



Összefoglaló Jelentés

2. Közösségi gyűlés

2025. október 11-12.

Tartalomjegyzék

Bevezető	3
Általános tapasztalatok	3
Módszertan	5
Szakmai programelemek	9
Összefoglalás, visszajelzések	17
1.Közösségi gyűlés közösségi közlekedés összefoglaló I.	23
<i>Kék csapat</i>	<i>23</i>
<i>Narancssárga csapat.....</i>	<i>26</i>
<i>Piros csapat</i>	<i>28</i>
<i>Sárga csapat</i>	<i>30</i>
<i>Zöld csapat</i>	<i>33</i>
2.Közösségi gyűlés közösségi közlekedés összefoglaló II.	35
<i>Kék csapat</i>	<i>35</i>
<i>Narancssárga csapat.....</i>	<i>38</i>
<i>Piros csapat</i>	<i>41</i>
<i>Sárga csapat</i>	<i>43</i>
<i>Zöld csapat</i>	<i>45</i>
3.Közösségi gyűlés kihasználatlan terület komplex megújítása	47
<i>Kék csapat</i>	<i>47</i>
<i>Narancssárga csapat.....</i>	<i>50</i>
<i>Piros csapat</i>	<i>53</i>
<i>Sárga csapat</i>	<i>56</i>
<i>Zöld csapat</i>	<i>59</i>

Bevezető

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata az ország azon kevés önkormányzatának egyike, amely előremutató módon a – még európai szinten sem elterjedt – közösségi gyűlés módszerével vonja be a kerületi lakosokat a helyi problémák feltárásába és a kerület jövőjének tervezésébe. Jelen összefoglaló a közösségi gyűlés októberi „elaborációs” hétvégéjének tapasztalatait tartalmazza.

Helyszín: 1184 Budapest, Üllői út 400., Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata, Közgyűlési Terem

Dátum: 2025. október 11-12.

Általános tapasztalatok

A közösségi gyűlés hétvégéjén 45 fő kerületi lakos vett részt. Az edukációs nap 35 kerületi résztvevője közül 5 fő nem jelent meg, ami 14%-os lemorzsolódást jelent. Sikertült viszont az edukációs nap után is folytatódó kiválasztás során megszólítani további 15 olyan lakost, akik az edukációs napon nem vettek részt, a közösségi gyűlésen viszont megjelentek. Így összességében az edukációs naphoz képest a résztvevők száma 29%-kal növekedett.

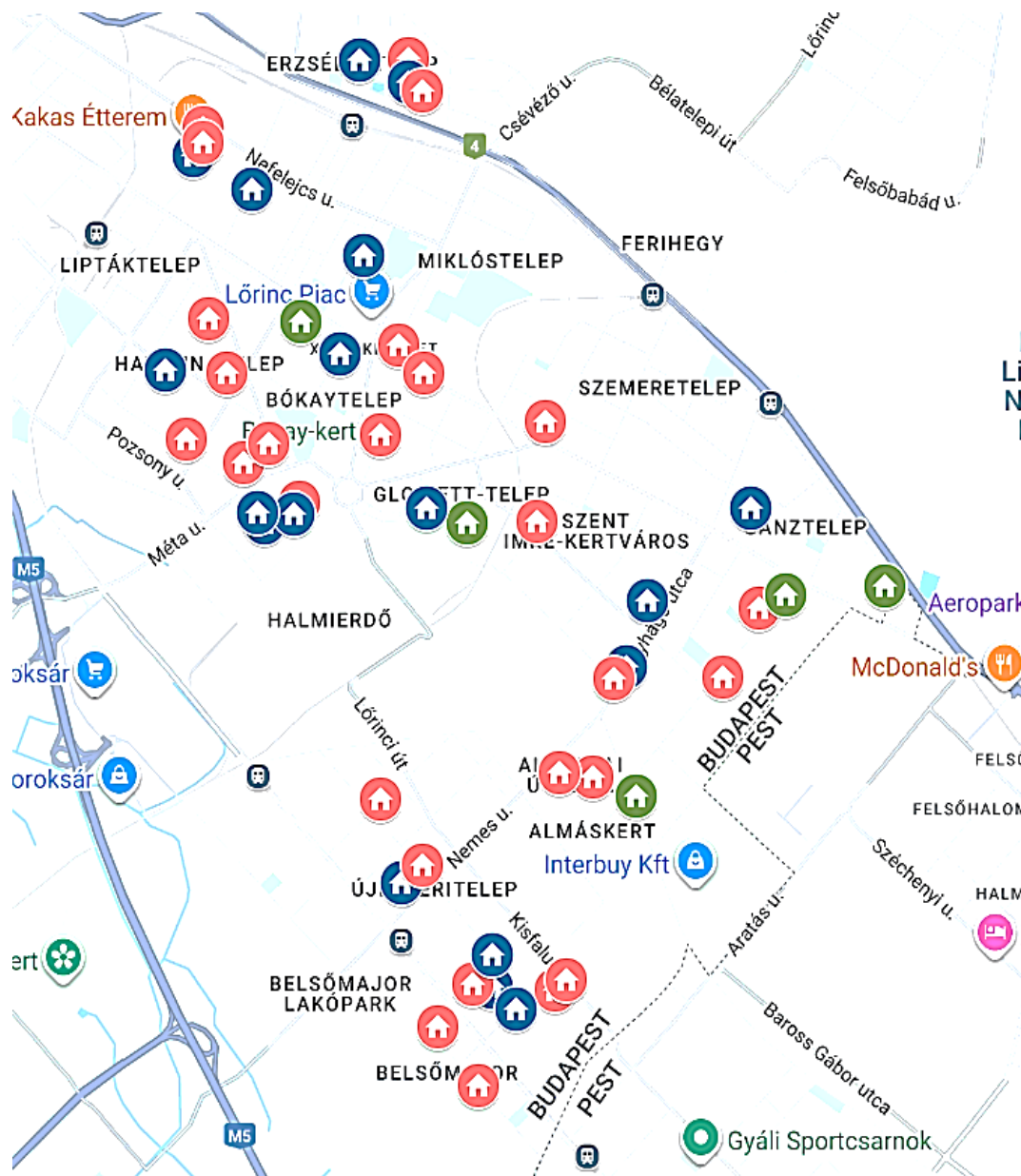
A résztvevők kiválasztásakor a közösségi gyűlés esetében is fő szempont volt a területi, nemi és életkorbeli reprezentativitás lehetőségeihez mérten történő biztosítása. Területi szempontból egyes kerületrészekben koncentráció figyelhető meg (például a Havanna-Szent Lőrinc-Bókay-Gloriett telepek négyszögében vagy az Újpéteritelep-Belsőmajor-Erdőskert háromszögben), míg más kerületrészek alul reprezentáltak (Bélatelep, Kossuth Ferenc-telep, Liptáktelep vagy Szemeretelep). Ez összhangban van a közösségi gyűlések hazai és nemzetközi tapasztalataival, hiszen a véletlenszerű kiválasztás és a tényleges megjelenésre való ráhatás hiánya miatt gyakran előfordul területi torzítás.

A nemek arányát tekintve 27 nő és 18 férfi vett részt a közösségi gyűlésen, ami – bár a női nem aránya a kerület lakosságán belül is magasabb (53%) – a nők kis mértékű felülreprezentáltságát eredményezte (60%), ám ez módszertanilag megfelelőnek tekinthető.

Az életkori eloszlás szintén a közösségi gyűlés módszertanának jellemző mintázatát követte az idősek felül- és a fiatalok alulreprezentáltságával. A fiatalabb korcsoportok részvételét érdeklődési körük vagy egyéb elfoglaltságaik is gátolhatják, míg a közép- és időskorúak közösségi ügyek iránti elkötelezettsége magasabb, különösen az idősebb korosztály esetében pedig egyéb elfoglaltságok sem feltétlen jelentenek gátló tényezőket.

Az alábbi térkép a résztvevők lakhely szerinti és nemi eloszlását (piros – nő, kék – férfi) mutatja. Zölddel azokat a lakosokat jelöljük, akik az edukációs napon részt vettek, a közösségi gyűlésen viszont nem jelentek meg.

1. ábra – A résztvevők területi és nemek szerinti eloszlása



Forrás: Google Saját Térkép

A lakosok szombat reggel öt darab, 8-11 fős csapatba kerültek besorolásra, elsődlegesen területi alapon. A csapatok – kék, narancssárga, piros, sárga, zöld színekkel jelölve – az előzetes regisztráció során jelentkezők lakcíme alapján, kerületszámok kijelölésével lettek meghatározva.

Módszertan

A kiválasztás módszertanában a reprezentativitásra való törekvés érdekében **kvótás mintavételt** alkalmaztunk. Az alapadatbázist egy korábbi, nagymintás kerületi felmérés szolgáltatta, amelyben a résztvevők jelezték egy esetleges közösségi gyűlésen való részvételi hajlandóságukat. Az adatbázis összesen **499 fő visszajelzésén** alapult. A **KSH lakónépességi, nemi és korosztályos adatai** alapján elkészült az egyes kerületszámok **demográfiai profilja**. Ezen adatokra építve határoztuk meg a **területi kvótákat**, amelyek a kerületszámok **népesség- és népsűrűség-arányos** súlyozását jelentették. A **demográfiai kvóta** egyidejűleg nemi és korosztályos kvótát is tartalmazott.

Az életkori bontást **négy aggregált kategóriába** soroltuk:

- 18–35 év,
- 36–45 év,
- 46–65 év,
- 65 év felett.

A **75 fős ideális minta** kialakításánál figyelembe vettük, hogy az egyes kerületszámokban milyen korosztályos és nemi arányok jellemzők, illetve milyen népsűrűségi mutatók határozzák meg az adott területet. Ennek megfelelően a **sűrűbben lakott** városrészekből arányosan **kevesebb**, míg a **ritkábban lakott, nagyobb kiterjedésű** területekről **több** lakost szólítottunk meg. Ez azért is volt fontos, mert a területi kiterjedés a városrészek **karakterét és problémaszervezetét** is befolyásolja. Az **edukációs nap** során a résztvevők irányítószám alapján kerültek **kerületszám csoportokba**, ami eredetileg **nyolc csoport** létrehozását tette volna lehetővé. A módszertan korlátai miatt azonban szükség volt a **területi egységek összevonására**. Az összevonás során az elsődleges

szempont a **karakterbeli hasonlóság** és a **településszerkezeti közelség** volt. Ennek eredményeként **öt területi csoport** jött létre, melyek **népességreprezentációja** 17–22 ezer fő között mozgott. A közösségi gyűlés kezdetekor kisebb módosításokra is szükség volt az **arányos csoportelosztás** és a **csoportdinamika** fenntartása érdekében. A végleges kialakítás során ügyeltünk arra, hogy az egyes csoportok **kiegyensúlyozott létszámúak** legyenek, és egyik se haladja meg a **12 főt**. Ez a felosztás biztosította a hatékony munkát és a reprezentatív részvételt, így a korábbi fókuszcsoportos felmérés során használt 4 csoportos felosztást 5 csoportra kellett bővíteni.

	Kerületrész	Reprezentált népesség		Kerületrész	Reprezentált népesség
1. csoport	Szemeretelep	17266	3. csoport	Szent Lőrinc-lakótelep	21911
	Miklóstelep			Havannatelep	
	Ganztelep			Bókaytelep	
	Ferihegy		4. csoport	Szent Imre-kertváros	21497
2. csoport	Rendessytelep	Krepuska Géza-telep			
	Lónyaytelep	Halmierdő			
	Liptáktelep	Gloriett-telep			
	Lakatos-lakótelep	Ganzkertváros			
	Erzsébettelep	Almáskert			
Bélatelep	5. csoport	Újpéteritelep	20008		
		Kossuth Ferenc-telep			
		Erdőskert			
				Belsőmajor	

1. táblázat: A területi csoportok és reprezentált kerületrészek

A **KSH adatok alapján kialakított kvótákat** a jelentkezők adatbázisára alkalmaztuk. A **kvótamátrixban** meghatározott korcsoportok, nemek és területi aggregátumok szerint **szisztematikus mintavételt** végeztünk. Első körben az adatbázist **alfabetikus sorrendbe rendeztük**, majd minden második jelentkezőt meghívtunk. Amennyiben egy adott kategóriában nem volt elegendő jelentkező, azt **az elsőként regisztrált** személlyel pótoltuk. A **második körben** a kiválasztás azonos elv szerint zajlott: ekkor minden alfabetikus lista **első eleme** került kiválasztásra, hiány esetén pedig a **lista utolsó eleme**. A teljes reprezentativitás eléréséhez **96 fő** bevonása lett volna szükséges, míg a **reprezentativitásra törekvő minta** esetében a **megszólított kör 76 főből** állt. A

nemzetközi gyakorlatnak megfelelően a második körben a megszólítottak 20–40%-os lemorzsolódása, illetve legfeljebb 60%-os elköteleződési aránya tekinthető elfogadhatónak. **Előszűrés hiányában** a 2%-os válaszadási hajlandóság is **sikeresnek** minősül. Összességében a korábbi, **nagymintás kerületi felmérés** megbízható alapot biztosított a mintavételhez, és a két kiválasztási kör során a **megszólítottak közel 25%-át** sikerült ténylegesen bevonni a közösségi folyamatba, mely az előszűrés folyamat nélküli érték több, mint tízszerese.

	IRÁNYÍTÓSZÁM	LAKOSSÁG	TERKVÓTA	DEMOKVÓTA								FÉRFI				NŐ				ÖSSZES
				18-35	36-45	46-65	65+	18-35	36-45	46-65	65+	18-35	36-45	46-65	65+					
Havanna	1881	11385,00	1,238997604	0,128	0,090	0,143	0,087	0,135	0,096	0,175	0,146	2	1	2	1	2	1	2	2	13
Szt. Imre Ganzkert	1882	9337,00	1,239780218	0,108	0,099	0,162	0,091	0,106	0,1	0,185	0,149	1	1	2	1	1	1	2	2	11
Miklós, Béla, Erzsé	1883	9011,00	1,1117313	0,117	0,089	0,167	0,094	0,11	0,086	0,185	0,153	1	1	2	1	1	1	2	1	10
Lakatos, Lónyay, L	1884	11076,00	1,061414635	0,117	0,089	0,167	0,094	0,11	0,086	0,185	0,153	1	1	2	1	1	1	2	2	11
Szemere, Ganz, Fe	1885	9970,00	1,351504583	0,113	0,09	0,169	0,099	0,105	0,086	0,184	0,154	1	1	2	1	1	1	2	2	11
Gloriette, Szt. Lóri	1886	12832,00	1,381218922	0,11	0,091	0,159	0,098	0,107	0,091	0,182	0,162	2	1	3	2	2	1	3	3	17
Krepuska, Újpeéter	1887	11297,00	1,49824225	0,12	0,092	0,17	0,087	0,114	0,091	0,189	0,136	2	1	3	1	2	1	3	2	15
Kossuth F., Belső	1888	7520,00	1,117110489	0,117	0,102	0,171	0,087	0,108	0,097	0,183	0,132	1	1	1	1	1	1	1	1	8
				9659	7613	13223	7644	9364	7571	14969	12349									
RÉSZTVEVŐ LAKOSSÁG	82396			IDEÁLIS								9	7	12	7	9	7	14	11	76
				REPREZENTATÍV								11	8	17	9	11	8	17	15	96

1.táblázat: Kvóták és a területegységet reprezentáló résztvevők ideális és reprezentatív száma irányítószámok területi aggregálás alapján 8 csoportra.

Az első és második körben leválogatott minta korosztályra és nemre is reprezentatívnak tekinthető, a területi kvóta figyelembevételével népszerűarányosan.

	Minta (fő és %)		Kerület
Férfiak	36	47,37%	47,33%
Nők	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%

3. táblázat: A leválogatott minta és a kerület demográfiájának egymáshoz való viszonya.

A regisztrálókhoz és az edukációs naphoz képest a közösségi gyűlésen ténylegesen megjelentek lakcíme alapján a kerületrészek szerint meghatározott csapatokat szombat reggel minimálisan változtatni kellett (az előzetes a sárga csapathoz rendelt Ganzkertváros kerületrész narancssárga csapathoz sorolásával). Valamint eseti jelleggel előfordultak olyan helyzetek is, hogy egy kerületi lakos nem a saját kerületrésze szerint

került besorolásra (pl. a piros csapatban helyet foglalt egy újpéteritelepi lakos), de ez nem okozott fennakadást a program sikeres lebonyolításában. A kijelölt csapatokat adó kerületszerveket az alábbi ábra mutatja.

2. ábra – Kerületszervek szerinti csoportbeosztás



Forrás: Saját szerkesztés

A külön asztaloknál ülő csapatokra osztott résztvevők általános attitűdje és hozzáállása pozitívan értékelhető. Nyitottan és érdeklődően érkeztek az eseményre, így a köszöntők

és bevezető eladások után a jégtörő beszélgetések keretében érdemben meg lehetett kezdeni a közös gondolkodást. A szakmai párbeszéd, diskurzus a szünetekben is jellemezte a megjelenteket, érdeklődve fordultak kérdéseikkel a szervezőkhöz, előadókhöz, facilitátorokhoz.

A közösségi gyűlések általános gyakorlatának megfelelően a XVIII. kerület lakói között is megfigyelhetők voltak különböző attitűdök, motivációk. Minden csapatnak megvolt a két-három hangadója, akik erősen érdeklődnek a közélet iránt, magabiztosak, és szívesen vállalnak szót. A facilitátorok fontos feladata a hangadók mellett a többi résztvevő bevonása, a véleményüknek való teret adás az egyes csapatokon belül. Szintén volt csapatonként egy-három fő visszahúzó-dó-megfigyelő, akik kevésbé kezdeményeztek vagy szóltak hozzá, inkább a facilitátorok bátorítására vállaltak szerepet. Voltak természetesen kritikus szereplők is, akik főleg a hangadókkal kerülhettek konfliktusos helyzetbe. Szerencsére ilyen helyzet a közösségi gyűlés hétvégéjét nem jellemezte. Végül megjelentek a közösségorientált, moderáló szereplők is, akik a konstruktív és jó hangulat megteremtésén tevékenykedtek. Mind az öt csapatban megjelentek az egyes altípusok, de ez a program sikeres lebonyolítása szempontjából semmilyen hátrányt vagy kárt nem okozott. Sőt, egyes visszahúzó-dó résztvevők a második napra feloldódva már sokkal aktívabb szerepet is vállaltak a vasárnapi programelem során.

Az egyes szakmai programelemek, blokkok az alábbi módszertan szerint épültek fel és a következő eredménnyel zárultak. A csapatok valamennyi blokk végén prezentálták saját eredményeiket, amelyről a gyűlés résztvevői helyben szavaztak is, mégpedig, hogy támogatják, nem támogatják vagy tartózkodnak az adott javaslat kapcsán. Az egyes csapatok munkáját és eredményeit a csapat- és programszintű, tételes összefoglalók ismertetik, így az általános összefoglalóban a javaslatok összegzésére és az azzal kapcsolatos szavazások eredményeire térünk ki.

Szakmai programelemek

Közlekedés I. – közösségi közlekedés fejlesztése

A szombati nap első blokkjában a résztvevők a szeptemberi edukációs alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd

ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat, amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percben, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

A csapatok konstruktív, együttműködő légkörben dolgoztak. A kiscsoportos munka lehetővé tette, hogy minden résztvevő aktívan bekapcsolódjon a tervezésbe. A facilitátorok segítségével a kezdeti véleménykülönbségek hamar produktív vitává alakultak, a legtöbb csoportban gyorsan kialakult konszenzus a prioritásokról. A résztvevők helyismerete és a gyakorlati tapasztalatok nagyban hozzájárultak a javaslatok realitásához, ugyanakkor több csoportban megjelent a saját lakóterület érdekeinek erősebb képviselete is. A feladat technikai nehézségei ellenére a csapatok többsége képes volt közös álláspontot kialakítani, amit világos, megvalósítható közlekedési javaslatok formájában mutattak be.

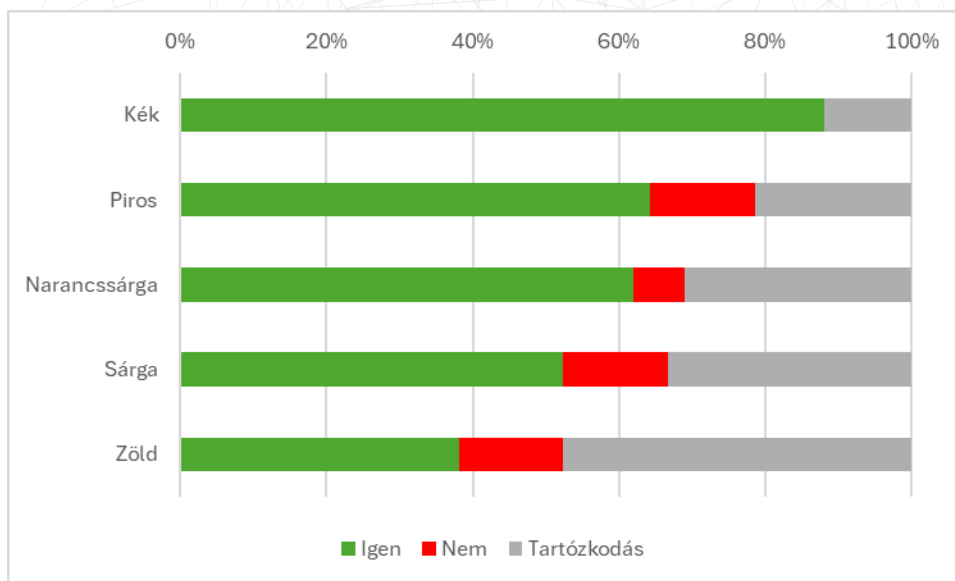
- Kék: három új vagy módosított buszjáratot javasolt Pestszentimre elszigeteltebb részeinek (Belsőmajor, Erdőkert) bekötésére, a bevásárlóközpontok, egészségügyi intézmények és a ferihegyi gyorsvasút elérésének javításával.
- Narancssárga: egy új, elektromos buszjáratot tervezett Ganzkertváros és Vecsés között, amely a helyi oktatási, szociális és rekreációs szolgáltatások hálózatát fűzné fel, javítva a Ferihegy és a bevásárlóközpontok megközelítését.
- Piros: egy gyors, észak-déli fővonalat és egy igényvezérelt, telebusz jellegű járatot dolgozott ki Erzsébettelep és Bélatelep jobb bekapcsolására, a kerület belső és külső közlekedési csomópontjaihoz kapcsolódva.

- Sárga: három új buszjáratot vázolt fel a ritkán járó vonalak kiváltására és a Gloriett-Ganzkertváros kapcsolat javítására, kisbuszokkal és expresszmegoldásokkal a gyorsabb eljutás érdekében.
- Zöld: a 142E busz továbbfejlesztését és új megállókat, illetve kapcsolódó járat kialakítását javasolta a Havanna, Szemeretelep és Ferihegy közötti kapcsolat erősítésére, valamint a kispesti szolgáltatási központok jobb elérésére.

A javaslatokkal kapcsolatban a gyűlés résztvevői szavaztak, mely során igen, nem vagy tartózkodom szavazattal jelezhették támogatásukat vagy ellenkezésüket az adott koncepcióval kapcsolatban. Mindezek alapján az első blokk eredménye az alábbiak szerint alakult.

A javaslatok kapcsán 42 résztvevő (az összes résztvevő 93%-a) adta le szavazatát. A legtöbb támogató szavazat, ellenszavazat nélkül a Kék csapat javaslatára érkezett. A második legtöbb támogató szavazatot a Piros csapat kapta, ám ellenszavazatból is nekik volt a legtöbb. A harmadik legtöbb támogató szavazat a Narancssárga javaslatra érkezett, amelyet a Sárga és a Zöld fejlesztési koncepció követett ebben a sorrendben. A támogatottsági különbségek mögött elsősorban a javaslatok területi relevanciája, újdonságtartalma és gyakorlati megvalósíthatósága állhatott, valamint az, hogy a résztvevők mennyire érezték személyesen érintettnek magukat az adott fejlesztési vonal esetében.

3. ábra – Az I. blokk szavazásának eredménye



Forrás: saját szerkesztés

Közlekedés II. – helyi léptékű közlekedési kihívások és azok megoldási lehetőségei

A közösségi gyűlés első napjának második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangolódó beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

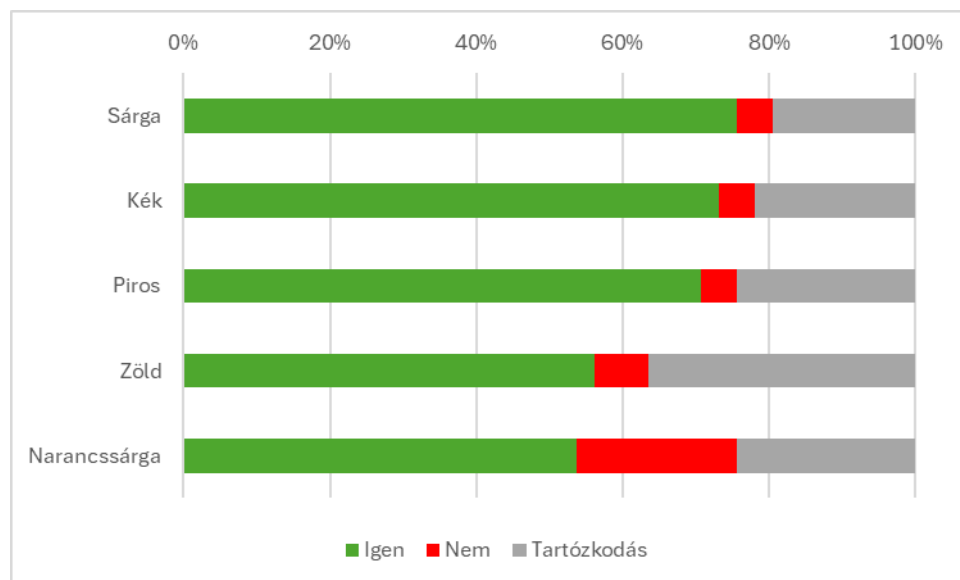
A második blokkban a csapatok munkáját továbbra is együttműködő, de kissé koncentráltabb, célorientáltabb dinamika jellemezte, mint az első szakaszban. A feladat konkrétabb jellege miatt gyorsabban alakult ki konszenzus a problémák és beavatkozási pontok kijelölésében, ugyanakkor a technikai jellegű kérdések – különösen a forgalomszervezés és a közlekedésbiztonság részletei – gyakrabban vezettek vitákhoz. A résztvevők többnyire jól használták helyismeretüket, gyakorlati példákkal érveltek, és a legtöbb csoportban sikerült integrálni a környezeti, forgalmi és közösségi szempontokat. A stakeholderek azonosítása ugyanakkor nehezebb feladatnak bizonyult, sok esetben csak az egyértelmű érintettek kerültek megnevezésre. Összességében a második blokkban a csoportok érettebb, helyi tapasztalatokra épülő, a mindennapi életminőséget közvetlenül javító javaslatokat fogalmaztak meg.

- Kék: Pestszentimre közlekedési terhelésének csökkentésére és biztonságosabbá tételére dolgozott ki javaslatokat, például a Vasút utca egyirányúsítását, a Szálfa utca és Nagykőrösi út forgalomszervezését, valamint iskolák környékén „gyors kiszállási zónák” kialakítását. Emellett javasolták a baleseti gócpontok taktikai urbanisztikai beavatkozásokkal (virágládák, parkolási korlátozások) történő kezelését és közösségi mosdó létesítését a városközpontban.
- Narancssárga: „Nyugodt vérkeringés az Üllői úton” címmel készített projektsomagot, amely az Üllői út menti csomópontok biztonságát, lámpahangolását és akadálymentesítését célozta. Javasolataik közé tartozott a Szarvas csárda tér forgalomszervezésének átalakítása, az iskolák környezetének biztonságosabbá tétele és a villamosmegálló akadálymentesítése is.
- Piros: a Felsőcsatári út és Gyömrői út csomópontjának biztonságosabbá tételére, valamint a Lakatos-lakótelep és Bélatelepe forgalomcsökkentésére koncentrált. Emellett sebességmérő berendezések telepítését, új gyalogátkelők kialakítását és a kerékpáros hálózat összekötését is javasolták.
- Sárga: a Gloriett–Almáskert térség baleseti gócpontjait vette górcső alá, kiemelten a Méta utca és Ipacsfa utca kereszteződésének átalakítását körforgalommal és forgalomtereléssel. További javasolataik között szerepelt a Cziffra György utcai lámpás csomópont kialakítása, gyalogátkelők újrafestése, valamint sebességérzékelős lámpák és jobb közvilágítás bevezetése.

- Zöld: a közlekedés okozta terhelés csökkentésére és élhetőségjavításra fókuszált, többek között a 136-os busz végállomásának áthelyezésével és a Kolozsvári utca egyirányúsításával. Ezen kívül a Petőfi utca forgalomcsökkentését, növényzetgondozást, zebra létesítését és a parkolási rend felülvizsgálatát is kezdeményezték.

A második blokk javaslataival kapcsolat eredmények az alábbiak szerint alakultak. Ebben az etapban 41 résztvevő szavazott (91%). Az első három helyen rangsorolt javaslatot minimális, egy-egy szavazat választotta el egymástól, miközben ugyanannyi, két-két nemleges szavazatot kaptak csak. Ez alapján az első három sorrendje: Sárga, Kék, Piros, melyeket sorrendben a Zöld, végül a Narancssárga javaslat követett. A különbségek vélhetően azt tükrözték, hogy a résztvevők inkább az azonnali, lokális és látható hatású intézkedéseket támogatták, míg a komplexebb, hosszabb távú vagy szokásváltozást igénylő megoldások esetében óvatosabbak, megosztottabbak voltak.

4. ábra – A II. blokk szavazásának eredménye



Forrás: saját szerkesztés

Zöldfelületek – kerületi zöldfelület-fejlesztési javaslatok

A közösségi gyűlés résztvevői végül vasárnap, a gyűlés második napján, a szeptemberi edukációs alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének, közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat (legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

Vasárnap a csapatok már egyértelműen összeszokottan, gyakorlottan dolgoztak együtt: ehhez a korábbi közös munka mellett az interaktív tervezési eszköz is oldott, inspiratív légkört teremtett. A feladat jellegéből fakadóan a csoportdinamika kevésbé volt konfliktusos, inkább a kreatív ötletelés és az élhetőbb városi környezet víziójának közös formálása jellemezte a folyamatot. A legtöbb csoportban a résztvevők személyes kötődése a zöldterületekhez – kedvelt sétálóhelyek, játszóterek, parkok – erős motivációt adott. A különböző generációk közötti együttműködés is kiegyensúlyozottabbá vált, és a környezettudatosság, a közösségi élmény és a fenntarthatóság szempontjai minden javaslatban hangsúlyosan megjelentek.

- Kék: a Belsőmajor alulhasznosított zöldfelületének komplex megújítását javasolta, amely ötvözi a közlekedési, rekreációs és természetvédelmi funkciókat.

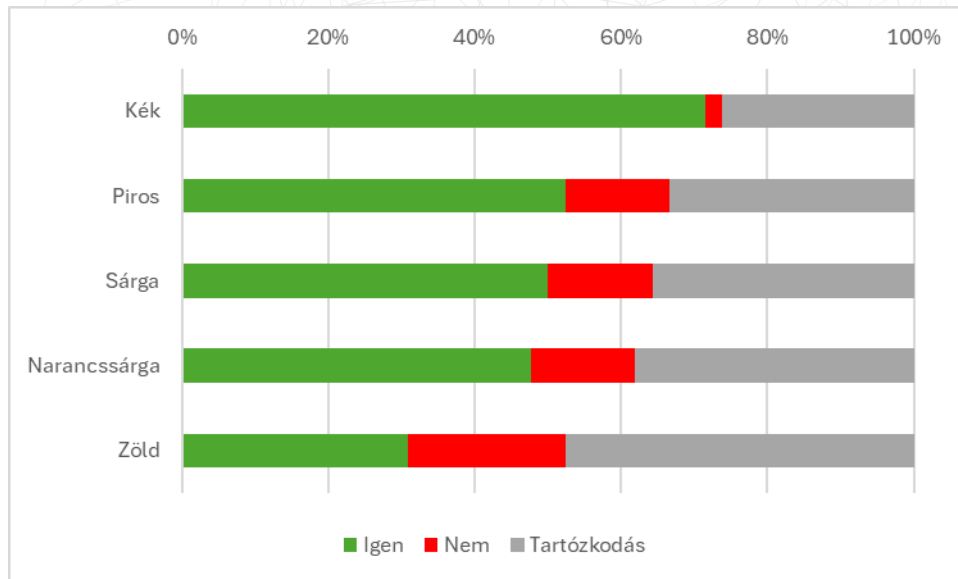
A terület fejlesztése több ütemben valósulna meg, buszvégállomás, tanösvény,

futópályák és mocsaras élőhelyek integrálásával, valamint civil részvételre épülő fenntartási modellel.

- **Narancssárga:** a Lőrinc Center környezetének és Ganzkertváros alulhasznosított területeinek zöldítését célozta, különös tekintettel a porszennyezés és a hőszigetelés mérséklésére. A javaslatban új fák telepítése, esőkertek, zöldtetők és közösségi szabadidőpark, valamint helyi közösségi kert létrehozása is szerepelt.
- **Piros:** a Piac tér átalakítását tervezte közösségi parkká, amely illeszkedik a tervezett szociális bérlakásokhoz (fecskeház) és a szomszédos telken lévő KRESZ-parkhoz. A koncepció hangsúlyos elemei a helyi termékek kispiaca, a tanulást és interakciót segítő elemek, a madáretetők (fecskefészek) és fák örökbefogadása, az esővíz-megtartás és egy gyalogos-kerékpáros „zöld folyosó” kialakítása voltak.
- **Sárga:** a Nagy Burma – Halmi Erdő tengely mentén egy komplex, természetközeli parkosítási és közlekedési fejlesztési koncepciót dolgozott ki. A tervben hangsúlyt kaptak az őshonos fajok betelepítése, a komposztálás, a gyümölcsfák és tündéerkertek létesítése, valamint a vízmegtartó és mikroklíma-javító elemek kialakítása.
- **Zöld:** a Bókay-kert fejlesztésére fókuszált, egy edukációs és közösségi funkciókat ötvöző zöldfelületi akciócsomag kidolgozásával. A javaslat tankert, tündéerkertek, csapadékvíz-tározás és helyi termelői börze kialakítását tartalmazta, a közösségi döntéshozás és a környezeti szemléletformálás erősítésével.

A javaslatokkal kapcsolatban az alábbi eredmények születtek. A 42 szavazó legtöbbszörrel is a Kék csapat javaslatát támogatta, amit kis különbséggel követett a Piros, Sárga és Narancssárga fejlesztési koncepció. Az ötödiknek rangsorolt Zöld javaslat támogatottsága ezzel szemben meglepően alacsony (31%) volt, amelynek oka elsősorban a fejlesztési helyszín választása lehetett (Bókay-kert).

5. ábra – Az II. blokk szavazásának eredménye



Forrás: saját szerkesztés

Összefoglalás, visszajelzések

Az esemény után a résztvevők egy részletes értékelőlapot töltöttek ki, amely lehetőséget adott arra, hogy visszajelzést adjanak az esemény szervezettségéről, tartalmáról és saját élményeikről. Az értékelés 1-től 6-ig terjedő skálán történt, ahol 1 jelentette a legkevésbé pozitív, míg 6 a leginkább pozitív véleményt. A számosítható kérdések a következők voltak:

- **Mennyire volt hasznos a rendezvény az Ön számára? (1: egyáltalán nem, 6: nagyon hasznos)**
- **Kérjük értékelje a következőket (1: egyáltalán nem jó, 6: nagyon jó)**
 - Helyszín
 - Szervezés, lebonyolítás
 - Catering (étkezés)
 - Szakmai program összeállítása
 - Szakmai program megvalósítása

Első nap – október 11. (szombat) – Közlekedés

- **Mennyire tartotta hasznosnak az alábbi programpontokat? (1: egyáltalán nem hasznos, 6: nagyon hasznos)**
 - Edukációs nap eredményeinek prezentálása
 - Jó és rossz gyakorlatok bemutatása

- Csoportos probléma-megoldás (közlekedés)
- Vonalhálózat-tervező feladat
- Csapatok javaslatainak prezentációja
- Szavazás, eredményhirdetés
- **Mennyire érezte magát bevonva a közös gondolkodásba és döntéshozatalba?** (1: egyáltalán nem, 6: teljes mértékben)
- **Úgy érzem, hogy a csapatom javaslatai képviselik a véleményem.** (1: egyáltalán nem, 6: teljes mértékben)
- **Úgy érzem, hogy tanultam a csapatomtól.** (1: egyáltalán nem, 6: teljes mértékben)

Második nap – október 12. (vasárnap) – Zöldfelületek

- **Mennyire tartotta hasznosnak az alábbi programpontokat?** (1: egyáltalán nem hasznos, 6: nagyon hasznos)
 - Edukációs nap eredményeinek prezentálása
 - Csoportos beszélgetés a zöldfelületekről
 - Ökoszisztémaszolgáltatás-társasjáték
 - Javaslatoak bemutatása és szavazás
 - Nap üzenetének közös megfogalmazása
 - Ünnepeyles zárás
- **Mennyire segítette a társasjáték a zöldfelületi fejlesztési lehetőségek megértését?** (1: egyáltalán nem, 6: teljes mértékben)
- **Mennyire érezte, hogy a közösen megfogalmazott javaslatok reálisan megvalósíthatók?** (1: egyáltalán nem, 6: teljes mértékben)
- **Mennyire volt elégedett az eseménnyel összességében?** (1: egyáltalán nem, 6: abszolút igen)

Az összesített eredmények átlagait a következő táblázatok szemléltetik.

Rendezvény általános értékelése	
Szempont	Átlagpontszám (1–6)

Mennyire volt hasznos a rendezvény az Ön számára?	5,9
Helyszín	5,8
Szervezés, lebonyolítás	5,8
Catering (étkezés)	4,7
Szakmai program összeállítása	5,7
Szakmai program megvalósítása	5,8

Első nap – Közlekedés	
Szempont	Átlagpontszám (1–6)
Edukációs nap eredményeinek prezentálása	5,7
Jó és rossz gyakorlatok bemutatása	5,8
Csoportos probléma-megoldás (közlekedés)	5,8
Vonalhálózat-tervező feladat	5,9
Csapatok javaslatainak prezentációja	5,8
Szavazás, eredményhirdetés	5,9
Mennyire érezte magát bevonva a közös gondolkodásba és döntéshozatalba?	5,7
Úgy érzem, hogy a csapatom javaslatai képviselik a véleményem	5,6

Úgy érzem, hogy tanultam a csapatomtól	5,8
Mennyire volt hasznos az egész közlekedési nap összességében	5,8
A nap szervezettsége	5,9
A csapatmunka élménye	6,0

Második nap – Zöldfelületek	
Szempont	Átlagpontszám (1–6)
Edukációs nap eredményeinek prezentálása	5,8
Csoportos beszélgetés a zöldfelületekről	5,9
Ökoszisztémaszolgáltatás-társasjáték	5,7
Javaslatok bemutatása és szavazás	5,8
Nap üzenetének közös megfogalmazása	5,8
Ünnepélyes zárás	5,9
Mennyire segítette a társasjáték a zöldfelületi fejlesztési lehetőségek megértését?	5,8
Mennyire érezte, hogy a közösen megfogalmazott javaslatok reálisan megvalósíthatók?	5,6
Mennyire volt elégedett az eseménnyel összességében?	5,9

Mennyire érezte, hogy tanult a többiektől ezen a napon?	5,8
Mennyire volt inspiráló a nap?	5,9
Összesített elégedettség (Zöldfelületi nap)	5,8

A Közösségi Gyűlés megvalósítása egyértelmű sikernek tekinthető. Mind a bevonás, mind az előadások, mind a szakmai programelemek elősegítették, hogy a résztvevők ne csak jól érezzék magukat, de érdemi szakmai fejlesztési javaslatokat is megfogalmazzanak.

A javaslatokra adott szavazatokkal kapcsolatban fontos kiemelni: a közösségi gyűlés nem egy verseny, nem az egyes csapatok által kidolgozott ötletek közötti rangsor a lényegi eredmény. Mind a 15 átgondolt, megvitatott, kidolgozott és prezentált javaslat hivatott arra, hogy a helyi- és szakpolitikai tervezői asztalra kerüljenek. Az egyes rangsorok természetesen jelezhetnek egyfajta prioritási, támogatottsági listát, amelyet a későbbiekben szintén figyelembe lehet venni. De kétség nem férhet hozzá, hogy a nap nyertese valamennyi résztvevő és maga a kerület is, hiszen a javaslatok a helyi igényekre reagáló, tényleges fejlesztési irányokat jelölhetnek ki a jövőre nézve.

Az általános elégedettséget a mindkét nap végén begyűjtött visszajelzések is alátámasztják. A napok végén a lakosok egy-egy szóval foglalhatták össze, számukra mit adott, mit jelentett a közösségi gyűlés, milyen képzettársításuk, érzésük lett a hétvégével kapcsolatban. A mellékelt szófelhők alapján nem kérdés, hogy a döntő többség hasznosnak, eredményesnek és élvezetesnek látta a két napot. A folytatás iránt jól látható nyitottság és lelkesedés mutatkozott.

Mindezek alapján az egyik lelkes csapatának szófelhőben is szemmel látható szállóigéjét továbbgondolva a hétvége legfőbb tapasztalata:

„A közösség a nyerő!”

6. ábra – A napzáró szófelhők

1. Közösségi gyűlés közösségi közlekedés összefoglaló I.

Kék csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap első blokkjában a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat, amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percben, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

A **Kék Csapat** a kerület egyik legkülsőbb részéből Pestszentimre területről érkezett, mely Gyállal szinte összenőtt és a Nagykőrösi út, valamint a 142-es vasútvonal fűz fel a központ felé. A csoport tagjai Újpétertelep, Belsőmajor, Erdőskert és Kossuth Ferenc-telep kerületrészekből érkeztek. A vizsgált terület bizonyos esetekben elszigeteltnek tekinthető, sem a kerület sem pedig a főváros központjai felé nem feltétlen ideális az összeköttetés, alapvető egészségügyi, illetve közigazgatási-kormányzati és szolgáltatások nehezebben, néha több átszállás után elérhetők csak közösségi közlekedéssel. A csoport három fő problémát azonosított a jelenlegi közösségi közlekedési hálózattal kapcsolatban:

- A Belsőmajor és Erdőskert közösségi közlekedés által nem bekötött, a lakosok egy része éppen ezért kénytelen személygépjárművet használni. Ugyan a lakóparki részek esetében a családok sok esetben nem is kívánják a közösségi közlekedést használni, de egy jelentős közösség azonban kirekesztettnek és elfeledettnek érzi magát emiatt.
- A kerületszervezet, sűrű beépítés és szűk utcák miatt a közösségi közlekedés csak bizonyos utcákra korlátozódik, mely aránytalanul növeli meg a terhelést bizonyos esetekben, miközben más utcák meg nem lesznek feltárva.
- A Budapest-központ felé irányuló közlekedési útvonalak léteznek, bár nem feltétlen gyorsak és jó minőségűek, de a kerület egészét tekintve az oldal irányú (laterális) utazások sok és kényelmetlen átszálásokkal lehetséges, ugyanis a legfőbb átszállópontok esetében nincs megfelelően kiépített infrastruktúra.

A csoport három közösségi közlekedési javasolt útvonalat hozott létre, melyből kettő már meglévő buszközlekedés kiegészítésével, míg egy pedig teljesen új vonalvezetéssel alakít ki viszonylatot.

A létező soroksári 123-as járat meghosszabbításával kötnék össze a kerületet déli részét a határon található bevásárlóközponti területtel, illetve a dél pesti centrumkórházzal, a Jahn Ferenc Kórházzal. A megalkotott 123+ járat 2 megállót kapna a bevásárló központok területénél, mely lehetővé tenné a központ nagy területének lefedését, majd ezután az Ady Endre utcára fordulva az Arany János, Törvény és Vezér keresztutcáknál megállókkal érné el a központot, a Hősök terét. Ez megoldás lenne a kórház, illetve a bevásárló lehetőségek jelenlegi rossz bekötésére.

A létező 182-es járat esetében a végállomást a Krepuska Géza lakótelepről egy újonnan kialakított végállomásra helyeznék át Almáskert területén. A 182+ járat a Határ utcáig tovább haladna a Nemes utcán, majd az Iharos Sándor utcára kanyarodna a Határ utcáról. Az Alacskai úton fordulna vissza és kapcsolódna be a Királyhágó utcára. A Kétújfalu utcánál továbbhaladva érné el a Béke teret, majd az Üllői úton tovább haladva érné el a Férihegy Market Central végállomást.

A csoport kidolgozott egy kerületet feltáró szolgáltató-járatot is. a 18-as számú busz kiindulópontja a Belsőmajor, Kalász utcai régi temető helyén létesített új

buszvégállomás. A Nagykőrösi útra rátérve a járat a Nemes utcáig haladna tovább, ahol keresztezné a vasutat és érintené a kerületrész központját, a Hősök terét, a Kastélydombi megállónál a Kisfaludy, majd a Lőrinci úton haladna tovább. Az Ipacsfa utca megnyitásával új összeköttetést adna a MOHU felé, illetve az út mentén található ipari és szolgáltató üzemek felé. A Méta utca vonalában továbbhaladva a Kele majd Margó Tivadar utcán haladva bekötné a Szent-Lőrinc és Havanna lakótelepeket. A Baross utcára fordulva haladna tovább a Városháza épületéig, ahol a Gyöngyvirág utcára fordulva haladna végig a vasútig. Ott azzal párhuzamosan haladva érintené a Sárkány Centert és onnan a Lakatostelepét érintve az OTP-nél fordulna a Margó Tivadar utcára. Innen a korábban érintett megállóknál közlekedik a járat tovább. A hurkos megoldás szolgálja a különböző központi szolgáltatások elérését. A járat akár gyorsjáratként is működtethető, vagy kisebb buszokkal, elektromos, csendesebb meghajtással. Esetlegesen on-demand jelleggel. A Sárkány Center fordulóban a későbbi vasút vagy Ferihegyi reptéri gyorsvasútra való csatlakozást is biztosítja a járat. Beköti a kerület szinte összes lakótelepét és átszállási pontok segítségével elérhetővé teszi a szolgáltatásokat.

A kidolgozott járat elkerüli azonban a Szarvascsára teret és a Gloriettet, mely jelenleg is túlzásúfolt, de érinti az SZTK-t, illetve a lakosokat átszállás nélkül juttatja az Önkormányzat, a Kormányhivatal, valamint a városi piac közelébe is. A feltárt Ipacsfa út egy veszélyes baleseti gócpontot szüntet meg, illetve egy ipari-szolgáltató helyet tár fel, mely egy fő ingázási pontja a kerületnek. A kidolgozott járat, illetve a két továbbfejlesztett járat együttesen, mint a ferihegyi gyors tengelyre, illetve a nagykőrösi gyors- és vasúti tengelyre felfűzi a kerületrészt, mérsékli a kerületrészben tapasztalható izoláltságot.



Narancssárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap első blokkjában a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat,

amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percben, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

A résztvevők között felül voltak reprezentálva a 50 év feletti, amely alapvetően meghatározta a csoportdinamikát. A jégtörő beszélgetés alkalmával relatíve gyorsan oldódott a kezdeti feszültebb hangulat, a rendelkezésre álló kevés időt felhasználva mindenki elmondhatta a legfőbb panaszait, a facilitátornak mindössze egy alkalommal kellett jeleznie, hogy az egyik résztvevő túlságosan is magához ragadta a szót. Saját érdekük, elképzelésük érvényesítése okán két-három ember dinamizálta elsősorban a diskurzust, azonban ebből jelentősebb konfliktusok nem alakult ki. A kis létszámú csoportkialakítás (6 fő) lehetőséget biztosított mindenki számára, hogy konstruktív módon vonódjon be a munkafolyamatba.

A feladat első részeként, a csoporttagok feltárták a kerület közösségi közlekedés által kevésbé lefedett területét, konszenzusos alapon a **Ganzkertváros** és a **Krepuska Gézatelepe városrészek** lettek kijelölve. Véleményük szerint ezekben a városrészekben a közlekedési hálózat részben átszervezésre, részben pedig fejlesztésre szorul.

A csoporttagok a 'teoretikus' járat útvonalára minél több (köz)szolgáltatást igyekeztek felfűzni, alátámasztva relevanciáját. A szolgáltatások között több nevelési-oktatási intézmény (Budapesti Bambi Bölcsőde, Hétszínvirág Óvoda, Kandó Téri Általános Iskola), rekreációs funkciót betöltő közterület (Kandó tér), idősek otthona (Alacskai Úti Idősek Otthona) is található. Ezen szolgáltatásokat igénybevevők széles köre biztosíthatja a járat kihasználtságát (és fenntartható üzemeltetését).

A kezdő- és végpont meghatározásánál elsődleges tervezési szempontként jelent meg, hogy a városrészekből **közvetlen járattal nehezen megközelíthetők a nagyobb bevásárlóközpontok.** A járat egyik végállomásként a soroksári Auchan áruház parkolóját jelölték meg, de külön buszmegállót létesítenének az Ikea áruház közelébe is. A másik végállomást a vecsési Market Central közelében jelölték ki, **ezzel biztosítva a ráhordó**

kapcsolatot a Ferihegyi vasútra és a gyorsforgalmi útra. A járat Ganzkertvárost a Halomegyházi utca- Gyergyó utca mentén tárná fel, visszafelé pedig a Királyhágó utcán közlekedne, biztosítva ezzel az átszállás lehetőségét több helyi járatra (pl. 166, 182, 254E, 255E, 266, 282E).

A csoporttagok helyismeretük révén maximálisan figyelembevették a hálózat kijelölésénél az érintett utcák kapacitásait. A várható utasszám alapján **kisméretű buszt** tartanának optimálisnak. Mivel a járat többnyire kertvárosi környezetben közlekedne, ezért a zaj- és légszennyezés minimalizálása érdekében **tisztán elektromos (EV) meghajtású buszokat** preferálnának. A menetrendet a résztvevők a (köz)szolgáltatások igénybevétele alapján határozták meg. Ez alapján hétköznaponként, tanítási időszakban sűrűbben, 30 percenként, hétvégén pedig ritkábban, óránként közlekedne.

Piros csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap első blokkjában a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

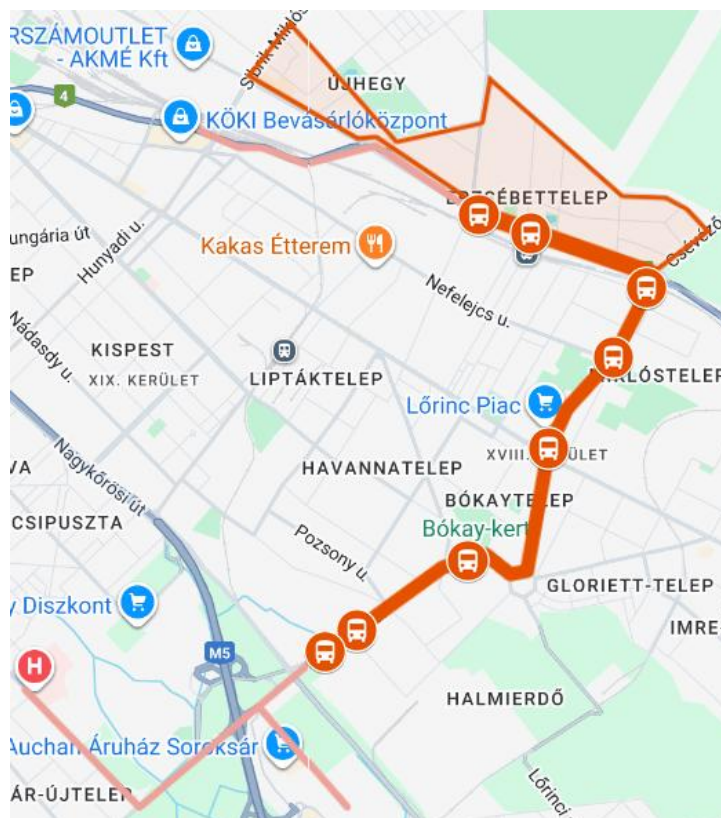
Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat, amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percen belül, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

Az Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep kerületszerveket képviselő **Piros Csapat** a problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosított hiányosságokra fűzte fel javaslatcsomagját, melynek központi eleme Erzsébettelep és Bélatelep feltárása, valamint hálózatba való bekötése volt. Bár a kerületszerveben élők közül volt, aki nem fogalmazott meg határozottan negatív észrevételt a témában, az általános vélekedés mégis az volt, hogy az ebben a két kerületszerveben élők számára nehézséget jelent a kerület többi részén vagy a szomszédos kerületekben működő szolgáltatások – egészségügy, lakossági ügyintézés, bevásárlási lehetőségek, szórakozás – közösségi közlekedéssel való elérése. Így egyetértés mutatkozott abban, hogy a javaslat erre a kihívásra választ adjon. De ezen kívül a javaslat reagált a Nefelejcs utca és az Üllői út közötti területek forgalomcsillapítására, valamint a meglévő közösségi közlekedési hálózatokkal, a vasúthálózattal és a repülőtérrel való kapcsolatok megteremtésére vonatkozó igényekre is. A konszenzussal létrejövő javaslatcsomag két új – egy észak-déli tengelyt létesítő „fél expressz” és egy Erzsébet- és Bélatelepet kiszolgáló, igényvezérelt helyi – buszvonal létrehozására irányul.

A fővonal két kerületen belüli végpontja északon a Felsőcsatári út – Gyömrői út kereszteződése, valamint délen a Méta utca – Nagykőrösi út csomópontnál, a Dél-pesti Autóbuszgaráznál létesülne. A javasolt buszjárat a Felsőcsatári úttól a Gyömrői úton közlekedne, majd észak-dél irányban a Ráday Gedeon utca – Haladás utca – Petőfi utca – Gilice tér – Cziffra György utca – Méta utca útvonalon közlekedne. A javasolt kerületen belüli, lehetőség szerint akadálymentes átszállási lehetőségeket biztosító megállók: Felsőcsatári út, Pestszentlőrinc vasútállomás, Ráday Gedeon utca (Kőhíd), Nefelejcs utca, Üllői út / Szarvas csárda tér, Bókay-kert, Besence utca, Dél-pesti Autóbuszgarázs. A cél tehát nem a sűrű megállók létesítése, hanem a gyors észak-déli kapcsolat megteremtése a kerület meglévő közösségi közlekedési hálózatával, valamint a szomszédos kerület közlekedési és szolgáltatási csomópontjaival. A javasolt vonal ugyanis kerületen kívüli kapcsolatot is létesítene, északon legalább a Kőbánya-Kispest közlekedési csomópontig, vagy akár a Belvárosig (Kálvin tér, Deák Ferenc tér, Blaha Lujza tér) közlekedne, míg délen a Jahn Ferenc kórházzal vagy a soroksári bevásárlóközpontokkal kötné össze a kerületet. A javasolt vonal kiváló átszállási lehetőségeket is biztosít az alábbiak szerint:

- közvetlenül a 36, 93, 93A, 95, 98, 98E, 182, 182A, 183, 184, 193E, 194B, 198, 200E, 217, 217E, 282E és 284E autóbusz és 577 távolsági busz járatokra, továbbá
- közvetetten a 100-as számú vasúti fővonalon közlekedő vonatokra és
- az Üllői úton közlekedő autóbusz (235, 236A) és villamos (50) járatokra.

A fővonal mellett a csapattagok egy igényvezérelt, környezetbarát telebusz-járatra is javaslatot tettek az Erzsébettelepen és Béli telepen élők számára. A BKK Telebusz rendszerébe illeszkedő járat célja egyrészt a kerületek lakói számára a javasolt fővonal járáshoz való kapcsolat megteremtése, továbbá közvetlen elérés biztosítása a Kőbánya-Újhegyen található áruház és szolgáltatások irányába. Az igényvezérelt körjárat javasolt megállói a Felsőcsatári út – Gyömrői út kiindulóponttól közlekedve a következő útvonalon kerülnének kijelölésre: Gyömrői út – Sibrik Miklós út – Bányató utca – Hangár utca – Felsőcsatári út – Álmos utca – Frangepán utca – Csévész utca – Gyömrői út.



Sárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap első blokkjában a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások

megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat, amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percben, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

A **Sárga Csapat** közös munkája a legfontosabbnak tartott közlekedési problémák átbeszélésével kezdődött, ahol gyorsan előkerültek a véleményazonosságok egy-egy tömegközlekedési járat vagy megálló kapcsán. Általános probléma volt, hogy a **Gloriett-telep és Ganzkertváros között nincs megfelelő közösségi közlekedési kapcsolat**, illetve a meglévő buszjáratok közül több is a kelleténél ritkábban vagy hosszabb menetidővel jár. Az utóbbira felhozott példák a 166-os, a 266-os, a 182-es és 282-es járatok voltak. Továbbá a **42-es villamos** Gloriett-telepig történő meghosszabbítását több résztvevő kifogásolta, elsősorban a terület fáinak megőrzése és a 142E buszjárat megszüntetésének elutasítása miatt. Ezen túl a résztvevők felhívták a figyelmet a **parkolási lehetőségek hiányára**, különösen a Köki és Határ út környékén, amely **gátolja az autó-tömegközlekedés kombinált használatát**. Ehhez kapcsolódóan már a problémák átbeszélése során javaslatként megfogalmazódott két kerületközpont kialakítása a 15 perces város elve alapján.

A legfontosabb problémák átbeszélése után a sárga csapat rátért a célállomások kijelölésére. Többen hangsúlyozták, hogy **Ferihegy és Pestszentlőrinc vasútállomásokat** fontos közösségi közlekedési célpontok, továbbá sokak által emlegetett célpont volt a **Szarvas csárda tér** a piac közelsége miatt. Emellett elhangzott,

hogy az **M5-ös kapcsolatot**, valamint **Gyál, Vecsés és a belső kerületek** felé vezető irányokat is erősíteni kellene. A közös tervezés során azonban az is szóba került, hogy a **Ferihegy vasútállomás** környéke jelenleg **telített**, nincs elegendő parkolóhely, így sokan már például a **Vilmos Endre Sportcentrum** környékén parkolnak. Ezen problémák feloldásához egyrészt lehetne a helyi **P+R parkolókat** bővíteni, másrészt a **Szemeretelep vasútállomásnál gyalogos felüljáró vagy aluljárót lehetne kialakítani**, hogy az ott parkolók gyorsan és biztonságosan átsétálhassanak Ferihegy megállóhoz. Szemeretelep vasútállomás kapcsán felmerült a résztvevők körében, hogy mennyire pozitív hatása lenne a kerületen belüli forgalomra annak, **hogyha több vonatra felszállhatnának** akár ezen megállóban is, vagy ha lenne vasútmegálló a Méta utca környékén is. Lenne igény olyan vonatokra is, melyek nem a Nyugati felé mennek, azonban azt is megbeszélték egymás közt a csapattagok, hogy ezen kérdésekre sajnos más döntéshozóknak is van ráhatása, nem csak a kerületvezetésnek.

Az új buszjáratok útvonalainak a kijelölése során a résztvevők egyetértettek egyrészt abban, hogy a **nagy buszok helyett kisebb, de gyakrabban közlekedő járatok** induljanak, például a budai, Széll Kálmán tértől induló kisbuszok mintájára. Másrészt abban is azonos véleményen voltak, hogy **fedett, nagyobb buszmegállókat** szeretnének, ahol több járat is meg tud egyszerre állni, és az utasok védettek az időjárástól. Végezetül egyetértettek abban is a csapattagok, hogy a **külső területek**, különösen az **Alacskai út környéke**, jelenleg **rosszul bekötött** a közlekedési hálózatba, és **nehezen elérhetőek az olyan szolgáltatások**, mint például **piac vagy mozi**. Ezzel szemben a **Gloriett-telep** jól ellátott, kedvező fekvésű városrésznek számít. Érdekes csapaton belüli párbeszédet hozott az átszállások ideális számának a megvitatása, ugyanis az **idősebbek számára az átszállások nehezek**, míg a **fiatalabbak rugalmasabban kezelik** ezt. Ezen eltérések jól kijöttek a változatos életkorú résztvevők között, azonban egy produktív eszmecsere eredményeképpen meg tudtak abban állapodni a résztvevők, hogy a legfontosabbak olyan **gyors, expressz buszok** lennének, amelyek csak néhány megállóban állnak meg, így rövid idő alatt kötik össze a városrészeket.

Ezen tervezési folyamat eredményeképpen a résztvevők három új járatötlettel álltak elő. Egyrészt a **182-es és 184-es buszok** útvonalát módosítanák úgy, hogy a **Gilice tértől a**

Havanna lakótelep felé haladjanak, ne pedig az Üllői út irányába. Az így létrehozott 238-es és 384-es fantázia nevű buszok ennek nyomán a **Margó Tivadar utca – Lakatos út – Nefelejcs utca útvonalon érnék el a Kőbánya-Kispest vasútállomást**. A 384-es abban is eltérne a jelenleg üzemeltetett változatától, hogy egy **Erdőskertben megtett körrel** fordulna vissza, valamint ideális esetben egy újpéteritelepi kisebb buszjárat kapcsolná be még jobban ezen járáshoz a külső utcák lakóit. A harmadik új buszjárat a **183-as busz** módosított útvonalán haladna 183A fantáziánévvel és leginkább abban térne el a jelenlegi változattól, hogy tenne egy kört a **Halomi út – Királyhágó utca – Üllői út útvonalon** is, ezzel is **javítva a Szemeretelep vasútállomás elérhetőségét**.

Zöld csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap első blokkjában a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően először egy problémafeltáró, jégtörő beszélgetés során azonosították a kerület főbb közlekedési problémáit, hálózati hiányosságait, majd ezt követően a csapatok feladata egy olyan életszerű, helyi közösségi közlekedési hálózatfejlesztési javaslat kidolgozása volt, amely a feltárt hiányosságok kezelése mellett ráhordó kapcsolatot biztosít a Ferihegyi gyorsvasúthoz és gyorsforgalmi úthoz is.

Ennek során meg kellett határozni – és munkatérképen jelölni – a kerület kevésbé feltárt területeit, ahol a közösségi közlekedési eszközök elérhetősége, sűrűsége elmarad a kívánatostól, valamint az elérhetőség szempontjából problémás azon szolgáltatásokat, amelyeket a lakosok a mindennapi életük során fontosnak gondolnak. Ezt követően meg kellett határozni egy vagy több új közösségi közlekedési buszhálózat kezdő és végpontját, valamint javasolt vonalhálózatát. A javaslatot a véglegesítést követően a csapat által kijelölt szószóló vagy szószólók mutatták be öt percben, kitérve arra, hogyan jutottak a döntésükhöz, milyen hiányosságokat szeretett volna a csapat pótolni az új hálózat vagy hálózatokkal, milyen megoldási javaslatok születtek és mi lett a végleges eredmény.

A **Zöld Csapat** összetétele kiegyensúlyozott területi arányt mutatott: a nyolcfős csoport fele a Havanna- és Szent Lőrinc-lakótelepekről, míg másik fele a Bókaytelepről érkezett. Ez a reprezentáció biztosította, hogy a kerületrész közlekedési kérdéseit több

nézőpontból, különböző városi szövetek tapasztalatai alapján lehessen értékelni. Emiatt a 142E busz meglévő vonalának továbbfejlesztésén, valamint a kerületrészt gyorsforgalmi úthoz való bekötésén dolgozott a csoport – a kerületrészi igények feltárása és megjelenítése mellett. A kezdőpont így a Határ út metróállomás lett, míg a végpont Ferihegy vasútállomás.

A csoport módszerei között új megállók létesítése és egy új kapcsolódó járat útvonalának megalkotása szerepelt, mely által néhány fontos szolgáltatás elérhetősége javult, szem előtt tartva a 142E járat jelenlegi vonalvezetésétől eltérő területen, a meglévő úthálózat lehető legkisebb terhelését. A csoport emellett egy másik alternatív, ugyanakkor nem kidolgozott viszonylatirányt is felvázolt, valamint a feladatot egy ponton ki is fordította: meglévő megállóhelyek környékén azonosított potenciális szolgáltatástelepítési helyet, szolgáltatáshiányt.

A vonalhálózat tervezési középpontja gyakorlatilag a 142E végállomása/alternatív bekötési pontja lett. A terv szerint a jelenleg a Glorieta-lakótelepen forduló 142E busz vonalára csatlakozna be a Gilice tér környékén (némi útvonalmódosítással, vagy magán a lakótelepen) egy olyan, a 142E-t bejáró, menetrendileg ahhoz illesztett járat, amely a Cziffra György utcán keresztül érne el a Lőrinc-Center bevásárlóközpontot, mint a kerület egy olyan szolgáltatási központját, melynek elérhetősége hiányos a Havanna-lakótelep irányából. A járat tovább haladna Szemeretelep irányába, ahol egyrészt a külső úton haladva tovább indulna Ferihegy-vasútállomás felé, másrészt pedig a Szemeretelep környékén (Honvéd u.) épülő Lidl áruház tömegközlekedési elérhetőségét is javítaná. A csapat a járatot a Honvéd utcán vezetné el Szemeretelep és Ferihegy vasútállomások felé, mert az Üllői út már jelenleg is terhelt forgalmi hálózatát semmiféleképpen sem terhelné tovább egy újabb járat azon való vezetésével. A járat Ferihegy vasútállomásnál fordulna, ezzel megteremtve a kerületrészt gyorsabb összeköttetését magával a nemzetközi repülőtérrel is, ami jelenleg ebben az irányban hiányos.

A 142E busz jelenlegi vonalán, egyrészt a csoport a feladat inverz értelmezése révén azonosított egy szolgáltatásokkal remekül ellátható, közösségi tér fejlesztésre alkalmas megállókörnyezetet a Kondor Béla sétánynál, másrészt pedig új megállóhelyeket álmódott meg a kispesti területeken, Kispest vasútállomásnál, a Kispesti rendelőintézetnél és a Kispesti rendőrkapitányságnál. Ezeket azzal indokolta a csapat,

hogy a Kispesti temető megállóhely jó, hogy létezik, de ennél fontosabb lenne olyan szolgáltatási helyeknél megállnia a járatnak, amit a XVIII. kerületiek is használnak. Külön probléma az, hogy a Kispesti rendelőintézet csak átszállással érhető el, pedig a XVIII. kerületiek közül is tartoznak annak ellátási területéhez. Ezek az új megállóhelyek még pont nem rontanák el a járat expresszjellegét, viszont nagy segítséget jelentenének a XVIII. kerület vizsgált területén lakóknak.

A csapat egy másik útvonal ötletét is felvetette, azonban mivel az egy másik csapat kerületrészét érinti kizárólag, így csak egy irányjavaslattal élt: mivel a kerületrészből többen is járnak a Pestszentimrei rendelőintézetbe, így egy Pestszentimre–Halmierdő–Havanna tengely mentén javasolta a közvetlenebb kapcsolat kialakítását.

2. Közösségi gyűlés közösségi közlekedés összefoglaló II.

Kék csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangoló beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás

indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

A **Kék Csapat** résztvevői Erdőskert, Újpétertelep, Kossuth Ferenc telep és Belsőmajor területeket képviselték. A második feladatban mindhárom fő problémagócra kidolgoztak lokális jellegű megoldási javaslatokat. A lokális megoldási javaslatok így egy közös programcsomagba álltak össze több elemből.

A **szennyezés csökkentés**, forgalomszervezés és a **baleset-megelőzés** témakörében elsődlegesen a Szálfa utca és a Nagykőrösi út környékét vizsgálta a csapat. A Nagykőrösi út esetében a balra kanyarodás tiltása, valamint az átjárók áthangolása jelentősen javítaná a közlekedés folyamatosságát.

- A Paula utcai vasúti átjárónál forgalomirányítási problémák vannak – sokan szabálytalanul kanyarodnak, ez veszélyes, ezért a jelzőlámpák hangolását és a behajtás korlátozását javasoljuk.
- A Vasút utca egyirányúsításának kiterjesztése is a terv része, hogy a kis utcákon átmenő forgalmat csökkentsük. Ezzel párhuzamosan a Címer utca bizonyos szakaszát részben lezárnánk az átmenő forgalom előtt.
- A terv tartalmazza a Nemes u. – Kisfaludy u. – forgalom-szervezés keretében a kereszteződés biztonságosabbá tétele a cél.
- A Nagykőrösi út és mellékutcaiban autóbuszöblök kialakítása is szerepel, mivel a reggeli órákban torlódások alakulnak ki. A cél, hogy a megállókat biztonságosabbak és kulturáltabbak legyenek. Ehhez szükséges a buszmegállók zöldesítése, esővédetté tétele. A cél, hogy a Nagykőrösi úton „buszsávból” buszöblbe álljon inkább a busz, amely forgalmat csökkenthet, a buszöbl pedig zöldebb, kényelmesebb és biztonságos megoldás.
- Ezen kívül a nyilvános mosdók hiánya is probléma ezért a csoport a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése keretében a Pestszentimre központjában egy új, önkormányzati fenntartású mosdó kialakítását javasolja, mely kényelmesebb átszállást biztosít.
- Ellenérvek:
 - o megnőhet a várakozás a keresztezésekben

- alárendelt utcákban megnövekedhet a forgalom
- Nagykörösi út szélesítése - Imre felső Vasútállomás területéhez kapcsolódó MÁV területveszteség
- a köz WC fenntartása költséges

A csoport javasolja az iskolák környékén 5 perces „gyors kiszállási zónák” K+R bevezetését, hogy a szülők csak röviden álljanak meg, és ne torlódjon a forgalom.

- Kapocs utcai általános iskola esetében a forgalmi irány megváltoztatásával együtt
- Ady Endre általános iskola Címer utcai forgalomkorlátozásával lenne biztonságosabb, melynek a forgalomkorlátozott része akár sétálóutcaként is kialakulhatna. Ez segítené a gyermekek körüli szennyezéscsökkentést is.

Baleseti gócpontok:

- Szálfa utca és Lőrinci út kereszteződés
- Kisállomás – Pestszentimre felső vasútállomás
- Imre udvar-(Gyümölcsudvar)
- Ár utcai vasútátjáró
- Kapocs utca általános iskola

A baleseti gócpontok esetében a **taktikai urbanista beavatkozásokat** javasol a csoport:

- A parkolás korlátozása virágládák és mozgatható zöld konténerek kihelyezésével. Ezt a kereszteződéshez közel szükséges elhelyezni annak érdekében, hogy lassítsa a forgalmat és meggátolja a járdára vagy akár a zebrára parkolást.

- Szükséges a Vasút utca egyirányúsítása az Eke utcáig.

- Az Imre udvar (Gyümölcsudvar) forgalomtechnikai átszervezése is szükséges, mert jelenleg a kihajtás, illetve a parkolás nem megfelelően megoldott és balesetveszélyes.

- A Szálfa utca – Nagykörösi út vonalában a balra kanyarodást az áruházakhoz, bevásárlóközpontokhoz egy balra kanyarodó sávval kellene megoldani, mely nem tartja fel a forgalmat.

- a vasúti átkelések esetében a vasúti sorompó és láma hosszú idejének csökkentése, hogy ne fokozza a forgalmi dugót.

Közösségi szolgáltatások javítására tett javaslatok:

Kihasztnátlan vasúti területek felhasználása közösségi céllal: Pestszentimre Felső, Pestszentimre vasútállomás – parkoló létesítése.

Stakeholderek

Téma	Posztív (+)	Negatív (-)
Baleseti gócpontok javítása	lakosok (ottlakók), átutazók, BKK	Pilisi Parkerdő MÁV – költséges
Taktikai urbanizmus és szolgáltatásfejlesztés	városba utazók és érkezők, iskolába járók, önkormányzat helyi képviselő, helyi vállalkozók (sétáló utca miatt) szülők másik fele, környezetvédők	Közút, Városgarda, BKK, a szülők egyik fele, helyi vállalkozók az egyirányúsítás vagy a lezárás miatt
Szennyezéscsökkentés	utazóközönség, helyi Önkormányzat, autósok másik része	főváros, BKK, Közút, helyi lakosok, autósok egy része



Narancssárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap

második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangolódó beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percen belül ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

A résztvevők között felül voltak reprezentálva a 50 év felettek, amely alapvetően meghatározta a csoportdinamikát. A jégtörő beszélgetés alkalmával relatíve gyorsan oldódott a kezdeti feszült hangulat, a rendelkezésre álló kevés időt felhasználva mindenki elmondhatta a legfőbb panaszait, a facilitátornak mindössze egy alkalommal kellett jeleznie, hogy az egyik résztvevő túlságosan is magához ragadta a szót. A „problémacsokok” összegyűjtése és a javaslatok kidolgozása során érdemi viták, konfliktusok nem alakultak ki – amely meglepő fejlemény, mert a közlekedés tipikusan az a téma, amely vitagerjesztő és általában mindenkinek markáns véleménye van róla –, de inkább az egyetértés, konszenzus keresés volt a meghatározó attitűd.

A Narancs csapat tagjai a problémacsoport kiválasztásánál relatíve rövid időn belül, konszenzusos alapon tették le a voksukat a **baleseti gócpont** mellett. Döntésüket elsősorban az érintett kerületrészek közlekedéshálózati adottságai magyarázzák, mivel rajtuk keresztül húzódik a Ferihegyi gyorsforgalmi út, valamint az Üllői út egy hosszabb szakasza is. Az edukációs napon meghatározott baleseti gócpontok elhelyezésével a csoporttagok egyetértettek. A Ferihegyi gyorsforgalmi út esetében elvetették a megoldási

javaslatok kifejtését, mivel többen jelezték, hogy az útszakasz átalakítása már tervezési fázisban van, így a feladatrész homlokterébe az **Üllői út közlekedésbiztonságának javítása került**. A csoport kreatív módon „Nyugodt vérkeringés az Üllői úton” címmel ruházta fel a „projektcsokrot”, utalva ezzel a fejlesztési javaslatok tematikájára és céljára.

Térkép segítségével, a közlekedési tengely mentén jelölték a fontosabb beavatkozási pontokat. Ilyen helyszínként azonosították a **Szarvas csárda teret**, ahol hétköznapi csúcsidőben forgalmi torlódások nehezítik a továbbhaladást. Emellett a környéken található a Gulner Gyula Általános Iskola is, így komplex megoldási javaslatot dolgoztak ki a lokális közlekedési problémákra. Javaslatuk szerint a **csomópont közlekedési lámpáinak áthangolásával** növelhető lenne a gyalogosbiztonság, a **Gulner Gyula utcában az egyirányú forgalmi rend bevezetése pedig** az iskola előtti közlekedési konfliktusokat mérsékelné.

Közlekedésbiztonság szempontjából szintén problémás helyszínként jelölték meg az **Üllői út – Honvéd utca – Czifra György utca**, valamint az **Üllői út – Nagybánya utca – Királyhágó utca** csomópontjait. A fejlesztési javaslat alapján az alsóbbrendű utak esetében a **jelenlegi telezöldes helyett nyilas zöldes megoldást** kellene alkalmazni, ezzel mérsékelve a közlekedési balesetek kialakulásának esélyét.

Javaslatként fogalmazódott meg az **Üllői út – Tarkó utca – Ungvár utca találkozásánál található járdasziget átalakítása, esetleges megszüntetése**. Véleményük szerint a jelenlegi szegélyek túlságosan magasak, így a járdaszigetre való felhajtás baleseti kockázatot jelent.

A közlekedési tengely mentén, 'horizontális' problémaként fogalmazták meg, hogy a mozgásukban korlátozott emberek számára nehezen megközelíthetők egyes villamosmegállók. Fejlesztési javaslatuk szerint az Üllői úti villamosmegállók akadálymentesítésével közvetlenül javítható lenne a közösségi közlekedési eszközhez való hozzáférés, amely a járművek kihasználtságát is növelhetné.

A fejlesztési ötletekre összességében jellemző a **költséghatékony megvalósítás**, ez alól kivétel képez az **Üllői út és a 4 sz. főút kereszteződése**, amely a kerület egyik kiemelt baleseti gócpontjaként azonosították még az edukációs nap alkalmával. Fejlesztési

ötletként felmerült a **szintbeni kereszteződés megszüntetése és egy felüljáró útszakasz kialakítása**, a csoporttagok azonban megegyeztek arról, hogy ennek megvalósítása a projekt várható költsége miatt kevésbé reális.

Piros csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangoló beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percen belül ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

Az Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep kerületrészeket képviselő **Piros Csapat** a feltárt problémákkal kapcsolatban elsődlegesen a baleseti gócpontok problémacsoport kezelésére vonatkozóan tett javaslatot. De a javaslatok természetesen a rossz közlekedési elérhetőség és a közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés kezelésére is megoldási lehetőségeket kínálnak. A csapattagok brainstorming („ötletroham”) technikával összegyűjtötték javaslataikat, majd azokat megvitatták és szóban megállapodva kiválasztották az átfogó közlekedésbiztonsági javaslatcsomag alábbi elemeit.

A **Felsőcsatári út és Gyömrői út** kereszteződése neuralgikus pont a kerület közlekedési problémái tekintetében. A csapat álláspontja, hogy a közlekedési lámpák hangolása (különösen a városközpont felől a Gyömrői útról a Felsőcsatári útra kanyarodók számára) balesetveszélyes helyzeteket teremt, mivel a lámpák túl gyorsan engedik egymásra a keresztező forgalmat. Emiatt rendszeresek az autóbalesetek, valamint a kereszteződésben lévő buszmegállóban várakozók is veszélynek vannak kitéve. Ezért a csapat javasolja a **kereszteződés lámpahangolásának felülvizsgálatát, valamint a buszmegállóban fizikai védelem (pl. pollerek) kialakítását** (a kerületi megállók fizikai védelmét általánosan is célszerű lenne megvizsgálni – pl. Üllői úti villamos megállók). További javaslat a **Gyömrői út Csévész utca (Kőhíd) és Felsőcsatári út közötti szakaszán** a Belváros felé vezető oldalon **az útmenti növényzet rendszeres és megfelelő karbantartása**, tekintettel arra, hogy a becsatlakozó utakról való kihajtást a magas növényzet nehezíti, mivel akadályozza a megfelelő kilátást.

A következő gócpont a **Lakatos-lakótelep** és környéke, ahol szintén több javaslat megfogalmazásra került. A **Lakatos út** erős forgalmára tekintettel a csapat **30 km/h-s zóna kialakítását** javasolja, ami nem csak a balesetek számát, de a zaj- és légszennyezést is csökkentené. Szükségszerű továbbá egy **új gyalogos átkelőhely létesítése** is, mivel jelenleg az Üllői út és a Nefelejcs utca között mindössze egy kijelölt átkelő van az Eötvös Loránd Általános Iskolánál. Érdemes lenne **felülvizsgálni, szigorítani továbbá a teherautók behajtási rendjét** is, a Lakatos út teherforgalmának további csökkentése érdekében. A telep túloldalán, a **Tinódi utca és Kézműves utca kereszteződésénél** javaslat továbbá a **fordulási ív szűkítése**, mivel az autók nagy ívben és gyorsan közelítik meg a kereszteződést, így a gyalogosok nehezen tudnak átkelni. Valamint javasolt **megvizsgálni a Tinódi utca (legalább részleges) egyirányúvá tételének lehetőségét**, szintén a balesetveszély csökkentése érdekében.

Bélatelep a **Frangepán utca és Csévész utca kereszteződésében** azonosított a csapat problémát. Bár a Csévész utca felől a Frangepán utcára tilos behajtani (kivéve kerékpár), az autók ezt figyelmen kívül hagyva mégis rendszeresen bekanyarodnak, minek oka vélhetően, hogy a Keresztúri-erdő irányából ez az első behajtási lehetőség Bélatelep irányában. A **behajtási tilalmat érdemes felülvizsgálni, vagy a kereszteződés**

átesztő képességének csökkentésével a behajtási lehetőséget fizikailag akadályozni.

További átfogó javaslat, hogy a kerület vizsgálja meg a **sebességmérő berendezések telepítésének** lehetőségét a fentiekben érintett baleseti gócpontokban **a Felsőcsatári úton, a Gyömrői út és a Lakatos úton.**

Végül, de nem utolsósorban a csapat javasolja a **kerület kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztését, kerékpártárolók kialakítását**, a meglévő hálózatok összekötését is. Utóbbi javaslat a **Margó Tivadar utca és a Lenkei utca (Lajosmizsei sorompó) között egy kerékpározható nyomvonal** (kerékpárút, kerékpársáv vagy kerékpározható útfelület) **kijelölésére** irányul, amely megteremthetné a Margó Tivadar utcán jelenleg is meglévő, de a Bartók Lajos utcánál véget érő kerékpárút, valamint az Üllői út kispesti részén, a Jáhn Ferenc utca magasságától kijelölt kerékpározható szakaszai közötti kapcsolatot.

Sárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangolódó beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás

indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

A **Sárga Csapat** ezen etapban a szeptemberi edukációs alkalmon azonosított baleseti gócpontok biztonságosabbá tételét választotta fő tervezési feladatként. Így a résztvevők átbeszélték a legveszélyesebb kereszteződéseket és útszakaszokat a Gloriett-telep és Almáskert közötti kerületrészletben arra fókuszálva, hogy milyen lehetséges megoldási javaslatok vannak és azok mely helyi szereplőket (stakeholderek-et) érintik.

A résztvevők kiemelték, hogy a **Méta utca** különösen **balesetveszélyes**, ahol a közlekedési rendet és az útszerkezetet is újra kellene gondolni. Kiemelten veszélyesnek tartják a **Méta utca és az Ipacsfa utca kereszteződését**, ahol **körforgalom** és **teljes forgalmi átszervezés** lenne szükséges, figyelembe véve a közeli **ipartelep**, nagybani piac és buszparkoló forgalmát is. A csapattagok szerint az ipartelep forgalma jelentős problémát okoz; bár sok lakos szeretné az áthelyezését, azt is beismerték a résztvevők, hogy ennek a megvalósulása gazdasági okokból nem reális. Alternatív megoldásként felvetették, hogy a **kamionforgalmat a Halmierdőn keresztül** vezessék el. Az erdő másik végén a **Szálfa utca** szintén veszélyes útszakasz: a **növényzet és az emelkedés** miatt a beláthatósága problémás, ezért a **Lőrinci úttal való kereszteződésben a tervezés alatt álló körforgalmat** sürgetik a lakók. Ugyanakkor a résztvevők azt is beismerték, hogy a kerületvezetés valószínűleg már korábban is tett erőfeszítéseket ezen baleseti gócpont megszüntetésére, azonban az erdőt kezelő **Pilisi Parkerdő Zrt.**-vel való nehézkes együttműködés lehet a megoldás gátja. Ugyanis a javasolt körforgalom nagyobb helyigénye szinte biztosan érintené az erdőterületet.

A balesetveszélyes útszakaszok átbeszélése során felmerült a **Cziffra György utca** is, ahová a **182-es busz kikanyarodása nehézkes**. Itt hosszabb és nagyobb területű közlekedésszervezési kérdéseket érintő vita után a **STOP tábla helyett jelzőlámpát** javasoltak a csapattagok, hogy a busz biztonságosan ki tudjon hajtani. A Cziffra György utca másik, **Szent Lőrinc-lakótelep** (amit a résztvevők „KISZ-lakótelepként” emlegettek) felőli részén is jelezték a csapattagok, hogy érdemes lenne újrafesteni a gyalogátkelő helyeket a balesetek megelőzése érdekében. Szintén balesetveszélyesnek ítélték meg az **Üllői úti járdaszigeteket** a résztvevők, mivel azok hiába segítik a gyalogosok, például az óvodába igyekvők átkelését, túl nagy méretük miatt több autós balesetet is okoztak már.

Így paradox módon azt javasolták, hogy a közlekedési biztonság növelése érdekében csökkentsék a járdaszigetek méretét, szélességét. Továbbá problémaként merült fel, hogy az **Almáskert** irányába az **Alacsikai úton Gyál felől érkező autók túl gyorsan hajtanak**, ezért a lakók **forgalomlassító intézkedéseket** kérnek, például **sebességérzékelős jelzőlámpát**. Utóbbira jó pomázi példát hoztak fel, ahol a jelzőlámpa csak akkor vált pirosra, hogyha valaki a megengedett sebességhatárt túllépve közelít a kereszteződés felé. Szintén ezen területhez kapcsolódott azon résztvevő megjegyzése, aki a Halomi út Vecsés felé történő megnyitása ellen tiltakozott.

Kisebb, de fontos helyi problémák is elhangzottak: a **Vörösmarty Mihály Gimnázium előtti zebra** nehezen megközelíthető a **túlburjánzott növényzet** miatt, amit a résztvevők szerint a városüzemeltetésnek kellene levágnia. Továbbá többen kérték a **Kétújfalu utcai gyalogátkelőhely** jobb **megvilágítását**, valamint a **Gilice téri „körforgalom”** egyértelműbb **kitáblázását**. Végezetül felmerültek olyan, a közlekedésbiztonsághoz tágabban kapcsolódó javaslatok is, minthogy a **kukásautók** induljanak **korábban**, vagy **mellékutakon közlekedjenek**, mert jelenlegi útvonaluk torlódásokat és balesetveszélyes helyzeteket okoz.

Zöld csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, az első nap második blokkjában a résztvevők a kerületi, közösségi léptékről áttértek a helyi, lokális közlekedési problémák megoldására. A blokk ez esetben is egy ráhangoló beszélgetéssel kezdődött, amelynek során a résztvevők a szeptemberi edukációs napon feltárt problémák kerületrészenkénti térképes megjelenítésének segítségével választottak egy megoldandót a három fő problémacsoport – baleseti gócpontok; rossz közlekedési elérhetőség; közlekedés okozta túlzott szennyezés terhelés – közül.

A csapatok feladata a kiválasztott problémacsoport kapcsán egy javaslatcsomag kidolgozása és az érintettek (stakeholderek) azonosítása volt. Ennek során a résztvevők ötleteket gyűjtöttek, miként lehetne a kiválasztott problémát kezelni vagy megoldani. A résztvevők a felmerülő javaslatokat mérlegelték és ezek alapján kidolgozták a megoldási javaslatcsomagot, térképes vizualizációs segítséget használva. A javaslatcsomag

kapcsán meghatározták az érintettek (stakeholderek) körét is, kik lehetnének a potenciális támogatók, kik a semlegesek és kik az ellenzők. Végül a kiválasztott szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a javaslatot, kitérve a problémaválasztás indokára, a megoldási javaslatcsomag elemeire, valamint a stakeholderekkel kapcsolatos megállapítások bemutatására.

A **Zöld Csapat** az edukációs napon azonosított problémahalmazok közül a közlekedés okozta terhelés csökkentésére koncentrált. A vizsgált területen négy problémás pontot azonosítottak, melyeket többnyire az adott problématerülethez legközelebb élő csapattag vázolt fel. A csapat ebben a feladatban kifejezetten nagy egyetértésben dolgozott, a problémák azonosítása sokkal könnyedebben ment, mint megoldási javaslatok kidolgozása és a stakeholderek azonosítása. Utóbbi a feladat előtt megtartott informatív előadás ellenére is nehézséget okozott a csapattagoknak, a legtöbb esetben csupán a legegységesebb stakeholdert sikerült megtalálni. A csapat elsősorban a környezetbarát közlekedés és a helyi élhetőség szempontjából közelítette meg végül a problémahalmazt.

Elsőként a 136-os busz Havanna-lakótelepi végállomása került szóba, ahol a buszok járó motorral várakoznak hosszú percekig a menetrend betartása érdekében, viszont ezzel gyakorta torlódást okoznak maguk mögött. Ez légszennyezést okoz, miközben a gyalogosok – köztük sok iskolás – közlekednek ott. Ezért a csapat javaslata egy buszöböl kialakítása vagy a megálló áthelyezése a Penny Market környékére, hogy a járművek ne akadályozzák a forgalmat, és ne terheljék a levegőt.

A második javaslat a Kolozsvári utca egyirányúsítása volt. A parkoló autók miatt az utca közlekedésre használható keresztmetszete szűknek bizonyul, így a kétirányú forgalom veszélyes az utcában. Ráadásul a kétirányú forgalom a szűk keresztmetszet miatt gyakran feltorlódik, mert egymást gyakorta csak a kereszteződésekben tudják elengedni az autósok, ami dugókat, így lokális többletszennyezést okoz. A zöld csapat azt javasolta, hogy a forgalom a Baross utca felől egyirányú legyen, így egy forgalomtechnikai beavatkozás csökkenthetné a torlódásokat, a balesetveszélyt és nem mellesleg a kibocsátott károsanyagokat.

A harmadik azonosított probléma a Petőfi utcát érinti. A probléma itt többretű, a stakeholderek azonosítása során a tömegközlekedés, az autósok és a gyalogosok egyaránt szóba kerültek. A forgalmas utcában az önkormányzati növénytelepítések miatt a járdák beszűkültek, a bokrok és fák gyakran behajlanak a gyalogosok elé, ami a babakocsival és kerekesszékekkel közlekedőknek különösen nehézé teszi a haladást a járdán. Ezeket a bokrokat rendszeresen metszeni és ellenőrizni kellene, ugyanúgy, mint a járdán való parkolást. Az utcában megálló autók egyaránt problémát okoznak a gyalogosoknak és az elhaladó buszoknak is, amennyiben kicsit is az útesthez közel állnak meg. Ez utóbbi azért probléma, mert a buszok így is épphogy csak elférnek egymás mellett, egy a padka vonalában parkoló autó pedig plusz manőverre készíti a buszokat, amiket nem mindig tudnak lendületből megtenni, így tovább lassítva a forgalom ütemét az utcában. Ez egyébként sem gyors, hiszen a megállóknál buszöböl kialakítására nincs lehetőség. A Dobozi utcai kereszteződésnél pedig felmerült egy zebra igénye, ami ugyan inkább baleseti megelőzést célzó intézkedés, de az utcát érintő problémák egyike, a kereszteződésnél erős keresztirányú gyalogosforgalom, mely nem párosul biztonságos átkelési lehetőséggel. Megoldási javaslatok voltak továbbá az egyik oldali járdasor 1,5 méteresre szűkítése, ezzel szélesítve a közlekedésre használható útfelületet, valamint a járdán való parkolás teljes tiltása.

Végül felmerült, hogy a Bókaytelep régi utcái nem a jelenlegi méretű átmenő forgalomra lettek tervezve. A szűk utcákban az iskolák környékén torlódnak az autók, ami lokális többletkárosanyag-kibocsátással jár, ezért itt az egyirányúsítások és parkolási rend felülvizsgálata szükséges.

3. Közösségi gyűlés kihasználatlan terület komplex megújítása

Kék csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, a második napon a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének,

közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat (legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

A **kék csapat** a Belső major területén található kihasználatlan zöldfelület komplex megújítását célozta meg.

A tervezett fejlesztés a kerület déli peremén, Gyál és Soroksár határán, a Belsőmajor városrészben valósulna meg. A térség jelenleg a városszövet peremén helyezkedik el, jelentős központi kapcsolatok nélkül és elhanyagolt állapotban található. A helyszíni bejárások és a lakossági visszajelzések alapján számos problémát azonosítottunk, ugyanakkor egy átfogó, ütemezett fejlesztési terv is körvonalazódott a terület revitalizációjára.

A koncepció célja, hogy a terület zöldfelületi és közösségi funkciókkal gazdagodjon, így a jelenleg kihasználatlan, marginalizált zóna élhető, fenntartható és közösségbarát térré váljon. A fejlesztés központi eleme egy új buszvégállomás létrehozása a Kalász utcai régi temető területén, amely összeköti Imre városrészt a kerület többi részével, javítva a közösségi közlekedés elérhetőségét.

A közlekedési infrastruktúra mellett a javaslat komplementer zöldfelületi beruházásokat is tartalmaz: a végállomás környezetében pihenőpark és tanösvény létesül, amely az erdős és mocsaras területekhez vezet. A Belsőmajori erdő jelenleg alulhasznosított, de a lakosság már most is szabadidős céllal használja (futás, kutyasétáltatás). A fejlesztés során az erdő és környezete rendezett, funkcionálisan tagolt formát kapna: padok, piknikezőhelyek, futópályák és közösségi aktivitásokra alkalmas terek kialakításával.

A terület egy részén található mocsaras élőhely értékes vizes ökoszisztémát képvisel, amelyet a fejlesztés során megőrizzünk és integrálunk a tanösvénybe. Így a természetvédelmi funkció oktatási és rekreációs szereppel egészül ki.

A projekt célja, hogy a térség sportolásra, rekreációra, természetmegfigyelésre és közösségi tevékenységekre egyaránt alkalmas, többfunkciós területté váljon, miközben érvényesülnek a környezeti és társadalmi fenntarthatóság alapelvei. Ennek érdekében a terv tartalmaz szelektív hulladékgyűjtőket, bio-WC-k, esővízgyűjtő rendszereket, valamint egy civil együttműködésen alapuló fenntartási modellt, amely önkéntes program keretében biztosítja a terület hosszú távú karbantartását és közösségi beágyazottságát.

A fejlesztés hosszú távon hozzájárul:

- a közösségi közlekedés fejlesztéséhez és elérhetőségének javításához,
- a közterületek rendezettségének növeléséhez,
- az illegális hulladéklerakás megszüntetéséhez,
- valamint a helyi identitás és közösségi kohézió erősítéséhez.

A kialakított tér megfelelő feltételeket biztosít a buszvárakozás számára, miközben megnyitja a környező zöldfelületeket nemcsak a XVIII. kerület lakosai, hanem a gyáli közösség számára is. A projekt tehát egyszerre lát el zöldfelületi, kulturális ökoszisztéma- és fenntartható mobilitási funkciókat, és szolgálja a városi közösség és a természet párhuzamos igényeit.

A fejlesztés több ütemben valósulna meg, mivel az érintett terület kiterjedése jelentős:

Első ütem: a Kalász utcai végállomás kialakítása és a hozzá kapcsolódó közpark létrehozása. Ezen a részen elsősorban kulturális ökoszisztéma-szolgáltatások (mosdók, kávézó, pihenőterek) és a buszvárakozáshoz kapcsolódó infrastruktúra épül ki.

Következő ütemek: a terület többi részén természetközeli fejlesztések valósulnak meg, mint a tanösvény, erdős és mocsaras területek rendezése, padok, piknikezőhelyek, futópályák, valamint közösségi aktivitásokra alkalmas terek. Ezek a részek a további ökoszisztéma-szolgáltatásokra koncentrálnak: beporzás, vízmegtartás, őshonos fajok betelepítése, valamint a környező nagyforgalmú utak, M0 és Nagykőrösi út által okozott por-, zaj- és légszennyezés csökkentése.

Fő funkció	Akciók / Tevékenységek
Tanulás és inspiráció	Képességek fejlesztése, tudás megosztása- Művészetek és technológiák helyi lehetőségeinek kialakítása- Hulladékgazdálkodás: Helyben keletkező városi hulladék gyűjtése, hasznosítása az energiahatékonyság növelése érdekében; bio-komposztálás, Urbanizáció-szabályozás: részben civil fenntartású közterület-felügyelet és fenntartás
Pszichológiai tapasztalatok	Lehetőségek vizualizálása- Pszichológiai tényezők figyelembevételével a terület fejlesztésében (érzékszervi élmény, kikapcsolódás)- Termőföldtől az asztalig: helyi termelés és piacra juttatás elősegítése, fenntartható élelmezés, Fenntartható mobilitás: megközelíthetőség javítása, kerékpárutak és közlekedési módok segítése- Piknikasztalok, közösségi élmények biztosítása
Vízmegtartás és vízgazdálkodás	Csapadékvíz mennyiségének helyben tartása és elosztása, vízvisszatartás és szabályozás Vízgazdálkodás: helyben keletkező csapadékvíz gyűjtése és tisztítása Élőhely kialakítása és fenntartása; élőlények számára kedvező feltételek biztosítása.
Élőhelykialakítás és biodiverzitás	Biodiverzitás növelése, szükségtelen kaszálás elhagyása; őshonos fajok betelepítése, Városi erdészet: élővilág fokozása, ökológiai menedékhely létrehozása, Város zöldítés: közösségi zöldterületek kialakítása
Mikroklíma	Helyi mikroklíma szabályozása: zöld és kék infrastruktúra elemek telepítése, faállomány fejlesztése

Narancssárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, a második napon a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások

megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének, közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat (legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

A kerületrészek fejlesztendő zöldfelületeiről tartott facilitált beszélgetésen számos észrevétel, megjegyzés hangzott el. A rendelkezésre álló rövid idő alatt mindenki elmondhatta véleményét, érdemi viták, konfliktusok nem alakultak ki, inkább az egyetértés, konszenzus keresés jellemezte a diskurzust. Ez az attitűd a társasjáték közbeni csoportdinamikát is meghatározta.

Általános problémaként merült fel, hogy a lakosság érzékelése alapján a magánterületeken sokan tartják be a HÉSZ-ben rögzített beépítési arányokat, így a kertvárosias övezetekben (pl. Szent Imre kertváros) is egyre inkább érvényesül a hősziget hatás. Szintén kerületrészekben átívelő problémaként értékelték a zöldfelületek karbantartását, fenntartását. Az elszáradt, korhadó fák baleseti kockázatot rejtenek magukban, az irtás utáni pótlásuk pedig nem minden esetben történik meg. Az Üllői út mentén kiemelték a jelentős porszennyezést, amely elsősorban a zöldfelületek hiányából fakad. A Szarvas csárda tér és a Lőrinc Center környezetét a kerület egyik legjelentősebb

hőszigeteként értékelték, intenzívebb csapadékhulláskor a víz elvezetése problémákat indukálhat.

A fejlesztendő közterület kiválasztásánál több helyszín is szóba került, egyrésztől **Ganz kertváros alulhasznosított területei**, amelyek revitalizációja segíthetné a városi szövetbe történő integrációjukat. Másik opcióként felmerült a **Lőrinc Center és környezetének komplex revitalizációja**, mivel a legtöbb problémafelvetés ezt a területet érintette, a csoport végül erre a helyszínre dolgozta ki fejlesztési javaslatait.

A fejlesztési terület zöldfelület növelését több akció is szolgálja. **A villamos sínek mentén új fák, illetve a sínek között pázsit telepítését** szorgalmazzák, előbbi esetében őshonos fajok preferálásával. Az utóbb években több lakópark is épült a környéken, valamint jelenleg is zajlik egy jelentős beruházás, esetükben javasolt olyan **építészeti megoldások (zöld homlokzat és zöldtetők) használata**, amelyekkel növelhető a városi zöldfelületek aránya, ezáltal mérsékelve a lokális porszennyezést és hőszigetelést.

A fejlesztési terület egy másik neuralgikus pontja a csapadékvíz elvezetése. A beton és térköves felületeken problémát jelent az elvezetés, nyári, intenzívebb csapadékhullás után előfordult, hogy a piac és a lakópark közötti szakaszon a csatornák már nem tudták elvezetni a vizet. A csatornahálózat fejlesztése mellett javaslatként fogalmazódott meg a terület vízvisszatartási képességének erősítése, ezt elsősorban **esőkertek kialakításával, valamint az esővíz öntözésre való felhasználásával** kívánják elérni.

A sportpályák gyűrűjében rendelkezésre áll egy relatíve nagy kiterjedésű zöldterület. A fejlesztési elképzelés szerint a terület ideális lehet **egy szabadidőpark létrehozására**, amely utcabútorok telepítésével, valamint piknikezőhelyek kijelölésével, új közösségi térként jelenne meg a helyi lakosság mentális térképén. A helyszínen a – városi mezőgazdaság jegyében – egy közösségi fenntartású kert kialakítása is javaslatcsomag részét képezi. A szabadon használható gyógynövényes és fűszeres kertek lehetőséget adhatnak edukációs tartalmak átadására is, ennek eszköze lehetne több információs tábla kihelyezése. A zöldfelület fenntartását és a szabályok betartását erre szakosodott civil szervezetek is segíthetik. **Összességében, ezen szinergikusan kapcsolódó javaslatok egy új közösségi élményparkká formálhatja ezt az alulhasznosított területet, megőrizve annak zöldfelületi jellegét.**



A potenciális zöldfelületfejlesztés helyszíne

Piros csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, a második napon a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének, közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat (legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten

történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

Az Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep kerülete részeket képviselő **Piros Csapat** az alábbi három lehetséges zöldfelület-fejlesztési helyszínt vitatta meg: a Balázs-tó Erzsébettelepen, a Lakatos-lakótelep, mint átfogó helyszín, valamint a Piac tér Lónyaytelepen. A Balázs-tó a fővárosban fellelhető kis számú horgásztavak egyike. Ideális helyszín a pihenésre, rekreációra, ezáltal egy lehetséges fejlesztésre, de mivel a terület egy horgászegyesület tulajdonában van, így önkormányzati fejlesztési terv kidolgozásának kevésbé van létjogosultsága. A Lakatos-lakótelep a kerület egyik legnépesebb része és bár zöldfelületek tekintetében a csapattagok álláspontja szerint jól ellátott, fejlesztésre egy ekkora terület esetén mindig van lehetőség. Végül a Piac tér, amely egy jól körülhatárolt, jó adottságokkal rendelkező, viszont alulhasznosított terület, így jó alapot ad egy zöldfelület-fejlesztési koncepció kidolgozásához. Végül a csapat tagjainak szótöbbséggel meghozott döntése alapján a **Piac tér** lett a **fejlesztés akcióterülete**.

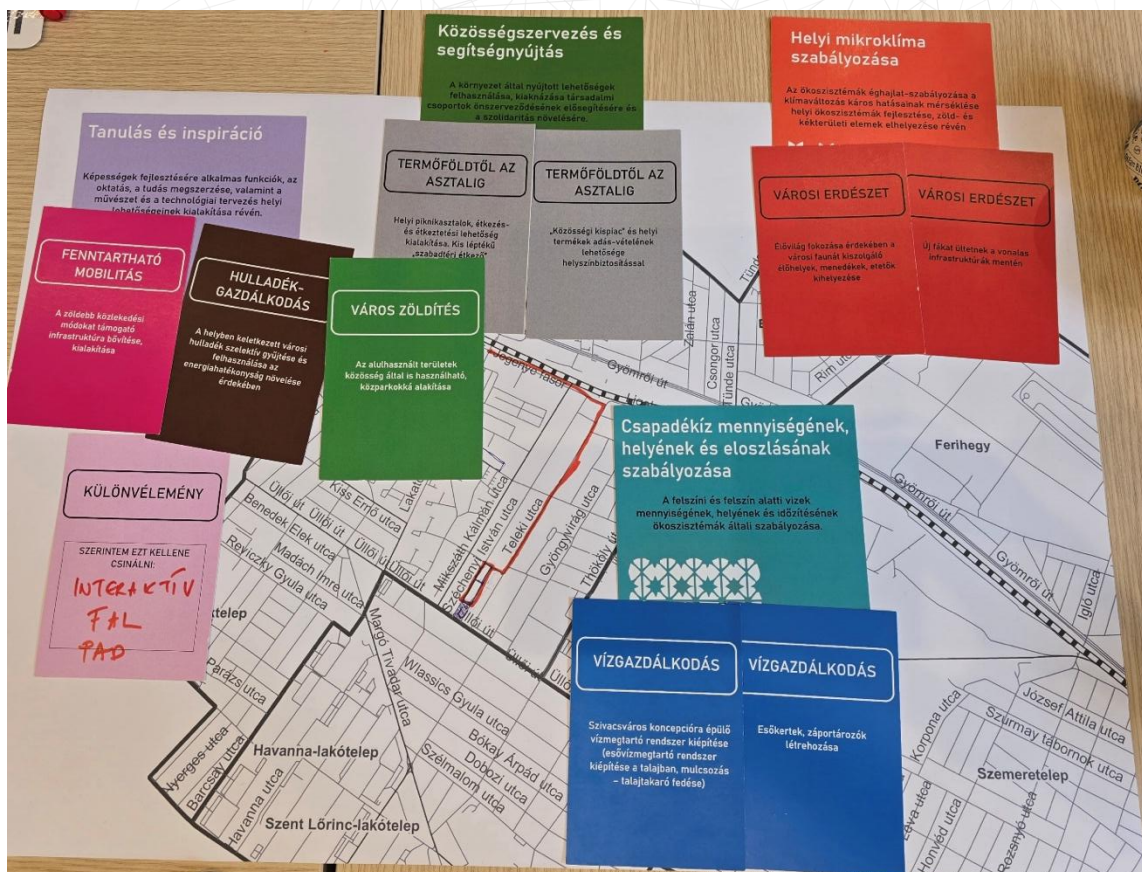
Az Üllői út – Széchenyi István utca – Aranyeső utca – Piac tér által határolt helyszínen egy fejlesztési koncepció alapján az Üllői úthoz legközelebb eső, jelenleg parkolóként funkcionáló területen szociális bérlakások (fecskeház) fognak épülni. A csapat javaslata így a Piac tér fennmaradó részein egy **közösségi park kialakítása, illeszkedve a szociális bérlakás koncepcióhoz**, valamint az Aranyeső utca – Teleki utca sarkán, egy korábban szintén parkolóként működő területen létrehozott **KRESZ pálya funkciójához**.

Az **alulhasznált terület**ből létrejövő közösségi park koncepciójában a terület korábbi, jelenlegi és várható funkciói is megjelennek. A közterület elnevezése utal a korábbi piac funkcióra, amihez a fejlesztési koncepció egy helyi termékek árusítását segítő **közösségi kispiac helyszínének kialakításával** kapcsolódik. A **környezet által nyújtott közösség-szervezési funkciót** erősítené továbbá **helyi piknikasztalok és étkezési lehetőség, kisléptékű szabadtéri étkező kialakítása** is.

Mivel a KRESZ park jelenleg is a helyszínre vonzza a családokat, gyermekeket, így a létrejövő közparknak fontos **tanulás és inspiráció funkciója** is lenne. A területre **interaktív falak és játékos ismertető elemek** kerülnének kihelyezésre, valamint **fák örökbefogadására** is lehetőség nyílna, ami mind a gyermekek és felnőttek tanulását és szemléletformálását segítené elő. Ezen kívül **szelektív hulladékgyűjtés** és a **kerékpáros közlekedés** elősegítése is megvalósulna.

A **csapadékvíz-hasznosítás funkció** is hangsúlyos eleme a fejlesztésnek, ami egyrészt **esőkertek és záportározók létrehozását**, másrészt szegedi mintára **esővíz-megtartó rendszer kiépítését** jelenti.

Nem utolsósorban **madárodúk** létesítésére („fecskeház – fecskefészek”), valamint fák telepítésére is sor kerülne a **helyi mikroklíma szabályozása funkció** betöltése érdekében. Ennek erősítésére a fejlesztési koncepcióba a csapat javasolja bevonni a **Teleki utca és a Jegenye fasor** nyomvonalát is, ahol a létrejövő közpark és Pestszentlőrinc vasútállomás között egy gyalogosan és kerékpárral is közlekedhető, új fák telepítésével és a meglévők karbantartásával fejlesztett **„zöld folyosó”** kerülne kialakításra. A fejlesztési elemet a Teleki utca Nefelejcs utca és Aranyásó utca közötti szakaszán jelenleg is meglévő buja és gazdag zöld növényzete inspirálta. A javaslatcsomag része továbbá a **forgalomcsillapítás, korlátozott behajtási övezet kialakítása**, amelynek köszönhetően a helyi lakosok támogatása is megnyerhető a fejlesztéshez.



Sárga csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétfőjén, a második napon a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének, közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat

(legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

A **Sárga Csapat** viszonylag előnyös helyzetből indult annak tekintetében, hogy tagjai azonos lakóterületről érkeztek. Kor és nemi összetételét tekintve is viszonylag heterogén összetételű mikroközösségként tudtak együtt dolgozni a felek a feladatok során.

Az akcióterület kiválasztásakor sorjázta az ötletek. Eleinte a kerület teljes területét vették górcső alá, de végül sikerült egyességre jutni abban, hogy a saját lakhelyük közelében levő zöldterületek kerüljenek a fókuszba. Ezáltal első körben a következő ötletek merültek fel:

1. Ganzkertváros fejlesztése: Van a területen egy nagy mező, amit egy gazdasági társaság felvásárolt azzal a céllal, hogy ipari parkot létesítsen rajta. A csapat egyetértett abban, hogy ez a helyi lakók élethelyzetét megnehezítheti, ezért támogatnák az önkormányzat fellépését ez ellen. Véleményük szerint jobb hasznosítási lehetőségek is adódhatnak a terület esetében.

2. Nagy Burma: elhanyagolt, közlekedési szempontból veszélyes, fejlesztési lehetőségekkel teli terület, mely egyértelmű központi elemként szerepelt végig a beszélgetés során. A kérdés csak az volt, hogy ezen belül milyen főbb beavatkozási pontok jelenhetnének meg.

3. A kerületiek által jól ismert Halmi erdő: egy nagy zöld terület, ami rengeteg lehetőséggel bír, számtalan funkciót el lehet ide képzelni. Az igazi kérdés, vajon egyben kezeljük a terület sorsát, vagy emeljünk ki külön részegységeket?

4. Gloriett parkrendszer: Rossz zöldfelület-kezelési módszerek alkalmazása zajlik ahhoz nem értő közmunkásokkal mindenféle szakmai felügyelet nélkül. Ezt többen nehezményezték, egyöntetűen állította a csapat nagyobb része. Rossz városgazdaság, amin mindenképpen változtatni szükséges.

5. Hargita tér: zöld területek, akár méhlegelők kialakítása, ezek fenntartása és gondozása.

A csapatban 4 fő hangadó is volt, alapvetően a középkorú és idősebb korosztályból. A végleges döntés nehézkes volt eleinte, mivel különféle érdekvégyesítési szándékok és vélemények ütköztek egymással, olykor hevesen. Szerencsére a vitát sikerült hamar előremutató irányba terelni, ahol a fiatalabb generáció is meghallgattatott. Közösen megegyezve nyílt, kézfelnyújtásos szavazással a végső döntés a Nagy Burma – Halmi Erdő tengely, mint fejlesztendő, komplex zöldövezeti fejlesztési területre esett.

A módszer bevált, ami egy pozitív lendületet adott a csapatnak, szorosabb és nyugodtabb együttműködést eredményezve a későbbiekben. A bevezetők, akciókártyák kiválasztásakor arra törekedtünk, hogy egymástól minél inkább különbözőbb megoldások maradjanak a végén. Sikerült gördülékenyen, általános egyetértésben kizárni azokat a lehetőségeket, melyek nem mozgatták meg a csapat nagy részét, szintén nyílt szavazással.

A kijelölt fejlesztési terület magában foglalta a Fiumei utca és Körös utca mentén levő útszakaszt, elérve a Halmi Erdőt és annak teljes területét. Egyfajta komplex parkosított, közösség által is jól használható, illetve biztonságos közlekedési folyosókkal kialakított területet képzelt el a csapat. Mindemellé nagy hangsúlyt kapott a biodiverzitás, hiszen őshonos fajok betelepítése, komposztálók kihelyezése, tündérbuák létrehozását, akár gyümölcsfák ültetését is el tudja képzelni a csapat. Az itt kialakított, sokszínű, a közösséget is összehozni képes egészséges zöld területegyüttes erősítheti a helyi identitást, ami lehetőséget adhat a testi és szellemi gyógyulásra is, rekreációs tevékenységekre, kikapcsolódásra vágyók itt megtalálhatják számításukat. Végül a kékinfrastruktúra kialakítása is megjelent, mint fontos tényező, hiszen a vízmegtartó erő, valamint a helyi mikroklíma javítása olyan pozitívum, ami nagy ellensúlyt képezhet a zsúfolt, hőszigetekkel tarkított lakóövezetek ellenében.

A csapat elégedetten végezte el a feladatot, pozitív élményekkel távoztak a tagok, többségük jelezve, hogy szívesen részt vennének ilyen módon máskor is.

Zöld csapat

A Budapest XVIII. kerülete, Pestszentlőrinc-Pestszentimre részére szervezett második közösségi gyűlés, avagy az első közösségi gyűlés elaborációs hétvégéjén, a második napon a résztvevők az edukációs – szeptemberi – alkalommal feltárt helyi kihívások megismerését követően a kerületi zöldterületek fejlesztésére koncentráltak. Minden csapatnak a saját maga által reprezentált kerületrész egy kiválasztott zöldterületének, közterületének vagy alulhasznosított területének zöld fókuszú fejlesztési javaslatát kellett kidolgoznia. A javaslat kialakításához a résztvevők csapatonként játékos segítséget kaptak. A külön erre a célra fejlesztett társasjáték a kiválasztott terület funkcióinak és a funkciók létrehozásához szükséges akcióknak a meghatározásában segíti a résztvevőket.

A feladat a fejlesztési terület kiválasztásával kezdődött, amelyre bármely csapattag javaslatot tehetett, a javaslatok közül a csapat maga választotta ki végül a fejlesztendő területet. Ezt követően a csapattagok áttekintették a rendelkezésre álló funkciókártyákat, amelyek közül közös megállapodással legfeljebb öt darabot választottak ki saját javaslatukhoz. Ezt követően a kiválasztott funkciókártyákhoz a csapat akciókártyákat (legfeljebb tíz darabot) társított, amely lehetővé tette a javaslat konkrét cselekvési szinten történő megfogalmazását. A csapattagoknak lehetősége volt saját javaslatot, különvéleményt is megfogalmazni, amennyiben nem találtak a javasolt beavatkozáshoz illő akciókártyát. A javaslatról szóló megegyezés és a javaslat véglegesítését követően a szószóló vagy szószólók öt percben ismertették a projektet, kitérve a helyszínválasztás indoklására, valamint a kiválasztott funkciókra és akciókra.

A **Zöld Csapat** létszáma a második napra 7 főre csökkent, így egy érdekes módszertani probléma ütötte fel a fejét az asztalnál. A második napról hiányzó csapattag a Havanna-lakótelepen él, így az addig kiegyensúlyozott területi megoszlás elbillent a Bókaytelep irányába, ami a fejlesztési kívánt zöldfelület kiválasztásánál érdekes helyzethez vezetett. A csapat egyik része egy Havanna-lakótelepi komplex zöldterületeket érintő fejlesztési csomagot szeretett volna kidolgozni, míg a másik fele (akik inkább a Bókaytelepről érkeztek) a Bókay-kertet szeretne volna fejleszteni. Mivel nem sikerült meggyőznie az egyébként sok jó ötlettel rendelkező Havanna-lakótelepről érkezett csoportfélnek a Bókaytelepről érkezetteket, így a Bókay-kert lett a választott zöldfelület, azonban emiatt

a Havanna-lakótelepről érkezettek passzivitásba vonultak a feladat következő részében. A Bókaytelepről érkezett csoportrészt azonban miután megnyerte a szavazást nem igazán tudott mit kezdeni a zöldfelülettel, viszont a rendelkezésre álló idő rövidege miatt az asztal facilitátora már nem tudta ismét megszavaztatni a csoportot arról, hogy inkább dolgozzon-e a csoport a Havanna-lakótelepi komplex zöldfelületi csomaggal.

A Zöld Csoport kezdetben visszafogott aktivitással dolgozott, azonban a munka előrehaladtával, a feladat fontosságát felismerve, a tagok fokozatosan bekapcsolódtak a közös tervezésbe. Ennek eredményeként egy olyan, a több mint 160 éves múlttal rendelkező Bókay-kert funkcióbővítő fejlesztését célzó akciócsomag született, amely egyszerre fókuszál a környezeti nevelésre, a közösségi élmény erősítésére és a fenntartható zöldfelület-gazdálkodásra.

A csapat egyik fő célja a tanulás és inspiráció, mint zöldfelületi funkció fejlesztése volt, különös hangsúlyt helyezve az edukációs célú közösségi terek bővítésére és a természethez való kötődés elmélyítésére. A javaslat egyik központi eleme egy tankert létrehozása a Bókay-kert jelenleg alulhasznosított területén. A tankert a városi mezőgazdaság és erdészet alapjainak bemutatását, valamint a fiatalabb generációk környezeti szemléletformálását szolgálja. Ezzel összhangban a csapat élőhelyek, menedékek és célzottan kihelyezett etető telepítését is indítványozta, amelyek a biodiverzitás növelését és az ökológiai egyensúly fenntartását segítenék elő.

A javaslat további elemeként a csoport tündérkertek kialakítását is lehetséges fejlesztési irányként fogalmazta meg. Ezek a kis léptékű, kreatív zöldfelületek nemcsak a helyi közösség esztétikai élményét gazdagítanák, hanem a kert mikroklíma-szabályozásához is hozzájárulnának. A növény- és rovarbarát kertszigetek javítanák a hőkomfortot, mérsékelnék a hősziget-hatást, és növelnék a terület ökológiai értékét.

Az akciócsomag horizontális elemként tartalmazza a zöldfelületekkel kapcsolatos közösségi döntéshozás erősítésének igényét. A csapat kiemelte, hogy a zöldterületi fejlesztések akkor lehetnek igazán fenntarthatók, ha azok a helyi lakosság bevonásával, a közösségi igények mentén valósulnak meg. A közösségi gyűlés formátuma ennek megfelelően a részvételi tervezés jó gyakorlatát testesíti meg, a javaslatcsomag pedig a lakossági elvárások és a szakmai szempontok összekapcsolását képviseli.

A Bókay-kert fejlesztésével kapcsolatban a közösségi igények a fizikai és mentális jólétet támogató tevékenységek bővítését is célozzák. A zöldfelületek stresszcökkentő, vérnyomás- és kortizonszint-csökkentő hatása tudományosan is igazolt, ezért kiemelten fontos, hogy ezek a terek jól karbantartottak, rendezettek és funkcionálisan is sokrétűek legyenek. A csapat javasolta helyi piknikasztalok és kisebb szabadtéri étkezőhelyek kialakítását, valamint a környékbeli mikro- és kistermelők termékeinek bemutatását szolgáló, rendszeres termelői börze megszervezését. Ezek a kezdeményezések egyszerre erősítenék a közösségi összetartozást és a helyi gazdaságot.

A fenntarthatóság szempontjából kiemelt jelentőségű elem a csapadékvíz helyben történő gyűjtése és öntözési célú felhasználása. A csoport megfigyelése szerint a nyári aszályos időszakokban a növényzet gyakran kiszárad, majd az esőzések után gyorsan regenerálódik – ezt a „libikókaeffektust” mérsékelné a vízvisszatartás és a tudatos öntözés. A javaslat szerint föld alatti tárolótartályok telepítésével a csapadékvíz hosszabb távon is hasznosíthatóvá válna, ami egyben klímaadaptációs szempontból is előremutató megoldás.

A kert árnyékolása és talajvédelme érdekében a csapat további fásítást javasolt, elsősorban a sétaútvonalak mentén, a látogatói komfort növelése és a természetes párologtatás elősegítése céljából. Emellett a helyben keletkező szerves hulladék komposztálásának kiterjesztését is indítványozta, amely egyszerre támogatja a körforgásos gazdálkodást és javítja a talajminőséget.

Összességében a Zöld Csapat akciócsomagja a Bókay-kert fenntartható, edukatív és közösségorientált fejlesztését célozza. A javaslatok együttesen járulnak hozzá a környezeti nevelés erősítéséhez, a rekreációs és közösségi funkciók bővítéséhez, valamint a klímaváltozáshoz való alkalmazkodáshoz. A tervezett beavatkozások révén a Bókay-kert nemcsak a XVIII. kerület zöld szívének megőrzését, hanem annak aktív, tanító és közösségépítő szerepének megerősítését is szolgálhatná.