

Budapest, 2007. december 17.

Hagyó Miklós
főpolgármester-helyettes
Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tisztelt Főpolgármester-helyettes Úr!

A Fővárosi Közgyűlés Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottsága az Ön előterjesztésében tárgyalta a Főmterv Zrt. által készített koncepciótervet a Budapest Kelenföldi Pályaudvar térsége Kelenföld Nyugati Kijárat – Őrmező M1-M7 közös bevezető szakaszához kapcsolódó úthálózatról. Úgy látjuk, hogy ez a koncepcióterv egy negyven évvel ezelőtti elképzelést, közlekedéspolitikát és műszaki színvonalat képvisel, és nem veszi tekintetbe az Őrmezei, gazdagréti, kelenföldi lakótelepi (alvóvárosi) lakosok elemi érdekeit sem.

Ami azonban még nagyobb hiba, a koncepcióterv nem számol sem a városvezetésnek napjainkban kibontakozó elképzeléseivel a személygépkocsi-forgalom korlátozására, sem pedig azokkal – a Levegő Munkacsoport által már régóta hangoztatott – előnyökkel, amelyeket a 4-es metrónak mintegy ötszáz méteres továbbvezetése és egy további megálló (ideiglenes végállomás) létesítése eredményezne az intermodális – a környéki és hegyvidéki autóbuszjáratok és a metró közötti – kapcsolatokban.

Nem számol a koncepcióterv azzal a teljes flottakövető rendszerrel és a belőle fakadó szervezési, járatindítási változásokkal sem, amit a Főpolgármester-helyettes Úr által december 5-én ismertetett, EU-támogatással megvalósuló elektronikus utastájékoztató rendszer eredményezhet. Ehelyett az évtizedes, a végállomások közötti folyamatos kommunikációt nélkülöző szervezés által megkövetelt „nagy végállomás, diszpécserrel, buszparkolóval” paradigmát követi. Pedig azáltal, hogy percre tudni lehet, melyik jármű merre jár, és szükség esetén elektronikus úton, távolról be lehet avatkozni a folyamatokba – mert az utastájékoztató rendszer mögötti infokommunikációs megoldás ezt is lehetővé teszi – már sehol sincs szükség centralizált autóbusz „fejpályaudvarokra”, az autóbuszok belvárosi parkoltatására. (A rendszer egyszerűen kiterjeszthető a Volán buszokra is.)

Elhibázottnak tartjuk a bevásárlóközpontokbeli parkolók kapacitásával összemérhető 1500 állásos P+R parkolóra vonatkozó elképzelést is, mert az legfeljebb a hegyvidékről lejövő autók befogadására lenne képes, a környékről autóval bejárók megfogására teljességgel alkalmatlan. Ami pedig azt jelenti, hogy igen erős hajnali forgalmat generálna egy alvóváros-on keresztül.

Semmiképp nem szabad tovább csökkenteni a terület zöldfelületeit. (Értésüléseink szerint az Őrmezei oldalon csak a vasút mellett mintegy 300 fát és nagyobb bokrot vágnának ki a beköthető út miatt.)

Úgy véljük, hogy mindezen problémák tisztázása nélkül veszélybe kerülhet a beruházás tervezett uniós támogatása is.

Mindezek alapján azt kérjük Főpolgármester-helyettes Úrtól, előterjesztőként javasolja a Bizottságnak, hogy a koncepciótervvel kapcsolatos határozatában rendelje el annak kiegészítését a következőkkel:

1. A metróvonal mintegy 500 méteres meghosszabbításának és egy Budaörsi úti állomás (ideiglenes végállomás) létrehozásának az előzetes megvalósíthatósági tanulmányával, amely tartalmazza a várható költségeket és a megvalósítás időigényét is.
2. A közösségi közlekedési módok között intermodális kapcsolat autóbusz fejpályaudvar és buszparkoló – valamint az alvővárosok közötti közúti kapcsolat – nélküli megoldásával, a buszjáratok alakulásának részletes ismertetésével.
3. P+R parkolók létrehozásának vizsgálatával jóval kijebb, az elővárosi vasút állomásai és a távolsági autóbuszjáratok megállói mellett.
4. Egy fonódó kötőtpályás kapcsolat létrehozásával az 1-es villamos és a 19-es, 49-es villamos vágányának összekötésével, tekintettel a BKV paraméterkönyv felülvizsgálatának egyik alapelve, a kötőtpályás kapcsolatok előnyben részesítésére.
5. Egy pontos zöldfelület-gazdálkodási tervvel, részletesen bemutatva a jelenlegi és várható állapotot.
6. Áramlástanai vizsgálatokkal a térség jelenlegi és várható légáramlati viszonyainak és a levegőszennyezettség modellezésére.

Köszönettel és üdvözlettel:



Lukács András
elnök

Melléklet:

A Levegő Munkacsoport álláspontja a „Budapest Kelenföldi Pályaudvar térsége Kelenföld Nyugati Kijárat – Őrmező M1-M7 közös bevezető szakaszához kapcsolódó úthálózat” c. koncepciótervről

Másolatban kapja:

A Fővárosi Közgyűlés Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottsága

