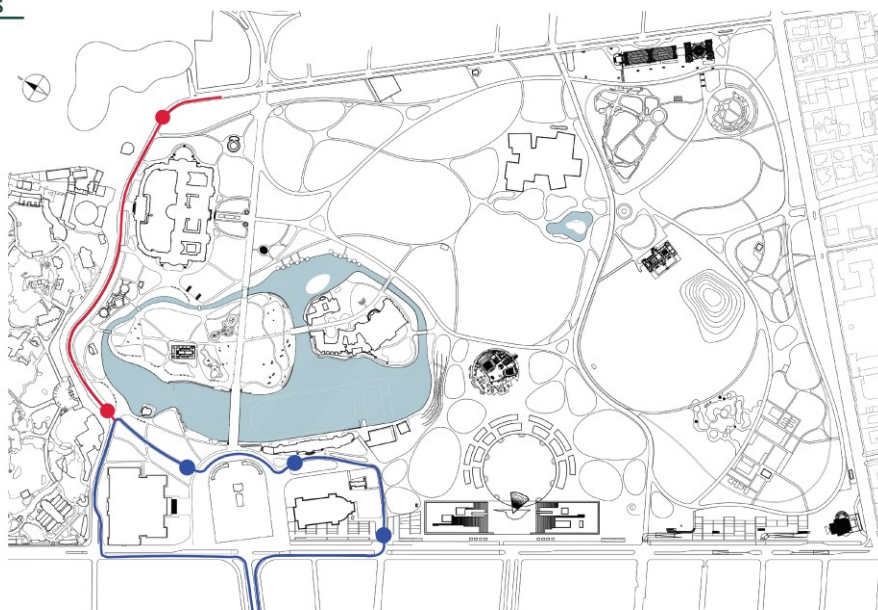
Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

A Múcsarnoknál jelenleg meglévő 25 db felszíni buszparkoló a Szabolcs utcában létesülő ideiglenes, 37 férőhelyes parkoló elkészülését követően szűnik meg, így mindig biztosítva lesz a turistabuszok közelben történő parkolásának lehetősége. A Városliget körüli megállók (utasleszállító és felvételi pontok) pontos helye és száma még tervezés alatt van, de az előzetes koncepciót bemutató tájékoztató ábrát lent bemutatjuk. Célunk, az intézményekhez lehető legközelebbi megállóhelyek kialakítása a kapcsolódva a környező utakhoz. A jelenlegi gyakorlatnak megfelelően turistabuszokkal nem lehet majd behajtani a Városligetbe, csak a Hősök tere mögött (Műjégpálya – Gundel) haladhatnak el. Utascserére és rövid ideig tartó várakozásra az alábbi ábrán látható pontokon lesz lehetőség:

TERVEZETT TÖMEGKÖZLEKEDÉS
TURISTABUSZ

„nagy kör”
„kis kör”



Tervezett turistabusz közlekedést bemutató ábra

2.8 Javaslat:

„NIT.: A Ligetnek a Hősök tere a legfőbb látványossága buszos turisták számára. Utolsó hiteles forgalomszámlálási adatok szerint a Hősök tere környékét naponta 200-240 busz keresi fel, jellemzően 09:00 és 13:00 között, az átlagos várakozási idő 10 perc, legfeljebb fél-egy óra, program függvényében. Véleménye szerint amennyiben a jelenlegi Múcsarnok melletti parkoló megszűnik, akkor a buszos turizmus ellehetetlenül. Egy-egy busz 15-20 percet tölt el a Hősök tere körül. Ezek jellemzően az Andrássy út felől érkeznek, így nem lehetséges a leszállítás a Liget felőli oldalon, az érkező buszok nem tudnak a Dózsa György út Liget felőli oldalára irányba állni. A Hősök tere a városnéző programok szerint rövid távú várakozást generál. A turistabuszok nem fogják a Szabolcs utcai parkolót használni, mert mire beállnának, már indulhatnak is vissza a csoportért. A Liget körüli "nagykör" (Hermina út vagy Hungária körút - Ajtósi Dürer sor - Dózsa György út) megtelik köröző buszokkal, amelyek drasztikusan növelik a környezeti terhelést! A várakozás kitelepítése és a behívásos rendszer a jelenlegi "egykörös" buszforgalmat eleve "kétkörössé" teszi."

Válasz:

Válaszunk az alábbi, a 2016.12.14-én megtartott egyeztetésünk szerint:

Az előző kérdéshez csatolt „Tervezett turistabusz közlekedést bemutató ábra a következőket mutatja be: az ábrán késsel jelölt „kis kör” a következő útvonalat javasolja: Andrássy útról a Hősök terét elérve jobbra a Dózsa György útra kanyarodva, majd balra Benczúr utcában tovább haladva, majd balra Olof Palme sétányon a (Műjégpálya elé). Itt egy rövid megállóhely kialakítására is lehetőség nyílik. Onnan a Hősök tere hátsó karéján végig, majd jobbra kanyarodva az Állatkerti körúton, balra kanyarodunk a Gundel Károly útra, onnan ismét balra a Dózsa György útra visszaérve elérjük az Andrássy utat ismét.

Amennyiben az Állatkerti körúton jobbra haladunk tovább, a „nagy kör” útvonalán mehetünk végig. A Vágány utca-Mohács utca torkolati kiszélesedő részén autóbusz forduló alakítható ki, ahol a buszok visszafordulva a Szabolcs utcában parkolnak, és behívásra az előbbi útvonalon térnek vissza a Hősök teréhez utas felvételre. A visszatérési idő és útvonal így jelentősen

lerövidülhet, csökken a Liget környezetterhelése. A tervezett buszparkoló, amely a Múcsarnok melletti férőhelyszámánál nagyobb kapacitású lesz, hosszabb távú várakozásra is alkalmas.

Az Állatkerti körút célforgalmú megtartása esetén, a Fővárosi Nagycirkusz előtti buszfordulóval a turistabuszok további lehetőséget kapnának az Állat- és Növénykert, Széchenyi Fürdő, Fővárosi Nagycirkusz, Biodóm megközelítésére.

2.9 Javaslat:

„NIT.: Hop off - Hop on járatok kezelése is szükséges. VL Zrt.: jelen egyeztetés tárgya a tájépítészeti koncepció áttekintése a Liget területén belül. A november 24-i Liget Fórumot követően a Városliget Zrt. külön egyeztetést tart az érintettekkel, melynek tárgya lesz a turistabuszok közlekedése, megállása és várakozása, parkolása a Liget turisztikai látványosságainak környezetében. VL Zrt. a NiT Hungary részvételére is számít.”

Válasz:

Az egyeztetés az előzetes ígéretnek megfelelően 2016.12.14-én megtörtént.

2.10 Javaslat:

„Magyar Kerékpáros Klub (MKK):. Az Olof Palme megszüntetésének alternatívájaként bemutatott 150 m-rel hosszabb útvonal kerékpáros szempontból nem jelentős hosszabbt, viszont a szolgáltatási szint csökkenésével jár a zöldterületen kívüli vonalvezetés, különösen abban az esetben, ha a meglévőnél keskenyebb felület jön létre. A keskenyebb keresztmetszet, valamint az '56-osok terén épülő múzeumok előtti, várhatóan forgalmas és rendezvényekkel terhelt területen való átvezetés balesetveszélyt okozhat. (Nem várható, hogy az új nyomvonalon kevesebb gyalogos útvonalat kellene keresztelni, mintha a jelenlegi nyomvonalon maradna meg a gyalogos-kerékpáros forgalom.)”

Válasz:

Tekintettel arra, hogy ezen felvetés a park tájépítészeti tervezésén túlmutat, ezért a beruházó Városliget Zrt-vel egyeztetetten a válaszok a következők:

A Liget Budapest Projekt fejlesztésnek köszönhetően a Városliget körül kiépül egy irányhelyes kerékpársáv, ahol a gyors, átmenő kerékpáros forgalom biztonságosan tud haladni a célja felé. A Városligeten belüli felületeken a Ligetbe érkezők, és nem az azon áthaladók számára lesz prioritizálva a közlekedés.

2.11 Javaslat:

„MKK: Tartanak tőle, hogy a gyalogosok újra kitapossák majd a jelenlegi Olof Palme nyomvonalat.”

Válasz:

A park kialakítása a történeti kert, és a tervezett koncepció esetében is a park körbejárását, tartózkodási célú használatát preferálja. A Városligetet célirányosan átszelő útvonalak forgalmát a koncepció igyekszik a park peremterületei felé terelni. A park méreténél fogva tömeges, átlós irányú, célirányos gyalogos forgalom nyomán kialakuló áttaposásoktól nem tartunk, így az Olof Palme sétány nyomvonalán sem számítunk erre. A parkban a forgalmi irányok sokrétűsége miatt a tervezés után is kialakulhatnak áttaposások, ezek azonban a későbbiekben is kezelhetők.

2.12 Javaslat:

„MKK.: Felhívja a figyelmet arra, hogy a történelmi park visszahelyezése a jelenlegi kapcsolódó közlekedési rendszerbe csak annak figyelembe vételével lehetséges. A történelmi terv egy városszéli parkhoz készült, nem véletlenül alakult tovább a város fejlődésével. Amennyiben az a terv valóban értékes, akkor képes lesz együttműködni a megváltozott igényeket is kiszolgáló megoldásokkal (Olof Palme sétány vagy a Korong utcai aluljáró felé történő nyitás pl.). A korabeli úthálózat visszaalakítása ma már természetellenes állapotot hoz létre, amit az emberi használat szétfeszít. (Az emlegetett Olof Palme sétány környezetében ma is számos taposott ösvény található, holott a tervezettnél sűrűbb úthálózat van jelenleg.)”

Válasz:

A rehabilitáció egyik célja, hogy a Városliget ismét végpont, cél legyen a használók számára csakúgy, mint a régi városszéli park esetében. A park Nebbien-féle terve a városszövethoz való kapcsolódási pontok, 'kapuk' kialakítása mellett, körbejárható, önmagában egységet képező tájképi kert volt. A korabeli terv esetében kifejezetten cél volt a város sugárútjainak megállítása, elterelése. A jelenleg is megcsonkított park kialakításában hátrányos az átmenő forgalom, mely még kisebb egységekre osztja, legyen az akár autós, akár kerékpáros közlekedés. A gyalogos dominanciájú közparkban a kerékpáros forgalom számára alternatívákat kínálunk. A gyalogosokkal közösen is közlekedhetnek, természetesen nagyobb gyalogosszám esetében kisebb sebességgel, míg célirányos forgalom esetén külön a park körül körbefutó kijelölt kerékpárutakat is igénybe vehetik. Az Olof Palme sétány kerttörténelmi és városszerkezeti vizsgálata arra világít rá, hogy a Stefánia út és az Andrássy út közötti autós kapcsolat, és az a parki állapot, és társadalmi igény, amiben ez domináns megközelítési irány volt, ma már nem létezik, így fenntartása nem indokolt.

2.13 Javaslat:

„FT.: cél lehet a "hivatalos" kerékpározást elválasztani a rekreációs, sport kerékpározástól. Előbbi nyomvonalát úgy kell megtalálni, hogy konfliktusmentes legyen.”

Válasz:

A Városliget parkrehabilitációjának részeként a sportkerékpározás számára is alkalmas, magas minőségben kialakított, kivilágított aszfaltos útfelületet tervezünk, azonban a legtöbb útfelület közös használatú zóna lesz a gyalogosokkal. A Liget Budapest Projektnek köszönhetően a Városliget körül kiépül egy irányhelyes kerékpársáv, ahol a gyors, átmenő kerékpáros forgalom biztonságosan és konfliktusmentesen tud haladni.

2.14 Javaslat:

„Coffee Ride SE (CR): sport célú országúti kerékpározást képviselik. Utánpótlás gyerekek, idősebbek is sportszerűen használják a Ligetet. Nincs jelenleg Budapesten egy olyan hely, ahol a kezdő, vagy már idősebb, fél profi sport kerékpárosok védett körülmények között edzeni tudjanak. Erre a célra nem megfelelő a közös (gyalogos és kerékpáros) felületek kialakítása. A burkolat minősége számukra lényegesebb, mint a szélessége, ha az elválasztott a gyalogosoktól.”

Válasz:

A Városliget parkrehabilitációjának részeként a sportkerékpározás számára is alkalmas, magas minőségben kialakított, kivilágított aszfaltos útfelületet tervezünk, azonban a legtöbb útfelület közös használatú zóna lesz a gyalogosokkal. A Liget Budapest Projektnek köszönhetően a Városliget körül kiépül egy irányhelyes kerékpársáv, ahol a gyors, átmenő kerékpáros forgalom biztonságosan és konfliktusmentesen tud haladni.

2.15 Javaslat:

„MKK: az OP alternatívájaként javasolt új nyomvonal megfelelő. A Magyar Kerékpárosklub korábban részletes javaslatot adott a Városliget és a kapcsolódó utak kerékpáros szempontú fejlesztéséhez és a meglévő értékek megőrzéséhez. Ebben útvonalakra lebontva megbecsültük azokat a szélességi paramétereket, melyeket szükségesnek tartunk. A 6 m szélesség, amennyiben az Olof Palme sétány jelenleg is meglévő gyalogos és kerékpáros forgalmához hasonló forgalmat kell lebonyolítania, szükséges lesz, ami rendszeres konfliktusokhoz vezet, a jelenleginél lényegesen magasabb baleseti kockázattal.”

Válasz:

Az Olof Palme sétány alternatívájaként több útvonal került kidolgozásra. Az egyik azok számára, akik a Ligetben történő kerékpározást szeretnék élvezni, és nem a gyors áthaladás a szempont. A másik a Liget mellett kijelölt irányhelyes kerékpárút, ahol az ”átmenő” kerékpárforgalom halad. A jelenlegi forgalom e két útvonal közötti megoszlását, és a Ligeten belüli baleseti kockázat csökkenését várjuk.

2.16 Javaslat:

„MKK.: A vágott kockakő burkolat nem optimális számukra. Nem tartjuk jó ötletnek, hogy a meglévőnél nehezebben használható burkolattípus jöjjön létre gyalogos és kerékpáros felületeken. Amennyiben továbbá egymás mellett eltérő minőségű burkolatok vannak beépítve, várhatóan valamennyi közlekedő a simább felületet választja. Javaslatunk továbbra is a következő: főbb útvonalakon aszfalt és/vagy sima felületű térkő, kisebb forgalmú utakon stabilizáció. Trolibuszjal járt útvonalon csak aszfaltot javasolunk a jelenlegi budapesti tapasztalatokra alapozva. Kockakő burkolatot parkolóhelyeken, szegélyeken javasoljuk alkalmazni, továbbá beépíthető az Állatkerti körút kocsi pályáján is (a kerékpáros felületeken aszfalt alkalmazása mellett).”

Válasz:

A burkolattípusok kiválasztása későbbi tervfázisokban még pontosodik. Az aszfalt és a természetes kőburkolat alkalmazása a gördülő járművek és a nyugodt, zavartalan sétálás szétválasztására is alkalmasak. A vágott bazalt kockakő burkolat teljesen síkfelületű, amelyben a kerékpárosok számára a burkolat fugák lehetnek zavaróak, ezek viszont gyalogosként nem érzékelhetők.

A tervek elkészültét követően egy olyan nyilvános eseményt is szervezünk, amelyen áttekintő módon fogjuk bemutatni, hogy a sok-sok javaslat nyomán milyen végleges, reményeink szerint a lehető legtöbb csoport számára kedvező változásokat hozó tervek születtek a Városliget parkjának megújítására. Erre a nyilvános bemutatóra várhatóan 2017 júniusában kerül sor, amelyre a miniszteri biztos stábjától Önök is meghívást fognak kapni.

Bízunk abban, hogy a jövőben is figyelemmel kíséri a Városliget parkrészeinek fejlesztését. Az illetékes miniszteri biztos honlapján (www.varosligetpark.hu) továbbra is rendelkezésre fog állni minden fontos, a témához kapcsolódó információ.

Budapest, 2017.03.30.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a horizontal line, positioned above the printed name.

Szloszjár György
tájépítész vezető tervező
Garten Studio Kft