

Új városrész születik az Új Duna-híd környezetében

*Az Új Duna-híd úthálózatának
első, a Fehérvári úttól a Gubacsi
út-Illatos útig tartó szakaszához
kapcsolódó társadalmi
egyeztetés eredménye*

2020. november



Összefoglaló

A Budapest Fejlesztési Központ 2020. szeptember 14-29. között online kérdőíves felmérésben véleményezésre bocsátotta az **Új Duna-hídhöz kapcsolódó úthálózat** Fehérvári úttól a Gubacsi út-Illos uti csomópontig tartó **első szakaszának** bírálati engedélyes terveinek legfőbb elemeit. A kérdőívet **5.459 fő** töltötte ki, legnagyobb arányban (21%) a **XI. kerületi lakosok** mondtak véleményt, ezt követi **Csepel** (10%). A pesti oldalon a közvetlenül érintett kerületek lakói körében volt nagyobb érdeklődés a kérdőív iránt. A kitöltők körében felülreprezentáltak a férfiak és a felsőfokú végzettségűek. A felmérés nem reprezentatív.

A legfontosabb megállapítások

- **A forgalomcsillapítás támogatása magas...**
 - o A válaszadók 84%-a teljes mértékben egyetért a belváros forgalomcsillapítására irányuló intézkedésekkel.
- **kerülettől függetlenül...**
 - o A támogatottság mértéke minden kerületben 70% feletti.
- **közlekedési módtól függetlenül.**
 - o A forgalomcsillapítást a kerékpárral közlekedők támogatják a leginkább, de még a leggyakrabban autóval közlekedő válaszadók körében is 82%-os azon válaszadók aránya, akik teljesen egyetértenek ezzel a céllal.
- **A híd és úthálózatának kialakítása támogatott.**

Az úthálózat kapcsán előirányzott fejlesztési elemek (járda, kerékpárút, villamos és lineáris zöld sávok) magas, 84-90%-os támogatottságnak örvendenek (teljesen és inkább egyetértők együttes aránya).

A kitöltőket érdekli ennek a területnek a jövője, átfogó fejlesztési elképzeléseket, jövőképet várnak el.

- Az észrevételek jelentős része nem a konkrét hidakra, úthálózatra érkezett, hanem annak környezetére.
 - o A budai oldalon jellemző kívánság a Duna-partisétány kialakítása a híd és a Kopaszi-gát között, és sokan javasolják, hogy a terület későbbi beépítése megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatok és helyi közintézmények, szolgáltatások kialakításával, megfelelő nagyságú zöldfelületek biztosításával valósuljon meg.
 - o A Csepel-szigeten elsősorban a terület zöld jellegének megőrzését tartják fontosnak.
 - o A pesti oldalon az érintett terület teljeskörű rendezését látják szükségesnek, és azt várják el, hogy a fejlesztés hozzájáruljon az itteni városfejlődéshez.
- A válaszadók általában mindhárom szakasz kapcsán ma egy fejlesztésre szoruló, inkább kihalt és üres, de jelentős potenciállal rendelkező területet látnak, amelyet egységes, átfogó szemléletben, koncepciózusan szükséges fejleszteni.

A kérdőíves felmérés célja, módszertana

A Budapest Fejlesztési Központ 2020. szeptember 14-29. között online kérdőíves felmérés keretében társadalmi véleményezésre bocsátotta az **Új Duna-híd, a Ráckevei (Soroksári)-Duna híd és a kapcsolódó, a Fehérvári úttól a Gubacsi út-Illos utjáig tartó úthálózat** koncepcióját, ezek legfontosabb elemeit, jellegzetességeit. Az **Új Duna-híd bírálati engedélyes tervei** alapján készült szemléltető ábrákon a dél-budapesti térségben megvalósuló vagy tervezett, kapcsolódó fejlesztéseket is feltüntettük.

A kérdőív a www.kozossegitervezes.hu oldalon jelent meg, egyazon napon a fejlesztésről szóló honlap (www.ujdunahid.hu) elindulásával.

Az egyeztetés célja az volt, hogy a bírálati engedélyes tervek elfogadása előtt a tervek főbb jellegzetességeit a nyilvánosság, elsősorban a térségben élők és itt közlekedhetők **megismerhessék, javaslatokat fogalmazhassanak meg, véleményt nyilvánítsanak**. A kérdőív kitöltése önkéntes volt, egyik kérdés megválaszolása sem volt kötelező.

A kérdőívet négy nagyobb **kérdéscsoportra** bontottuk: az első részben az Új Duna-híd megépítésének céljával, **általános jellegzetességeivel** kapcsolatos kérdéseket foglaltunk meg. A további blokkok pedig külön-külön **a budai, csepeli és pesti oldali fejlesztések véleményezésére** adtak lehetőséget.

1. A kitöltők általános jellemzése

A kérdőívet összesen **5.459 fő** töltötte ki. Tekintettel arra, hogy a társadalmi véleményezés célja elsősorban az ötletek, javaslatok gyűjtése volt, a kitöltők **nem alkotnak reprezentatív mintát**, véleményük nem tükrözi szükségszerűen a budapestiek, agglomerációban élők nézőpontját, a nagyszámú válaszból azonban általános következtetések és a tervezés további irányait befolyásoló elemek kikövetkeztethetők.

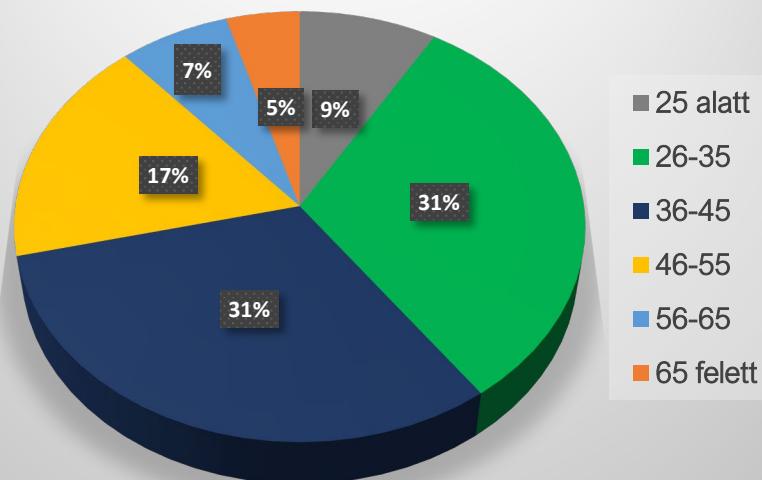
Ami a kitöltők demográfiai jellemzőit, megoszlását illeti:

- 1) **Nemek szerinti megoszlás** tekintetében a válaszolók **80%-a férfi**.



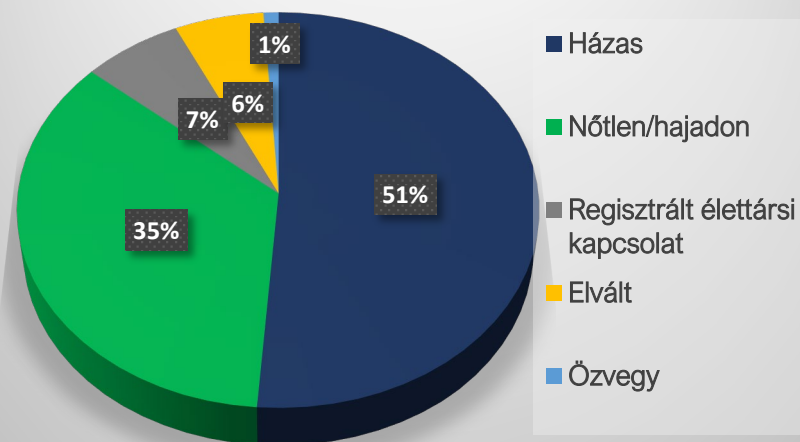
- 2) **Lakhely** szerinti megoszlás tekintetében: a kitöltők **92%-a** (5.020 fő) **Budapest vagy az agglomeráció lakója**, közel 80%-uk budapesti. A kerületek közötti megoszlás nem egyenletes, a **XI. kerület dominál**, 1.132 fő kitöltővel (~21%), ezt követi **Csepel** 526 fő kitöltővel (~10%). A pesti oldalon a közvetlenül érintett kerületek lakói körében volt nagyobb érdeklődés a kérdőív iránt.

A kitöltők megoszlása életkori csoportok szerint



- 3) **Életkori csoportok** szerinti megoszlásban a kitöltők 79%-a 26-55 éves, a kérdésre válaszoló 5.173 fő között egyenlő, **31-31%-os arányban** vannak a **26-35** és a **36-45** éves korcsoportba tartozók.

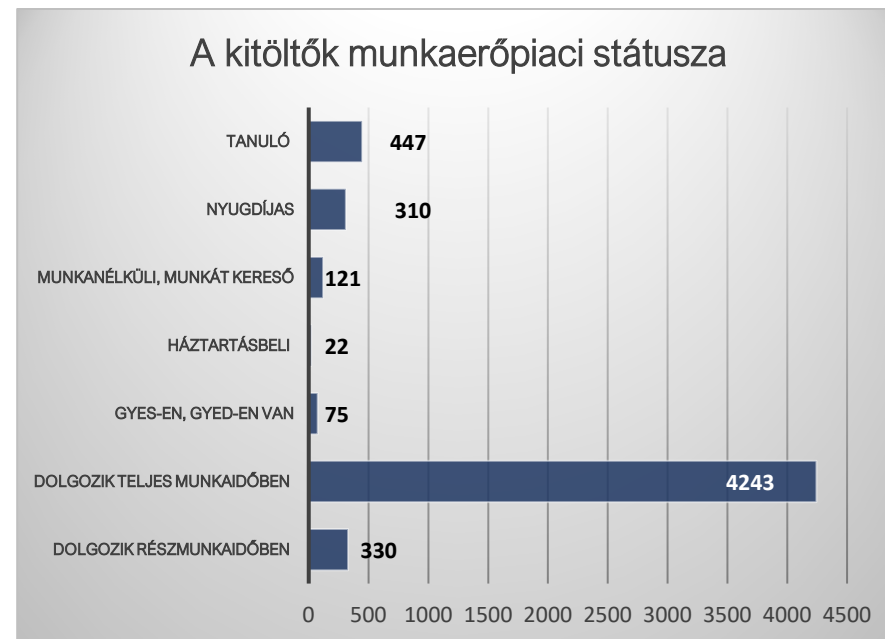
A kitöltők megoszlása családi állapot szerint



- 4) **Családi állapot** szerinti megoszlás alapján a kitöltők **51%-a házas**, 35%-a pedig nőtlen, illetve hajadon. A kérdésre 5.227 fő válaszolt.



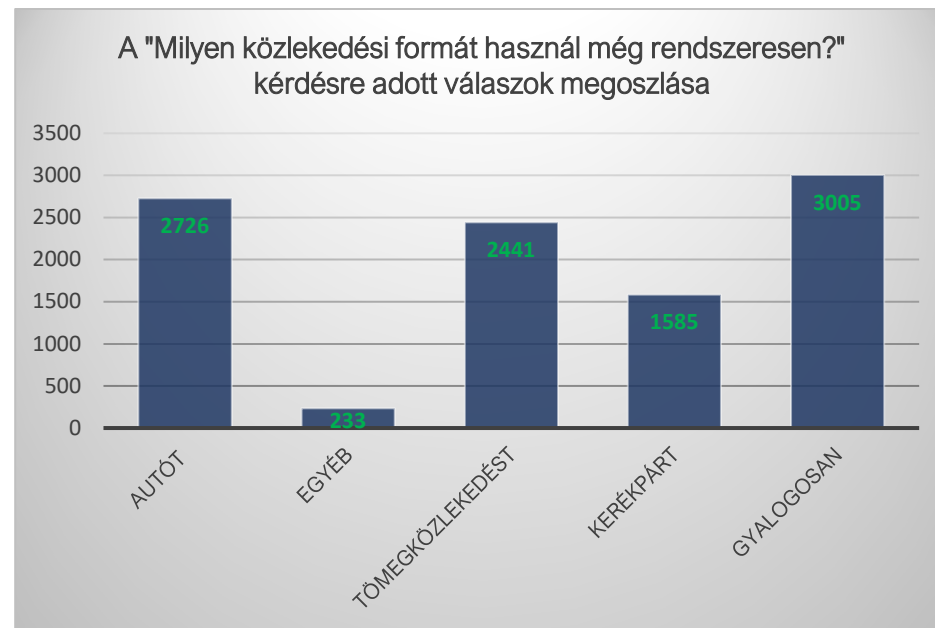
- 5) **Végzettség** szerinti megoszlásban a kérdésre válaszoló 5.261 fő **76%-a felsőfokú végzettségű**, további 21%-uk középiskolát végzett.



- 6) **Munkaerőpiaci státusz** szerinti a kitöltők túlnyomó többsége (az összes kitöltő 78%-a) teljes munkaidőben dolgozik. (A kérdésre több választ is meg lehetett jelölni.)

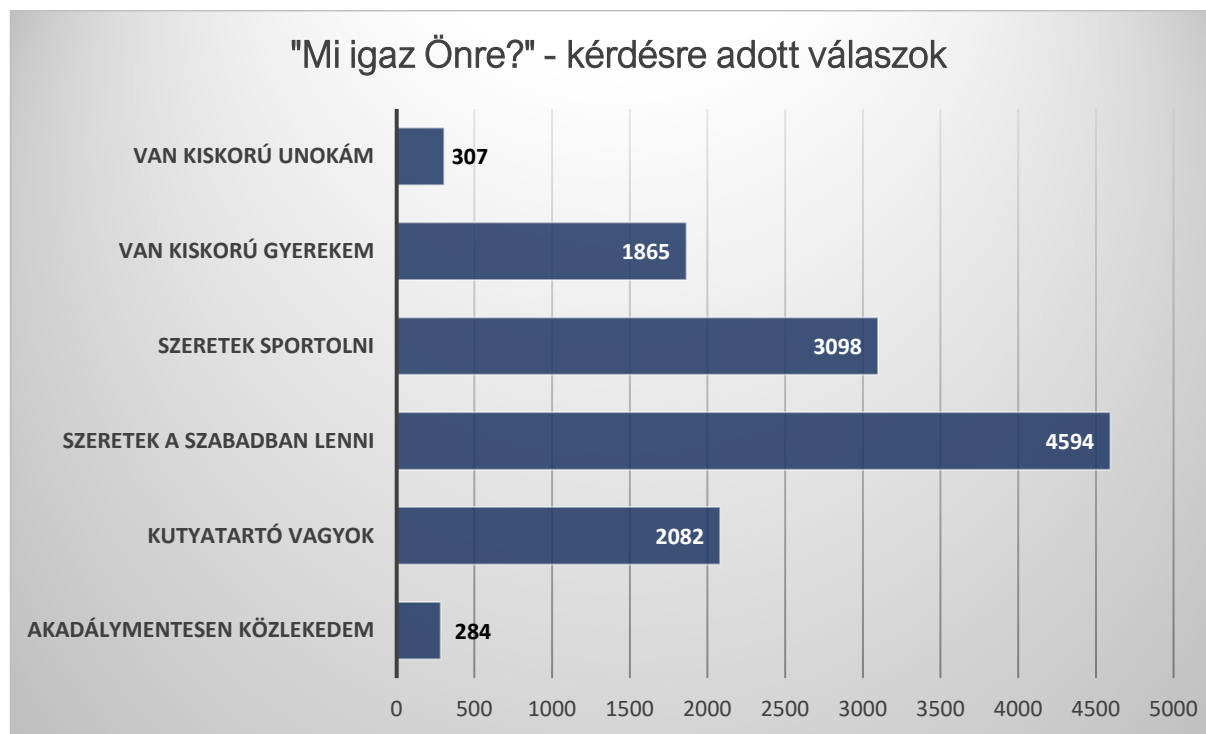


7) **Végzettség** szerinti megoszlásban a kérdésre válaszoló 5.261 fő **76%-a felsőfokú végzettségű**, további 21%-uk középiskolát végzett.



8) **Munkaerőpiaci státusz** szerinti a kitöltők túlnyomó többsége (az összes kitöltő 78%-a) teljes munkaidőben dolgozik. (A kérdésre több választ is meg lehetett jelölni.)

- 9) Ami a kitöltők **egyéb jellemzőit** illeti, 84%-uk szeret szabadban lenni, 56%-uk sportolni, 38%-uk kutyás, 34%-uknak van kiskorú gyermeke. 284 fő nyilatkozott úgy, hogy akadálymentesen közlekedik.



Összefoglalásként megállapítható, hogy a kitöltők körében erősen felülreprezentáltak a férfiak, az aktív, kereső korosztályhoz tartozók, a felsőfokú végzettségűek, illetve a XI. kerület lakói.

2. A fejlesztéssel kapcsolatos általános kérdésekre adott válaszok elemzése

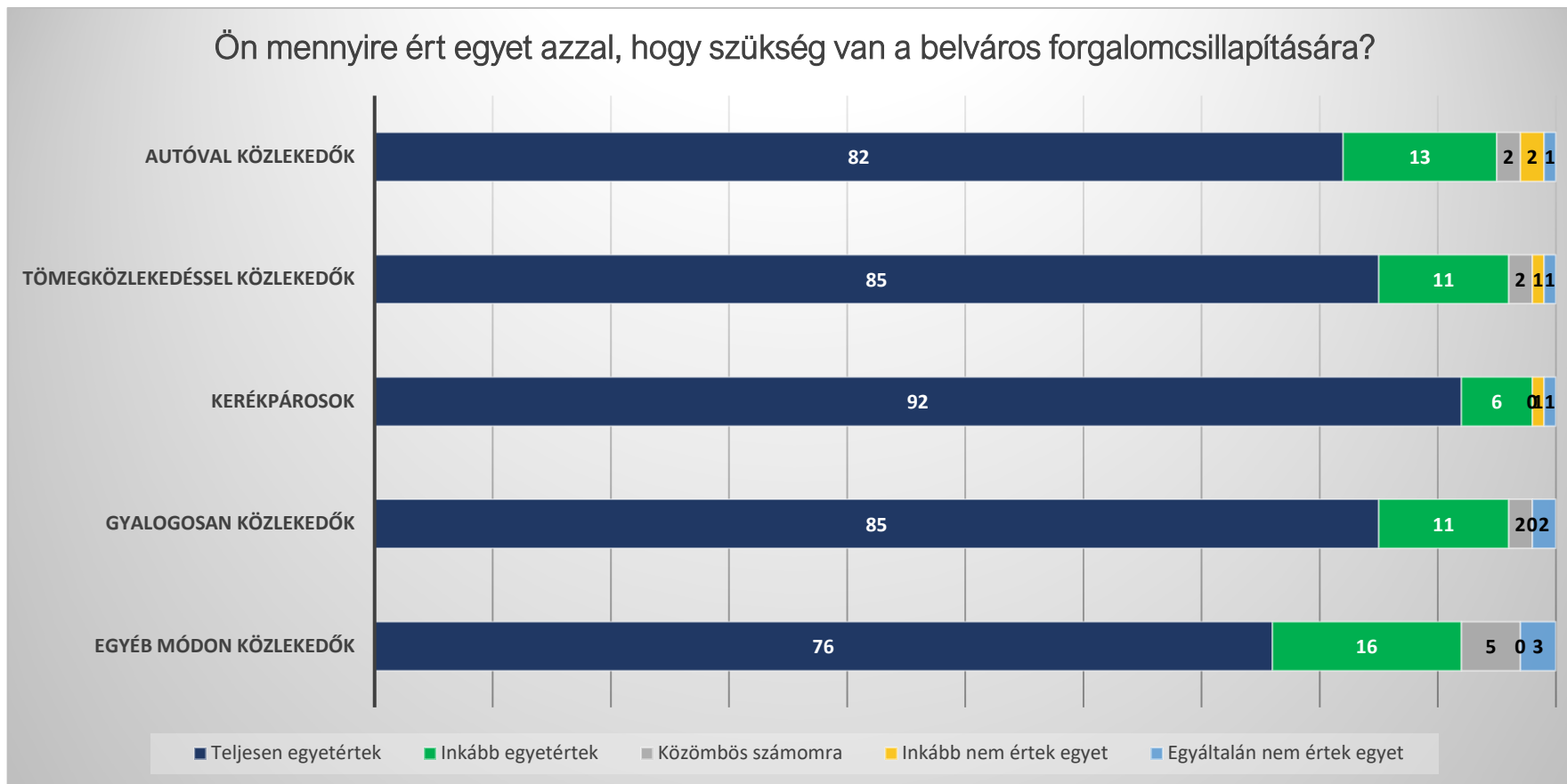
Ebben a kérdéscsoportban az Új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának legfontosabb céljával és fontosabb elemeivel, jellemzőivel kapcsolatos szempontokra kérdeztünk rá.

A kérdések elemzése során kétféle csoportosítást vettünk alapul, a válaszokat elemeztük aszerint, hogy

- **mivel közlekedik** a városban a kitöltő leggyakrabban, valamint, hogy
- **melyik kerületben lakik** a kitöltő.

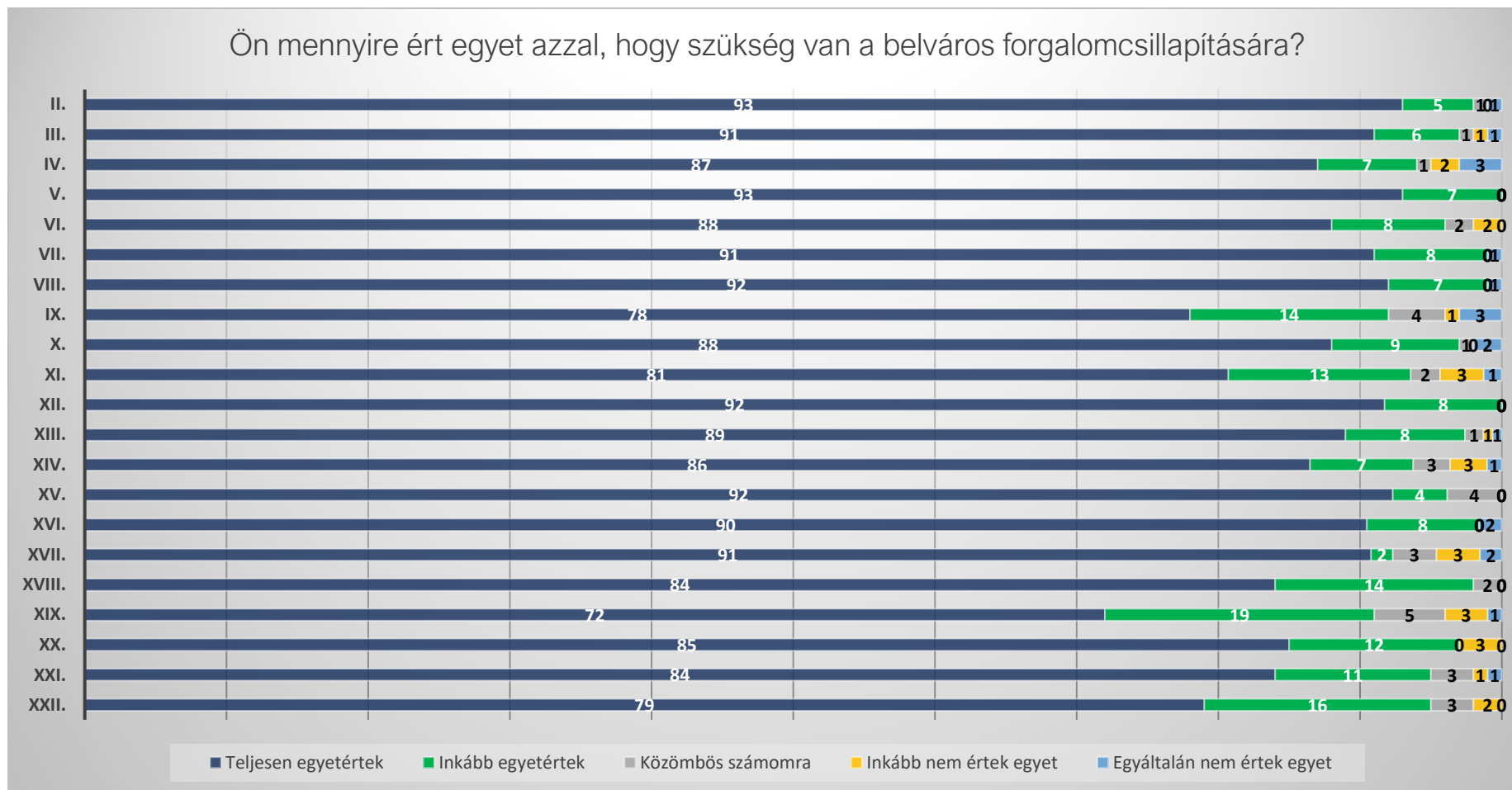
Ami a **belváros forgalomcsillapítására** irányuló kérdést illeti, erre 5.397 válasz érkezett, amiből 4.545 fő (84%) a „teljesen egyetértek” lehetőséget jelölte meg, további 602 fő (11%) pedig „inkább egyetért”. Tehát a **támogatók együttes aránya a kitöltők körében 95%**, és **mindösszesen 3%** azoknak az aránya, akik inkább, vagy egyáltalán nem értenek egyet ezzel a céllal.





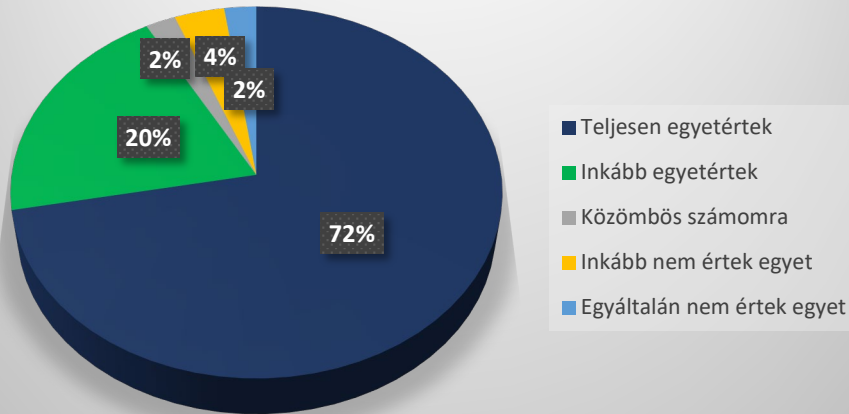
Ugyanezt a kérdést aszerint megvizsgálva, hogy mivel közlekedik a kitöltő a legjellemzőbb módon, látható, hogy **a forgalomcsillapítást a kerékpárral közlekedők támogatják a leginkább, de még a leggyakrabban autóval közlekedő válaszadók körében is 82%-os azon válaszadók aránya, akik teljesen egyetértenek ezzel a céllal.**

A legalacsonyabb támogatottság az „egyéb” módon közlekedők körében van, ennek az az oka, hogy az ezt a lehetőséget megjelölők körében nagy arányt képviselnek a kisteherautóval közlekedők, **áruszállítók**, feltehetően a saját munkájuk akadályozását érzékelhetik nagyobb arányban a – nem kellő érzékenységgel és körültekintéssel megvalósított - forgalomcsillapítás esetén.

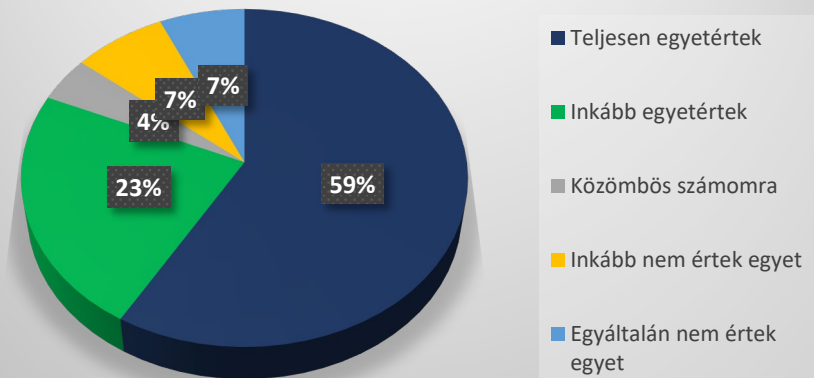


A fenti kérdést a kitöltők **lakhelye szerint vizsgálva** látható, hogy a belvárosi forgalomcsillapítás támogatottsága eszerint is jellemzően magas, értelemszerűen nagyobb az érintett belső kerületekben. (Az ábrán csak olyan kerületek szerepelnek, ahol legalább 100 fő válaszolt a kérdésre. Az I., IV.-VII., XV.-VII. és XXIII. kerület esetén a válaszadók száma 100 fő alatti, ezért nem tüntettük fel az eredményüket, de egyébként ezekre a kerületekre is igaz, hogy a válaszadók kiemelten támogatják a forgalomcsillapítást, 85-100%-uk a „teljesen egyetért” kategóriát jelölte meg.)

Mennyire ért egyet azzal, hogy az új híd megépítését követően a bevezetőutakról kevesebb autó jöhessen tovább a belváros és belső kerületek felé?



Ön mennyire ért egyet azzal, hogy a híd a teherforgalom számára is fő közlekedési útvonalként szolgáljon, annak érdekében, hogy a teherforgalom ezáltal kerülje el a belső területeket?



Ami a kapcsolódó két kérdést illeti, a „Mennyire ért egyet azzal, hogy az új híd megépítését követően a bevezetőutakról kevesebb autó jöhessen tovább a belváros és belső kerületek felé?” és az „Ön mennyire ért egyet azzal, hogy a híd a teherforgalom számára is fő közlekedési útvonalként szolgáljon, annak érdekében, hogy a teherforgalom ezáltal kerülje el a belső területeket?” kérdésekre adott válaszok támogatottsága is nagyon magas, **92%**, illetve **82%** azon válaszadók aránya, akik ezekkel a felvetésekkel teljes mértékben vagy inkább egyetértettek.

Az előbbi, **forgalomtechnikára vonatkozó** kérdésnél a válaszok ötfokozatú skálán mért átlaga 4,56, az utóbbi, **teherforgalomra vonatkozó** kérdésnél az átlag az összes kitöltőre 4,19.

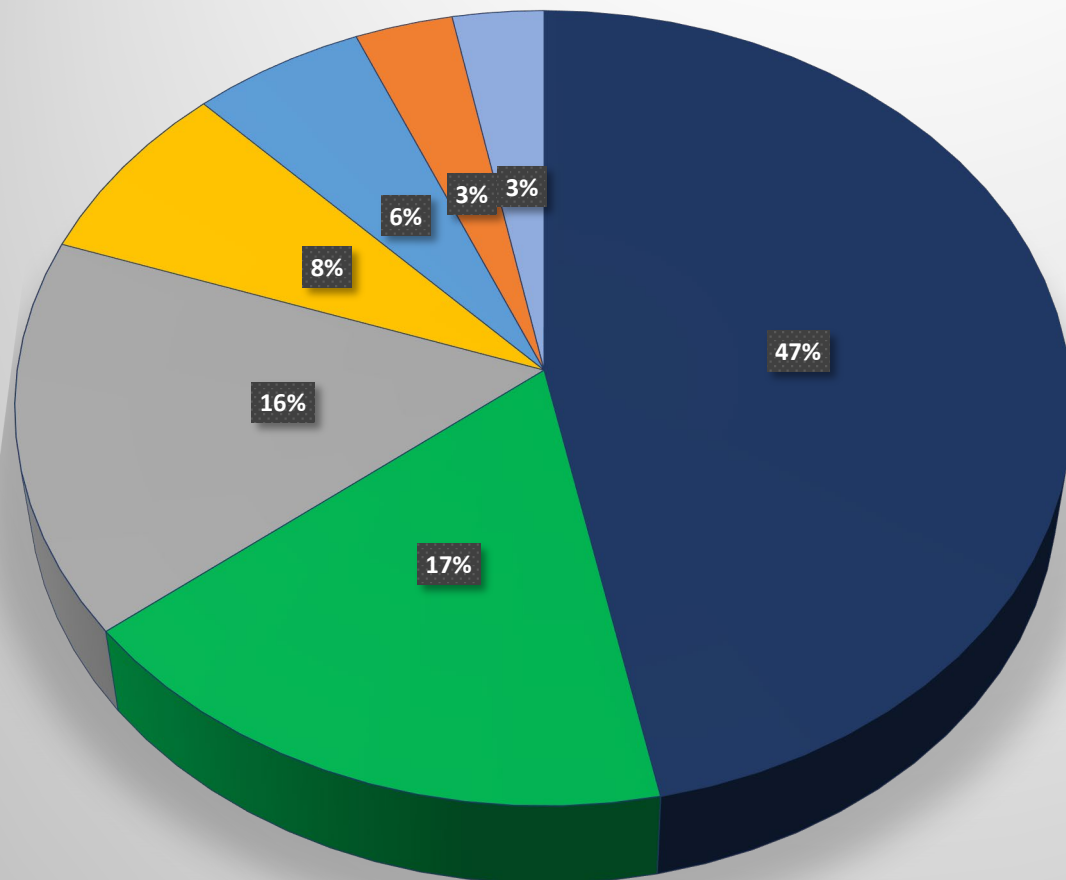
Leggyakrabban használt közlekedési módok szerinti megoszlásban azt, hogy **kevesebb autó menjen a belváros felé**, érdekes módon maguk autóval közlekedők (4,6) és a kerékpárosok (4,6) támogatják a legjobban. A teherforgalom elterelését szintén ez a két csoport preferálja a legjobban, a kerékpárosok átlaga itt 4,23, az autóval közlekedőké 4,21.

A kérdőív egyik kérdése ebben a blokkban arra kérdezett rá, hogy **a válaszadók mit tennének azért, hogy a belvárosi kerületek forgalomcsillapítása megvalósuljon.**

Ennek kapcsán **a válaszadók közel fele (47%)** csak abban az esetben támogatná a belváros forgalomcsillapítását, **ha az számukra nem járna kényelmetlenségekkel**, azaz ugyanannyi idő alatt, ugyanolyan kényelmesen jutnának el úticéljukhoz. A már most is kizárólag közösségi közlekedést használók aránya 17%-os, és körülbelül ugyanilyen, 16%-os arányt tesz ki azon válaszadók tábora, akik feltétel nélkül támogatnák a forgalomcsillapítást, még akkor is, ha az számukra kényelmetlenséget okozna. Az elutasítók aránya az összes kitöltők körében mindösszesen 3%.

Ugyanezt a kérdést érdemes megvizsgálni aszerint is, hogy a válaszadók milyen közlekedési eszközt használnak leggyakrabban. Ennek kapcsán megállapítható, hogy az ebből a szempontból legjobban érintett csoport, azaz az autóval közlekedőknek csak 12,1%-a támogatja feltétel nélkül (akár saját kényelmetlensége árán) a forgalomcsillapítást, és körülbelül ugyanilyen arányban (12,7%) vannak azok, akik kizárólag akkor támogatják, ha személy szerint nem kell változtatniuk semmilyen szokásukon. Körükben a legnagyobb, 4,8%-os a teljes elutasítás is. Viszont ugyanennek a csoportnak, tehát **az autóval közlekedőknek 58,3%-a nyilatkozott úgy, hogy támogatná a forgalomcsillapítást, és változtatna is a szokásain, de csak akkor, ha ez érdemben nem jelentene számára hosszabb vagy kényelmetlenebb utazást.**

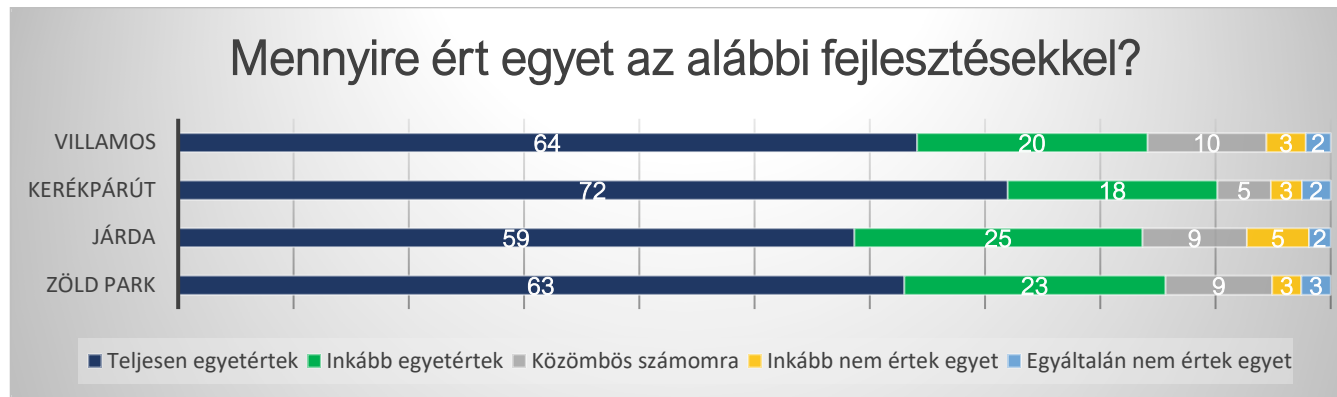
Ön milyen feltételek mellett támogatna kiegészítő forgalomcsillapító intézkedéseket annak érdekében, hogy a lehető legtöbb gépjármű elkerülje a belső kerületeket? Személy szerint mit tenne ezért?



- Támogatnám, és változtatnék is emiatt a közlekedési szokásaimon, de csak akkor, ha ez nem jelentene érdemben hosszabb/kényelmetlenebb utazást a naponta használt útvonalaimon
- Támogatom, én már most is szinte kizárólag közösségi közlekedési eszközökkel, biciklivel vagy gyalogosan közlekedem.
- Feltétel nélkül támogatnám, a közlekedés szokásaimon is hajlandó lennék változtatni, sőt, esetenként hosszabb/kényelmetlenebb utazásokat is vállalnék, ha ezzel hozzájárulhatok a város élhetőségéhez, fenntarthatóságához.
- Támogatnám a belváros forgalomcsillapítását, de csak abban az esetben, ha nekem személy szerint nem kell változtatnom a közlekedési szokásaimon.
- Nem tudom, több információra van szükségem.
- Egyéb
- Nem támogatnám.

A kérdésblokk utolsó négy kérdése arra kérdezett rá, hogy a kitöltő mennyire ért egyet a következő fejlesztési elemekkel:

- Az út mentén hosszanti irányú zöld park kiépítése a budai oldalon.
- Széles, mindkét oldalon biztonságos járda kiépítése a gyalogos forgalom számára.
- Széles, mindkét oldalon biztonságos kerékpárút kiépítése a kerékpáros forgalom számára az úton és a hidakon is.
- Egy olyan villamosjárat, amely Csepelen keresztül összeköti Budát és Dél-Pestet?



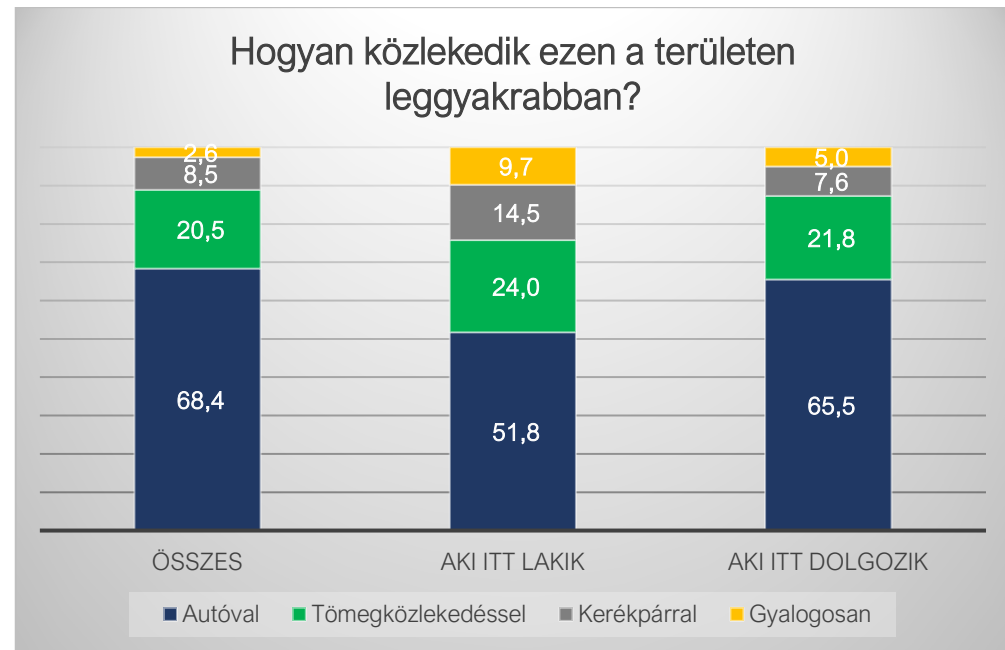
Látható, hogy minden fejlesztési elem magas, 84-90%-os támogatottságnak örvend (teljesen és inkább egyetértők aránya).

Közlekedési módok szerinti megoszlás szerint a parkot és a kerékpársávot a kerékpárosok, a járdát a gyalogosan közlekedők, a villamost pedig az egyébként is közösségi közlekedéssel közlekedők támogatják a legnagyobb mértékben, de nincs szignifikáns különbség a támogatottságban egyik esetben sem.

Összefoglalásként megállapítható, hogy a kitöltők körében jelentős támogatottsága van minden, a belváros forgalomcsillapítására és a fejlesztés környezetében az élhető városi környezet megteremtésére vonatkozó intézkedésnek.

3. A budai szakasz kapcsán érkezett válaszok elemzése

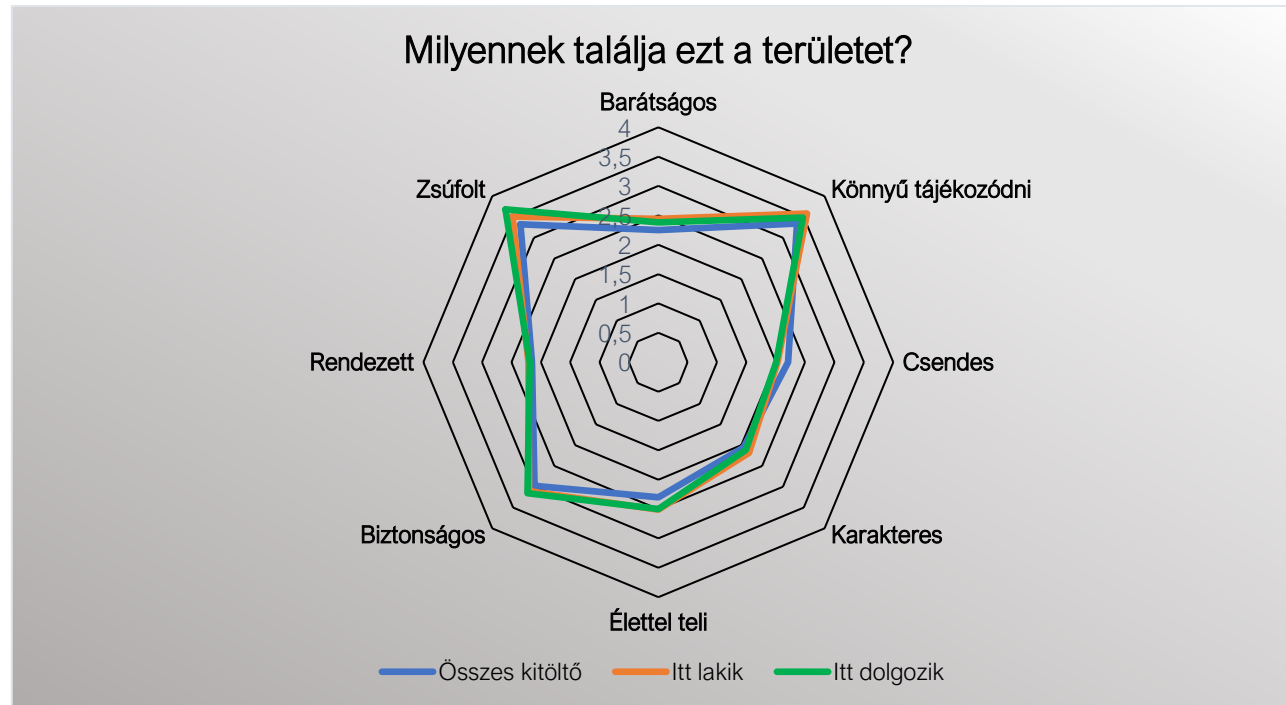
A fejlesztéssel érintett három területet szakaszokra bontva vizsgáltuk. Ugyanazokat a kérdéseket tettük fel minden szakasz kapcsán. A válaszokat az elemzés során az összes kitöltő mellett külön ismertetjük az itt lakók és az itt dolgozók csoportjára is, hiszen ők azok, akik rendszeresen használják az adott területet.



A budai területet a kitöltők közel fele csak átközelekedésre használja és mintegy negyede szinte sose jár erre. Mindhárom csoportban (tehát az összes kitöltők, az itt lakók és az itt dolgozók körében is) a legmagasabb az autóhasználók aránya, de – értelemszerűen - az itt lakók nagyobb arányban használják a közösségi közlekedést és a biciklit is, gyakrabban közlekednek gyalogszerrel.

A terület megítélésében nincs jelentős különbség az összes kitöltő, az itt lakók és az itt dolgozók körében, az itt lakók valamivel zajosabbnak, valamivel élettelibbnek és rendezettebbnek látják ezt a területet. **Összességében a kitöltők a területet inkább zajosnak, jellegtelennek, kihaltnak, rendezetlennek és barátságatlannak tartják, ahol viszont könnyű tájékozódni és viszonylag biztonságos a környék.**

Megjegyzendő, hogy a budai oldali szakasz jelentős részben külvárosias jellegű, beépítésre, fejlesztésre váró területeken halad.



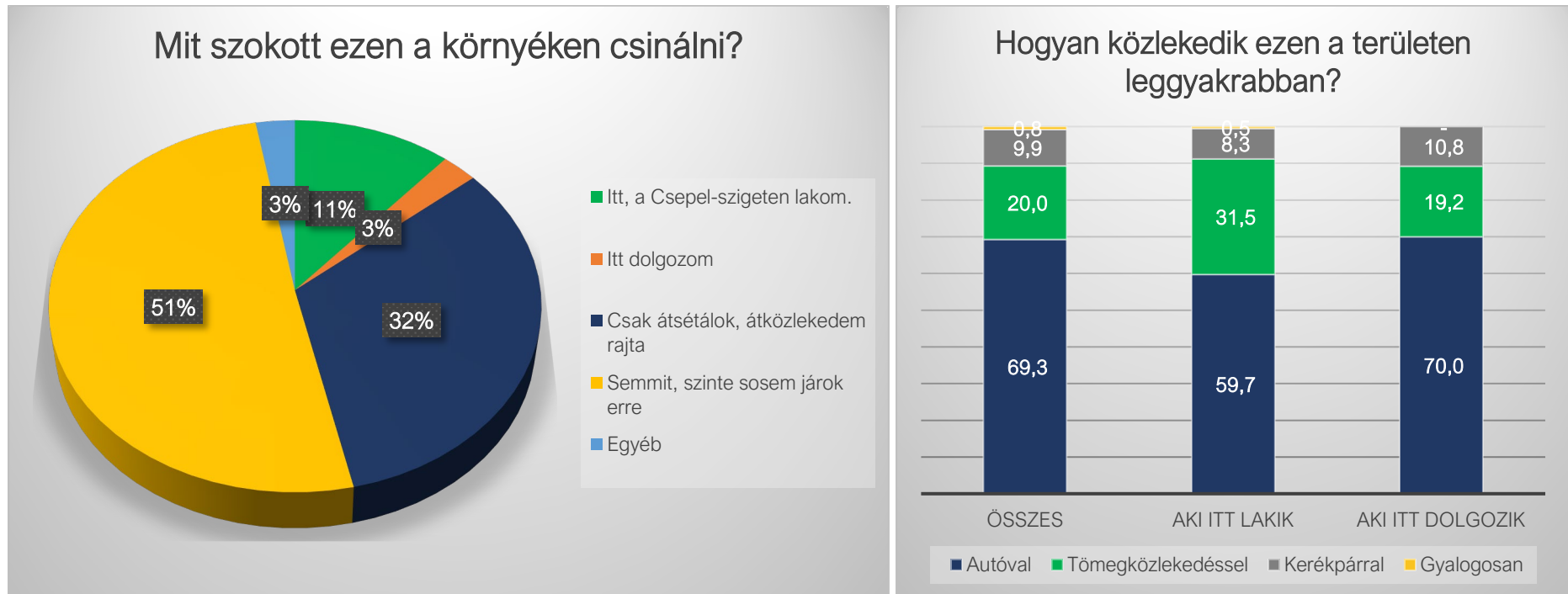
Ennél a témánál is lehetőséget adtunk **szabadszavas válaszokra**, értékelésre. A kitöltők közül 724-en tettek értékelhető észrevételt, ezek többsége néhány jól körülhatárolható felvetés köré csoportosult:

- 1) A kitöltők jelentős része ezt a területet **üresnek, rendezetlennek**, rosszul tervezettnek, elhanyagoltnak, lepusztult iparterületnek látja.
- 2) Sokan ezzel egyidejűleg komoly **fejlesztési potenciálú** területként is azonosítják, amiből „sokat ki lehet hozni”.

- 3) A közelmúlt fejlesztései kapcsán azonban gyakori megjegyzés, hogy az itt megjelenő **lakónegyedek túl sűrűn**, megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatok nélkül és megfelelő közterületi rendezés nélkül épültek, és a jövőben ezt mindenképp el kell kerülni.
- 4) Sokan a terület legjobb adottságának a **Duna közelségét** tartják, a közvetlen hozzáférés, kapcsolat megteremtését szorgalmazzák a folyóhoz.
- 5) Több észrevétel vonatkozik arra, hogy a **terület jelenleg is forgalmas**, és a zajvédelemre figyelni szükséges.

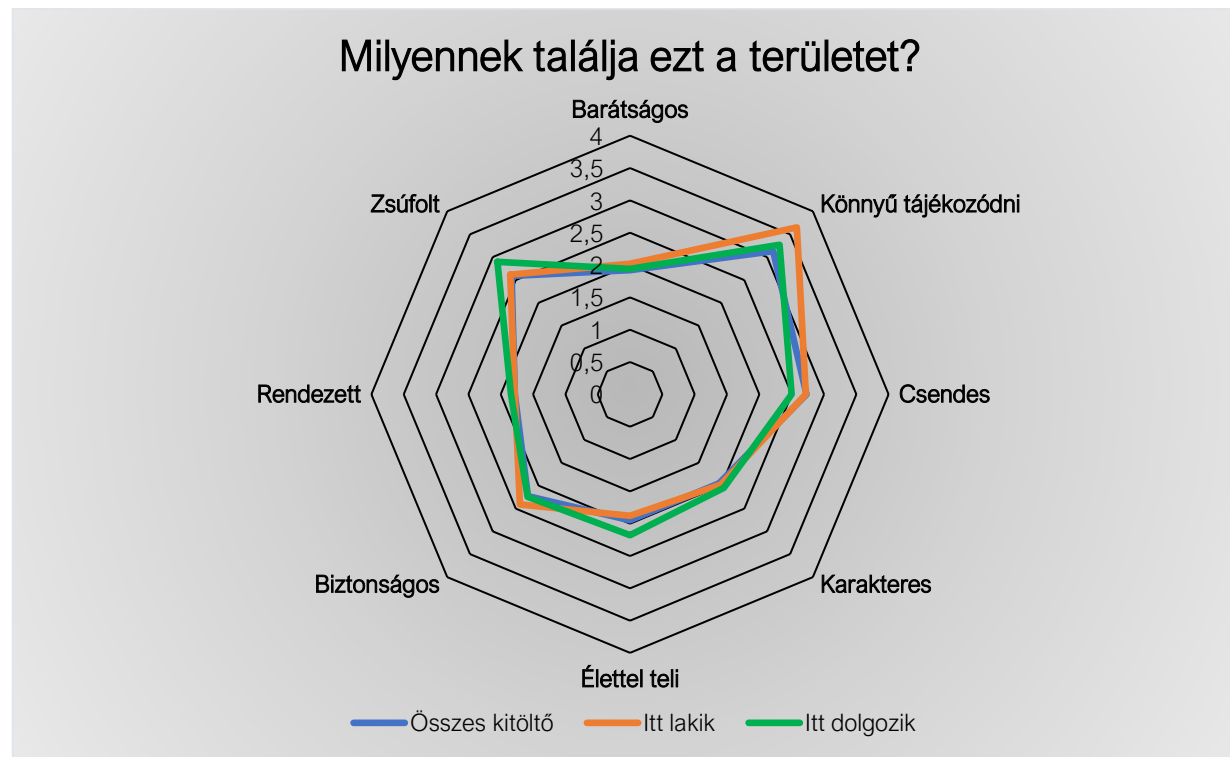
4. A csepeli szakasz kapcsán érkezett válaszok elemzése

A csepeli területen kitöltők **több, mint fele egyáltalán nem közlekedik, és mintegy harmada csak átközlekedésre** használja. Mindhárom csoportban (tehát az összes kitöltők, az itt lakók és az itt dolgozók körében is) a legmagasabb az autóhasználók aránya, az itt lakók nagyobb arányban használják a közösségi közlekedést, viszont kisebb arányban a kerékpárt. A gyalogos közlekedés a területen egyáltalán nem jellemző.



A terület megítélésében az összes kitöltő, az itt lakók és az itt dolgozók körében a tájékozódás és az üresség-zsúfoltság kapcsán fedezhetők fel különbségek, az itt lakók valamivel csendesebbnek, valamivel kihaltabbnak és üresebbnek látják ezt a területet. Összességében a kitöltők a területet inkább **jellegtelennek, kihaltnak, rendezetlennek és barátságatlannak** tartják, ahol viszont könnyű tájékozódni.

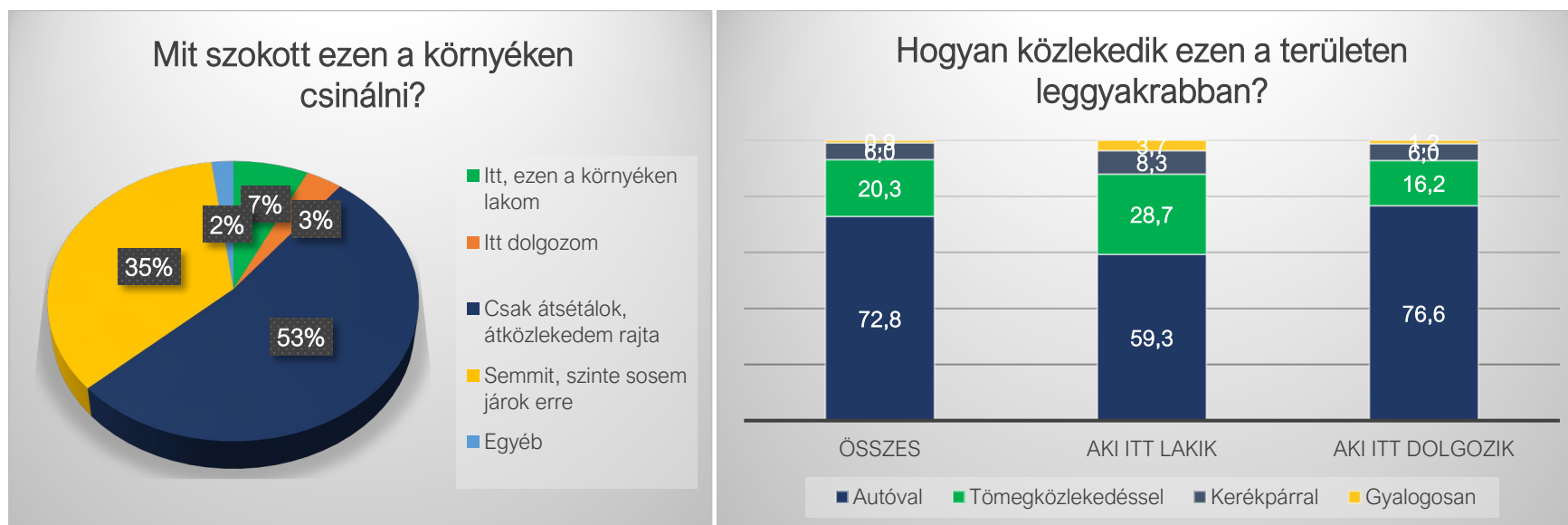
Megjegyzendő, hogy a csepeli szakasz jelentős külvárosias jellegű területeken halad, ahol későbbi fejlesztések (pl. parkfejlesztés) jelenthetik a terület megújítását.



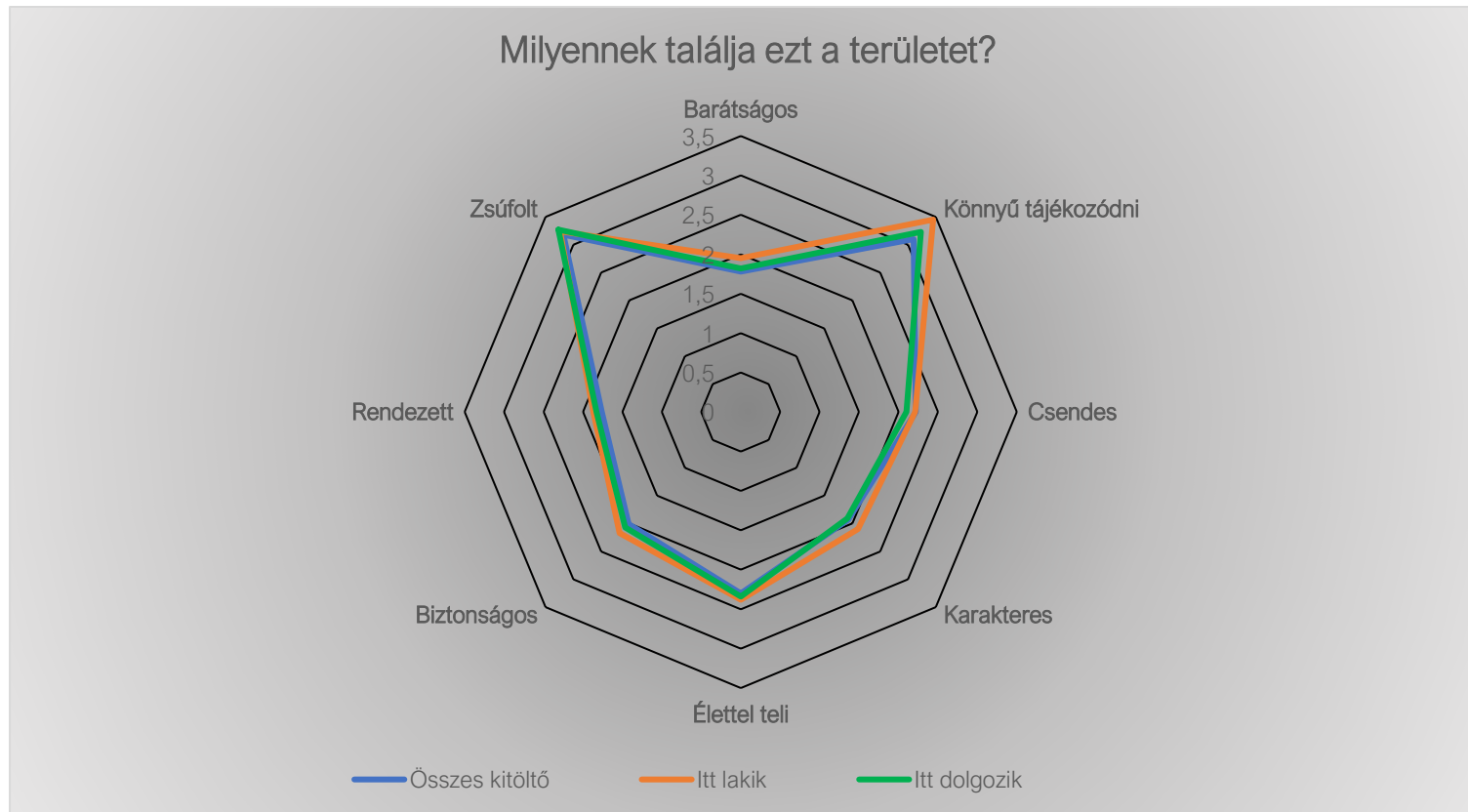
A csepeli szakaszra 467 értékelhető észrevétel érkezett annak kapcsán, hogy milyennek látják a kitöltők ezt a területet. A leggyakoribb említések itt az ürességhez, kihasználatlansághoz kapcsolódtak, emellett sokan emelik ki, hogy nagy zöldterületek vannak itt, amit meg kell tartani. Ismétlődő téma a közbiztonság (érzetének) hiánya is.

5. A pesti szakasz kapcsán érkezett válaszok elemzése

A pesti szakaszon a kitöltők **több, mint fele csak átközeledik, és több, mint harmada sosem jár erre**. Mindhárom csoportban (tehát az összes kitöltők, az itt lakók és az itt dolgozók körében is) a legmagasabb az autóhasználók aránya, az itt lakók viszont érzékelhetően nagyobb arányban használják a közösségi közlekedést, és valamivel nagyobb arányban a kerékpárt. A gyalogos közlekedés a területen nem jellemző.



A terület megítélésében az összes kitöltő, az itt lakók és az itt dolgozók körében érdemi különbség nem mutatkozik. Az itt lakók valamivel barátságosabbnak, kicsivel karakteresebbnek és biztonságosabbnak látják ezt a területet. Összességében a kitöltők a területet inkább **jellegtelennek, rendezetlennek, zsúfoltnak, nem biztonságosnak és barátságatlannak tartják**, viszont könnyű tájékozódni.



A pesti szakaszhoz 425 db értékelhető bejegyzés érkezett, ezek elsősorban azt emelték ki, hogy a terület elhanyagolt, rendezetlen, átközlekedésre szolgál, nem biztonságos, megjelenik a bűnözés, prostitúció. Sok vélemény az úthálózat II. szakaszához kapcsolódott, amelyre vonatkozóan a Budapest Fejlesztési Központ szeptemberben egy másik felmérést indított.

6. A kiegészítő fejlesztési javaslatok értékelése

A felmérés lehetőséget adott arra, hogy a kitöltők a három szakasz térképén jelölve szöveges fejlesztési javaslatokat adjanak. A térképes ábrázolás sajátossága miatt – miután az nem csak az úthálózatot, hanem a környező fejlesztési területeket is ábrázolta -, **a kitöltők olyan területekhez is adtak javaslatokat (például városfejlesztési témakörben), amelyek nem képezik a konkrét projekt tárgyát és tervezési területén kívül esnek.** Ezeket a javaslatokat is feldolgoztuk ugyanakkor, hiszen a környék egészének jövőképe/fejlesztési víziójának meghatározásához, valamint a kapcsolódó fejlesztésekhez értékes inputot jelentenek.

Összesen 3.112 db szöveges javaslat érkezett, ebből 1.472 db a budai, 859 db a csepeli, 781 db pedig a pesti oldalhoz. A térképen a 3 (budai, csepeli, pesti) szakaszhoz érkező javaslatokat a feldolgozás során kategorizáltuk. Az egyes kategóriák a következők:

- 1) Az úthálózat műszaki kialakításával kapcsolatos javaslatok
- 2) Közösségi közlekedésre vonatkozó javaslatok
- 3) Kerékpáros közlekedésre vonatkozó javaslatok
- 4) Gyalogos közlekedésre vonatkozó javaslatok
- 5) Parkoláshoz kapcsolódó javaslatok
- 6) Zajvédelemmel kapcsolatos javaslatok
- 7) Zöldfelületekhez kapcsolódó javaslatok
- 8) Városfejlesztési javaslatok

Ott, ahol egy javaslat több helyre is beillett, mindkét kategóriában feltüntettük, bizonyos javaslatok egyedi jellegük, vagy irrelevanciájuk miatt nem kerültek besorolásra, mások pedig értékelhetetlenek voltak (például rossz kitöltés, vagy szándékos „trollkodás” miatt).

A jellemző javaslatok a következők voltak:

1) MŰSZAKI KIALAKÍTÁS

Összesen 796 észrevétel érkezett, amiből a leggyakoribb téma a csomópontok kialakítása, illetve az ezzel kapcsolatos javaslatok voltak, Csepelen a hév keresztezése, Pesten az Illatos út, illetve a Gubacsi út és Külső Mester utca átépítése, kapacitásbővítése.

2) KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Összesen 543 észrevétel érkezett, amiből a leggyakoribbak a tervezett villamosvonal nyomvonalával, hálózati kapcsolataival kapcsolatos javaslatok. Érkezett 1-2 komment a villamosperonok, illetve fűvesített pálya kialakítására is, illetve többen BKK hajókikötőt javasolnak. A közösségi közlekedést érintő kommentek jórészt a budai oldalt érintik.

3) KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Összesen 364 észrevétel érkezett, amiből a leggyakoribb a budai oldali Duna-parti kerékpáros sétány követelése, illetve a pesti oldalon az Eurovelo felújítása. Sok komment érkezett szervízpontok, B+R parkolók kapcsán is.

4) GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Összesen 170 észrevétel érkezett, szinte mindegyik a fejlesztési területen kívülre vonatkozik, a legtöbben minden szakaszon egy zöld Duna-menti sávot javasolnak parki funkciókkal.

5) PARKOLÁS

Összesen 177 észrevétel érkezett, amelyek mindegyike parkolók, P+R parkolók építését irányozza elő.

6) ZAJJAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

Összesen 67 észrevétel érkezett, amiből a leggyakoribb (46 db) a budai oldali területek, főleg az Andor utca, Egér utca, Szerémi út környékének zajvédelme, zajvédő falak építésének szükségessége.

7) ZÖLDTERÜLETEKKEL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

Összesen 562 észrevétel érkezett, amiből a leggyakoribb említés a nagy zöldfelületek, közparkok kialakítása iránti igény elsősorban a Duna-parton, illetve a Csepel-szigeten. Nagyon sok észrevétel érkezett különböző parki funkciók kialakítására vonatkozóan, ezek jelen projektnek jellemzően nem képezik tárgyát, más projektekben felhasználható észrevételek.

8) VÁROSFELJESZTÉSSEL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

A kitöltők számos a konkrét projekthez nem kapcsolható javaslatot is megfogalmaztak a környező területek beépítésével, jövőbeni szabályozásával kapcsolatban, funkciókkal kapcsolatban. Ezek a terület általános jövőképek, illetve a kapcsolódó fejlesztések meghatározásához, pontosításához használhatók.