

Újabb alternatív javaslatok Őrmező felszíni közlekedésének környezetbarátabbá tételére a 4-es metró átadása után

A BKK tervei szerint a 4-es metró átadását követően a mostaninak a többszörösére emelkedik a buszforgalom Őrmezőn és környékén. Az első tervezet szerint az őrmezői buszvégállomásra csúcsóránként 84 busz érkezett volna be és ugyanennyi hagyta volna el azt. A lakótelepen keresztül haladó buszok száma is megnövekedett volna, a Neszmélyi úton átlagosan csúcsidőszakban 1 perc 50 másodpercenként haladt volna el egy busz. A BKK első tervezetének nyilvánosságra kerülése után folytatott egyeztetések eredményeként a BKK bejelentette, hogy az eredetileg tervezettnél valamivel kevesebb busz érinti majd a lakótelepet.¹ A buszforgalom a lakótelepen azonban így is sokkal nagyobb lesz, mint korábban. Különös aggodalomra ad okot, hogy a Balatoni út lakótelepi szakaszán, az iskola, óvoda és bölcsőde mellett a korábbinak a sokszorosára növekszik a buszforgalom: a jelenlegi egyirányú, viszonylag ritka buszforgalom helyett erős kétirányú forgalmat tervez a BKK. A mindezzel járó zaj, levegőszennyezés és balesetveszély súlyosan sérti az itt lakó embereket, illetve az itteni intézményekbe járó gyermekek egészséges környezetéhez való alkotmányos jogát.

Ezért alulírottak továbbra is határozottan tiltakozunk a BKK ismertetett tervei ellen, és a következő megoldásokat javasoljuk a BKK részére:

1. Létesítsenek jelzőlámpás csomópontot a Budaörsi úton annak érdekében, hogy az Őrmezőről távozó és a Budaörsi úton nyugatra továbbhaladó buszok itt kikanyarodhassanak. Ezt a lehetőséget kizárólag a buszok számára biztosítsák. (Akár 120 másodperces ciklusidő is alkalmazható; a buszoknak a végállomáson kell egy előjelző, így nem kell a kereszteződésben várakozniuk. Mivel alkalmanként legfeljebb 2-3 busz fordulna itt ki, egy 20-25 másodperces zöld jelzés elegendő számukra. A FUTÁR lehetőséget ad arra is, hogy a buszok kérjék a zöld jelzést, így a lámpa csak akkor állítaná meg a Budaörsi út forgalmát, amikor arra szükség van.)
2. Vessék el a többszintes Budaörsi úti csomópont megépítésének tervét. (Ha megvalósul a Futureal irodaháza, akkor az Alsó Beregszászi úton még két sáv megépítésével megoldható, hogy a jelzőlámpás csomóponton a buszok kikanyarodásával egyidejűleg az irodaházból kijövő autók is kikanyarodhassanak nyugati irányba a Budaörsi úton).
3. Amint az számos európai város esetében is működik az autópályák bevezető szakaszánál, az M1/M7 bevezető szakaszán a befelé haladó oldalon megfelelő előrejelzéssel valósítsák meg, hogy a járművek sebessége fokozatosan csökkenjen, és az 1. pontban említett csomópont elérésekor már legfeljebb 50 km/h legyen. Esetleg változtatható kijelzéssel is lehetne korlátozni a sebességet a mindenkori helyzetnek megfelelően.
4. Üdvözlendő, hogy a BKK részben elfogadta a Levegő Munkacsoport javaslatát, és buszsávot létesít az M1/M7 bevezető szakaszának befelé vezető oldalán az Egér úttól

¹ <http://www.bkk.hu/2014/02/a-lakossagi-igenyekhez-igazodik-az-m4-es-metro-atadasa-utani-felszini-halozat/>

kezdve. Javasoljuk, hogy ezt a buszsávot terjesszék ki legalább a budaörsi Károly király úti felüljáróig, ezáltal is elősegítve közösségi közlekedés előnyben részesítését és az autóforgalom csillapítását. (Erről a Levegő Munkacsoport már 2010-ben készítettett egy tanulmányt, amit a BKK rendelkezésére bocsátott.) A 2. pontban említett intézkedéssel együtt így elérhető, hogy Órmező magasságába érve ne alakuljon ki komolyabb torlódás.

5. Szintén üdvözlendő, hogy a BKK elfogadta a Levegő Munkacsoport², a VEKE³ és a helyi lakosok Órmezőre vonatkozó javaslatainak egy részét, és így az eredetileg tervezettnél kisebb buszforgalom terheli majd Órmezőt. Ugyanakkor továbbra is szükségesnek tartjuk, hogy a Neszmélyi úton megmaradó egy buszjárat továbbra csak egyirányú legyen. Ne terheljék a kétirányú buszforgalommal az itteni családi házakat, társasházakat, óvodát, iskolákat! Az ide tervezett 153-as viszonylat egyébként is tömve lesz, lényegében csak a gazdagrétiakat tudja majd kiszolgálni.
6. Ne létesítsenek P+R parkolót Órmezőn, ne vonzzanak többlet autóforgalmat a lakótelepre és környékére.
7. Ne létesítsenek óriási, végleges buszpályaudvart Órmezőn, ne telepítsék át ide a Volán-végállomást. A lakótelepet érintő környezetvédelmi szempontok mellett ezt az is indokolja, hogy az összességében több mint 20 milliárd forintba kerülő beruházások (többszintes csomópont, P+R parkolók, buszpályaudvar) feleslegessé válnak, ha a metró meghosszabbításra kerül. Másrészt viszont nagy a valószínűsége annak, hogy amennyiben ezek a beruházások megvalósulnak, akkor évtizedekre lemondhatunk a metró meghosszabbításáról a Virágpiacig még akkor is, ha a további vizsgálatok bebizonyítják ennek előnyeit.
8. Haladéktalanul vizsgálják meg a 4-es metró – minél olcsóbb, javarészt felszíni vezetésű – meghosszabbításának lehetőségét a Virágpiacig. Az eredményeket hozzák nyilvánosságra, és amennyiben azok kedvezőek, mielőbb valósítsák meg a beruházást. (Értesüléseink szerint ez a beruházás mintegy 70 milliárd forintba kerülne. Ha elmaradnak az előző pontban említett beruházások, akkor erre a célra máris át lehet csoportosítani mintegy 20 milliárdot. További évi 15-20 milliárd ráfordítás a metró építése alatti három éven keresztül nem jelentős tétel az állami költségvetésben. A meghosszabbítás számos buszjáratot feleslegessé, illetve rövidíthetővé tesz, ami később komoly megtakarítást eredményez.)
9. Az Órmezői lakótelepi utcákon (a tömegközlekedési útvonalakat kivéve) vezessenek be 30 km/h sebességkorlátozást. A többi utcában és a lakótelepet határoló utakon (a Budaörsi utat kivéve) 40 km/h sebességkorlátozást vezessenek be. Ezáltal csökken a zaj és javul a közlekedésbiztonság.
10. Vizsgálják meg, hogy az érintett agglomerációs térségekben milyen lehetőségek vannak a tömegközlekedés javítására, illetve a tömegközlekedésre történő ráhordásra (kisbuszok, iránytaxik alkalmazása, telekocsi rendszerek elterjesztése, őrzött parkolók kialakítása kerékpárok és robogók részére stb.), és ennek alapján hozzák meg a megfelelő intézkedéseket, illetve végezzék el a szükséges fejlesztéseket. Elfogadhatatlan lenne, ha a 400 milliárd forintos metróberuházásnál nem jutna pénz egy néhány 10 millió forintos tanulmányra, amelyből kiderülne, miként lehet számottevően növelni a metró utasszámát és csökkenteni a környezet terhelését.

² <http://levego.hu/sites/default/files/m4-lmcs-kmcs-javaslatok-2014jan28.pdf>

³ <http://veke.hu/2014/01/a-veke-elkeszitette-sajat-javaslatat-a-4-es-metro-atadasa-utani-felszini-halozatra-varjuk-az-eszrevedeleket-hozza/>



11. Üdvözlendő a BKK azon vállalása, hogy az örmezői buszvégállomásra hamarosan már csak EEV és EURO VI-os normának megfelelő autóbuszok fognak közlekedni. Sürgetjük ennek mielőbbi megvalósítását, és kérjük, hogy lehetőség szerint majd minél nagyobb számban közlekedtessenek nulla emissziós üzemben buszokat Örmezőn, beleértve a végállomást is.
12. Telepítsenek sűrű, több szintes növényzetet (örökzöldet is) minél több helyre Örmezőn! Készítsenek erre részletes tervet és egyeztessék a helyi lakosokkal.
13. Létesítsenek zajvédő falat a Péterhegyi út mentén a Mikes Kelemen úttól a BKV végállomásig, valamint a Balatoni út örmezői szakaszán.
14. Végezzenek légszennyezés- és zajméréseket Örmezőn a lakosokkal előre egyeztetett pontokon a 4-es metró átadása előtt (ezt haladéktalanul kezdjék meg) és azt követően.
15. Hozzák nyilvánosságra a felszíni közlekedés átalakításának terveit alátámasztó háttér tanulmányokat.
16. A lehető legkorábbi időpontban hozzák nyilvánosságra az Örmezőre tervezett új létesítmények részletes terveit, beleértve a magánterületeken történő fejlesztéseket is, és erről tájékoztassák a helyi lakosságot.
17. Amennyiben halasztódik a metró elindítása, adjanak lehetőséget a további szakmai és társadalmi vitára, a felszíni közlekedési tervek alaposabb átgondolására.

Budapest, 2014. február 25.



Vendégh Zsolt
alelnök
Örmezői Közakarati Egyesület



Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

