

## Συνοπτική Έκθεση

### 2. Κοινοτική Συνέλευση

11-12 Οκτωβρίου 2025

## Εισαγωγή

Ο Δήμος της 18ης Περιφέρειας της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, είναι ένας από τους λίγους δήμους στη χώρα που, με προοδευτικό τρόπο, εμπλέκει τους κατοίκους της περιφέρειας στην ανίχνευση των τοπικών προβλημάτων και στον σχεδιασμό του μέλλοντος της περιφέρειας μέσω της μεθόδου της κοινοτικής συνέλευσης, η οποία δεν είναι ακόμη διαδεδομένη ούτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η παρούσα σύνοψη περιλαμβάνει τις εμπειρίες από το «επεξεργαστικό» Σαββατοκύριακο της κοινοτικής συνέλευσης που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο.

Τοποθεσία: 1184 Βουδαπέστη, Ούλλοι ουτ 400, Δημοτική Αρχή της 18ης Περιφέρειας της Βουδαπέστης, Πετσεντσέντλέριντς-Πετσεντσέντιμρε, Αίθουσα Συνεδριάσεων

Ημερομηνία: 11-12 Οκτωβρίου 2025

## Γενικές εντυπώσεις

Το Σαββατοκύριακο της κοινότητας συμμετείχαν 45 κάτοικοι της περιοχής. Από τους 35 συμμετέχοντες της εκπαιδευτικής ημέρας, 5 άτομα δεν εμφανίστηκαν, γεγονός που αντιστοιχεί σε ποσοστό αποχώρησης 14%. Ωστόσο, κατά τη διαδικασία επιλογής που συνεχίστηκε μετά την εκπαιδευτική ημέρα, καταφέραμε να προσεγγίσουμε επιπλέον 15 κατοίκους που δεν συμμετείχαν στην εκπαιδευτική ημέρα, αλλά παρευρέθηκαν στη συνεδρίαση της κοινότητας. Έτσι, συνολικά, ο αριθμός των συμμετεχόντων αυξήθηκε κατά 29% σε σύγκριση με την εκπαιδευτική ημέρα.

Κατά την επιλογή των συμμετεχόντων για τη συνεδρίαση της κοινότητας, κύριο κριτήριο ήταν η διασφάλιση της χωρικής, φύλου και ηλικιακής αντιπροσωπευτικότητας στο μέτρο του δυνατού. Από χωρική άποψη, παρατηρείται συγκέντρωση σε ορισμένες περιοχές του δήμου (για παράδειγμα, στο τετράγωνο των συνοικιών Havanna-Szent Lőrinc-Bókay-Gloriett ή στο τρίγωνο Újréteritelep-Belsőmajor-Erdőskert), ενώ άλλες περιοχές είναι υποαντιπροσωπευμένες (Bélatelep, Kossuth Ferenc-telep, Liptáktelep ή Szemeretelep). Αυτό συμφωνεί με τις εγχώριες και διεθνείς εμπειρίες από τις συνεδριάσεις κοινοτήτων, καθώς λόγω της τυχαίας επιλογής και της έλλειψης επιρροής στην πραγματική παρουσία, συχνά παρατηρείται χωρική στρέβλωση.

Όσον αφορά την αναλογία των φύλων, στη συνεδρίαση της κοινότητας συμμετείχαν 27 γυναίκες και 18 άνδρες, γεγονός που – αν και το ποσοστό των γυναικών στον πληθυσμό της περιοχής είναι επίσης υψηλότερο (53%) – οδήγησε σε μικρή υπερεκπροσώπηση των γυναικών (60%), κάτι που θεωρείται μεθοδολογικά αποδεκτό.

Η κατανομή κατά ηλικία ακολούθησε επίσης το χαρακτηριστικό μοτίβο της μεθοδολογίας της κοινότητας, με υπερεκπροσώπηση των ηλικιωμένων και υποεκπροσώπηση των νέων. Η συμμετοχή των νεότερων ηλικιακών ομάδων μπορεί να εμποδίζεται από τα ενδιαφέροντά τους ή άλλες ασχολίες, ενώ η δέσμευση των μεσήλικων και ηλικιωμένων σε θέματα της κοινότητας είναι υψηλότερη, ιδιαίτερα στην περίπτωση των μεγαλύτερων ηλικιακών ομάδων, όπου άλλες ασχολίες δεν αποτελούν απαραίτητα ανασταλτικό παράγοντα.

Ο παρακάτω χάρτης δείχνει την κατανομή των συμμετεχόντων σύμφωνα με τον τόπο κατοικίας και το φύλο τους (κόκκινο – γυναίκα, μπλε – άνδρας). Με πράσινο σημειώνονται οι κάτοικοι που συμμετείχαν στην εκπαιδευτική ημέρα, αλλά δεν εμφανίστηκαν στη συνεδρίαση της κοινότητας.

Εικόνα 1 – Κατανομή των συμμετεχόντων κατά περιοχή και φύλο

Πηγή: Google My Maps

Το πρωί του Σαββάτου, οι κάτοικοι κατανεμήθηκαν σε πέντε ομάδες των 8-11 ατόμων, κυρίως με βάση την περιοχή. Οι ομάδες – με χρώματα μπλε, πορτοκαλί, κόκκινο, κίτρινο και πράσινο – ορίστηκαν βάσει της διεύθυνσης κατοικίας των συμμετεχόντων κατά την προεγγραφή, με καθορισμένες περιοχές των δήμων.

## Μεθοδολογία

Στην μεθοδολογία επιλογής, προκειμένου να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικότητα, εφαρμόσαμε δειγματοληψία με ποσοτώσεις. Η βασική βάση δεδομένων προήλθε από μια προηγούμενη, ευρείας κλίμακας δημοτική έρευνα, στην οποία οι συμμετέχοντες εξέφρασαν την προθυμία τους να συμμετάσχουν σε πιθανή κοινοτική συνέλευση. Η βάση δεδομένων βασίστηκε συνολικά στις απαντήσεις 499 ατόμων. Βάσει των δημογραφικών στοιχείων του KSH σχετικά με τον πληθυσμό

κατοίκων, το φύλο και τις ηλικιακές ομάδες, δημιουργήθηκε το δημογραφικό προφίλ των επιμέρους περιοχών του δήμου. Με βάση αυτά τα δεδομένα καθορίσαμε τις χωρικές ποσοστώσεις, οι οποίες αντιστοιχούσαν σε σταθμίσεις ανάλογες με τον πληθυσμό και την πυκνότητα κατοίκησης των περιοχών του δήμου. Η δημογραφική ποσοστωση περιελάμβανε ταυτόχρονα ποσοστώσεις φύλου και ηλικιακών ομάδων.

Η κατανομή κατά ηλικία ταξινομήθηκε σε τέσσερις συνοπτικές κατηγορίες:

18–35 ετών,

36–45 ετών,

46–65 ετών,

Άνω των 65 ετών.

Κατά τον σχεδιασμό του ιδανικού δείγματος των 75 ατόμων, λάβαμε υπόψη μας τις ηλικιακές και φυλετικές αναλογίες που χαρακτηρίζουν τις διάφορες περιοχές του δήμου, καθώς και τους δείκτες πληθυσμιακής πυκνότητας που ορίζουν την εκάστοτε περιοχή. Αντιστοίχως, από τις πιο πυκνοκατοικημένες γειτονιές επιλέχθηκαν αναλογικά λιγότεροι κάτοικοι, ενώ από τις αραιοκατοικημένες και εκτενέστερες περιοχές προσκλήθηκαν περισσότεροι κάτοικοι. Αυτό ήταν σημαντικό, διότι η έκταση της περιοχής επηρεάζει τον χαρακτήρα και τη δομή των προβλημάτων των γειτονιών. Κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής ημέρας, οι συμμετέχοντες χωρίστηκαν σε ομάδες ανά ταχυδρομικό κώδικα, κάτι που αρχικά θα επέτρεπε τη δημιουργία οκτώ ομάδων. Ωστόσο, λόγω περιορισμών της μεθοδολογίας, ήταν απαραίτητη η συγχώνευση των χωρικών ενοτήτων. Κατά τη συγχώνευση, το πρωτεύον κριτήριο ήταν η ομοιότητα στον χαρακτήρα και η γεωγραφική εγγύτητα της δομής των οικισμών. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκαν πέντε χωρικές ομάδες, των οποίων η πληθυσμιακή εκπροσώπηση κυμαινόταν μεταξύ 17.000 και 22.000 ατόμων. Κατά την έναρξη της κοινοτικής συνέλευσης, απαιτήθηκαν μικρές τροποποιήσεις για τη διατήρηση της αναλογικής κατανομής των ομάδων και της δυναμικής τους. Στην τελική διαμόρφωση, δόθηκε προσοχή ώστε οι ομάδες να έχουν ισορροπημένο αριθμό μελών και καμία να μην υπερβαίνει τα 12 άτομα. Αυτή η κατανομή εξασφάλισε αποτελεσματική εργασία και αντιπροσωπευτική συμμετοχή, με αποτέλεσμα η προηγούμενη κατανομή σε 4 ομάδες που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα με εστιασμένες ομάδες να επεκταθεί σε 5 ομάδες.

Πίνακας 1: Οι τοπικές ομάδες και οι εκπροσωπούμενες περιοχές των δήμων

Βάσει των δεδομένων της KSH εφαρμόσαμε τις καθορισμένες ποσοστώσεις στη βάση δεδομένων των αιτούντων. Σύμφωνα με τις ηλικιακές ομάδες, τα φύλα και τις γεωγραφικές ενότητες που ορίζονται στον πίνακα ποσοστώσεων, πραγματοποιήσαμε συστηματική δειγματοληψία. Αρχικά, ταξινομήσαμε τη βάση δεδομένων σε αλφαβητική σειρά και καλέσαμε κάθε δεύτερο αιτούντα. Εάν σε μια συγκεκριμένη

κατηγορία δεν υπήρχαν αρκετοί αιτούντες, συμπληρώναμε με το πρώτο καταχωρημένο άτομο. Στον δεύτερο γύρο, η επιλογή έγινε με τον ίδιο κανόνα: επιλέχθηκε το πρώτο στοιχείο κάθε αλφαβητικής λίστας και σε περίπτωση έλλειψης το τελευταίο στοιχείο της λίστας. Για την επίτευξη πλήρους αντιπροσωπευτικότητας θα ήταν απαραίτητη η συμμετοχή 96 ατόμων, ενώ στο δείγμα που επιδιώκει την αντιπροσωπευτικότητα ο αριθμός των προσκεκλημένων ήταν 76 άτομα. Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, στον δεύτερο γύρο θεωρείται αποδεκτή η αποχώρηση του 20–40% των προσκεκλημένων και μέγιστο ποσοστό δέσμευσης 60%. Χωρίς προκαταρκτικό φιλτράρισμα, ακόμη και ποσοστό ανταπόκρισης 2% θεωρείται επιτυχές. Συνολικά, η προηγούμενη, ευρεία περιφερειακή έρευνα παρείχε αξιόπιστη βάση για τη δειγματοληψία, και κατά τη διάρκεια των δύο γύρων επιλογής καταφέραμε να εντάξουμε στην κοινότητα σχεδόν το 25% των προσκεκλημένων, ποσοστό που είναι πάνω από δέκα φορές μεγαλύτερο από την τιμή χωρίς προκαταρκτική διαδικασία φιλτραρίσματος.

Πίνακας 1: Ιδανικός και αντιπροσωπευτικός αριθμός συμμετεχόντων ανά ποσοστώσεις και μονάδα περιοχής, βάσει περιοχικής συγκέντρωσης με κωδικούς ταχυδρομείου σε 8 ομάδες.

Το δείγμα που επιλέχθηκε στον πρώτο και δεύτερο γύρο θεωρείται αντιπροσωπευτικό ως προς την ηλικιακή ομάδα και το φύλο, λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή ποσόστωση και αναλογικά με τον πληθυσμό.

Πίνακας 3: Η σχέση μεταξύ του επιλεγμένου δείγματος και της δημογραφίας της περιφέρειας.

Σε σύγκριση με τους εγγεγραμμένους και την ημέρα εκπαίδευσης, στην κοινότητα που πραγματοποιήθηκε, τα ομάδες που καθορίστηκαν σύμφωνα με τις περιοχές κατοικίας των πραγματικά παρευρισκομένων το Σάββατο το πρωί χρειάστηκε να τροποποιηθούν ελάχιστα (με την ένταξη της περιοχής Ganzkertváros, που αρχικά είχε ανατεθεί στην κίτρινη ομάδα, στην πορτοκαλί ομάδα). Επιπλέον, περιστασιακά συνέβησαν καταστάσεις όπου ένας κάτοικος της περιοχής δεν κατατάχθηκε σύμφωνα με την περιοχή κατοικίας του (π.χ. ένας κάτοικος της Újrépítelerő συμμετείχε στην κόκκινη ομάδα), ωστόσο αυτό δεν προκάλεσε προβλήματα στην επιτυχή διεξαγωγή του προγράμματος. Οι περιοχές που αντιστοιχούν στις καθορισμένες ομάδες παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.

Εικόνα 2 – Κατανομή ομάδων ανά τμήμα της περιοχής

Πηγή: Ιδιόκτητη επεξεργασία

Η γενική στάση και συμπεριφορά των συμμετεχόντων που χωρίστηκαν σε ομάδες καθήμενες σε ξεχωριστά τραπέζια αξιολογείται θετικά. Ήρθαν στην εκδήλωση με ανοιχτό μυαλό και ενδιαφέρον, έτσι

μετά τους χαιρετισμούς και τις εισαγωγικές ομιλίες, στο πλαίσιο των συζητήσεων για το σπάσιμο του πάγου, ήταν δυνατό να ξεκινήσει ουσιαστικά η κοινή σκέψη. Ο επαγγελματικός διάλογος και η συζήτηση χαρακτήριζαν τους παρευρισκόμενους και κατά τα διαλείμματα, απευθύνονταν με ενδιαφέρον με τις ερωτήσεις τους προς τους διοργανωτές, τους ομιλητές και τους διευκολυντές.

Σύμφωνα με τη γενική πρακτική των κοινοτικών συνελεύσεων, μεταξύ των κατοίκων του 18ου διαμερίσματος παρατηρήθηκαν επίσης διάφορες στάσεις και κίνητρα. Κάθε ομάδα είχε δύο έως τρεις κύριους ομιλητές, οι οποίοι ενδιαφέρονταν έντονα για τα κοινά, ήταν αυτοπεποίθητοι και πρόθυμοι να πάρουν το λόγο. Οι συντονιστές είχαν σημαντικό ρόλο, εκτός από τους κύριους ομιλητές, να εντάσσουν και τους υπόλοιπους συμμετέχοντες, δίνοντας χώρο στις απόψεις τους εντός των ομάδων. Επίσης, σε κάθε ομάδα υπήρχαν ένα έως τρία άτομα πιο εσωστρεφή-παρατηρητές, που συμμετείχαν λιγότερο ενεργά ή μιλούσαν λιγότερο, αναλαμβάνοντας ρόλο κυρίως μετά από ενθάρρυνση των συντονιστών. Φυσικά υπήρχαν και κριτικοί συμμετέχοντες, οι οποίοι κυρίως μπορούσαν να έρθουν σε συγκρουσιακή κατάσταση με τους κύριους ομιλητές. Ευτυχώς, τέτοια κατάσταση δεν χαρακτήρισε το διήμερο της κοινοτικής συνέλευσης. Τέλος, εμφανίστηκαν και οι κοινοτικά προσανατολισμένοι, μεσολαβητικοί συμμετέχοντες, που εργάστηκαν για τη δημιουργία ενός εποικοδομητικού και καλού κλίματος. Όλοι οι παραπάνω υποτύποι εμφανίστηκαν και στις πέντε ομάδες (Kék csapat, Narancssárga csapat, Piros csapat, Sárga csapat, Zöld csapat), αλλά αυτό δεν προκάλεσε κανένα μειονέκτημα ή ζημία στην επιτυχή διεξαγωγή του προγράμματος. Αντιθέτως, ορισμένοι από τους πιο εσωστρεφείς συμμετέχοντες την δεύτερη μέρα, έχοντας χαλαρώσει, ανέλαβαν πολύ πιο ενεργό ρόλο κατά τη διάρκεια του προγράμματος της Κυριακής.

Τα επιμέρους επαγγελματικά προγράμματα, μπλοκ, δομήθηκαν σύμφωνα με την παρακάτω μεθοδολογία και ολοκληρώθηκαν με τα ακόλουθα αποτελέσματα. Οι ομάδες παρουσίασαν τα δικά τους αποτελέσματα στο τέλος κάθε μπλοκ, για τα οποία οι συμμετέχοντες της συνέλευσης ψήφισαν επί τόπου, υποστηρίζοντας, μη υποστηρίζοντας ή απέχοντας από την εκάστοτε πρόταση. Το έργο και τα αποτελέσματα κάθε ομάδας παρουσιάζονται σε αναλυτικές συνοψίσεις σε επίπεδο ομάδας και προγράμματος, επομένως στην γενική συνοψίση εστιάζουμε στην περίληψη των προτάσεων και στα αποτελέσματα των σχετικών ψηφοφοριών.

## **Επαγγελματικά προγράμματα**

### **Μεταφορές Ι – ανάπτυξη δημόσιων συγκοινωνιών**

Στο πρώτο μπλοκ της ημέρας του Σαββάτου, οι συμμετέχοντες, μετά την ενημέρωση για τις τοπικές προκλήσεις που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική συνάντηση του Σεπτεμβρίου, αρχικά μέσω μιας συζήτησης διερεύνησης προβλημάτων και σπάσιμο πάγου, εντόπισαν τα κύρια κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής και τις ελλείψεις στο δίκτυο. Στη συνέχεια, το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση μιας ρεαλιστικής πρότασης ανάπτυξης τοπικού δικτύου δημόσιων μεταφορών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, θα παρέχει και συνδέσεις τροφοδότησης προς το ταχύδρομο του Φεριχένυ και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η

συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούνται σημαντικές από τους κατοίκους στην καθημερινή τους ζωή και παρουσιάζουν προβλήματα προσβασιμότητας. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστούν ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε σε πέντε λεπτά από τον ή τους εκπροσώπους που όρισε η ομάδα, αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις επιθυμούσε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Οι ομάδες εργάστηκαν σε ένα εποικοδομητικό, συνεργατικό κλίμα. Η εργασία σε μικρές ομάδες επέτρεψε σε κάθε συμμετέχοντα να εμπλακεί ενεργά στον σχεδιασμό. Με τη βοήθεια των διευκολυντών, οι αρχικές διαφωνίες μετατράπηκαν γρήγορα σε παραγωγική συζήτηση, και στις περισσότερες ομάδες διαμορφώθηκε γρήγορα συναίνεση σχετικά με τις προτεραιότητες. Η γνώση της τοπικής περιοχής και η πρακτική εμπειρία των συμμετεχόντων συνέβαλαν σημαντικά στην ρεαλιστικότητα των προτάσεων, ενώ ταυτόχρονα σε αρκετές ομάδες εμφανίστηκε ισχυρότερη εκπροσώπηση των συμφερόντων της δικής τους κατοικημένης περιοχής. Παρά τις τεχνικές δυσκολίες του έργου, η πλειονότητα των ομάδων κατάφερε να διαμορφώσει κοινή θέση, την οποία παρουσίασαν με τη μορφή σαφών, εφαρμόσιμων προτάσεων για τις μεταφορές.

Μπλε: πρότεινε τρεις νέες ή τροποποιημένες λεωφορειακές γραμμές για τη σύνδεση των πιο απομονωμένων περιοχών του Pestszentimre (Belsőmajor, Erdőskert), με βελτίωση της πρόσβασης στα εμπορικά κέντρα, τις υγειονομικές εγκαταστάσεις και το ταχύδρομο του Ferihegy.

Ναράντζσαργκα: σχεδίασε μια νέα ηλεκτρική λεωφορειακή γραμμή μεταξύ Ganzkertváros και Vecsés, η οποία θα συνδέει το δίκτυο τοπικών εκπαιδευτικών, κοινωνικών και αναψυχικών υπηρεσιών, βελτιώνοντας την πρόσβαση στο Ferihegy και τα εμπορικά κέντρα.

Κόκκινη: ανέπτυξε μια γρήγορη κύρια γραμμή βόρεια-νότια και μια δρομολόγηση τύπου τηλελεωφορείου με ζήτηση για καλύτερη σύνδεση των περιοχών Erzsébettelep και Bélatelep, συνδεόμενη με τα εσωτερικά και εξωτερικά συγκοινωνιακά κόμβους της περιοχής.

Κίτρινη: παρουσίασε τρεις νέες λεωφορειακές γραμμές για την αντικατάσταση των σπάνια δρομολογούμενων γραμμών και τη βελτίωση της σύνδεσης Gloriett-Ganzkertváros, με μικρά λεωφορεία και εκφράς λύσεις για ταχύτερη μετακίνηση.

Πράσινη: πρότεινε την περαιτέρω ανάπτυξη της γραμμής λεωφορείου 142E και τη δημιουργία νέων στάσεων καθώς και σχετικών δρομολογίων για την ενίσχυση της σύνδεσης μεταξύ Havanna, Szemeretelep και Ferihegy, καθώς και για την καλύτερη πρόσβαση στα κέντρα υπηρεσιών του Kispeszt.

Σχετικά με τις προτάσεις, οι συμμετέχοντες στη συνέλευση ψήφισαν, κατά τη διάρκεια της οποίας μπορούσαν να εκφράσουν την υποστήριξή τους ή την αντίθεσή τους στην εκάστοτε πρόταση με ψήφο «ναι», «όχι» ή «παρών». Με βάση όλα αυτά, το αποτέλεσμα του πρώτου μπλοκ διαμορφώθηκε ως εξής.

Σχετικά με τις προτάσεις, 42 συμμετέχοντες (το 93% όλων των συμμετεχόντων) ψήφισαν. Η πρόταση της Μπλε ομάδας έλαβε τις περισσότερες ψήφους υποστήριξης χωρίς καμία ψήφο κατά. Τη δεύτερη περισσότερη υποστήριξη έλαβε η Κόκκινη ομάδα, η οποία όμως είχε και τις περισσότερες ψήφους κατά. Την τρίτη περισσότερη υποστήριξη έλαβε η πρόταση της Πορτοκαλί ομάδας, ακολουθούμενη από τις αναπτυξιακές προτάσεις των Κίτρινης και Πράσινης ομάδας, με αυτή τη σειρά. Οι διαφορές στην υποστήριξη πιθανόν οφείλονται κυρίως στη χωρική συνάφεια των προτάσεων, το καινοτόμο περιεχόμενό τους και την πρακτική υλοποισιμότητά τους, καθώς και στο πόσο προσωπικά σχετιζόταν οι συμμετέχοντες με τη συγκεκριμένη αναπτυξιακή κατεύθυνση.

### Εικόνα 3 – Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας του Α' μπλοκ

Πηγή: ίδια επιμέλεια

#### Μεταφορές II – τοπικής κλίμακας προκλήσεις στις μεταφορές και οι δυνατότητες επίλυσής τους

Στο δεύτερο μπλοκ της πρώτης ημέρας της κοινότητας, οι συμμετέχοντες πέρασαν από το επίπεδο της περιφέρειας και της κοινότητας στην επίλυση τοπικών, τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Το μπλοκ ξεκίνησε και πάλι με μια εισαγωγική συζήτηση, κατά τη διάρκεια της οποίας οι συμμετέχοντες, με τη βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά τμήμα της περιφέρειας, επέλεξαν ένα πρόβλημα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων· κακή προσβασιμότητα μετακίνησης· υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και η ταυτοποίηση των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτική απεικόνιση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου προτάσεων λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τα stakeholders.

Στο δεύτερο μπλοκ, η εργασία των ομάδων χαρακτηρίστηκε από μια συνεργατική, αλλά ελαφρώς πιο συγκεντρωμένη και στοχευμένη δυναμική σε σύγκριση με το πρώτο στάδιο. Λόγω του πιο συγκεκριμένου χαρακτήρα της εργασίας, διαμορφώθηκε γρηγορότερα συναίνεση στον προσδιορισμό των προβλημάτων και των σημείων παρέμβασης, ενώ τα τεχνικής φύσης ζητήματα – ιδιαίτερα οι λεπτομέρειες της οργάνωσης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας – οδήγησαν συχνότερα σε διαφωνίες. Οι συμμετέχοντες αξιοποίησαν κατά κανόνα καλά τη γνώση της περιοχής τους, υποστηρίζοντας με πρακτικά παραδείγματα, και στις περισσότερες ομάδες κατέστη δυνατή η

ενσωμάτωση περιβαλλοντικών, κυκλοφοριακών και κοινοτικών παραμέτρων. Η ταυτοποίηση των stakeholders αποδείχθηκε ωστόσο πιο δύσκολη εργασία, καθώς σε πολλές περιπτώσεις αναφέρθηκαν μόνο οι σαφώς εμπλεκόμενοι. Συνολικά, στο δεύτερο μπλοκ οι ομάδες διατύπωσαν πιο ώριμες προτάσεις, βασισμένες σε τοπικές εμπειρίες, που βελτιώνουν άμεσα την καθημερινή ποιότητα ζωής.

**Μπλε:** Εργάστηκε για την εκπόνηση προτάσεων με στόχο τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και την αύξηση της ασφάλειας στην περιοχή Pestszentimre, όπως η μονοδρόμηση της οδού Vasút, η οργάνωση της κυκλοφορίας στις οδούς Szálfa και Nagykőösi, καθώς και η δημιουργία «ζωνών γρήγορης αποβίβασης» γύρω από τα σχολεία. Επιπλέον, πρότειναν την αντιμετώπιση των σημείων με υψηλή συχνότητα ατυχημάτων μέσω τακτικών πολεοδομικών παρεμβάσεων (ζαρντινιέρες, περιορισμοί στάθμευσης) και την εγκατάσταση δημόσιων τουαλετών στο κέντρο της πόλης.

**Narancssárga:** Ετοίμασε ένα πακέτο έργου με τίτλο «Ήρεμη κυκλοφορία στην οδό Üllői», το οποίο στόχευε στην ασφάλεια των κόμβων κατά μήκος της οδού Üllői, στη ρύθμιση των φαναριών και στην προσβασιμότητα. Στις προτάσεις τους περιλαμβάνονταν η αναδιάρθρωση της οργάνωσης της κυκλοφορίας στην πλατεία Szarvas csárda, η βελτίωση της ασφάλειας στο περιβάλλον των σχολείων και η προσβασιμότητα των στάσεων τραμ.

**Κόκκινη ομάδα:** επικεντρώθηκε στην αύξηση της ασφάλειας στη διασταύρωση της οδού Felsőcsatári με την οδό Gyömrői, καθώς και στη μείωση της κυκλοφορίας στις κατοικημένες περιοχές Lakatos-lakótelep και Bélatelep. Επιπλέον, πρότειναν την εγκατάσταση συσκευών μέτρησης ταχύτητας, τη δημιουργία νέων διαβάσεων πεζών και τη σύνδεση του δικτύου ποδηλατοδρόμων.

**Κίτρινη:** εστίασε στα σημεία με αυξημένα ατυχήματα στην περιοχή Gloriett–Almáskert, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην αναδιαμόρφωση της διασταύρωσης των οδών Méta και Ipracsfa με κυκλικό κόμβο και εκτροπή κυκλοφορίας. Μεταξύ των περαιτέρω προτάσεών τους περιλαμβάνονταν η δημιουργία φωτεινού σηματοδότη στη διασταύρωση της οδού Cziffra György, η ανανέωση των διαβάσεων πεζών, καθώς και η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών με ανίχνευση ταχύτητας και η βελτίωση της δημόσιας φωτισμού.

**Πράσινη:** εστίασε στη μείωση της επιβάρυνσης από την κυκλοφορία και στη βελτίωση της βιωσιμότητας, μεταξύ άλλων με τη μεταφορά του τερματικού σταθμού του λεωφορείου 136 και την καθιέρωση μονής κατεύθυνσης στην οδό Κλοζσβάρι. Επιπλέον, πρότειναν τη μείωση της κυκλοφορίας στην οδό Πετόφι, τη φροντίδα της βλάστησης, την εγκατάσταση διάβασης πεζών και την αναθεώρηση του κανονισμού στάθμευσης.

Τα αποτελέσματα σχετικά με τις προτάσεις του δεύτερου μπλοκ διαμορφώθηκαν ως εξής. Σε αυτή τη φάση ψήφισαν 41 συμμετέχοντες (91%). Οι τρεις πρώτες προτάσεις κατατάχθηκαν με ελάχιστη διαφορά, μόλις μία ψήφο η μία από την άλλη, ενώ έλαβαν τον ίδιο αριθμό, δύο αρνητικές ψήφους η κάθε μία. Βάσει αυτών, η σειρά των τριών πρώτων ήταν: Κίτρινη, Μπλε, Κόκκινη, τις οποίες ακολούθησαν κατά σειρά η Πράσινη και τέλος η Πορτοκαλί πρόταση. Οι διαφορές πιθανότατα αντανάκλουν το γεγονός ότι οι συμμετέχοντες υποστήριξαν κυρίως μέτρα με άμεσο, τοπικό και ορατό αντίκτυπο, ενώ ήταν πιο προσεκτικοί και διχασμένοι όσον αφορά τις πιο σύνθετες, μακροπρόθεσμες ή εκείνες που απαιτούν αλλαγή συνθηκών λύσεις.

#### Εικόνα 4 – Αποτελέσματα της ψηφοφορίας του Β΄ μπλοκ

Πηγή: ίδια επεξεργασία

##### Πράσινοι χώροι – προτάσεις ανάπτυξης πράσινων χώρων της περιφέρειας

Οι συμμετέχοντες της κοινοτικής συνέλευσης, τελικά την Κυριακή, τη δεύτερη ημέρα της συνέλευσης, μετά την ενημέρωση για τις τοπικές προκλήσεις που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική συνάντηση του Σεπτεμβρίου, επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των πράσινων χώρων της περιοχής. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση για την πράσινη ανάπτυξη ενός επιλεγμένου πράσινου χώρου, δημόσιου χώρου ή υποχρησιμοποιούμενου χώρου της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιγνιώδη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι, που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό, βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να προτείνει ιδέα, και από τις προτάσεις η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολούθως, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά τη συμφωνία για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο/οι εκπρόσωπος/οι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής της τοποθεσίας καθώς και στις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Την Κυριακή οι ομάδες εργάστηκαν πλέον σαφώς συντονισμένα και με εμπειρία: εκτός από την προηγούμενη κοινή εργασία, το διαδραστικό εργαλείο σχεδιασμού δημιούργησε επίσης ένα χαλαρό, εμπνευστικό κλίμα. Λόγω της φύσης της εργασίας, η ομαδική δυναμική ήταν λιγότερο συγκρουσιακή και περισσότερο χαρακτηριζόταν από τη δημιουργική ανταλλαγή ιδεών και τη συλλογική διαμόρφωση της οραματικής εικόνας ενός πιο βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος. Στις περισσότερες ομάδες, η προσωπική σύνδεση των συμμετεχόντων με τους χώρους πρασίνου – αγαπημένα μέρη για περπάτημα, παιδικές χαρές, πάρκα – αποτέλεσε ισχυρό κίνητρο. Η συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών γενεών έγινε επίσης πιο ισορροπημένη, ενώ οι παράγοντες της περιβαλλοντικής συνείδησης, της κοινοτικής εμπειρίας και της βιωσιμότητας αναδείχθηκαν έντονα σε κάθε πρόταση.

Μπλε: πρότεινε την πολύπλευρη ανανέωση του υποχρησιμοποιούμενου πράσινου χώρου στο Belsőmajor, η οποία συνδυάζει λειτουργίες μετακίνησης, αναψυχής και προστασίας της φύσης. Η ανάπτυξη της περιοχής θα πραγματοποιηθεί σε πολλαπλές φάσεις, με ενσωμάτωση τερματικού σταθμού λεωφορείων, εκπαιδευτικής διαδρομής, διαδρόμων για τρέξιμο και υγροτόπων, καθώς και με μοντέλο συντήρησης που βασίζεται στη συμμετοχή των πολιτών.

Πορτοκαλί: στόχευε στην πρασίνιση της περιοχής γύρω από το Lőrinc Center και των υποχρησιμοποιημένων χώρων του Ganzkertváros, με ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση της σκόνης και του φαινομένου της θερμικής νησίδας. Η πρόταση περιλάμβανε τη φύτευση νέων δέντρων, κήπους βροχής, πράσινες στέγες και πάρκο αναψυχής για την κοινότητα, καθώς και τη δημιουργία τοπικού κοινοτικού κήπου.

Κόκκινη ομάδα: σχεδίαζε τη μετατροπή της Πλατείας Αγοράς σε κοινόχρηστο πάρκο, το οποίο να εναρμονίζεται με τα προγραμματισμένα κοινωνικά ενοικιαζόμενα διαμερίσματα (σπίτι των χελιδονιών) και το πάρκο οδικής κυκλοφορίας (KRESZ) στο γειτονικό οικόπεδο. Τα βασικά στοιχεία της σύλληψης ήταν η μικρή αγορά τοπικών προϊόντων, τα στοιχεία που υποστηρίζουν τη μάθηση και την αλληλεπίδραση, οι ταΐστρες πουλιών (φωλιές χελιδονιών) και η υιοθεσία δέντρων, η συγκράτηση όμβριων υδάτων και η δημιουργία ενός πεζοδρομικού-ποδηλατικού «πράσινου διαδρόμου».

Κίτρινη: κατά μήκος του άξονα Nagy Burma – Halmi Erdő ανέπτυξε μια σύνθετη, φυσική και κοντινή στη φύση έννοια αναπλάσεων πάρκων και ανάπτυξης συγκοινωνιών. Στο σχέδιο δόθηκε έμφαση στην εγκατάσταση αυτόχθονων ειδών, την κομποστοποίηση, τη δημιουργία οπωροφόρων δέντρων και μαγικών κήπων, καθώς και στη διαμόρφωση στοιχείων συγκράτησης νερού και βελτίωσης του μικροκλίματος.

Πράσινη: εστίασε στην ανάπτυξη του κήπου Bóka, με την εκπόνηση ενός πακέτου δράσεων για τους χώρους πρασίνου που συνδυάζει εκπαιδευτικές και κοινοτικές λειτουργίες. Η πρόταση περιλάμβανε τη δημιουργία σχολικού κήπου, παραμυθένιων κήπων, αποθήκευσης όμβριων υδάτων και τοπικής αγοράς παραγωγών, ενισχύοντας τη συμμετοχική λήψη αποφάσεων και την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση.

Σχετικά με τις προτάσεις προέκυψαν τα ακόλουθα αποτελέσματα. Οι περισσότεροι από τους 42 ψηφίσαντες υποστήριξαν και πάλι την πρόταση της Ομάδας Μπλε, την οποία ακολούθησαν με μικρή διαφορά οι αναπτυξιακές έννοιες των Ομάδων Κόκκινη, Κίτρινη και Πορτοκαλί. Η πρόταση της Ομάδας Πράσινη, που κατατάχθηκε πέμπτη, είχε αντίθετα εκπληκτικά χαμηλή υποστήριξη (31%), η οποία οφείλεται κυρίως στην επιλογή του τύπου ανάπτυξης (Κήπος Μπόκαϊ).

Εικόνα 5 – Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας του Β' μπλοκ

Πηγή: ίδια επεξεργασία

## Σύνοψη, ανατροφοδοτήσεις

Μετά την εκδήλωση, οι συμμετέχοντες συμπλήρωσαν ένα λεπτομερές έντυπο αξιολόγησης, το οποίο παρείχε την ευκαιρία να δώσουν ανατροφοδότηση σχετικά με την οργάνωση της εκδήλωσης, το περιεχόμενό της και τις προσωπικές τους εμπειρίες. Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε σε κλίμακα από 1 έως 6, όπου το 1 αντιπροσώπευε την λιγότερο θετική και το 6 την πιο θετική γνώμη. Οι ποσοτικοποιήσιμες ερωτήσεις ήταν οι εξής:

Πόσο χρήσιμη ήταν η εκδήλωση για εσάς; (1: καθόλου, 6: πολύ χρήσιμη)

Παρακαλούμε αξιολογήστε τα ακόλουθα (1: καθόλου καλό, 6: πολύ καλό)

Τοποθεσία

Οργάνωση, διεξαγωγή

Εστίαση (διατροφή)

Σύνταξη επαγγελματικού προγράμματος

Υλοποίηση επαγγελματικού προγράμματος

Πρώτη ημέρα – 11 Οκτωβρίου (Σάββατο) – Κυκλοφορία

Πόσο χρήσιμα θεωρήσατε τα παρακάτω σημεία του προγράμματος; (1: καθόλου χρήσιμο, 6: πολύ χρήσιμο)

Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εκπαιδευτικής ημέρας

Παρουσίαση καλών και κακών πρακτικών

Ομαδική επίλυση προβλημάτων (κυκλοφορία)

Καθήκον σχεδιασμού δικτύου γραμμών

Παρουσίαση των προτάσεων των ομάδων

Ψηφοφορία, ανακοίνωση αποτελεσμάτων

Πόσο ένιωθε ότι συμμετείχε στη συλλογική σκέψη και λήψη αποφάσεων; (1: καθόλου, 6: πλήρως)

Νιώθω ότι οι προτάσεις της ομάδας μου αντιπροσωπεύουν τη γνώμη μου. (1: καθόλου, 6: απόλυτα)

Νιώθω ότι έμαθα από την ομάδα μου. (1: καθόλου, 6: απόλυτα)

Δεύτερη ημέρα – 12 Οκτωβρίου (Κυριακή) – Πράσινοι χώροι

Πόσο χρήσιμα θεωρήσατε τα παρακάτω σημεία του προγράμματος; (1: καθόλου χρήσιμο, 6: πολύ χρήσιμο)

Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εκπαιδευτικής ημέρας

Ομαδική συζήτηση για τους χώρους πρασίνου

Επιτραπέζιο παιχνίδι υπηρεσιών οικοσυστήματος

Παρουσίαση προτάσεων και ψηφοφορία

Κοινή διατύπωση του μηνύματος της ημέρας

Επίσημο κλείσιμο

Πόσο βοήθησε το επιτραπέζιο παιχνίδι στην κατανόηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των χώρων πρασίνου; (1: καθόλου, 6: πλήρως)

Πόσο ρεαλιστικά θεωρείτε ότι μπορούν να υλοποιηθούν οι από κοινού διατυπωμένες προτάσεις; (1: καθόλου, 6: πλήρως)

Πόσο ικανοποιημένοι ήσασταν συνολικά από την εκδήλωση; (1: καθόλου, 6: απόλυτα)

Οι μέσοι όροι των συνολικών αποτελεσμάτων απεικονίζονται στους παρακάτω πίνακες.

Η υλοποίηση της Κοινοτικής Συνέλευσης θεωρείται σαφής επιτυχία. Τόσο η συμμετοχή, όσο και οι παρουσιάσεις, καθώς και τα επαγγελματικά προγράμματα συνέβαλαν ώστε οι συμμετέχοντες να μην αισθανθούν μόνο καλά, αλλά και να διατυπώσουν ουσιαστικές προτάσεις για επαγγελματική ανάπτυξη.

Σχετικά με τις ψήφους που δόθηκαν στις προτάσεις, είναι σημαντικό να τονιστεί: η κοινότητα δεν αποτελεί διαγωνισμό, ούτε η ουσιαστική κατάταξη είναι μεταξύ των ιδεών που ανέπτυξαν οι μεμονωμένες ομάδες. Και οι 15 προσεκτικά μελετημένες, συζητημένες, επεξεργασμένες και παρουσιασμένες προτάσεις προορίζονται να φτάσουν στο τραπέζι των τοπικών και πολιτικών σχεδιαστών. Οι μεμονωμένες κατατάξεις φυσικά μπορούν να υποδείξουν μια μορφή προτεραιότητας ή λίστας υποστήριξης, η οποία μπορεί να ληφθεί υπόψη και στο μέλλον. Αλλά δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο νικητής της ημέρας είναι όλοι οι συμμετέχοντες και ο ίδιος ο δήμος, καθώς οι προτάσεις μπορούν να καθορίσουν πραγματικές κατευθύνσεις ανάπτυξης που ανταποκρίνονται στις τοπικές ανάγκες για το μέλλον.

Η γενική ικανοποίηση επιβεβαιώνεται επίσης από τα σχόλια που συλλέχθηκαν στο τέλος και των δύο ημερών. Στο τέλος των ημερών, οι κάτοικοι μπορούσαν να συνοψίσουν με μία λέξη τι τους προσέφερε, τι σήμαινε για αυτούς η κοινότητα, ποια ήταν η συνειρμική τους σύνδεση και το συναίσθημά τους σχετικά με το Σαββατοκύριακο. Βάσει των επισυναπτόμενων νεφών λέξεων, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η συντριπτική πλειοψηφία θεώρησε τις δύο ημέρες χρήσιμες, αποτελεσματικές και ευχάριστες. Υπήρξε εμφανής ανοιχτότητα και ενθουσιασμός για τη συνέχεια.

Με βάση όλα τα παραπάνω, επεκτείνοντας το ορατό σε σύννεφο λέξεων σύνθημα της μιας από τις ενθουσιώδεις ομάδες, η βασικότερη εμπειρία του Σαββατοκύριακου είναι:

«Η κοινότητα είναι η νικήτρια!»

Εικόνα 6 – Τα σύννεφα λέξεων της λήξης της ημέρας

Πηγή: ιδία επεξεργασία

## **1.Συγκέντρωση κοινότητας περίληψη δημόσιας συγκοινωνίας I.**

### **Μπλε ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τον 18ο δήμο της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά το πρώτο Σαββατοκύριακο επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στην πρώτη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες, μετά την αναγνώριση των τοπικών προκλήσεων που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, αρχικά εντόπισαν τα κύρια προβλήματα κυκλοφορίας και τα κενά του δικτύου της περιοχής μέσα από μια συζήτηση διερεύνησης προβλημάτων και σπάσιμο πάγου. Στη συνέχεια, το καθήκον των ομάδων ήταν να αναπτύξουν μια ρεαλιστική πρόταση ανάπτυξης τοπικού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, να παρέχει επίσης συνδέσεις τροφοδότησης προς τον ταχύδρομο του Ferihegy και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούνται προβληματικές από πλευράς προσβασιμότητας και που οι κάτοικοι θεωρούν σημαντικές στην καθημερινή τους ζωή. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστεί ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων μαζικής μεταφοράς, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε σε πέντε λεπτά από τον ή τους εκπροσώπους που όρισε η ομάδα, αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις ήθελε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Η Ομάδα Κεκ ήρθε από μία από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της περιφέρειας, την περιοχή Pestszentimre, η οποία σχεδόν έχει συγχωνευτεί με το Gyál και συνδέεται με το κέντρο μέσω της οδού Nagykőrösi και της σιδηροδρομικής γραμμής 142. Τα μέλη της ομάδας προέρχονται από τις περιοχές Újrépentelep, Belsőmajor, Erdőskert και Kossuth Ferenc-telep. Η εξεταζόμενη περιοχή σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί απομονωμένη, καθώς η σύνδεση προς τα κέντρα της περιφέρειας και

της πρωτεύουσας δεν είναι απαραίτητα ιδανική, ενώ οι βασικές υπηρεσίες υγείας, διοίκησης και κυβερνητικές υπηρεσίες είναι δυσκολότερα προσβάσιμες, μερικές φορές μόνο μετά από πολλαπλές αλλαγές μέσων μαζικής μεταφοράς. Η ομάδα εντόπισε τρία κύρια προβλήματα σχετικά με το τρέχον δίκτυο μαζικής μεταφοράς:

Η κοινότητα Belsőmajor και Erdőskert δεν είναι συνδεδεμένη με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, με αποτέλεσμα ένα μέρος των κατοίκων να αναγκάζεται να χρησιμοποιεί ιδιωτικά αυτοκίνητα. Αν και στις περιοχές των κατοικιών πολλοί από τους κατοίκους δεν επιθυμούν να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μια σημαντική κοινότητα αισθάνεται αποκλεισμένη και ξεχασμένη γι' αυτό το λόγο.

Η δομή των περιοχών της συνοικίας, λόγω της πυκνής δόμησης και των στενών δρόμων, περιορίζει τη δημόσια συγκοινωνία μόνο σε ορισμένους δρόμους, γεγονός που αυξάνει δυσανάλογα το φόρτο σε ορισμένες περιπτώσεις, ενώ άλλοι δρόμοι παραμένουν μη προσβάσιμοι.

Υπάρχουν οδικές αρτηρίες που κατευθύνονται προς το κέντρο της Βουδαπέστης, αν και δεν είναι απαραίτητα γρήγορες και καλής ποιότητας, αλλά λαμβάνοντας υπόψη ολόκληρη τη συνοικία, οι πλευρικές (οριζόντιες) μετακινήσεις είναι πολλές και με άβολες ανταποκρίσεις, καθώς στα κύρια σημεία ανταπόκρισης δεν υπάρχει κατάλληλα ανεπτυγμένη υποδομή.

Η ομάδα δημιούργησε τρεις προτεινόμενες διαδρομές δημόσιας συγκοινωνίας, από τις οποίες οι δύο συμπληρώνουν την ήδη υπάρχουσα λεωφορειακή συγκοινωνία, ενώ η μία δημιουργεί μια εντελώς νέα γραμμή.

Με την επέκταση της υπάρχουσας γραμμής 123 του Σορόκσαρ, θα συνδεόταν το νότιο τμήμα της περιοχής με την περιοχή του εμπορικού κέντρου που βρίσκεται στα σύνορα, καθώς και με το κεντρικό νοσοκομείο του νότιου Πέστη, το Νοσοκομείο Jahn Ferenc. Η δημιουργηθείσα γραμμή 123+ θα είχε 2 στάσεις στην περιοχή των εμπορικών κέντρων, γεγονός που θα επέτρεπε την κάλυψη της μεγάλης έκτασης του κέντρου, και στη συνέχεια, στρίβοντας στην οδό Ady Endre, με στάσεις στις διασταυρώσεις Arany János, Töngény και Vezér, θα έφτανε στο κέντρο, στην Πλατεία Ηρώων. Αυτή η λύση θα αντιμετώπιζε την τρέχουσα κακή σύνδεση του νοσοκομείου και των εμπορικών δυνατοτήτων.

Στην περίπτωση της υπάρχουσας γραμμής 182, ο τερματικός σταθμός θα μεταφερθεί από την κατοικία Krepuska Géza σε έναν νεοδημιουργημένο τερματικό σταθμό στην περιοχή Almáskert. Η γραμμή 182+ θα συνεχίσει μέχρι την οδό Határ μέσω της οδού Nemes, στη συνέχεια θα στρίψει στην οδό Iharos Sándor από την οδό Határ. Στην οδό Alacskaί θα κάνει αναστροφή και θα ενωθεί με την οδό Királyhágó. Συνεχίζοντας στην οδό Kétújfalú, θα φτάσει στην πλατεία Béke, και στη συνέχεια μέσω της οδού Üllői θα φτάσει στον τερματικό σταθμό Ferihegy Market Central.

Η ομάδα ανέπτυξε επίσης μια υπηρεσία δρομολόγησης που εξερευνά τη συνοικία. Το σημείο εκκίνησης του λεωφορείου αριθμός 18 είναι ο νέος τερματικός σταθμός λεωφορείων που δημιουργήθηκε στη θέση του παλιού νεκροταφείου στην οδό Kalász, στην περιοχή Belsőmajor. Μπαίνοντας στην οδό Nagykőrösi, το δρομολόγιο θα συνεχίσει μέχρι την οδό Nemes, όπου θα διασχίσει τη σιδηροδρομική γραμμή και θα περάσει από το κέντρο της συνοικίας, την πλατεία Hősök. Στη στάση Kastélydombi θα συνεχίσει μέσω των οδών Kisfaludy και στη συνέχεια Lőrinci. Με το άνοιγμα της οδού Irapcsfa, θα

παρέχεται νέα σύνδεση προς το MOHU, καθώς και προς τις βιομηχανικές και υπηρεσιακές μονάδες που βρίσκονται κατά μήκος του δρόμου. Συνεχίζοντας κατά μήκος της οδού Méta, μέσω των οδών Kele και Margó Tivadar, θα συνδέσει τις κατοικίες Szent-Lőrinc και Havanna. Στρίβοντας στην οδό Baross, θα προχωρήσει μέχρι το κτίριο του Δημαρχείου, όπου θα στρίψει στην οδό Gyöngyvirág και θα συνεχίσει μέχρι τη σιδηροδρομική γραμμή. Εκεί, κινούμενο παράλληλα, θα περάσει από το Sárkány Center και από εκεί, αγγίζοντας την περιοχή Lakatostelep, θα στρίψει στην οδό Margó Tivadar κοντά στην τράπεζα OTP. Από εκεί, το δρομολόγιο θα συνεχίσει μέσω των στάσεων που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Η κυκλική διαδρομή εξυπηρετεί την πρόσβαση σε διάφορες κεντρικές υπηρεσίες. Το δρομολόγιο μπορεί να λειτουργήσει και ως ταχύδρομο λεωφορείο ή με μικρότερα λεωφορεία, ηλεκτρικής και πιο ήσυχης κίνησης. Ενδεχομένως και με υπηρεσία κατόπιν ζήτησης. Στην αφετηρία του Sárkány Center, το δρομολόγιο εξασφαλίζει μελλοντική σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο ή το ταχύμετρο προς το αεροδρόμιο Ferihegy. Συνδέει σχεδόν όλες τις κατοικίες της συνοικίας και, μέσω σημείων ανταπόκρισης, καθιστά τις υπηρεσίες προσβάσιμες.

Η διαμορφωμένη γραμμή αποφεύγει ωστόσο την πλατεία Szarvascsára και το Gloriette, τα οποία είναι επί του παρόντος υπερφορτωμένα, αλλά εξυπηρετεί το SZTK και μεταφέρει τους κατοίκους χωρίς αλλαγή προς το Δημαρχείο, το Κυβερνητικό Γραφείο, καθώς και κοντά στην αστική αγορά. Ο εντοπισμένος δρόμος Iparcsfa καταργεί ένα επικίνδυνο σημείο ατυχημάτων και αποκαλύπτει μια βιομηχανική-υπηρεσιακή ζώνη, η οποία αποτελεί βασικό σημείο μετακίνησης της περιοχής. Η διαμορφωμένη γραμμή, καθώς και οι δύο περαιτέρω αναπτυγμένες γραμμές, συνδυαστικά, συνδέουν την περιοχή με τον ταχύδρομο άξονα προς το αεροδρόμιο Φεριχέγκι, καθώς και με τον ταχύδρομο και σιδηροδρομικό άξονα προς το Nagykőrös, μειώνοντας την απομόνωση που παρατηρείται στην περιοχή.

## **Ομάδα Πορτοκαλί**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τον 18ο δήμο της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου μπλοκ της πρώτης ημέρας του Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, μετά την εξοικείωση με τις τοπικές προκλήσεις που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες αρχικά εντόπισαν τα κύρια προβλήματα κυκλοφορίας και τις ελλείψεις του δικτύου του δήμου μέσα από μια συζήτηση διερεύνησης προβλημάτων και σπάσιμο πάγου. Στη συνέχεια, το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση μιας ρεαλιστικής πρότασης ανάπτυξης τοπικού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, θα παρέχει επίσης συνδέσεις τροφοδότησης προς τον ταχύδρομο του Ferihegy και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούν σημαντικές οι κάτοικοι στην καθημερινή τους ζωή και παρουσιάζουν προβλήματα

προσβασιμότητας. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστούν ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων μαζικής μεταφοράς, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε σε πέντε λεπτά από τον ή τους εκπροσώπους που ορίστηκαν από την ομάδα, αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις επιθυμούσε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Μεταξύ των συμμετεχόντων υπερτερούσαν οι άνω των 50 ετών, γεγονός που καθόρισε ουσιαστικά τη δυναμική της ομάδας. Κατά τη διάρκεια της εισαγωγικής συζήτησης, η αρχική έντονη ατμόσφαιρα χαλάρωσε σχετικά γρήγορα, αξιοποιώντας τον περιορισμένο διαθέσιμο χρόνο, ώστε όλοι να μπορέσουν να εκφράσουν τα βασικότερα παράπονά τους. Ο συντονιστής χρειάστηκε να παρέμβει μόνο μία φορά, επισημαίνοντας ότι ένας από τους συμμετέχοντες μονοπώλησε υπερβολικά τον λόγο. Δύο έως τρία άτομα, προωθώντας τα δικά τους συμφέροντα και απόψεις, ήταν κυρίως αυτοί που δυναμικοποίησαν τη συζήτηση, χωρίς όμως να προκύψουν σημαντικές συγκρούσεις. Η μικρή σύνθεση της ομάδας (6 άτομα) παρείχε σε όλους την ευκαιρία να εμπλακούν με επικοινωνιακό τρόπο στη διαδικασία εργασίας.

Ως πρώτο μέρος της αποστολής, τα μέλη της ομάδας εντόπισαν τις περιοχές της κοινότητας που καλύπτονται λιγότερο από τα μέσα μαζικής μεταφοράς της περιοχής, και με βάση συναίνεση ορίστηκαν οι συνοικίες Ganzkertváros και Krepuska Géza-telep. Κατά τη γνώμη τους, σε αυτές τις συνοικίες το δίκτυο μεταφορών χρειάζεται εν μέρει αναδιοργάνωση και εν μέρει ανάπτυξη.

Τα μέλη της ομάδας προσπάθησαν να συνδέσουν όσο το δυνατόν περισσότερες (δημόσιες) υπηρεσίες στη διαδρομή της «θεωρητικής» γραμμής, υποστηρίζοντας τη σχετικότητά της. Μεταξύ των υπηρεσιών περιλαμβάνονται αρκετές εκπαιδευτικές και παιδαγωγικές μονάδες (Παιδικός Σταθμός Bambi της Βουδαπέστης, Νηπιαγωγείο Hétszínvirág, Δημοτικό Σχολείο Kandó Téri), κοινόχρηστος χώρος με αναψυκτική λειτουργία (Πλατεία Kandó), καθώς και οίκος ευγηρίας (Οίκος Ευγηρίας Alacskaí Úti). Το ευρύ φάσμα των χρηστών αυτών των υπηρεσιών μπορεί να εξασφαλίσει την αξιοποίηση της γραμμής (και τη βιώσιμη λειτουργία της).

Κατά τον καθορισμό του σημείου εκκίνησης και τερματισμού, ως πρωταρχικό σχεδιαστικό κριτήριο αναδείχθηκε το γεγονός ότι τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα είναι δύσκολα προσβάσιμα με απευθείας δρομολόγιο από τις γειτονιές της πόλης. Ως ένα από τα τερματικά σημεία της γραμμής ορίστηκε ο χώρος στάθμευσης του καταστήματος Auchan στο Soroksár, ενώ σχεδιάζεται η δημιουργία ξεχωριστής στάσης κοντά στο κατάστημα Ikea. Το άλλο τερματικό σημείο ορίστηκε κοντά στο Market Central στο Vecsés, εξασφαλίζοντας έτσι τη σύνδεση τροφοδότη με τον σιδηρόδρομο του Ferihegy και τον ταχύδρομο αυτοκινητόδρομο. Η γραμμή θα εξυπηρετεί την περιοχή Ganzkertváros κατά μήκος των οδών Halomegyházi και Gyergyó, ενώ στην επιστροφή θα διέρχεται από την οδό Királyhágó, εξασφαλίζοντας τη δυνατότητα ανταπόκρισης σε πολλές τοπικές γραμμές (π.χ. 166, 182, 254E, 255E, 266, 282E).

Τα μέλη της ομάδας, λόγω της γνώσης τους για την περιοχή, έλαβαν πλήρως υπόψη τις χωρητικότητες των εμπλεκόμενων οδών κατά τον καθορισμό του δικτύου. Με βάση τον αναμενόμενο αριθμό επιβατών, θεωρούν ως βέλτιστη λύση ένα μικρό λεωφορείο. Δεδομένου ότι η γραμμή θα λειτουργεί

κυρίως σε προασιακό περιβάλλον, προτιμούν λεωφορεία με καθαρά ηλεκτρική (EV) κίνηση, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Το πρόγραμμα δρομολογίων καθορίστηκε από τους συμμετέχοντες με βάση τη ζήτηση για (δημόσιες) υπηρεσίες. Σύμφωνα με αυτό, τις καθημερινές κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου τα δρομολόγια θα είναι πιο συχνά, κάθε 30 λεπτά, ενώ τα Σαββατοκύριακα πιο αραιά, κάθε ώρα.

## **Κόκκινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου μπλοκ της πρώτης ημέρας του Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, μετά την εξοικείωση των συμμετεχόντων με τις τοπικές προκλήσεις που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, αρχικά μέσω μιας συζήτησης για την ανίχνευση προβλημάτων και τη διάσπαση του πάγου, εντόπισαν τα κύρια προβλήματα κυκλοφορίας της δημοτικής ενότητας, τις ελλείψεις στο δίκτυο, και στη συνέχεια το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση μιας ρεαλιστικής, τοπικής πρότασης ανάπτυξης του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, παρέχει επίσης συνδέσεις τροφοδότησης προς το ταχύδρομο του Ferihegy και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούνται προβληματικές από πλευράς προσβασιμότητας και που οι κάτοικοι θεωρούν σημαντικές στην καθημερινή τους ζωή. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστούν ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε από τον ή τους εκπροσώπους που όρισε η ομάδα σε διάρκεια πέντε λεπτών, αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις επιθυμούσε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή τα νέα δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Η Κόκκινη Ομάδα, που εκπροσωπεί τις περιοχές Erzsébettelep – Béliatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep, κατά τη διάρκεια της συζήτησης για την ανίχνευση προβλημάτων και τη διάσπαση του πάγου, συνέδεσε το πακέτο προτάσεων της με τις εντοπισμένες ελλείψεις, με κεντρικό στοιχείο την ανάδειξη και τη σύνδεση των περιοχών Erzsébettelep και Béliatelep στο δίκτυο. Αν και κάποιοι κάτοικοι της περιοχής δεν διατύπωσαν σαφώς αρνητικά σχόλια για το θέμα, η γενική αντίληψη ήταν ότι για τους κατοίκους αυτών των δύο περιοχών αποτελεί πρόκληση η πρόσβαση με μέσα μαζικής μεταφοράς σε υπηρεσίες που λειτουργούν σε άλλα μέρη της περιοχής ή σε γειτονικές περιοχές – όπως η υγειονομική περίθαλψη, η εξυπηρέτηση πολιτών, οι δυνατότητες αγορών και η ψυχαγωγία. Συνεπώς, υπήρξε συμφωνία ότι η πρόταση πρέπει να απαντά σε αυτή την πρόκληση. Επιπλέον, η πρόταση ανταποκρίθηκε στις ανάγκες για μείωση της κυκλοφορίας στις περιοχές μεταξύ της οδού Nefelejcs και της οδού Üllői, καθώς και για τη δημιουργία συνδέσεων με τα υπάρχοντα δίκτυα μαζικής μεταφοράς, το σιδηροδρομικό δίκτυο και το αεροδρόμιο. Το πακέτο προτάσεων που δημιουργήθηκε με συναίνεση στοχεύει στη δημιουργία δύο νέων λεωφορειακών

γραμμών – μιας «ημι-εξπρές» που θα δημιουργεί έναν άξονα βορρά-νότου και μιας τοπικής, ζήτησης-καθοδηγούμενης γραμμής που θα εξυπηρετεί τις περιοχές Erzsébettelep και Béliatelep.

Το βόρειο τερματικό σημείο της κύριας γραμμής εντός δύο δημοτικών διαμερισμάτων θα βρίσκεται στη διασταύρωση της οδού Felsőcsatári με την οδό Gyömrői, ενώ το νότιο τερματικό σημείο θα δημιουργηθεί στη συμβολή της οδού Méta με την οδό Nagykőrösi, στο Νότιο Πέστη Αστικό Λεωφορείο Στάθμευσης. Η προτεινόμενη λεωφορειακή γραμμή θα κινείται από την οδό Felsőcsatári μέσω της οδού Gyömrői και στη συνέχεια κατά μήκος της διαδρομής βορρά-νότου μέσω των οδών Ráday Gedeon – Haladás – Petőfi – Gilice tér – Cziffra György – Méta. Οι προτεινόμενες στάσεις εντός του διαμερίσματος, που θα παρέχουν κατά το δυνατόν προσβάσιμες μεταφορές, είναι οι εξής: Felsőcsatári út, Σιδηροδρομικός Σταθμός Pestszentlőrinc, Ráday Gedeon utca (Kőhid), Nefelejcs utca, Üllői út / Szarvas csárda tér, Bókay-kert, Besence utca, Νότιο Πέστη Αστικό Λεωφορείο Στάθμευσης. Ο στόχος δεν είναι η δημιουργία συχνών στάσεων, αλλά η ταχεία σύνδεση βορρά-νότου με το υπάρχον δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών του διαμερίσματος, καθώς και με τα συγκοινωνιακά και υπηρεσιακά κέντρα των γειτονικών διαμερισμάτων. Η προτεινόμενη γραμμή θα δημιουργήσει επίσης συνδέσεις εκτός του διαμερίσματος, προς βορρά τουλάχιστον μέχρι το συγκοινωνιακό κόμβο Κόμπάνγια-Kispest ή ακόμη και μέχρι το κέντρο της πόλης (Kálvin tér, Deák Ferenc tér, Blaha Lujza tér), ενώ προς νότο θα συνδέει το διαμέρισμα με το νοσοκομείο Jahn Ferenc ή τα εμπορικά κέντρα του Soroksár. Η προτεινόμενη γραμμή παρέχει εξαιρετικές δυνατότητες μεταφοράς ως εξής:

άμεσα στις λεωφορειακές γραμμές 36, 93, 93A, 95, 98, 98E, 182, 182A, 183, 184, 193E, 194B, 198, 200E, 217, 217E, 282E και 284E καθώς και στη γραμμή υπεραστικών λεωφορείων 577, επιπλέον

έμμεσα στα τρένα που κυκλοφορούν στη σιδηροδρομική γραμμή αριθμός 100 και

στα λεωφορεία (235, 236A) και τραμ (50) που κινούνται στην οδό Üllői.

Πέραν της κύριας γραμμής, τα μέλη της ομάδας πρότειναν επίσης μια δρομολόγηση τηλελεωφορείου με ζήτηση, φιλική προς το περιβάλλον, για τους κατοίκους των περιοχών Erzsébettelep και Béliatelep. Η διαδρομή, που εντάσσεται στο σύστημα τηλελεωφορείων της BKK, έχει ως στόχο αφενός τη σύνδεση των κατοίκων των περιοχών με τη προτεινόμενη κύρια γραμμή, και αφετέρου την άμεση πρόσβαση προς τα καταστήματα και τις υπηρεσίες που βρίσκονται στην περιοχή Κόμπάνγια-Újhegy. Οι προτεινόμενες στάσεις της δρομολόγησης με ζήτηση θα οριστούν κατά μήκος της εξής διαδρομής, ξεκινώντας από τη διασταύρωση Felsőcsatári út – Gyömrői út: Gyömrői út – Sibrik Miklós út – Bányató utca – Hangár utca – Felsőcsatári út – Álmos utca – Frangepán utca – Csévéző utca – Gyömrői út.

## **Κίτρινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά το Σαββατοκύριακο επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στην πρώτη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες, μετά την εξοικείωση με τις τοπικές προκλήσεις που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, αρχικά μέσω

μιας συζήτησης για την ανίχνευση προβλημάτων και τη διάσπαση του πάγου, εντόπισαν τα κύρια προβλήματα κυκλοφορίας και τα κενά στο δίκτυο της δημοτικής ενότητας, και στη συνέχεια το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση μιας ρεαλιστικής, τοπικής πρότασης ανάπτυξης του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, παρέχει επίσης συνδέσεις τροφοδότησης προς το ταχύδρομο του Ferihegy και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούνται προβληματικές από πλευράς προσβασιμότητας και που οι κάτοικοι θεωρούν σημαντικές στην καθημερινή τους ζωή. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστούν ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων μαζικής μεταφοράς, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε από τον ή τους εκπροσώπους που όρισε η ομάδα σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις ήθελε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή τα νέα δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Η κοινή εργασία της Κίτρινης Ομάδας ξεκίνησε με τη συζήτηση των σημαντικότερων προβλημάτων συγκοινωνίας, όπου γρήγορα αναδείχθηκαν κοινές απόψεις σχετικά με συγκεκριμένες γραμμές ή στάσεις μαζικής μεταφοράς. Γενικό πρόβλημα αποτέλεσε η έλλειψη κατάλληλης σύνδεσης δημόσιας συγκοινωνίας μεταξύ Gloriett-telep και Ganzkertváros, καθώς και το γεγονός ότι αρκετές από τις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές λειτουργούν με μικρότερη συχνότητα ή με μεγαλύτερο χρόνο διαδρομής από τον επιθυμητό. Παραδείγματα αυτών ήταν οι γραμμές 166, 266, 182 και 282. Επιπλέον, η επέκταση του τραμ 42 μέχρι το Gloriett-telep αμφισβητήθηκε από πολλούς συμμετέχοντες, κυρίως λόγω της ανάγκης διατήρησης των δέντρων στην περιοχή και της απόρριψης της κατάργησης της λεωφορειακής γραμμής 142E. Επιπρόσθετα, οι συμμετέχοντες επισήμαναν την έλλειψη χώρων στάθμευσης, ιδιαίτερα γύρω από τις περιοχές Köki και Határ út, που εμποδίζει τον συνδυασμό χρήσης αυτοκινήτου και μαζικής μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, ήδη κατά τη διάρκεια της συζήτησης των προβλημάτων διατυπώθηκε ως πρόταση η δημιουργία δύο κέντρων γειτονιάς με βάση την αρχή της πόλης των 15 λεπτών.

Μετά τη συζήτηση των σημαντικότερων προβλημάτων, η κίτρινη ομάδα προχώρησε στον καθορισμό των προορισμών. Πολλοί τόνισαν ότι οι σταθμοί τρένου Ferihegy και Pestszentlőrinc αποτελούν σημαντικούς κόμβους δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ ως προορισμός που αναφέρθηκε συχνά ήταν η πλατεία Szarvas csárda λόγω της εγγύτητάς της στην αγορά. Επιπλέον, αναφέρθηκε ότι θα έπρεπε να ενισχυθούν οι συνδέσεις προς τον αυτοκινητόδρομο M5, καθώς και προς τις περιοχές Gyál, Vecsés και τους εσωτερικούς δήμους. Κατά τον κοινό σχεδιασμό, συζητήθηκε επίσης ότι η περιοχή γύρω από τον σταθμό τρένου Ferihegy είναι αυτή τη στιγμή κορεσμένη, χωρίς επαρκείς θέσεις στάθμευσης, με αποτέλεσμα πολλοί να παρκάρουν ήδη, για παράδειγμα, κοντά στο Vilmos Endre Sportcentrum. Για την επίλυση αυτών των προβλημάτων, θα μπορούσαν αφενός να επεκταθούν οι τοπικοί χώροι στάθμευσης P+R και αφετέρου να δημιουργηθεί πεζογέφυρα ή υπογειοποίηση στον σταθμό τρένου Szemeretelep, ώστε όσοι παρκάρουν εκεί να μπορούν να περπατούν γρήγορα και με ασφάλεια προς τη στάση

Ferihegy. Σχετικά με τον σταθμό Szemeretelep, οι συμμετέχοντες εξέφρασαν την άποψη για το πόσο θετική επίδραση θα είχε στην κυκλοφορία εντός του δήμου το να μπορούν να επιβιβάζονται σε περισσότερα τρένα ακόμα και σε αυτή τη στάση ή αν υπήρχε σταθμός τρένου κοντά στην οδό Μέτα. Υπήρχε ζήτηση και για τρένα που δεν κατευθύνονται προς το Nyugati, ωστόσο τα μέλη της ομάδας συζήτησαν επίσης ότι σε αυτά τα ζητήματα δυστυχώς επηρεάζονται και άλλοι φορείς λήψης αποφάσεων, όχι μόνο η διοίκηση του δήμου.

Κατά τον καθορισμό των διαδρομών των νέων λεωφορειακών γραμμών, οι συμμετέχοντες συμφώνησαν αφενός ότι αντί για μεγάλα λεωφορεία θα πρέπει να κυκλοφορούν μικρότερα, αλλά πιο συχνά δρομολόγια, όπως για παράδειγμα τα μικρά λεωφορεία που ξεκινούν από την πλατεία Széll Kálmán στην πλευρά του Buda. Αφετέρου, είχαν κοινή άποψη ότι επιθυμούν καλυμμένες, μεγαλύτερες στάσεις λεωφορείων όπου μπορούν να σταματούν ταυτόχρονα περισσότερες γραμμές και οι επιβάτες να προστατεύονται από τις καιρικές συνθήκες. Τέλος, τα μέλη της ομάδας συμφώνησαν επίσης ότι οι εξωτερικές περιοχές, ιδιαίτερα η γύρω περιοχή της οδού Alacskaí, είναι αυτή τη στιγμή κακώς συνδεδεμένες με το δίκτυο συγκοινωνιών και είναι δύσκολα προσβάσιμες σε υπηρεσίες όπως η αγορά ή ο κινηματογράφος. Αντίθετα, η περιοχή Gloriett-telep θεωρείται καλά εξυπηρετούμενη και ευνοϊκά τοποθετημένη γειτονιά. Ένα ενδιαφέρον εσωτερικό διάλογο προκάλεσε η συζήτηση για τον ιδανικό αριθμό μεταβιβάσεων, καθώς για τους ηλικιωμένους οι μεταβιβάσεις είναι δύσκολες, ενώ οι νεότεροι τις διαχειρίζονται πιο ευέλικτα. Αυτές οι διαφορές αναδείχθηκαν καθαρά μεταξύ των συμμετεχόντων διαφορετικών ηλικιών, ωστόσο ως αποτέλεσμα μιας παραγωγικής ανταλλαγής απόψεων, οι συμμετέχοντες κατέληξαν σε συμφωνία ότι το πιο σημαντικό είναι να υπάρχουν γρήγορα, εκφρες λεωφορεία που σταματούν μόνο σε λίγες στάσεις, συνδέοντας έτσι τις γειτονιές σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Ως αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας σχεδιασμού, οι συμμετέχοντες πρότειναν τρεις νέες ιδέες δρομολογίων. Πρώτον, θα τροποποιούσαν τη διαδρομή των λεωφορείων 182 και 184 ώστε να κατευθύνονται από την πλατεία Gillice προς την κατοικημένη περιοχή Havanna, αντί προς την οδό Üllői. Τα λεωφορεία με τα φανταστικά ονόματα 238 και 384 που θα δημιουργούνταν έτσι, θα έφταναν στον σιδηροδρομικό σταθμό Kőbánya-Kispest μέσω της διαδρομής οδών Margó Tivadar – Lakatos – Nefelejcs. Το 384 θα διέφερε επίσης από την τρέχουσα εκδοχή του, καθώς θα έκανε έναν κύκλο στην περιοχή Erdőskert πριν επιστρέψει, και ιδανικά, ένα μικρότερο λεωφορείο στην περιοχή Újrételteperi θα συνέδεε ακόμη καλύτερα τους κατοίκους των εξωτερικών οδών με αυτό το δρομολόγιο. Το τρίτο νέο δρομολόγιο λεωφορείου θα ακολουθούσε την τροποποιημένη διαδρομή του 183 με το φανταστικό όνομα 183A και θα διέφερε κυρίως από την τρέχουσα εκδοχή του στο ότι θα έκανε έναν κύκλο μέσω των οδών Halomi – Királyhágó – Üllői, βελτιώνοντας έτσι την πρόσβαση στον σιδηροδρομικό σταθμό Szemeretelep.

## **Πράσινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στην πρώτη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες, μετά την εξοικείωση με τις τοπικές προκλήσεις που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή –

συνάντηση, αρχικά μέσω μιας συζήτησης για την ανίχνευση προβλημάτων και τη διάσπαση του πάγου, εντόπισαν τα κύρια προβλήματα κυκλοφορίας της δημοτικής ενότητας και τις ελλείψεις στο δίκτυο. Στη συνέχεια, το καθήκον των ομάδων ήταν να αναπτύξουν μια ρεαλιστική πρόταση ανάπτυξης τοπικού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία, εκτός από την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων, θα παρέχει επίσης συνδέσεις τροφοδότησης προς το ταχύδρομο του Ferihegy και τον αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, έπρεπε να προσδιοριστούν – και να σημειωθούν σε χάρτη εργασίας – οι λιγότερο εξερευνημένες περιοχές της περιφέρειας, όπου η προσβασιμότητα και η συχνότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κατώτερες των επιθυμητών, καθώς και οι υπηρεσίες που θεωρούνται προβληματικές από πλευράς προσβασιμότητας και που οι κάτοικοι θεωρούν σημαντικές στην καθημερινή τους ζωή. Στη συνέχεια, έπρεπε να καθοριστεί ένα ή περισσότερα νέα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του δικτύου λεωφορείων μαζικής μεταφοράς, καθώς και το προτεινόμενο δίκτυο γραμμών. Η πρόταση, μετά την οριστικοποίησή της, παρουσιάστηκε από τον ή τους εκπροσώπους που όρισε η ομάδα σε πέντε λεπτά, αναφέροντας τον τρόπο με τον οποίο κατέληξαν στην απόφασή τους, ποιες ελλείψεις ήθελε η ομάδα να καλύψει με το νέο δίκτυο ή τα νέα δίκτυα, ποιες προτάσεις λύσεων προέκυψαν και ποιο ήταν το τελικό αποτέλεσμα.

Η σύνθεση της Πράσινης Ομάδας παρουσίασε ισορροπημένη περιφερειακή αναλογία: η οκταμελής ομάδα αποτελούνταν κατά το ήμισυ από κατοίκους των κατοικιών Χαβάννα και Αγίου Λωρέντζου, ενώ το άλλο ήμισυ προερχόταν από την περιοχή Μπόκαϊτελεπ. Αυτή η εκπροσώπηση εξασφάλισε ότι τα ζητήματα μετακίνησης της περιοχής του δήμου μπορούσαν να αξιολογηθούν από πολλαπλές οπτικές γωνίες, βάσει των εμπειριών από διαφορετικά αστικά ιστούς. Για το λόγο αυτό, η ομάδα εργάστηκε στην περαιτέρω ανάπτυξη της υπάρχουσας γραμμής του λεωφορείου 142E, καθώς και στη σύνδεση της περιοχής με τον ταχύδρομο – παράλληλα με την καταγραφή και παρουσίαση των αναγκών της περιοχής. Το σημείο εκκίνησης ορίστηκε ο σταθμός μετρό Χατάρ Ούτ, ενώ το τελικό σημείο ο σταθμός τρένου Φεριχέγκι.

Μεταξύ των μεθόδων της ομάδας περιλαμβανόταν η δημιουργία νέων στάσεων και ο σχεδιασμός μιας νέας διαδρομής σχετιζόμενης γραμμής, μέσω των οποίων βελτιώθηκε η προσβασιμότητα ορισμένων σημαντικών υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα διαδρομή της γραμμής 142E σε διαφορετική περιοχή, με τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του υπάρχοντος οδικού δικτύου. Επιπλέον, η ομάδα σκιαγράφησε μια άλλη εναλλακτική, αν και μη επεξεργασμένη, κατεύθυνση διαδρομής, καθώς και ανέτρεψε την προσέγγιση σε ένα σημείο: εντόπισε πιθανές θέσεις εγκατάστασης υπηρεσιών και ελλείψεις υπηρεσιών γύρω από υπάρχουσες στάσεις.

Το κέντρο σχεδιασμού του δικτύου γραμμών έγινε ουσιαστικά ο τερματικός σταθμός/εναλλακτικό σημείο σύνδεσης της γραμμής 142E. Σύμφωνα με το σχέδιο, στη γραμμή του λεωφορείου 142E που αυτή τη στιγμή κάνει τέρμα στην πολυκατοικία Glorieta, θα συνδεθεί μια γραμμή κοντά στην πλατεία Gilice (με κάποια τροποποίηση της διαδρομής ή μέσα στην ίδια την πολυκατοικία), η οποία θα περιμένει το 142E και θα είναι προσαρμοσμένη στο ωράριό του. Αυτή η γραμμή θα φτάνει μέσω της οδού Cziffra György στο εμπορικό κέντρο Lőrinc-Center, το οποίο αποτελεί ένα κέντρο υπηρεσιών της περιοχής, η προσβασιμότητα του οποίου είναι ανεπαρκής από την κατεύθυνση της πολυκατοικίας

Havanna. Η γραμμή θα συνεχίζει προς την περιοχή Szemeretelep, όπου αφενός θα κινείται στον εξωτερικό δρόμο προς τον σιδηροδρομικό σταθμό Ferihegy, αφετέρου θα βελτιώσει τη συγκοινωνιακή πρόσβαση στο κατάστημα Lidl που κατασκευάζεται στην περιοχή Szemeretelep (οδός Honvéd). Η ομάδα θα κατευθύνει τη γραμμή μέσω της οδού Honvéd προς τους σταθμούς Szemeretelep και Ferihegy, διότι η οδός Üllői είναι ήδη επιβαρυνμένο οδικό δίκτυο και δεν θα επιβαρυνθεί περαιτέρω με μια νέα γραμμή σε αυτή τη διαδρομή. Η γραμμή θα κάνει τέρμα στον σιδηροδρομικό σταθμό Ferihegy, δημιουργώντας έτσι ταχύτερη σύνδεση της περιοχής με το διεθνές αεροδρόμιο, η οποία αυτή τη στιγμή λείπει προς αυτή την κατεύθυνση.

Στη σημερινή γραμμή του λεωφορείου 142E, αφενός η ομάδα, μέσω της αντίστροφης ερμηνείας της αποστολής, εντόπισε ένα περιβάλλον στάσης κατάλληλο για την ανάπτυξη κοινοτικού χώρου με εξαιρετικές υπηρεσίες στην πεζόδρομο Kondor Béla, αφετέρου οραματίστηκε νέες στάσεις στις περιοχές του Kispest, στον σιδηροδρομικό σταθμό Kispest, στο ιατρικό κέντρο Kispest και στο αστυνομικό τμήμα Kispest. Η ομάδα αιτιολόγησε αυτές τις προτάσεις με το επιχείρημα ότι η στάση στο νεκροταφείο Kispest είναι καλή που υπάρχει, αλλά είναι πιο σημαντικό το λεωφορείο να σταματά σε σημεία παροχής υπηρεσιών που χρησιμοποιούν και οι κάτοικοι του 18ου διαμερίσματος. Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα είναι ότι το ιατρικό κέντρο Kispest είναι προσβάσιμο μόνο με ανταπόκριση, παρόλο που στην περιοχή εξυπηρέτησης του ανήκουν και κάτοικοι του 18ου διαμερίσματος. Αυτές οι νέες στάσεις δεν θα υπονόμειαν τον εκφραστικό χαρακτήρα της γραμμής, αλλά θα αποτελούσαν μεγάλη βοήθεια για τους κατοίκους της εξεταζόμενης περιοχής του 18ου διαμερίσματος.

Η ομάδα πρότεινε επίσης μια άλλη ιδέα διαδρομής, ωστόσο, καθώς αυτή αφορά αποκλειστικά σε άλλη περιοχή της ομάδας, υπέβαλε μόνο μια πρόταση κατεύθυνσης: δεδομένου ότι αρκετοί από την περιοχή επισκέπτονται το ιατρείο του Pestszentimre, πρότεινε τη δημιουργία πιο άμεσης σύνδεσης κατά μήκος του άξονα Pestszentimre–Halmierdő–Havanna.

## **2.Συνεδρίαση Κοινότητας - Περίληψη Δημόσιας Συγκοινωνίας II.**

### **Μπλε ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στη δεύτερη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες πέρασαν από το δημοτικό, κοινοτικό επίπεδο στην επίλυση τοπικών, τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Η ενότητα αυτή ξεκίνησε και πάλι με μια εισαγωγική συζήτηση, κατά την οποία οι συμμετέχοντες, με τη βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά δημοτική περιοχή, επέλεξαν ένα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία συγκρούσεων ατυχημάτων, κακή προσβασιμότητα μετακίνησης, υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και η ταυτοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να

λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο προτάσεων λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτικοποίηση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των ενδιαφερόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου προτάσεων λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Οι συμμετέχοντες της Ομάδας Μπλε εκπροσώπησαν τις περιοχές Erdőskert, Újrépíteler, Kossuth Ferenc telep και Belsőmajor. Στη δεύτερη άσκηση, για κάθε ένα από τα τρία κύρια προβλήματα ανέπτυξαν τοπικές προτάσεις λύσεων. Οι τοπικές προτάσεις λύσεων συνενώθηκαν έτσι σε ένα κοινό πακέτο προγράμματος που αποτελείται από πολλά στοιχεία.

Στο θέμα της μείωσης της ρύπανσης, της οργάνωσης της κυκλοφορίας και της πρόληψης ατυχημάτων, η ομάδα εξέτασε κυρίως την περιοχή γύρω από την οδό Szálfa και την οδό Nagykőrösi. Στην περίπτωση της οδού Nagykőrösi, η απαγόρευση της αριστερής στροφής καθώς και η επαναρύθμιση των διαβάσεων θα βελτίωναν σημαντικά τη ροή της κυκλοφορίας.

Στη διάβαση του σιδηροδρομικού σταθμού στην οδό Paula υπάρχουν προβλήματα ρύθμισης της κυκλοφορίας – πολλοί στρίβουν παράνομα, κάτι που είναι επικίνδυνο, γι' αυτό προτείνουμε την προσαρμογή των φωτεινών σηματοδοτών και τον περιορισμό της εισόδου.

Η επέκταση της μονόδρομης κυκλοφορίας στην οδό Vasút αποτελεί επίσης μέρος του σχεδίου, με στόχο τη μείωση της διέλευσης κυκλοφορίας από τα μικρά στενά. Παράλληλα, ορισμένα τμήματα της οδού Címer θα κλείσουν εν μέρει για τη διέλευση της κυκλοφορίας.

Το σχέδιο περιλαμβάνει, στο πλαίσιο της οργάνωσης της κυκλοφορίας στην οδό Nemes – οδό Kisfaludy, την καθιστώντας τη διασταύρωση πιο ασφαλή.

Στην οδό Nagykőrösi και τις παρακείμενες οδούς προβλέπεται η δημιουργία λεωφορειόδρομων, καθώς τις πρωινές ώρες παρατηρούνται συμφόρηση. Στόχος είναι οι στάσεις να γίνουν πιο ασφαλείς και πολιτισμένες. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η πρασίνιση των στάσεων λεωφορείων και η κάλυψή τους από τη βροχή. Στόχος είναι τα λεωφορεία στην οδό Nagykőrösi να σταθμεύουν σε λεωφορειόδρομους αντί για τη λωρίδα κυκλοφορίας, κάτι που μπορεί να μειώσει την κίνηση, ενώ ο λεωφορειόδρομος θα αποτελεί μια πιο πράσινη, άνετη και ασφαλή λύση.

Επιπλέον, η έλλειψη δημόσιων τουαλετών αποτελεί επίσης πρόβλημα, γι' αυτό η ομάδα προτείνει, στο πλαίσιο της ανάπτυξης της υποδομής δημόσιων συγκοινωνιών, τη δημιουργία μιας νέας, δημοτικής τουαλέτας στο κέντρο του Pestszentimre, η οποία θα εξασφαλίζει πιο άνετες μεταφορές.

Αντιρρήσεις:

μπορεί να αυξηθεί ο χρόνος αναμονής στις διασταυρώσεις

Σε δευτερεύουσες οδούς μπορεί να αυξηθεί η κυκλοφορία

Διεύρυνση της οδού Nagykőrösi - Απώλεια έκτασης της ΜΑΥ που σχετίζεται με την περιοχή του ανώτερου σιδηροδρομικού σταθμού Imre

η συντήρηση της δημόσιας τουαλέτας είναι δαπανηρή

Η ομάδα προτείνει την εισαγωγή 5λεπτων «ζωνών γρήγορης αποβίβασης» K+R γύρω από τα σχολεία, ώστε οι γονείς να σταματούν μόνο για λίγο και να μην δημιουργούνται κυκλοφοριακές συμφόρησεις.

Στην περίπτωση του δημοτικού σχολείου της οδού Karocs, μαζί με την αλλαγή της κατεύθυνσης της κυκλοφορίας

Η κυκλοφοριακή περιορισμός στην οδό Címer του Δημοτικού Σχολείου Ady Endre θα καθιστούσε την περιοχή πιο ασφαλής, και το περιορισμένο τμήμα της κυκλοφορίας θα μπορούσε ακόμη και να διαμορφωθεί ως πεζόδρομος. Αυτό θα συνέβαλε επίσης στη μείωση της ρύπανσης γύρω από τα παιδιά.

Σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων:

Διασταύρωση οδού Szálfa και οδού Lőrinci

Μικρός Σταθμός – Άνω Σιδηροδρομικός Σταθμός Pestszentimre

Αυλή Imre (Αυλή Φρούτων)

Σιδηροδρομική διάβαση στην οδό Ár

Δημοτικό Σχολείο Οδού Καπότης

Στις περιπτώσεις των σημείων ατυχημάτων, η ομάδα προτείνει τακτικές παρεμβάσεις από τον αστικό σχεδιαστή:

- Ο περιορισμός της στάθμευσης με την τοποθέτηση ανθοδοχείων και κινητών πράσινων κοντέινερ. Αυτό πρέπει να τοποθετηθεί κοντά στη διασταύρωση προκειμένου να επιβραδύνει την κυκλοφορία και να αποτρέψει τη στάθμευση στο πεζοδρόμιο ή ακόμη και στη διάβαση πεζών.

- Απαραίτητη η μονόδρομη λειτουργία της οδού Vasút έως την οδό Eke.

- Απαιτείται η κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση της αυλής Imre (Gyümölcsudvar), διότι επί του παρόντος η έξοδος και η στάθμευση δεν είναι κατάλληλα οργανωμένες και αποτελούν κίνδυνο ατυχήματος.

- Στη γραμμή της οδού Szálfa – οδού Nagykőrösi, η στροφή αριστερά προς τα καταστήματα και τα εμπορικά κέντρα θα πρέπει να επιλυθεί με μια λωρίδα αριστερής στροφής, η οποία δεν θα εμποδίζει την κυκλοφορία.

- στις περιπτώσεις των σιδηροδρομικών διαβάσεων, η μείωση του χρόνου παραμονής της σιδηροδρομικής μπάρας και της ράβδου, ώστε να μην επιτείνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Προτάσεις για τη βελτίωση των κοινοτικών υπηρεσιών:

Αξιοποίηση μη χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών εκτάσεων για κοινοτικούς σκοπούς: Pestszentimre Felső, σιδηροδρομικός σταθμός Pestszentimre – δημιουργία χώρου στάθμευσης.

Ενδιαφερόμενοι φορείς

## **Ομάδα Πορτοκαλί**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για το 18ο διαμέρισμα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στη δεύτερη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες πέρασαν από το επίπεδο του διαμερίσματος και της κοινότητας στην επίλυση τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Η ενότητα αυτή ξεκίνησε και πάλι με μια συζήτηση προσαρμογής, κατά την οποία οι συμμετέχοντες, με τη βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά περιοχή του διαμερίσματος, επέλεξαν ένα πρόβλημα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων· κακή προσβασιμότητα μετακίνησης· υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και η ταυτοποίηση των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτικοποίηση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου προτάσεων λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τους stakeholders.

Μεταξύ των συμμετεχόντων υπερεπέρυσαν οι άνω των 50 ετών, γεγονός που καθόρισε ουσιαστικά τη δυναμική της ομάδας. Κατά τη διάρκεια της εισαγωγικής συζήτησης, η αρχική έντονη ατμόσφαιρα χαλάρωσε σχετικά γρήγορα, αξιοποιώντας τον περιορισμένο διαθέσιμο χρόνο, ώστε όλοι να μπορέσουν να εκφράσουν τα βασικά παράπονά τους. Ο συντονιστής χρειάστηκε μόνο μία φορά να επισημάνει ότι ένας από τους συμμετέχοντες μονοπώλησε υπερβολικά τον λόγο. Κατά τη συλλογή των «πακέτων προβλημάτων» και την επεξεργασία των προτάσεων, δεν προέκυψαν ουσιαστικές διαφωνίες ή συγκρούσεις – γεγονός που αποτελεί έκπληξη, καθώς η κυκλοφορία είναι ένα τυπικό θέμα που προκαλεί αντιπαραθέσεις και συνήθως όλοι έχουν έντονη άποψη γι' αυτό –, αλλά κυριάρχησε μάλλον η στάση της συμφωνίας και της αναζήτησης συναίνεσης.

Τα μέλη της ομάδας Naranacs κατά την επιλογή της ομάδας προβλημάτων κατέληξαν σχετικά γρήγορα και με ομοφωνία να επικεντρωθούν στο σημείο συγκέντρωσης ατυχημάτων. Η απόφασή τους εξηγείται κυρίως από τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου των εμπλεκόμενων περιοχών, καθώς μέσω αυτών διέρχεται ο ταχείας κυκλοφορίας δρόμος Ferihegyi, καθώς και ένα μεγαλύτερο τμήμα της οδού Üllői. Τα μέλη της ομάδας συμφώνησαν στην τοποθέτηση των σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων που καθορίστηκαν την ημέρα της εκπαίδευσης. Στην περίπτωση του ταχείας κυκλοφορίας δρόμου Ferihegyi απέρριψαν την ανάπτυξη προτάσεων λύσεων, καθώς αρκετοί ανέφεραν ότι η αναδιαμόρφωση του τμήματος αυτού βρίσκεται ήδη σε φάση σχεδιασμού, με αποτέλεσμα η βελτίωση της οδικής ασφάλειας της οδού Üllői να τεθεί στο επίκεντρο της εργασίας. Η ομάδα δημιούργησε με δημιουργικό τρόπο το «πακέτο έργου» με τον τίτλο «Ηρεμη κυκλοφορία στην οδό Üllői», αναφερόμενη έτσι στη θεματολογία και τον σκοπό των προτάσεων ανάπτυξης.

Με τη βοήθεια χάρτη, επισημάνθηκαν τα σημαντικότερα σημεία παρέμβασης κατά μήκος του άξονα κυκλοφορίας. Ως τέτοιο σημείο αναγνωρίστηκε η πλατεία Szarvas csárda, όπου τις καθημερινές ώρες αιχμής οι κυκλοφοριακές συμφόρσεις δυσχεραίνουν την ομαλή διέλευση. Επιπλέον, στην περιοχή βρίσκεται και το Δημοτικό Σχολείο Gulner Gyula, γι' αυτό και αναπτύχθηκε μια ολοκληρωμένη πρόταση λύσης για τα τοπικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Σύμφωνα με την πρότασή τους, η αναπροσαρμογή των φωτεινών σηματοδοτών στο κόμβο θα μπορούσε να αυξήσει την ασφάλεια των πεζών, ενώ η εισαγωγή μονόδρομης κυκλοφορίας στην οδό Gulner Gyula θα μείωνε τις συγκρούσεις στην κυκλοφορία μπροστά από το σχολείο.

Από την άποψη της οδικής ασφάλειας, ως προβληματικά σημεία επισημάνθηκαν επίσης οι κόμβοι Üllői út – Honvéd utca – Cziffra György utca, καθώς και Üllői út – Nagybánya utca – Királyhágó utca. Σύμφωνα με την πρόταση ανάπτυξης, στις δευτερεύουσες οδούς θα πρέπει να εφαρμοστεί η λύση με πράσινο βέλος αντί του τρέχοντος συνεχόμενου πράσινου, μειώνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων.

Ως πρόταση διατυπώθηκε η αναδιαμόρφωση ή ενδεχόμενη κατάργηση του νησίδας πεζοδρομίου που βρίσκεται στη διασταύρωση των οδών Üllői út – Tarkó utca – Ungvár utca. Κατά την άποψή τους, οι τρέχουσες άκρες είναι υπερβολικά υψηλές, γεγονός που δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος κατά την είσοδο στο νησίδα πεζοδρομίου.

Κατά μήκος του άξονα συγκοινωνίας, ως «οριζόντιο» πρόβλημα διατυπώθηκε ότι ορισμένες στάσεις τραμ είναι δύσκολα προσβάσιμες για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Σύμφωνα με την πρότασή τους για ανάπτυξη, η άρση των εμποδίων στις στάσεις τραμ της οδού Üllői θα μπορούσε να βελτιώσει άμεσα την πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, γεγονός που θα μπορούσε επίσης να αυξήσει την πληρότητα των οχημάτων.

Στις ιδέες ανάπτυξης χαρακτηρίζεται συνολικά η οικονομικά αποδοτική υλοποίηση, με εξαίρεση τη διασταύρωση της οδού Üllői και της κύριας οδού αριθμός 4, η οποία έχει ταυτοποιηθεί ως ένα από τα κύρια σημεία ατυχημάτων της περιοχής κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής ημέρας. Ως ιδέα ανάπτυξης προτάθηκε η κατάργηση της ισόπεδης διασταύρωσης και η δημιουργία μιας υπερυψωμένης οδικής αρτηρίας, ωστόσο τα μέλη της ομάδας συμφώνησαν ότι η υλοποίηση αυτού είναι λιγότερο ρεαλιστική λόγω του αναμενόμενου κόστους του έργου.

## Κόκκινη ομάδα

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τον 18ο δήμο της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στο δεύτερο μπλοκ της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες πέρασαν από το επίπεδο του δήμου και της κοινότητας στην επίλυση τοπικών, τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Το μπλοκ ξεκίνησε και αυτή τη φορά με μια εισαγωγική συζήτηση, κατά την οποία οι συμμετέχοντες, με τη βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά περιοχή του δήμου, επέλεξαν ένα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων· κακή προσβασιμότητα μετακίνησης· υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και ο προσδιορισμός των ενδιαφερόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτική απεικόνιση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των ενδιαφερόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η Κόκκινη Ομάδα, που εκπροσωπεί τις περιοχές Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep, κατέθεσε προτάσεις κυρίως για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με τα σημεία υψηλής επικινδυνότητας ατυχημάτων. Ωστόσο, οι προτάσεις προσφέρουν επίσης λύσεις για τη διαχείριση της κακής προσβασιμότητας στις συγκοινωνίες και της υπερβολικής ρύπανσης που προκαλείται από την κυκλοφορία. Τα μέλη της ομάδας συγκέντρωσαν τις προτάσεις τους με τη μέθοδο brainstorming («καταιγισμός ιδεών»), στη συνέχεια τις συζήτησαν και, αφού συμφώνησαν προφορικά, επέλεξαν τα παρακάτω στοιχεία του συνολικού πακέτου προτάσεων για την οδική ασφάλεια.

Η διασταύρωση της οδού Felsőcsatári με την οδό Gyömrői αποτελεί νευραλγικό σημείο όσον αφορά τα προβλήματα κυκλοφορίας στην περιοχή. Η ομάδα εκφράζει την άποψη ότι ο συγχρονισμός των φωτεινών σηματοδοτών (ιδιαίτερα για όσους στρίβουν από την οδό Gyömrői προς την οδό Felsőcsatári, προερχόμενοι από το κέντρο της πόλης) δημιουργεί επικίνδυνες καταστάσεις, καθώς τα φανάρια επιτρέπουν πολύ γρήγορα τη διασταύρωση της κυκλοφορίας. Ως αποτέλεσμα, τα τροχαία ατυχήματα είναι συχνά, ενώ οι επιβάτες που περιμένουν στη στάση λεωφορείου στη διασταύρωση εκτίθενται επίσης σε κίνδυνο. Για το λόγο αυτό, η ομάδα προτείνει την αναθεώρηση του συγχρονισμού των φωτεινών σηματοδοτών στη διασταύρωση, καθώς και τη δημιουργία φυσικής προστασίας στη στάση λεωφορείου (π.χ. με πασσάλους). Γενικότερα, θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί η φυσική προστασία των στάσεων λεωφορείων στην περιοχή – π.χ. στις στάσεις τραμ της οδού Üllői. Επιπλέον, προτείνεται η τακτική και κατάλληλη συντήρηση της βλάστησης κατά μήκος του τμήματος της οδού Gyömrői μεταξύ

της οδού Csénézđ (Kóhid) και της οδού Felsőcsatári, στην πλευρά που οδηγεί προς το κέντρο της πόλης, δεδομένου ότι η υψηλή βλάστηση δυσχεραίνει την έξοδο από τους παρακείμενους δρόμους, εμποδίζοντας την ορατότητα.

Το επόμενο επίκεντρο είναι η περιοχή της πολυκατοικίας Lakatos και οι γύρω περιοχές, όπου επίσης διατυπώθηκαν αρκετές προτάσεις. Λαμβάνοντας υπόψη την έντονη κυκλοφορία στην οδό Lakatos, η ομάδα προτείνει τη δημιουργία ζώνης με όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα, η οποία θα μείωνε όχι μόνο τον αριθμό των ατυχημάτων, αλλά και τη ρύπανση από θόρυβο και ατμοσφαιρική ρύπανση. Επιπλέον, είναι απαραίτητη η εγκατάσταση νέας διάβασης πεζών, καθώς αυτή τη στιγμή υπάρχει μόνο μία διαβάση μεταξύ της οδού Üllői και της οδού Nefelejcs, κοντά στο Δημοτικό Σχολείο Eötvös Loránd. Αξίζει επίσης να επανεξεταστεί και να αυστηροποιηθεί ο κανονισμός εισόδου φορτηγών, με σκοπό τη μείωση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων στην οδό Lakatos. Στην απέναντι πλευρά της πολυκατοικίας, στη διασταύρωση των οδών Tinódi και Kézsmíves, προτείνεται η στένωση της καμπύλης στροφής, καθώς οι οδηγοί προσεγγίζουν τη διασταύρωση με μεγάλη ταχύτητα και ευρεία στροφή, δυσκολεύοντας έτσι τους πεζούς να διασχίσουν. Επιπλέον, προτείνεται η εξέταση της δυνατότητας μερικής ή ολικής μονοδρόμησης της οδού Tinódi, επίσης με στόχο τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων.

Στην περιοχή Bélatelep, στη διασταύρωση των οδών Frangerán και Csénézđ, η ομάδα εντόπισε πρόβλημα. Παρόλο που η είσοδος από την οδό Csénézđ προς την οδό Frangerán απαγορεύεται (εκτός ποδηλάτων), οι οδηγοί αυτοκινήτων αγνοούν αυτήν την απαγόρευση και στρίβουν τακτικά, πιθανώς επειδή αυτή είναι η πρώτη δυνατότητα εισόδου προς την περιοχή Bélatelep από την κατεύθυνση του δάσους Keresztúri. Αξίζει να επανεξεταστεί η απαγόρευση εισόδου ή να εμποδιστεί φυσικά η είσοδος μειώνοντας τη διαπερατότητα της διασταύρωσης.

Περαιτέρω συνολική πρόταση είναι η δημοτική ενότητα να εξετάσει τη δυνατότητα εγκατάστασης συσκευών μέτρησης ταχύτητας στα σημεία υψηλής επικινδυνότητας ατυχημάτων που αναφέρθηκαν παραπάνω, στον δρόμο Felsőcsatári, στον δρόμο Gyömrői και στον δρόμο Lakatos.

Τέλος, αλλά εξίσου σημαντικό, η ομάδα προτείνει την ανάπτυξη της ποδηλατικής υποδομής της περιοχής, τη δημιουργία ποδηλατοστασίων, καθώς και τη σύνδεση των υφιστάμενων δικτύων. Η τελευταία πρόταση στοχεύει στον καθορισμό μιας ποδηλατικής διαδρομής (ποδηλατόδρομος, ποδηλατική λωρίδα ή επιφάνεια δρόμου κατάλληλη για ποδήλατο) μεταξύ της οδού Margó Tivadar και της οδού Lenkei (σιδηροδρομική διάβαση Lajosmizsei), η οποία θα μπορούσε να δημιουργήσει τη σύνδεση μεταξύ του ποδηλατόδρομου που υπάρχει ήδη στην οδό Margó Tivadar αλλά τελειώνει στην οδό Bartók Lajos, και των ποδηλατικών τμημάτων που έχουν καθοριστεί στο τμήμα της οδού Üllői στην περιοχή Kispest, στο ύψος της οδού János Ferenc.

## **Κίτρινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στη δεύτερη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες μετέβησαν από το δημοτικό, κοινοτικό επίπεδο στην επίλυση τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Η ενότητα αυτή ξεκίνησε και πάλι με μια εισαγωγική συζήτηση, κατά την οποία οι συμμετέχοντες, με τη

βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά δημοτική περιοχή, επέλεξαν ένα πρόβλημα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία υψηλού κινδύνου ατυχημάτων· κακή προσβασιμότητα μετακίνησης· υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Το καθήκον των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και η ταυτοποίηση των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο προτάσεων λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτικοποίηση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου προτάσεων λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τα stakeholders.

Η Ομάδα Κίτρινη σε αυτή τη φάση επέλεξε ως κύρια σχεδιαστική εργασία την ασφαλέστερη διαμόρφωση των σημείων ατυχημάτων που εντοπίστηκαν στην εκπαιδευτική συνάντηση του Σεπτεμβρίου. Έτσι, οι συμμετέχοντες συζήτησαν τις πιο επικίνδυνες διασταυρώσεις και οδικά τμήματα στην περιοχή μεταξύ Gloriett-telep και Almáskert, εστιάζοντας στις πιθανές προτεινόμενες λύσεις και στους τοπικούς φορείς (stakeholders) που επηρεάζονται από αυτές.

Οι συμμετέχοντες τόνισαν ότι η οδός Méta είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για ατυχήματα, όπου θα έπρεπε να επανεξεταστεί τόσο η κυκλοφοριακή ρύθμιση όσο και η δομή του δρόμου. Θεωρούν ιδιαίτερα επικίνδυνη τη διασταύρωση της οδού Méta με την οδό Ipracsfa, όπου θα ήταν απαραίτητος ένας κυκλικός κόμβος και πλήρης αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη την κίνηση από το κοντινό βιομηχανικό πάρκο, την χονδρική αγορά και τον χώρο στάθμευσης λεωφορείων. Σύμφωνα με τα μέλη της ομάδας, η κίνηση από το βιομηχανικό πάρκο προκαλεί σημαντικό πρόβλημα· αν και πολλοί κάτοικοι επιθυμούν τη μεταφορά του, οι συμμετέχοντες παραδέχτηκαν επίσης ότι η υλοποίηση αυτού δεν είναι ρεαλιστική για οικονομικούς λόγους. Ως εναλλακτική λύση, πρότειναν να διοχετευτεί η κυκλοφορία των φορτηγών μέσω του δάσους Halmierdő. Στο άλλο άκρο του δάσους, η οδός Szálfa αποτελεί επίσης επικίνδυνο τμήμα δρόμου: λόγω της βλάστησης και της ανηφόρας, η ορατότητα είναι προβληματική, γι' αυτό οι κάτοικοι πιέζουν για τον κυκλικό κόμβο που βρίσκεται υπό σχεδιασμό στη διασταύρωση με την οδό Lórinici. Ταυτόχρονα, οι συμμετέχοντες παραδέχτηκαν ότι η διοίκηση της περιοχής πιθανότατα έχει ήδη καταβάλει προσπάθειες για την εξάλειψη αυτού του σημείου υψηλής επικινδυνότητας, ωστόσο η δύσκολη συνεργασία με την εταιρεία Pilisi Parkerdő Zrt., που διαχειρίζεται το δάσος, μπορεί να αποτελεί εμπόδιο στην επίλυση. Συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη ανάγκη χώρου του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου σχεδόν σίγουρα θα επηρέαζε την περιοχή του δάσους.

Κατά τη συζήτηση για τα επικίνδυνα τμήματα του οδικού δικτύου, αναφέρθηκε και η οδός Cziffra György, όπου η στροφή του λεωφορείου 182 είναι δύσκολη. Μετά από μια εκτενή και ευρεία συζήτηση σχετικά με ζητήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας, τα μέλη της ομάδας πρότειναν την εγκατάσταση φωτεινού σηματοδότη αντί για πινακίδα STOP, ώστε το λεωφορείο να μπορεί να βγει με ασφάλεια. Στο

άλλο άκρο της οδού Cziffra György, προς την πλευρά της κατοικίας Szent Lőrinc (την οποία οι συμμετέχοντες αποκαλούσαν «KISZ-lakótelep»), τα μέλη της ομάδας επισήμαναν επίσης ότι θα ήταν σκόπιμο να ξαναβαφτούν οι διαβάσεις πεζών για την πρόληψη ατυχημάτων. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν επίσης ως επικίνδυνα τα νησίδες πεζοδρομίου στην οδό Üllői, καθώς παρόλο που διευκολύνουν τη διέλευση πεζών, όπως των παιδιών που πηγαίνουν στον παιδικό σταθμό, το μεγάλο μέγεθός τους έχει ήδη προκαλέσει αρκετά τροχαία ατυχήματα. Έτσι, παραδόξως, πρότειναν να μειωθεί το μέγεθος και το πλάτος των νησίδων πεζοδρομίου για την αύξηση της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, αναφέρθηκε ως πρόβλημα ότι οι οδηγοί που έρχονται από τη Γγάλ μέσω της οδού Alacskaί προς την περιοχή Almáskert οδηγούν με υπερβολική ταχύτητα, γι' αυτό οι κάτοικοι ζητούν μέτρα επιβράδυνσης της κυκλοφορίας, όπως φωτεινό σηματοδότη με ανίχνευση ταχύτητας. Ως καλό παράδειγμα αναφέρθηκε η πόλη Romáz, όπου ο φωτεινός σηματοδότης γίνεται κόκκινος μόνο όταν κάποιος πλησιάζει τη διασταύρωση υπερβαίνοντας το επιτρεπτό όριο ταχύτητας. Σχετικά με αυτήν την περιοχή, υπήρξε επίσης η παρατήρηση ενός συμμετέχοντα που διαμαρτυρήθηκε για το άνοιγμα της οδού Halomi προς την πλευρά της Vecsés.

Ακούστηκαν επίσης μικρότερα, αλλά σημαντικά τοπικά προβλήματα: η διάβαση πεζών μπροστά από το Γυμνάσιο Vörösmarty Mihály είναι δύσκολα προσβάσιμη λόγω της υπερβολικής βλάστησης, την οποία, σύμφωνα με τους συμμετέχοντες, θα έπρεπε να κόψει η υπηρεσία διαχείρισης της πόλης. Επιπλέον, αρκετοί ζήτησαν καλύτερο φωτισμό στη διάβαση πεζών της οδού Kétújfalu, καθώς και πιο σαφή σήμανση του «κυκλικού κόμβου» στην πλατεία Gilice. Τέλος, προτάθηκαν και ζητήματα που σχετίζονται ευρύτερα με την οδική ασφάλεια, όπως να ξεκινούν τα απορριμματοφόρα νωρίτερα ή να κινούνται σε παράπλευρους δρόμους, διότι η τρέχουσα διαδρομή τους προκαλεί συμφόρηση και επικίνδυνες καταστάσεις.

## **Πράσινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωσης που οργανώθηκε για το 18ο διαμέρισμα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης, στη δεύτερη ενότητα της πρώτης ημέρας, οι συμμετέχοντες πέρασαν από το επίπεδο του διαμερίσματος και της κοινότητας στην επίλυση τοπικών, τοπικών προβλημάτων μετακίνησης. Η ενότητα αυτή ξεκίνησε και πάλι με μια συζήτηση προσαρμογής, κατά την οποία οι συμμετέχοντες, με τη βοήθεια της χαρτογράφησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν την εκπαιδευτική ημέρα του Σεπτεμβρίου ανά περιοχή του διαμερίσματος, επέλεξαν ένα πρόβλημα προς επίλυση από τις τρεις κύριες κατηγορίες προβλημάτων – σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων· κακή προσβασιμότητα μετακίνησης· υπερβολική ρύπανση που προκαλείται από τη μετακίνηση.

Η αποστολή των ομάδων ήταν η εκπόνηση ενός πακέτου προτάσεων σχετικά με την επιλεγμένη ομάδα προβλημάτων και η ταυτοποίηση των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders). Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, οι συμμετέχοντες συγκέντρωσαν ιδέες για το πώς θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ή να λυθεί το επιλεγμένο πρόβλημα. Οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τις προκύπτουσες προτάσεις και βάσει αυτών εκπόνησαν το πακέτο προτεινόμενων λύσεων, χρησιμοποιώντας οπτικοποίηση με χάρτες. Σχετικά με το πακέτο προτάσεων, καθόρισαν επίσης τον κύκλο των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders), ποιοι θα μπορούσαν να είναι οι πιθανοί υποστηρικτές, ποιοι οι ουδέτεροι και ποιοι οι

αντίθετοι. Τέλος, ο επιλεγμένος εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν την πρόταση σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής του προβλήματος, στα στοιχεία του πακέτου προτεινόμενων λύσεων, καθώς και στην παρουσίαση των διαπιστώσεων σχετικά με τα stakeholders.

Η Πράσινη Ομάδα κατά την ημέρα εκπαίδευσης επικεντρώθηκε στη μείωση του φορτίου που προκαλείται από την κυκλοφορία μεταξύ των εντοπισμένων συνόλων προβλημάτων. Στην εξεταζόμενη περιοχή εντοπίστηκαν τέσσερα προβληματικά σημεία, τα οποία περιέγραψε κυρίως το μέλος της ομάδας που ζει πιο κοντά στην αντίστοιχη περιοχή προβλήματος. Η ομάδα εργάστηκε σε αυτή την εργασία με ιδιαίτερα μεγάλη ομοφωνία, η ταυτοποίηση των προβλημάτων έγινε πολύ πιο εύκολα σε σχέση με την εκπόνηση προτάσεων λύσεων και την ταυτοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών. Το τελευταίο, παρά την ενημερωτική παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε πριν από την εργασία, προκάλεσε δυσκολίες στα μέλη της ομάδας, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις κατάφεραν να εντοπίσουν μόνο τον πιο προφανή ενδιαφερόμενο. Η ομάδα προσέγγισε τελικά το σύνολο των προβλημάτων κυρίως από την οπτική της φιλικής προς το περιβάλλον μετακίνησης και της τοπικής βιωσιμότητας.

Πρώτα συζητήθηκε ο τερματικός σταθμός του λεωφορείου 136 στην περιοχή Havanna-lakótelep, όπου τα λεωφορεία περιμένουν με αναμμένο κινητήρα για αρκετά λεπτά προκειμένου να τηρήσουν το πρόγραμμα, προκαλώντας όμως συχνά συμφόρηση πίσω τους. Αυτό δημιουργεί ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ εκεί κινούνται πεζοί – μεταξύ αυτών πολλοί μαθητές. Για το λόγο αυτό, η πρόταση της ομάδας είναι η δημιουργία ενός κόλπου λεωφορείων ή η μεταφορά της στάσης κοντά στο Penny Market, ώστε τα οχήματα να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία και να μην επιβαρύνουν τον αέρα.

Η δεύτερη πρόταση αφορούσε την μονόδρομη λειτουργία της οδού Κολοσβάρι. Λόγω των σταθμευμένων αυτοκινήτων, η διατομή του δρόμου που είναι διαθέσιμη για την κυκλοφορία αποδεικνύεται στενή, καθιστώντας την διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία επικίνδυνη στον δρόμο. Επιπλέον, η διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία συχνά δημιουργεί συμφόρηση λόγω της στενής διατομής, καθώς οι οδηγοί μπορούν να περάσουν ο ένας τον άλλον μόνο στους κόμβους, προκαλώντας έτσι μπουρναρισμένα και τοπική αύξηση της ρύπανσης. Η ομάδα Zöld πρότεινε η κυκλοφορία να είναι μονόδρομη από την πλευρά της οδού Baross, ώστε μια κυκλοφοριακή παρέμβαση να μειώσει τις συμφόρησεις, τον κίνδυνο ατυχημάτων και, επιπλέον, τις εκπομπές ρύπων.

Το τρίτο εντοπισμένο πρόβλημα αφορά την οδό Petőfi. Το πρόβλημα εδώ είναι πολυδιάστατο, καθώς κατά την ταυτοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών αναφέρθηκαν τόσο τα μέσα μαζικής μεταφοράς, οι οδηγοί αυτοκινήτων όσο και οι πεζοί. Στον πολυσύχναστο δρόμο, λόγω των φυτεύσεων που πραγματοποιεί ο δήμος, τα πεζοδρόμια έχουν στενέψει, ενώ οι θάμνοι και τα δέντρα συχνά προεξέχουν μπροστά από τους πεζούς, καθιστώντας ιδιαίτερα δύσκολη τη διέλευση για όσους κινούνται με παιδικά καροτσάκια ή αναπηρικά αμαξίδια. Αυτοί οι θάμνοι θα έπρεπε να κλαδεύονται και να ελέγχονται τακτικά, όπως και η στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια. Τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν στον δρόμο δημιουργούν προβλήματα τόσο στους πεζούς όσο και στα λεωφορεία που διέρχονται, ειδικά όταν σταθμεύουν κοντά στο οδόστρωμα. Αυτό αποτελεί πρόβλημα διότι τα λεωφορεία μόλις και μετά βίας χωρούν να περάσουν το ένα δίπλα στο άλλο, ενώ ένα αυτοκίνητο που σταθμεύει κατά μήκος του κράσπεδου αναγκάζει τα λεωφορεία σε επιπλέον ελιγμούς, τους οποίους δεν μπορούν πάντα να

εκτελέσουν με ορμή, επιβραδύνοντας έτσι περαιτέρω τη ροή της κυκλοφορίας στον δρόμο. Επιπλέον, η κυκλοφορία δεν είναι γρήγορη, καθώς δεν υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας λεωφορειόδρομου στις στάσεις. Στη διασταύρωση με την οδό Dobózi προτάθηκε η δημιουργία διάβασης πεζών, η οποία, αν και αποτελεί κυρίως μέτρο πρόληψης ατυχημάτων, είναι ένα από τα προβλήματα που αφορούν τον δρόμο, καθώς στη διασταύρωση υπάρχει έντονη εγκάρσια πεζή κίνηση χωρίς ασφαλή δυνατότητα διάβασης. Επιπλέον προτάσεις για λύσεις ήταν η στένωση της μιας πλευράς του πεζοδρομίου στα 1,5 μέτρα, διευρύνοντας έτσι την επιφάνεια του δρόμου που χρησιμοποιείται για την κυκλοφορία, καθώς και η πλήρης απαγόρευση της στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια.

Τέλος, αναφέρθηκε ότι οι παλιές οδοί της περιοχής Bókaytelep δεν έχουν σχεδιαστεί για την τρέχουσα κυκλοφορία διέλευσης. Στους στενούς δρόμους γύρω από τα σχολεία δημιουργούνται συμφόρηση αυτοκινήτων, η οποία συνεπάγεται τοπική επιπλέον εκπομπή ρυπογόνων ουσιών, γι' αυτό είναι απαραίτητη η επανεξέταση της μονοδρομήσεων και των κανονισμών στάθμευσης σε αυτές τις περιοχές.

### **3. Ολοκληρωμένη ανανέωση αχρησιμοποίητης περιοχής της κοινότητας**

#### **Μπλε ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά το Σαββατοκύριακο της πρώτης κοινότητας συγκέντρωσης elaboráció, τη δεύτερη ημέρα, μετά την αναγνώριση των τοπικών προκλήσεων που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των πράσινων χώρων της δημοτικής ενότητας. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση πράσινης ανάπτυξης για έναν επιλεγμένο πράσινο χώρο, δημόσιο χώρο ή υποχρησιμοποιούμενο χώρο της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιχνιδιάρικη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να υποβάλει πρόταση, και από τις προτάσεις η ίδια η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολούθως, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά τη συμφωνία για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο/οι εκπρόσωπος/οι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής της τοποθεσίας, καθώς και στις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Η μπλε ομάδα στόχευσε στην ολοκληρωμένη ανανέωση του ανεκμετάλλευτου πράσινου χώρου στην περιοχή Belső major.

Η προγραμματισμένη ανάπτυξη θα πραγματοποιηθεί στο νότιο όριο της περιφέρειας, στα σύνορα μεταξύ Gyáli και Soroksár, στην περιοχή Belsőmajor. Η περιοχή αυτή βρίσκεται επί του παρόντος στο όριο του αστικού ιστού, χωρίς σημαντικές κεντρικές συνδέσεις και σε παραμελημένη κατάσταση. Βάσει των επιτόπιων επιθεωρήσεων και των σχολίων των κατοίκων, εντοπίστηκαν πολλά προβλήματα, ενώ παράλληλα διαμορφώθηκε ένα ολοκληρωμένο, χρονολογημένο σχέδιο ανάπτυξης για την αναζωογόνηση της περιοχής.

Ο σκοπός της σύλληψης είναι να εμπλουτιστεί η περιοχή με χώρους πρασίνου και κοινοτικές λειτουργίες, ώστε η επί του παρόντος ανεκμετάλλευτη, περιθωριοποιημένη ζώνη να μετατραπεί σε έναν βιώσιμο, φιλικό προς την κοινότητα και κατοικήσιμο χώρο. Το κεντρικό στοιχείο της ανάπτυξης είναι η δημιουργία ενός νέου τερματικού σταθμού λεωφορείων στην περιοχή του παλιού νεκροταφείου της οδού Καλάς, που θα συνδέει τη συνοικία Ίμρε με τα υπόλοιπα μέρη της περιφέρειας, βελτιώνοντας την προσβασιμότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Πέραν της συγκοινωνιακής υποδομής, η πρόταση περιλαμβάνει και συμπληρωματικές επενδύσεις σε χώρους πρασίνου: γύρω από τον τερματικό σταθμό θα δημιουργηθεί πάρκο αναψυχής και μονοπάτι περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, που θα οδηγεί σε δασικές και υγροτοπικές περιοχές. Το δάσος Belsőmajori είναι επί του παρόντος υποχρησιμοποιούμενο, αλλά ο πληθυσμός το χρησιμοποιεί ήδη για αναψυχή (τρέξιμο, βόλτα με σκύλους). Κατά την ανάπτυξη, το δάσος και το περιβάλλον του θα διαμορφωθούν με οργανωμένο και λειτουργικά διαχωρισμένο τρόπο: με την εγκατάσταση παγκακιών, χώρων για πικνίκ, διαδρομών τρεξίματος και χώρων κατάλληλων για κοινοτικές δραστηριότητες.

Μια περιοχή με βαλτώδη οικοτόπο αντιπροσωπεύει ένα πολύτιμο υδάτινο οικοσύστημα, το οποίο θα διατηρήσουμε και θα ενσωματώσουμε στο μονοπάτι περιβαλλοντικής εκπαίδευσης κατά την ανάπτυξη. Έτσι, η λειτουργία προστασίας της φύσης συμπληρώνεται με εκπαιδευτικό και αναψυχικό ρόλο.

Ο στόχος του έργου είναι να μετατραπεί η περιοχή σε έναν πολυλειτουργικό χώρο κατάλληλο για αθλητισμό, αναψυχή, παρατήρηση της φύσης και κοινοτικές δραστηριότητες, διασφαλίζοντας παράλληλα την εφαρμογή των αρχών της περιβαλλοντικής και κοινωνικής βιωσιμότητας. Προς τούτο, το σχέδιο περιλαμβάνει κάδους για διαλογή απορριμμάτων, βιολογικές τουαλέτες, συστήματα συλλογής βρόχινου νερού, καθώς και ένα μοντέλο συντήρησης βασισμένο σε συνεργασία με την κοινωνία των πολιτών, το οποίο εξασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη συντήρηση και την κοινοτική ενσωμάτωση της περιοχής μέσω ενός εθελοντικού προγράμματος.

Η ανάπτυξη συμβάλλει μακροπρόθεσμα:

για την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους,

για την αύξηση της τάξης στους δημόσιους χώρους,

για την εξάλειψη της παράνομης απόθεσης απορριμμάτων,

καθώς και στην ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας και της κοινωνικής συνοχής.

Ο διαμορφωμένος χώρος παρέχει κατάλληλες συνθήκες για την αναμονή των λεωφορείων, ενώ ταυτόχρονα ανοίγει τους περιβάλλοντες χώρους πρασίνου όχι μόνο για τους κατοίκους του 18ου διαμερίσματος, αλλά και για την κοινότητα του Γιάλι. Το έργο, επομένως, εξυπηρετεί ταυτόχρονα λειτουργίες χώρων πρασίνου, πολιτισμικού οικοσυστήματος και βιώσιμης κινητικότητας, και εξυπηρετεί τις παράλληλες ανάγκες της αστικής κοινότητας και της φύσης.

Η ανάπτυξη θα πραγματοποιηθεί σε πολλαπλές φάσεις, δεδομένου ότι η έκταση της εμπλεκόμενης περιοχής είναι σημαντική:

Πρώτο στάδιο: η διαμόρφωση του τερματικού σταθμού στην οδό Καλάς και η δημιουργία του συνδεδεμένου δημόσιου πάρκου. Σε αυτήν την περιοχή θα αναπτυχθούν κυρίως υπηρεσίες πολιτισμικού οικοσυστήματος (τουαλέτες, καφετέρια, χώροι ανάπαυσης) και η υποδομή που σχετίζεται με την αναμονή των λεωφορείων.

Επόμενα στάδια: στην υπόλοιπη περιοχή θα υλοποιηθούν αναπτύξεις που προσεγγίζουν τη φυσική κατάσταση, όπως το μονοπάτι περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, η διαμόρφωση δασικών και υδροτοπικών εκτάσεων, παγκάκια, χώροι πικνίκ, διαδρομές τρεξίματος, καθώς και χώροι κατάλληλοι για κοινοτικές δραστηριότητες. Αυτά τα τμήματα εστιάζουν σε περαιτέρω υπηρεσίες οικοσυστήματος: επικοινωνία, συγκράτηση νερού, εγκατάσταση αυτόχθονων ειδών, καθώς και μείωση της ρύπανσης από σκόνη, θόρυβο και ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τους πολυσύχναστους δρόμους της περιοχής, το ΜΟ και την οδό Nagykőrösi.

## **Ομάδα Πορτοκαλί**

Η δεύτερη κοινότητα συνέλευση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της πρώτης κοινότητας συνέλευσης, τη δεύτερη ημέρα, μετά την κατανόηση των τοπικών προκλήσεων που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των δημοτικών χώρων πρασίνου. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση για την πράσινη ανάπτυξη ενός επιλεγμένου χώρου πρασίνου, δημόσιου χώρου ή υποχρησιμοποιούμενου χώρου της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιχνιδιάρικη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να προτείνει ιδέα, και από τις προτάσεις η ίδια η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολουθώντας, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να

ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά τη συμφωνία για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής της τοποθεσίας, καθώς και στις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Στην οργανωμένη συζήτηση για τις προς ανάπτυξη πράσινες περιοχές των δημοτικών διαμερισμάτων, διατυπώθηκαν πολυάριθμες παρατηρήσεις και σχόλια. Στον διαθέσιμο σύντομο χρόνο, όλοι είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν τη γνώμη τους, χωρίς να προκύψουν ουσιαστικές διαφωνίες ή συγκρούσεις, ενώ η συζήτηση χαρακτηρίστηκε κυρίως από συμφωνία και αναζήτηση συναίνεσης. Αυτή η στάση καθόρισε επίσης τη δυναμική της ομάδας κατά τη διάρκεια του επιτραπέζιου παιχνιδιού.

Ως γενικό πρόβλημα αναφέρθηκε ότι, σύμφωνα με την αντίληψη των κατοίκων, πολλοί τηρούν τα ποσοστά δόμησης που καθορίζονται στον Κανονισμό Χρήσης Γης (HÉSZ) σε ιδιωτικές εκτάσεις, με αποτέλεσμα σε περιοχές με κηπευτική αστική δομή (π.χ. Szent Imre kertváros) να εντείνεται το φαινόμενο του θερμικού νησιού. Επίσης, ως πρόβλημα που εκτείνεται σε διάφορα τμήματα της περιοχής αξιολογήθηκε η συντήρηση και διατήρηση των χώρων πρασίνου. Τα ξεραμένα, σάπια δέντρα αποτελούν κίνδυνο ατυχήματος, ενώ η αντικατάστασή τους μετά την κοπή δεν πραγματοποιείται πάντα. Κατά μήκος της οδού Üllői επισημάνθηκε η σημαντική ρύπανση από σκόνη, η οποία οφείλεται κυρίως στην έλλειψη χώρων πρασίνου. Το περιβάλλον της πλατείας Szarvas csárda και του Lőrinc Center αξιολογήθηκε ως ένα από τα σημαντικότερα θερμικά νησιά της περιοχής, όπου σε περίπτωση έντονων βροχοπτώσεων η απορροή του νερού μπορεί να προκαλέσει προβλήματα.

Κατά την επιλογή του δημόσιου χώρου προς ανάπτυξη, συζητήθηκαν αρκετές τοποθεσίες, αφενός οι υποχρησιμοποιημένες περιοχές του κήπου Ganz, των οποίων η αναζωογόνηση θα μπορούσε να βοηθήσει στην ενσωμάτωσή τους στον αστικό ιστό. Ως άλλη επιλογή προτάθηκε η σύνθετη αναζωογόνηση του Lőrinc Center και του περιβάλλοντός του, καθώς τα περισσότερα ζητήματα αφορούσαν αυτήν την περιοχή, και η ομάδα τελικά ανέπτυξε τις προτάσεις ανάπτυξής της για αυτήν την τοποθεσία.

Η αύξηση των χώρων πρασίνου στην περιοχή ανάπτυξης υποστηρίζεται από πολλές δράσεις. Κατά μήκος των γραμμών του τραμ προωθείται η φύτευση νέων δέντρων, καθώς και η εγκατάσταση γκαζόν μεταξύ των γραμμών, με προτίμηση σε αυτόχθονα είδη στην πρώτη περίπτωση. Τα τελευταία χρόνια έχουν κατασκευαστεί αρκετές κατοικίες στην περιοχή, και επί του παρόντος υλοποιείται μια σημαντική επένδυση, για την οποία προτείνεται η χρήση αρχιτεκτονικών λύσεων (πράσινες όψεις και πράσινες στέγες) που μπορούν να αυξήσουν το ποσοστό των αστικών χώρων πρασίνου, μειώνοντας έτσι τη τοπική ρύπανση της σκόνης και το φαινόμενο της θερμικής νησίδας.

Ένα ακόμη νευραλγικό σημείο της περιοχής ανάπτυξης είναι η αποχέτευση των όμβριων υδάτων. Στις επιφάνειες από σκυρόδεμα και πλακόστρωτο δημιουργείται πρόβλημα στην αποχέτευση, καθώς μετά από έντονες βροχοπτώσεις το καλοκαίρι έχει συμβεί να μην μπορούν πλέον οι αγωγοί να απομακρύνουν το νερό στο τμήμα μεταξύ της αγοράς και της κατοικίας. Εκτός από την ανάπτυξη του δικτύου αποχέτευσης, ως πρόταση διατυπώθηκε η ενίσχυση της ικανότητας συγκράτησης νερού της περιοχής, την οποία επιδιώκουν να επιτύχουν κυρίως με τη δημιουργία κήπων βροχής και τη χρήση του βρόχινου νερού για άρδευση.

Στον κύκλο των αθλητικών γηπέδων διατίθεται μια σχετικά μεγάλη έκταση πράσινου χώρου. Σύμφωνα με το αναπτυξιακό σχέδιο, η περιοχή αυτή θα μπορούσε να αποτελέσει ιδανικό χώρο για τη δημιουργία ενός πάρκου αναψυχής, το οποίο με την εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού και τον καθορισμό χώρων για πικνίκ, θα εμφανιζόταν ως νέος κοινόχρηστος χώρος στον ψυχικό χάρτη των τοπικών κατοίκων. Στον χώρο, υπό το πνεύμα της αστικής γεωργίας, προτείνεται επίσης η δημιουργία ενός κοινοτικού κήπου που θα συντηρείται από την κοινότητα. Οι ελεύθερα προσβάσιμοι κήποι με φαρμακευτικά και αρωματικά φυτά θα μπορούσαν να προσφέρουν ευκαιρίες για εκπαιδευτικό περιεχόμενο, με τη χρήση πολλαπλών ενημερωτικών πινακίδων. Η συντήρηση του πράσινου χώρου και η τήρηση των κανόνων μπορούν να υποστηριχθούν από εξειδικευμένους εθελοντικούς οργανισμούς. Συνολικά, αυτές οι συνδυαστικά συνδεδεμένες προτάσεις μπορούν να μεταμορφώσουν αυτήν την υποχρησιμοποιούμενη έκταση σε ένα νέο πάρκο κοινοτικής εμπειρίας, διατηρώντας παράλληλα τον χαρακτήρα του πράσινου χώρου.

Η τοποθεσία πιθανής ανάπτυξης πράσινων χώρων

## **Κόκκινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συνέλευση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της κοινότητας, τη δεύτερη ημέρα, μετά την ενημέρωση για τις τοπικές προκλήσεις που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των πράσινων χώρων της δημοτικής ενότητας. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση για την πράσινη ανάπτυξη ενός επιλεγμένου πράσινου χώρου, δημόσιου χώρου ή υποχρησιμοποιούμενου χώρου της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιγνιώδη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να προτείνει ιδέα, και από τις προτάσεις η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολούθως, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά τη συμφωνία για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο/οι εκπρόσωπος/οι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφέροντας τους λόγους επιλογής της τοποθεσίας καθώς και τις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Η Κόκκινη Ομάδα, που εκπροσωπεί τις περιοχές Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep, συζήτησε τις ακόλουθες τρεις πιθανές τοποθεσίες για ανάπτυξη χώρων πρασίνου: τη λίμνη Balázs στο Erzsébettelep, την περιοχή Lakatos-

Iakótelep ως συνολική τοποθεσία, καθώς και την πλατεία Piac στο Lónyaytelep. Η λίμνη Balázs είναι μία από τις λίγες λίμνες ψαρέματος που βρίσκονται στην πρωτεύουσα. Αποτελεί ιδανικό χώρο για ξεκούραση και αναψυχή, συνεπώς μια πιθανή ανάπτυξη, αλλά δεδομένου ότι η περιοχή ανήκει σε ένα σύλλογο ψαρέματος, η εκπόνηση δημοτικού σχεδίου ανάπτυξης έχει περιορισμένη δικαιολόγηση. Η περιοχή Lakatos-Iakótelep είναι μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές του δήμου και, αν και σύμφωνα με τη γνώμη των μελών της ομάδας διαθέτει επαρκείς χώρους πρασίνου, πάντα υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης σε μια τόσο μεγάλη έκταση. Τέλος, η πλατεία Piac, που αποτελεί μια καλά οριοθετημένη περιοχή με καλές προϋποθέσεις, αλλά υποχρησιμοποιούμενη, προσφέρει μια καλή βάση για την εκπόνηση μιας στρατηγικής ανάπτυξης χώρων πρασίνου. Τελικά, βάσει της απόφασης της πλειοψηφίας των μελών της ομάδας, η πλατεία Piac επιλέχθηκε ως η περιοχή δράσης για την ανάπτυξη.

Στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Üllői út – Széchenyi István utca – Aranyeső utca – Piac tér, βάσει ενός σχεδίου ανάπτυξης, στον χώρο που βρίσκεται πλησιέστερα στην οδό Üllői út και λειτουργεί επί του παρόντος ως χώρος στάθμευσης, θα κατασκευαστούν κοινωνικά ενοικιαζόμενα διαμερίσματα (fecskeház). Η πρόταση της ομάδας είναι η δημιουργία ενός κοινοτικού πάρκου στα υπόλοιπα τμήματα της πλατείας Piac tér, εναρμονισμένου με το σχέδιο των κοινωνικών ενοικιαζόμενων διαμερισμάτων, καθώς και η σύνδεση με τη λειτουργία της πίστας KRESZ που έχει δημιουργηθεί στη γωνία των οδών Aranyeső utca – Teleki utca, σε έναν χώρο που προηγουμένως λειτουργούσε επίσης ως χώρος στάθμευσης.

Στην έννοια του κοινοτικού πάρκου που δημιουργείται από τον υποχρησιμοποιούμενο χώρο, εμφανίζονται οι προηγούμενες, τρέχουσες και αναμενόμενες λειτουργίες της περιοχής. Η ονομασία του δημόσιου χώρου αναφέρεται στην προηγούμενη λειτουργία της αγοράς, στην οποία συνδέεται η αναπτυξιακή έννοια με τη δημιουργία ενός τοπικού μικρού κοινοτικού παζαριού που υποστηρίζει την πώληση τοπικών προϊόντων. Η λειτουργία οργάνωσης της κοινότητας που προσφέρει το περιβάλλον θα ενισχυθεί περαιτέρω με τοποθέτηση τοπικών τραπεζιών πικνίκ και δυνατότητα φαγητού, καθώς και με τη δημιουργία μικρής κλίμακας υπαίθριου χώρου εστίασης.

Δεδομένου ότι το πάρκο KRESZ προσελκύει ήδη οικογένειες και παιδιά στον χώρο, το νέο δημόσιο πάρκο θα είχε επίσης σημαντική λειτουργία μάθησης και έμπνευσης. Στην περιοχή θα τοποθετούνταν διαδραστικοί τοίχοι και παιγνιώδη ενημερωτικά στοιχεία, καθώς και θα υπήρχε η δυνατότητα υιοθεσίας δέντρων, κάτι που θα συνέβαλε στη μάθηση και την ευαισθητοποίηση τόσο των παιδιών όσο και των ενηλίκων. Επιπλέον, θα υλοποιούνταν διαλογή απορριμμάτων και προώθηση της ποδηλατικής μετακίνησης.

Η λειτουργία αξιοποίησης των όμβριων υδάτων αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο της ανάπτυξης, που αφενός σημαίνει τη δημιουργία βροχόκηπων και δεξαμενών συλλογής όμβριων υδάτων, αφετέρου την εγκατάσταση συστήματος συγκράτησης βρόχινου νερού κατά το πρότυπο της Σέγκεντι.

Τέλος, προτείνεται η εγκατάσταση φωλιών για πουλιά («σπίτι για χελιδόνια – φωλιά χελιδονιών»), καθώς και η φύτευση δέντρων με σκοπό τη ρύθμιση του τοπικού μικροκλίματος. Για την ενίσχυση αυτού, η ομάδα προτείνει να ενταχθεί στο αναπτυξιακό σχέδιο και η διαδρομή της οδού Teleki και της λεωφόρου Jegenye, όπου μεταξύ του νέου δημόσιου πάρκου και του σιδηροδρομικού σταθμού Pestszentlőrinc θα δημιουργηθεί ένας «πράσινος διάδρομος» προσβάσιμος πεζούς και ποδηλάτες,

αναπτυγμένος με τη φύτευση νέων δέντρων και τη συντήρηση των υπαρχόντων. Το αναπτυξιακό στοιχείο εμπνεύστηκε από την πλούσια και πυκνή βλάστηση που υπάρχει ήδη στο τμήμα της οδού Teleki μεταξύ των οδών Nefelejcs και Aranyásó. Το πακέτο προτάσεων περιλαμβάνει επίσης την ηπιότερη κυκλοφορία και τη δημιουργία περιορισμένης ζώνης εισόδου, χάρη στην οποία μπορεί να εξασφαλιστεί η υποστήριξη των τοπικών κατοίκων για την ανάπτυξη.

## Κίτρινη ομάδα

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της κοινότητας, τη δεύτερη ημέρα, μετά την ενημέρωση για τις τοπικές προκλήσεις που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των πράσινων χώρων της δημοτικής ενότητας. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση πράσινης ανάπτυξης για έναν επιλεγμένο πράσινο χώρο, δημόσιο χώρο ή υποχρησιμοποιούμενη περιοχή της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιγνιώδη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να προτείνει ιδέα, και από τις προτάσεις η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολούθως, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά τη συμφωνία για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο/οι εκπρόσωπος/οι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής της τοποθεσίας καθώς και στις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Η Κίτρινη Ομάδα ξεκίνησε από σχετικά ευνοϊκή θέση όσον αφορά το γεγονός ότι τα μέλη της προέρχονταν από την ίδια κατοικημένη περιοχή. Από πλευράς ηλικίας και φύλου, κατάφεραν να συνεργαστούν ως μια σχετικά ετερογενής μικροκοινότητα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων.

Κατά την επιλογή της περιοχής δράσης προέκυψαν πολλές ιδέες. Αρχικά εξετάστηκε ολόκληρη η περιοχή του δήμου, αλλά τελικά επιτεύχθηκε συμφωνία να δοθεί έμφαση στους χώρους πρασίνου κοντά στην κατοικία τους. Έτσι, σε πρώτο γύρο προέκυψαν οι εξής ιδέες:

1. Ανάπτυξη της Ganzkertváros: Στην περιοχή υπάρχει ένα μεγάλο χωράφι, το οποίο αγοράστηκε από μια οικονομική εταιρεία με σκοπό τη δημιουργία βιομηχανικού πάρκου. Η ομάδα συμφώνησε ότι αυτό μπορεί να δυσχεράνει την καθημερινότητα των τοπικών κατοίκων, γι' αυτό και υποστηρίζουν την

παρέμβαση του δήμου κατά αυτού. Κατά την άποψή τους, υπάρχουν καλύτερες δυνατότητες αξιοποίησης για την περιοχή.

2. Μεγάλη Βιρμανία: παραμελημένη περιοχή, επικίνδυνη από πλευράς συγκοινωνίας, γεμάτη δυνατότητες ανάπτυξης, η οποία εμφανίστηκε καθαρά ως κεντρικό στοιχείο καθ' όλη τη διάρκεια της συζήτησης. Το μόνο ερώτημα ήταν ποια βασικά σημεία παρέμβασης θα μπορούσαν να εμφανιστούν εντός αυτής.

3. Το δάσος Halmi, γνωστό καλά στους κατοίκους της περιοχής: μια μεγάλη πράσινη έκταση που προσφέρει πολλές δυνατότητες, όπου μπορούν να φανταστούν αμέτρητες λειτουργίες. Το πραγματικό ερώτημα είναι αν θα διαχειριστούμε την τύχη της περιοχής ως σύνολο ή αν θα ξεχωρίσουμε επιμέρους τμήματα;

4. Σύστημα πάρκου Gloriett: Εφαρμόζονται κακές μέθοδοι διαχείρισης των χώρων πρασίνου από κοινωφελείς εργάτες που δεν έχουν την κατάλληλη γνώση, χωρίς καμία επαγγελματική επίβλεψη. Αυτό αποτέλεσε αντικείμενο διαμαρτυρίας από πολλούς, με τη μεγαλύτερη μερίδα της ομάδας να το επιβεβαιώνει ομόφωνα. Κακή διαχείριση της αστικής οικονομίας, που οπωσδήποτε χρειάζεται αλλαγή.

5. Πλατεία Χάργκιτα: πράσινοι χώροι, ακόμη και η δημιουργία μελισσοκομικών βοσκοτόπων, η συντήρηση και η φροντίδα αυτών.

Στην ομάδα υπήρχαν 4 βασικοί ομιλητές, κυρίως από τη μεσαία και μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα. Η τελική απόφαση ήταν αρχικά δύσκολη, καθώς συγκρούονταν διάφορες προθέσεις επιβολής συμφερόντων και απόψεις, μερικές φορές έντονα. Ευτυχώς, η συζήτηση κατευθύνθηκε γρήγορα προς μια προσοδευτική κατεύθυνση, όπου και η νεότερη γενιά ακούστηκε. Με κοινή συμφωνία, μέσω ανοιχτής ψηφοφορίας με ανύψωση χεριού, η τελική απόφαση έπεσε στον άξονα Nagy Burma – Halmi Erdő, ως περιοχή προς ανάπτυξη, πολύπλοκη ζώνη πράσινου χώρου.

Η μέθοδος απέδωσε, δίνοντας μια θετική ώθηση στην ομάδα, οδηγώντας σε στενότερη και πιο ήρεμη συνεργασία στο μέλλον. Κατά την επιλογή των παρεμβάσεων και των καρτών δράσης, επιδιώξαμε να παραμείνουν στο τέλος όσο το δυνατόν πιο διαφορετικές λύσεις μεταξύ τους. Καταφέραμε ομαλά, με γενική συμφωνία, να αποκλείσουμε εκείνες τις επιλογές που δεν κινητοποιήσαν το μεγαλύτερο μέρος της ομάδας, επίσης με ανοιχτή ψηφοφορία.

Η καθορισμένη περιοχή ανάπτυξης περιλάμβανε το τμήμα του δρόμου κατά μήκος των οδών Fiumei και Kőros, φτάνοντας έως το Δάσος Halmi και ολόκληρη την έκτασή του. Η ομάδα φαντάστηκε μια είδους σύνθετη, δενδροφυτευμένη περιοχή, η οποία θα είναι καλά προσβάσιμη και χρήσιμη από την κοινότητα, καθώς και ασφαλείς διάδρομοι κυκλοφορίας. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη βιοποικιλότητα, καθώς η ομάδα μπορεί να φανταστεί την εγκατάσταση αυτόχθονων ειδών, την τοποθέτηση κομποστοποιητών, τη δημιουργία μαγικών κήπων, ακόμη και τη φύτευση καρποφόρων δέντρων. Η εδώ διαμορφωμένη, πολύχρωμη και υγιής πράσινη ζώνη, ικανή να ενώσει την κοινότητα, μπορεί να ενισχύσει την τοπική ταυτότητα, προσφέροντας ευκαιρίες για σωματική και πνευματική αποκατάσταση, δραστηριότητες αναψυχής και χαλάρωσης, όπου οι ενδιαφερόμενοι θα βρουν αυτό που αναζητούν. Τέλος, η δημιουργία της μπλε υποδομής εμφανίστηκε επίσης ως σημαντικός παράγοντας, καθώς η

ικανότητα συγκράτησης νερού και η βελτίωση του τοπικού μικροκλίματος αποτελούν θετικά στοιχεία που μπορούν να αντισταθμίσουν τις πυκνοκατοικημένες περιοχές με νησίδες θερμότητας.

Η ομάδα ολοκλήρωσε την εργασία με ικανοποίηση, τα μέλη αποχώρησαν με θετικές εμπειρίες, η πλειονότητά τους δήλωσε ότι θα συμμετείχε ευχαρίστως σε παρόμοιες δραστηριότητες και στο μέλλον.

## **Πράσινη ομάδα**

Η δεύτερη κοινότητα συγκέντρωση που διοργανώθηκε για τη 18η δημοτική ενότητα της Βουδαπέστης, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ή κατά τη διάρκεια του πρώτου Σαββατοκύριακου επεξεργασίας της κοινότητας, τη δεύτερη ημέρα, μετά την κατανόηση των τοπικών προκλήσεων που αποκαλύφθηκαν στην εκπαιδευτική – Σεπτεμβριανή – συνάντηση, οι συμμετέχοντες επικεντρώθηκαν στην ανάπτυξη των πράσινων χώρων της δημοτικής ενότητας. Κάθε ομάδα έπρεπε να αναπτύξει μια πρόταση πράσινης ανάπτυξης για έναν επιλεγμένο πράσινο χώρο, δημόσιο χώρο ή υποχρησιμοποιούμενο χώρο της περιοχής που εκπροσωπούσε. Για τη διαμόρφωση της πρότασης, οι συμμετέχοντες έλαβαν παιχνιδιάρικη βοήθεια ανά ομάδα. Το επιτραπέζιο παιχνίδι που αναπτύχθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό βοηθά τους συμμετέχοντες στον καθορισμό των λειτουργιών του επιλεγμένου χώρου και των ενεργειών που απαιτούνται για τη δημιουργία αυτών των λειτουργιών.

Η εργασία ξεκίνησε με την επιλογή της περιοχής ανάπτυξης, για την οποία οποιοδήποτε μέλος της ομάδας μπορούσε να προτείνει ιδέα, και από τις προτάσεις η ίδια η ομάδα επέλεξε τελικά την περιοχή που θα αναπτυχθεί. Στη συνέχεια, τα μέλη της ομάδας εξέτασαν τις διαθέσιμες κάρτες λειτουργιών, από τις οποίες με κοινή συμφωνία επέλεξαν έως πέντε για την πρότασή τους. Ακολουθώντας, στις επιλεγμένες κάρτες λειτουργιών η ομάδα συνέδεσε κάρτες δράσης (έως δέκα), που επέτρεψαν τη διατύπωση της πρότασης σε συγκεκριμένο επίπεδο δράσης. Τα μέλη της ομάδας είχαν τη δυνατότητα να διατυπώσουν δική τους πρόταση ή διαφορετική άποψη, εφόσον δεν βρήκαν κάρτα δράσης που να ταιριάζει στην προτεινόμενη παρέμβαση. Μετά την επίτευξη συμφωνίας για την πρόταση και την οριστικοποίησή της, ο εκπρόσωπος ή οι εκπρόσωποι παρουσίασαν το έργο σε πέντε λεπτά, αναφερόμενοι στους λόγους επιλογής της τοποθεσίας, καθώς και στις επιλεγμένες λειτουργίες και δράσεις.

Ο αριθμός των μελών της Πράσινης Ομάδας μειώθηκε σε 7 την δεύτερη ημέρα, γεγονός που δημιούργησε ένα ενδιαφέρον μεθοδολογικό πρόβλημα στο τραπέζι. Το μέλος της ομάδας που απουσίαζε τη δεύτερη ημέρα ζει στην κατοικία Χαβάννα, με αποτέλεσμα η μέχρι τότε ισορροπημένη χωρική κατανομή να μετατοπιστεί προς την περιοχή Μπόκαϊτελεπ, κάτι που οδήγησε σε μια ενδιαφέρουσα κατάσταση κατά την επιλογή του χώρου πρασίνου προς ανάπτυξη. Ένα μέρος της ομάδας ήθελε να αναπτύξει ένα σύνθετο πακέτο έργων για τους χώρους πρασίνου στην κατοικία Χαβάννα, ενώ το άλλο μέρος (που προερχόταν κυρίως από την περιοχή Μπόκαϊτελεπ) επιθυμούσε να αναπτύξει τον κήπο Μπόκαϊ. Δεδομένου ότι το μέρος της ομάδας από την κατοικία Χαβάννα, που είχε πολλές καλές ιδέες, δεν κατάφερε να πείσει τους συμμετέχοντες από την περιοχή Μπόκαϊτελεπ, ο κήπος Μπόκαϊ επιλέχθηκε ως ο χώρος πρασίνου, ωστόσο εξαιτίας αυτού το μέρος της ομάδας από την κατοικία Χαβάννα αποσύρθηκε σε παθητικότητα στο επόμενο στάδιο της εργασίας. Το μέρος της ομάδας από την περιοχή Μπόκαϊτελεπ, αφού κέρδισε την ψηφοφορία, δεν ήξερε πραγματικά πώς να

διαχειριστεί τον χώρο πρασίνου, αλλά λόγω του περιορισμένου χρόνου, ο συντονιστής του τραπεζιού δεν μπόρεσε να επαναφέρει την ψηφοφορία για το αν η ομάδα θα έπρεπε να εργαστεί καλύτερα στο σύνθετο πακέτο χώρων πρασίνου της κατοικίας Χαβάννα.

Η Ομάδα Z (Zöld Csapat) αρχικά εργάστηκε με συγκρατημένη δραστηριότητα, ωστόσο καθώς προχωρούσε η εργασία και αναγνωριζόταν η σημασία του έργου, τα μέλη σταδιακά εντάχθηκαν στον κοινό σχεδιασμό. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε ένα πακέτο δράσεων που στοχεύει στην επέκταση των λειτουργιών του Κήπου Βόκαγ, ο οποίος έχει ιστορία άνω των 160 ετών, εστιάζοντας ταυτόχρονα στην περιβαλλοντική εκπαίδευση, την ενίσχυση της κοινότητας και τη βιώσιμη διαχείριση των πράσινων χώρων.

Ένας από τους κύριους στόχους της ομάδας ήταν η ανάπτυξη της μάθησης και της έμπνευσης ως λειτουργία των χώρων πρασίνου, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην επέκταση των εκπαιδευτικών κοινοτικών χώρων και στην εμβάθυνση της σύνδεσης με τη φύση. Ένα από τα κεντρικά στοιχεία της πρότασης ήταν η δημιουργία ενός εκπαιδευτικού κήπου στην επί του παρόντος υποχρησιμοποιούμενη περιοχή του κήπου Βόκαγ. Ο εκπαιδευτικός κήπος θα εξυπηρετούσε την παρουσίαση των βασικών αρχών της αστικής γεωργίας και δασοκομίας, καθώς και τη διαμόρφωση περιβαλλοντικής συνείδησης στις νεότερες γενιές. Σε συμφωνία με αυτό, η ομάδα πρότεινε επίσης την εγκατάσταση βιότοπων, καταφυγίων και στοχευμένων ταΐστρων, που θα συνέβαλαν στην αύξηση της βιοποικιλότητας και στη διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας.

Ως επιπλέον στοιχείο της πρότασης, η ομάδα διατύπωσε την ίδρυση παραμυθένιων κήπων ως πιθανή κατεύθυνση ανάπτυξης. Αυτοί οι μικρές κλίμακας, δημιουργικοί χώροι πρασίνου δεν θα εμπλούτιζαν μόνο την αισθητική εμπειρία της τοπικής κοινότητας, αλλά θα συνέβαλαν επίσης στη ρύθμιση του μικροκλίματος του κήπου. Τα φιλικά προς τα φυτά και τα έντομα νησιά κήπου θα βελτίωναν την θερμική άνεση, θα μείωναν το φαινόμενο της θερμικής νησίδας και θα αύξαναν την οικολογική αξία της περιοχής.

Το πακέτο δράσης περιλαμβάνει ως οριζόντιο στοιχείο την ανάγκη ενίσχυσης της κοινοτικής λήψης αποφάσεων σχετικά με τους χώρους πρασίνου. Η ομάδα τόνισε ότι οι αναπτύξεις των πράσινων χώρων μπορούν να είναι πραγματικά βιώσιμες μόνο όταν υλοποιούνται με τη συμμετοχή των τοπικών κατοίκων και σύμφωνα με τις κοινοτικές ανάγκες. Η μορφή της κοινοτικής συνέλευσης ενσαρκώνει, κατά συνέπεια, την καλή πρακτική του συμμετοχικού σχεδιασμού, ενώ το πακέτο προτάσεων αντιπροσωπεύει τη σύνδεση των προσδοκιών των κατοίκων με τις επαγγελματικές απόψεις.

Σχετικά με την ανάπτυξη του κήπου Βόκαγ, οι κοινοτικές ανάγκες στοχεύουν επίσης στην επέκταση δραστηριοτήτων που υποστηρίζουν τη σωματική και ψυχική ευεξία. Η επιστημονικά αποδεδειγμένη επίδραση των πράσινων χώρων στη μείωση του στρες, της αρτηριακής πίεσης και των επιπέδων κορτιζόλης καθιστά ιδιαίτερα σημαντικό να είναι αυτοί οι χώροι καλά συντηρημένοι, τακτοποιημένοι και λειτουργικά πολυδιάστατοι. Η ομάδα πρότεινε τη δημιουργία τοπικών τραπεζιών πικνίκ και μικρότερων υπαίθριων χώρων εστίασης, καθώς και τη διοργάνωση τακτικής παραγωγικής αγοράς για την παρουσίαση προϊόντων τοπικών μικροπαραγωγών και μικρών παραγωγών της περιοχής. Αυτές οι πρωτοβουλίες θα ενίσχυαν ταυτόχρονα την κοινοτική συνοχή και την τοπική οικονομία.

Ένα στοιχείο ιδιαίτερης σημασίας από την άποψη της βιωσιμότητας είναι η τοπική συλλογή των όμβριων υδάτων και η χρήση τους για άρδευση. Σύμφωνα με την παρατήρηση της ομάδας, κατά τις θερινές περιόδους ξηρασίας η βλάστηση συχνά ξεραίνεται και στη συνέχεια αναγεννάται γρήγορα μετά τις βροχοπτώσεις – αυτό το «φαινόμενο της κούνιας» θα μετριαζόταν με τη συγκράτηση του νερού και τη συνειδητή άρδευση. Η πρόταση προβλέπει την εγκατάσταση υπόγειων δεξαμενών αποθήκευσης, ώστε τα όμβρια ύδατα να μπορούν να αξιοποιηθούν μακροπρόθεσμα, κάτι που αποτελεί επίσης μια προοδευτική λύση από την άποψη της προσαρμογής στο κλίμα.

Για τη σκίαση του κήπου και την προστασία του εδάφους, η ομάδα πρότεινε περαιτέρω δενδροφύτευση, κυρίως κατά μήκος των πεζοπορικών διαδρομών, με σκοπό την αύξηση της άνεσης των επισκεπτών και την προώθηση της φυσικής εξάτμισης. Επιπλέον, πρότεινε την επέκταση της κομποστοποίησης των οργανικών αποβλήτων που παράγονται επιτόπου, η οποία υποστηρίζει ταυτόχρονα την κυκλική οικονομία και βελτιώνει την ποιότητα του εδάφους.

Συνολικά, το πακέτο δράσης της Πράσινης Ομάδας στοχεύει στην αειφόρο, εκπαιδευτική και κοινωνικά προσανατολισμένη ανάπτυξη του κήπου Βόκαγ. Οι προτάσεις συμβάλλουν συλλογικά στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, στην επέκταση των αναψυχικών και κοινωνικών λειτουργιών, καθώς και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Μέσω των προγραμματισμένων παρεμβάσεων, ο κήπος Βόκαγ θα μπορούσε να υπηρετήσει όχι μόνο τη διατήρηση της πράσινης καρδιάς του 18ου διαμερίσματος, αλλά και την ενίσχυση του ενεργού, διδακτικού και κοινωνικού του ρόλου.

	Δείγμα (άτομα και %)	Δείγμα (άτομα και %)	Δήμος
Άνδρες	36	47,37%	47,33%
Γυναίκες	40	52,63%	52,67%
18-35	18	24%	23,03%
36-45	16	21%	18,39%
46-65	24	32%	34,23%
65+	18	24%	24,35%
Γενική αξιολόγηση της εκδήλωσης		Γενική αξιολόγηση της εκδήλωσης	
Προοπτική		Μέσος όρος βαθμολογίας (1-6)	
Πόσο χρήσιμη ήταν η εκδήλωση για εσάς;		5,9	
Τοποθεσία		5,8	
Οργάνωση, διεξαγωγή		5,8	
Εστίαση (διατροφή)		4,7	
Σύνταξη επαγγελματικού προγράμματος		5,7	
Υλοποίηση επαγγελματικού προγράμματος		5,8	
Πρώτη ημέρα - Κυκλοφορία		Πρώτη ημέρα - Κυκλοφορία	
Προοπτική		Μέσος όρος βαθμολογίας (1-6)	
Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εκπαιδευτικής ημέρας		5,7	

Παρουσίαση καλών και κακών πρακτικών	5,8	
Ομαδική επίλυση προβλημάτων (κυκλοφορία)	5,8	
Καθήκον σχεδιασμού δικτύου γραμμών	5,9	
Παρουσίαση των προτάσεων των ομάδων	5,8	
Ψηφοφορία, ανακοίνωση αποτελεσμάτων	5,9	
Πόσο ένιωθε ότι συμμετείχε στη συλλογική σκέψη και λήψη αποφάσεων;	5,7	
Νιώθω ότι οι προτάσεις της ομάδας μου αντιπροσωπεύουν τη γνώμη μου	5,6	
Νιώθω ότι έχω μάθει από την ομάδα μου	5,8	
Πόσο χρήσιμη ήταν συνολικά η Ημέρα Μεταφορών	5,8	
Η οργάνωση της ημέρας	5,9	
Η εμπειρία της ομαδικής εργασίας	6,0	
Δεύτερη ημέρα - Πράσινοι χώροι	Δεύτερη ημέρα - Πράσινοι χώροι	
Προοπτική	Μέσος όρος βαθμολογίας (1-6)	
Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εκπαιδευτικής ημέρας	5,8	
Ομαδική συζήτηση για τους χώρους πρασίνου	5,9	
Επιτραπέζιο παιχνίδι υπηρεσιών οικοσυστήματος	5,7	
Παρουσίαση προτάσεων και ψηφοφορία	5,8	
Κοινή διατύπωση του μηνύματος της ημέρας	5,8	
Επίσημη λήξη	5,9	
Πόσο βοήθησε το επιτραπέζιο παιχνίδι στην κατανόηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των χώρων πρασίνου;	5,8	
Πόσο ένιωθε ότι οι από κοινού διατυπωμένες προτάσεις είναι ρεαλιστικά υλοποιήσιμες;	5,6	
Πόσο ικανοποιημένοι ήσασταν συνολικά από την εκδήλωση;	5,9	
Πόσο ένιωσε ότι έμαθε από τους άλλους αυτήν την ημέρα;	5,8	
Πόσο εμπνευστική ήταν η ημέρα;	5,9	
Συνολική ικανοποίηση (Ημέρα Πρασίνων Χώρων)	5,8	
<b>Θέμα</b>	<b>Θετικό (+)</b>	<b>Αρνητικό (-)</b>
Βελτίωση των σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων	κάτοικοι (κάτοικοι της περιοχής), διερχόμενοι, ΒΚΚ	Pilisi Parkerdő MÁV – δαπανηρό
Τακτικός αστικός σχεδιασμός και ανάπτυξη υπηρεσιών	ταξιδιώτες και αφιχθέντες στην πόλη, μαθητές, τοπικός εκπρόσωπος του δήμου, τοπικοί επιχειρηματίες (λόγω πεζόδρομου), το άλλο μισό των γονέων,	Δημόσιος δρόμος, Φρουρά της Πόλης, ΒΚΚ, το ένα μέρος των γονέων, τοπικοί επιχειρηματίες λόγω της μονόδρομης ή του κλεισίματος

	περιβαλλοντολόγοι	
<b>Μείωση της ρύπανσης</b>	ταξιδιώτες, τοπική Αυτοδιοίκηση, το υπόλοιπο μέρος των οδηγών αυτοκινήτων	πρωτεύουσα, ΒΚΚ, Κοινός Δρόμος, τοπικοί κάτοικοι, μέρος των οδηγών αυτοκινήτων
<b>Κύρια λειτουργία</b>	Ενέργειες / Δραστηριότητες	
<b>Μάθηση και έμπνευση</b>	Ανάπτυξη δεξιοτήτων, ανταλλαγή γνώσεων - Δημιουργία τοπικών ευκαιριών στις τέχνες και τις τεχνολογίες - Διαχείριση αποβλήτων: Συλλογή και αξιοποίηση των αστικών αποβλήτων που παράγονται τοπικά με σκοπό την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης· βιο-κομποστοποίηση, Ρύθμιση αστικοποίησης: μερικώς πολιτοφυλακή εποπτεία και συντήρηση κοινόχρηστων χώρων	
<b>Ψυχολογικές εμπειρίες</b>	Οπτικοποίηση των δυνατοτήτων - Λήψη υπόψη ψυχολογικών παραγόντων στην ανάπτυξη της περιοχής (αισθητηριακή εμπειρία, χαλάρωση) Από το χωράφι στο τραπέζι: προώθηση της τοπικής παραγωγής και της διάθεσης στην αγορά, βιώσιμη διατροφή Βιώσιμη κινητικότητα: βελτίωση της προσβασιμότητας, υποστήριξη ποδηλατοδρόμων και μέσων μεταφοράς Πικνίκ τραπέζια, εξασφάλιση κοινοτικών εμπειριών	
<b>Διατήρηση νερού και διαχείριση υδάτων</b>	Διατήρηση και κατανομή της ποσότητας όμβριων υδάτων στον τόπο προέλευσής τους, συγκράτηση και ρύθμιση νερού Διαχείριση υδάτων: συλλογή και καθαρισμός των όμβριων υδάτων που δημιουργούνται τοπικά	
<b>Δημιουργία βιότοπου και βιοποικιλότητα</b>	Δημιουργία και διατήρηση βιότοπων· παροχή ευνοϊκών συνθηκών για τους ζωντανούς οργανισμούς. Αύξηση της βιοποικιλότητας, αποφυγή περιττού κοψίματος· εισαγωγή αυτόχθονων ειδών, Αστική δασοκομία: ενίσχυση της πανίδας, δημιουργία οικολογικών καταφυγίων, Πρασίνισμα της πόλης: δημιουργία κοινοτικών χώρων πρασίνου	
<b>Μικροκλίμα</b>	Ρύθμιση τοπικού μικροκλίματος: εγκατάσταση στοιχείων πράσινης και μπλε υποδομής, ανάπτυξη δασικού κεφαλαίου	