

Összefoglaló

a Promontorium Polgári Casino **városfejlesztési kerekasztaláról**, melynek témája ezúttal a **közlekedés** volt, 2012. február 20. Ipartestület

A kerekasztalon megjelent **Somodi László**, a **Budapesti Közlekedési Központ** fejlesztési és beruházási vezérigazgató helyettese, **Perger Imre** a **MÁV Start** tanácsadója, itt volt **Németh Zoltán országgyűlési képviselő**, **Somfai Ágnes fővárosi képviselő**, és **Kaló Márk Budafok belvárosi önkormányzati képviselő**.

Mészáros Péter bevezetőjében utalt az elmúlt évtized közlekedési vonatkozású helyi fejleményeire, eseményeire, a Zöld Jövő **környezet-orientált közlekedési javaslataira**, annak tézisire, melyeket az önkormányzat is magáévá tett. A vasúti fórumokra, kerekasztalokra, az **elővárosi vasúti** rekonstrukciós folyamatokra, a **helyi buszhálózat** fejlesztésre, korrekciójára, az elmúlt évek Casinos **városfejlesztési kerekasztalaira**, a Budafok belvárossal foglalkozó alkalmakra, s a legutóbbi **piacfejlesztési tervek**re, képekkel is bemutatva a problematikus területeket, pontokat.

Perger Imre a **30-as vonal rekonstrukciója** kapcsán arról tájékoztatott, hogy annak átadása július 1-től várható, a korábbinál több vonat nem közlekedik, mert a Déli pu. kapacitása nem tenné lehetővé. A nagytétényi megálló a **Kastélypark megállóba** kerül, a Pohár utca magasságában, aluljáróval, kijáráttal, egyelőre csak észak, a Pohár u. felé, a pálya felújítás néhány perces csökkentést jelent a menetidőben. A 40a vonalon a menetrend nem változik, itt a Nagytétény-Diósd megálló helyzete még bizonytalan. Az új kétvágányú vonal javítja a **menetrendszerúséget**, a gyorsvonatok ide kerülnek át, és a zajterhelés is csökken majd a 40a vonal helyi szakaszán. A vonatforduló javulásával a vonatok összetétele is javul, zömük, **Flirt motorvonat** lesz, 2015-től teljes körűen. Tervezik az elővárosi forgalomban a **viszonylat számozás** bevezetését. A 4-es metró elkészültével, **Kelenföld ill. Kőbánya felől, felé** sűrítethetők lehetnek a vonatok megrendelés esetén. Utóbbihoz a déli összekötő híd bővítése is szükséges lenne, a harmadik vágánynak a helye megvan. Áttekintettük a perontető kialakításokat, ezek, és a felújított megállóhelyek sajnos nagyon ki vannak téve a **vandalizmusnak**. A jelenlegi **állomásépületek** Budafok és Háros, elbontásra kerülnek, a régi **budafoki órháznak** funkciót kell találni. A zajvédelem kapcsán szóba került, hogy a lakott területek mentén **zajvédő falak** épülnek, a 40a vonal mellett a közös szakaszon már most, az aluljárók, és a liftek is ki vannak téve a vandalizmusnak. Szóba került a Hosszúréti patak áteresze, amely a 30-as kapcsán csak az új vágány alatt épült meg bővebb keresztmetszetben.

Somodi László is aláhúzta a növekvő vasúti vágányszám előnyeit. A BKK a fővárosi tömegközlekedési, forgalomtechnikai, kerékpáros, gyalogos, parkolási feladatok kezelését látja el, kiemelt fontosságot adva a kerületi kapcsolatoknak, kommunikációnak, a helyi igények számbavételének. Beszélte a most induló **járműfejlesztési** projektről, 40 db. új villamos szerelvény érkezik majd, alacsonypadlósok, az 1-es villamos bővítése is beindul, a Rákóczi hídon át a Fehérvári útig, később az Etele térig. A Körtéren a **fonódó villamos program** kapcsán lehetőség lesz az elágazó, hosszú járatokra, az átszállás mentesség fokozására, ami a mi járatainkat is érinti majd. A vasúti fejlesztések a vasúti ránhordást is egyre jobban lehetővé teszik. Az elkerülő M0 teljes kapacitású átadása lehetővé teszi a városi dugódíjat is. A buszok cseréje, újítása folytatódik, a közelmúltban jött be 100 db. 8-10 éves használt busz, további 50 db. új érkezik idén. A kerületben a **Koltói Anna telep** és a **Baross telep** buszellátását tervezik javítani, míg a **233e bővítését**, belvárosi kapcsolatait is erősíteni tervezik. A forgalomtechnikai, és a jelző központ adta lehetőségek is segítenek majd, az előnyben részesítés, forgalmi és üzemzavarok kezelése terén. A **Városház tér rekonstrukció** napirenden van, a következő 2-3 évben várható a megoldása, a villamos pálya átépítése, a busz és villamos peronok újragondolása, **kétirányú forgalom**, a buszok forgalmi előnyeivel, a **Kossuth Lajos** utca forgalomcsillapításával.

Németh Zoltán ehhez kapcsolódva utalt az EU ciklusok adta pénzügyi lehetőségekre, az M0 autópálya déli szakasza teljes kapacitású elkészülésére, a jármű csere programokra. A kerület szíve, a **Városház tér rekonstrukciója** kapcsán kiemelte, hogy ez 20-23 éves téma, az önkormányzat készített terveket, melyeket átadott a BKK-nak, ahol most a vasúti tervezés folyik. A Szt.István tér és a Mária Terézia u.

vége között megújul a teljes terület. A finanszírozás a február 27.-i fővárosi közgyűlés előtt lesz, egy **hároméves program** keretében, 2013 tervezés, majd 2014-15 a kivitelezés időszaka várható, kapcsolva a Kossuth Lajos utca csillapításával. A felmerült **Pécsi utcai nyitás** kapcsán Hajas Ervin megemlítette, hogy ott a kisajátítások zömmel megtörténtek. Mind Németh Zoltán, mind Somodi László részéről az tűnt, ki hogy ez egy kényes kérdés, és **darázfészekbe nyúlnánk** a Pécsi utcai nyitással, a helyben lakók tiltakozása várható, főleg az átmenő forgalom oda terelésével. **Átmenő forgalom** alatt itt a belvárosban a Háros u- tól kifelé keletkező forgalom Budafok belvárosi megjelenését értjük, ennek aránya Németh Zoltán szerint több mint 50%. Az átmenő forgalom mérséklése szempontjából, a pár év előtti Mária Terézia utcai szűkítéseket utólag pozitívan minősítette. Felmerült a konzultáció során az un. **fonódó vonatok** kérdése, innen átszállás nélkül eljutni, a pesti oldalra, a déli vasúti hídon és a körvasút soron át, a gondolkodásmód váltása a kötöttpályás közlekedési módok közelítése terén.

Somfai Ágnes a belvárosi tervezési vonalak összehangolását vetette fel, a belváros átgondolásával, a 6-os út le, felhajtási megoldatlanságok kezelését. A Pécsi utcai nyitás teljes kiépítésben 1-2 Mrd-os nagyságrendet jelenthet. **Nyílt vita lenne** szükséges ezekről, az átmenő forgalom elriasztása is fontos lenne, forgalom csillapítási változatok, forgalom technikai megoldások felvázolásával, hiányolta a parkolási rendeletet. Itt felvetődött a társadalmi vita kérdése a különböző régi és újabb elképzelésekről, **többről van szó, mint egyszerű közlekedés**, a belvárosi csillapítás mellett kell dönteni. A Pécsi utcai nyitás darázfészek jellegét **Kaló Márk is** aláhúzta, lakók, gyermekintézmények is érintettek. Ugyanakkor a csak a Duna utcáig terjedő **menekülő útvonal** kedvező is lehet, ott becsatlakozva a kétsávos aluljáróba. A Pécsi u. középső szakasza ugyanakkor a **piaci feltöltés, ellátás** szempontjából is fontos lehetne. Felvetődött a **Vágóhid utcai felhajtás** a 6-osra a város felé, növekvő lehetősége.

Felmerült a **dunai hajózás kérdése** is, amire tervek vannak, itteni, belvárosi kikötővel. III. az eredeti értelemben vett **közlekedési szövetség** szükségessége, a városhatáron belül és kívül egyaránt. Ezen túl pedig a vasútvonalainkon a helyi és a távolsági közlekedés szétválasztási lehetősége, távlatokban pedig a **3-as villamos átvezetése**, a majdani albertfalvai hídon. Beszéltünk az autósok ösztönzéséről a közösségi közlekedésre való átszállásra.

Németh Zoltán is hangsúlyozta a húszéves terveknek, elképzeléseknek a mai helyzetbe való illesztéséről, a megváltozott környezetben pontosan mit akarunk, az ezzel kapcsolatos konzultációk szükségességét, a **társadalmi vitát**, a többségi véleményt kialakítását emelte ki.

Mészáros Péter