

Összefoglaló

a Promontorium Polgári Casino Városfejlesztési kerekasztaláról,

A Kossuth Lajos utca és környéke a gyalogosoké II.

2014. március 25. Soós István Borászati Technikum, Kossuth Lajos u.

Az **EGT és Norvég Civil Támogatási Alap** által támogatott projekt keretében a kiscsoportos, tematikus workshopok sorában a **Kossuth Lajos utcai revitalizációról**, a leendő gyalogos zónáról, a belvárosi közlekedés átalakítása programjáról, az itt élők, dolgozók, vállalkozók lehetőségeiről terveztünk beszélni a februári kerekasztal folytatásaként. Ezúttal meghívtuk **Kiss András okl. közlekedésmérnököt**, a **COWI-Trecon** közlekedéstervezőjét, aki helyi lakos is, **Pongrácz Gergelyt a VEKE képviselőjében**, aki szintén kerületi lakos. Ezúttal is itt voltak több, a Kossuth Lajos utcában érintett **vállalkozás, üzlet** képviselői, helyi civilek, építészek és a **Tomori Főiskola** hallgatói, akik a közvélemény kutatásban vesznek részt.

Mészáros Péter a bevezetésként kis prezentációval ismertette a **forgalomcsillapítás fogalmát**, céljait, eszközeit, kategóriáit, - pontszerű, vonali, területi – és azt, hogy a nagyobb települések forgalmi útjain milyen forgalomszervezési és építési eszközök jöhetnek szóba. Felvetette annak kérdését, hogy miként definiálhatjuk a **mobilitási igényt**, abból mi a szükségszerű, az indokolt, és mi a fenntarthatóság, az élıhetőség kritériuma ebben a körben, különösen annak kapcsán, hogy a város szerkezeti rendszer igen komplex jellegű. Illusztrációként bemutatta Budafok belvárosa **stratégiai zajtérképe** részletét, a nappali közúti zaj egyenérték terhelést, ami itt a Kossuth Lajos és Mária T. utcában, talán éppen a kettéválasztottság miatt, nem kiemelkedő, 60-65, esetenként 70 dB, míg pl. a Tóth József utca alsó szakaszán és a csomópontjában, majd a Leányka utcában **75-80 dB-es** értékek vannak, és ezek megmutatkoznak az un. konfliktus térképen, mely a túllépéseket mutatja, a nappali időszakban. Végül utalt a **Budafok belvárosi tervezési folyamatra**, a 2009-es tervekre, melyek tovább, ill. újra tervezése most kezdődik a BKK-nál. Ennek kapcsán a **forgalomcsillapított Kossuth Lajos utca** a Mihalik Sándor u. és a Kuruc köz felől lenne megközelíthető, középen egy un. mozgó sávval, kétoldalt leállási lehetőségekkel és növénytelepítéssel. A Mária T. utca esetében a **szűk keresztmetszet a Tűzoltó u. és a Városház tér közötti**, ahol mintegy 340 m hosszon autóbuszjal járható vágányzóna lenne, a Városház téren közös autóbusz és villamos megállóval, peron szigetekkel. Innen délre már maradna hely a 2x2 sávnak, ill. akár végig buszsávnak a teljes területen, egészen a Donszky Árpád utcai körforgalomig.

Kiss András a koncepció kapcsán utalt arra, hogy a Kossuth Lajos utca átalakítása mellett a **Mária Terézia utca helyzete romlik**, miközben a **város két oldala** szorosan összetartozik, lakó övezet, üzletek, zöldterületek, intézmények, vasúti megálló. Kérdés, mi lesz a Mária T. utca szerepe, arculata? A zömmel négy sáv, + 2 villamos pálya jelentős **elválasztó hatást** jelent. A gyalogos közlekedés helyzete romolhat, több keresztezési kapcsolat, átjáró kellene, ugyanakkor lehetőleg ne legyenek jelzőlámpák. A **közösségi közlekedés előnye** megvalósulhat, de számos negatívummal, így a tervezett körforgalom visszaduzzasztó hatású, a közös villamos és busz megálló működése erősen kérdéses, és a gyakori fekvés váltások, középsőből szélsőbe is szűk keresztmetszetek lesznek. Javasolja a **buszsávot** végig, a Leányka ill. a Tóth József utcáig, valamint az elkülönített villamos és buszmegállókat, esetleg még egy villamos megállót dél felé a vasúti megálló, Soós technikum térségében. Közúti oldalról markáns cél legyen az **átmenő forgalom csökkentése**, a forgalomtechnika valójában a célforgalmat nehezíti. További nehézségek, a **Kossuth Lajos utca elérése**, kiszolgálása, az új piac áruszállítási megközelítése az új belvárosi szerkezeten keresztül és a balra nagyívű kanyarodások megoldatlansága. A Kossuth Lajos utcán **célforgalom, vagy engedélyes behajtás?** **Javaslatok:** balra kanyarodás a Mária T. utcán, a fázistervek, sávhosszak, elsőbbségi viszonyok gondos tervezése, rövid parkolás, a boltok érdeke, áruszállítási rakodó helyek, öblök, Törley tér - Anna u., kétirányúsítása. Fontos momentum és a terve része legyen a **kerékpár utak meghatározása**, pl. kétirányú kerékpározás lehetősége a Kossuth Lajos utcán, Leányka u. kerékpársáv, átkötés Albertfalva

megállóhely alatt, ill. a Savoya park felé. A **kerékpártárolás** intézmények, boltok előtt. Fapótlás, **fásítás** akár előre, és zöld villamos pálya.

Az időközben elindult vitában felmerültek a **szűk keresztmetszetek**, mint a Leányka utcai felüljáró, a **Vágóhid utcai aluljáró**, ahol nagyon kellene a kétsávos kiépítés és a 6-osra való ki ill. visszajutás lehetősége, de makro értelemben szűk keresztmetszet a Balatoni út maga is. A **kereszt völgyek** adottságai, a lejövő forgalom is nehéz adottság, kevés az egérút, és helyben forgalomvonzó létesítmények vannak. Komoly kérdés lesz az **építési forgalom**, az építés időszaka, amit önmagában nehezen bírnak el az ottani **vállalkozások**. Felmerült az egyik kereszt völgyből a Plébánia u. térségéből lejövő jelentős reggeli forgalom átvezetése a Duna utca felé.

Pongrácz Gergely távolabbra mutató kérdéseket vetett fel, mint a vasúti megállóhely lehetőségeit, a **láthatatlan intermodális csomópont** kérdését, hiszen van itt két elővárosi vonal, ahol nem vagy alig állnak meg a vonatok, pl. a KÖKI felé menő új vonat sem. Hangsúlyozta a **jelentős átmenő busz** forgalmat, 100 db. busz/óra, ami építéssel nehezen kezelhető. A körforgalomtól délre lényegében semmi nem változna, a **6-osra való átjárás** nem megoldott, marad az átmenő forgalom. Ő is felvetette a Kossuth Lajos utcai behajtás kérdését. Kérdés a **4-es metró hatása**, esetleg a buszok egy része „odafent” elvihető, sok az átmenő járat, még a hegyről jövők sem végállomásoznak. A **vasút szerepe felértékelendő**, jó kelenföldi metró kapcsolat, miközben a Campona – Budatétény megálló ellátása is szegényes marad. A **vasút már Budatéténytől egyértelműen előnyös**, de Budafok belváros is jó helyzetben lehet egy erős vasúti kapcsolattal.

A vitában felmerült még a **hajózás**, mint mobilitási ág, mellyel foglalkoznak, és komoly szerepe lehet a térségi, elővárosi forgalomban. Szó esett még a jelen lévő Tomori főiskolás hallgatók kapcsán a **közvélemény kutatásról**, amit a belvárosban lakók, dolgozók, ügyintézők, vásárlók körében végeznek majd, kikérdezéssel, mintegy 1500 fő érintésével.

Elhangzott olyan vélemény, hogy a Mária Terézia utcát a Városház tértől a szűk keresztmetszetben, a Savoyai Jenő térig **2x1 sávos alagútban** kellene vezetni, ezzel az átmenő forgalom a föld alá kerülne. Más megoldásként javasolták a Tóth József utca torkolatánál **különszintű körforgalom** létesítését, amely a vasutat is átívelné, és ezzel elvinné az átmenő forgalmat a 6-os útra.

Csizmár Gyula építész, tanulmánya kapcsán, melyben a közterület használat kérdéseivel foglalkozik, arra utalt, hogy a jelenlegi koncepció, a Kossuth Lajos utcai csillapítás és a Mária T. utcai forgalmi tengelyre építés **kudarc lehet**. Figyelembe kellene venni az évszázados **szerves fejlődést**, anno a HÉV a Duna felőli oldalon jött, míg a közúti tengely a Kossuth Lajos utca volt. A Kossuth Lajos utca csökkentett forgalmi jellegével egyetért, de a Mária Terézia utca esetében is ezt kellene alkalmazni, s **a forgalom súlypontját a Pécsi u. - Duna utca** vonalra helyezni. A villamos ugyanakkor nem kell, hogy végig jöjjön, a mai utolsó megálló-közben nagyon kevesen utaznak rajta, elegendő lehetne egy Oroszlános udvarnál lévő végállomás, ahol át lehetne szállni a buszokról, ill. a buszokra.

A vita további részében a megjelent helyi **vállalkozások, üzletek** képviselői, tulajdonosai is kifejtették aggályukat, az alapkoncepció kapcsán, az **üzletek ellátása, szállítási lehetőségei**, ill. a kliensek parkolása, eljutása tekintetében. Ugyanakkor a **Mária Terézia utcai tengely**, az intenzív, a belvárost kettévágó forgalmával ugyancsak aggályokat vetett fel. Ezért nagyon fontosnak tartják a **helyi vélemények, javaslatok figyelembe vételét** a most, a BKK-nál újra induló tervezési folyamatban.