

169/2014

**BUDAPEST FŐVÁROS XVI. KERÜLETI ÖNKORMÁNYZAT
ALPOLGÁRMESTERE**

Készült a Képviselő-testület 2014. november 19-i ülésére

Készítette: dr. Kozma Enikő alpolgármesteri jogi referens

Tóth Miklós főépítész

Tárgy: Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája
2014-2030.
Balázs Mór-terv véleményezése

Tisztelt Képviselő-testület!

Vitézy Dávid a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója 2014. augusztus 28. napján kelt, általunk szeptember elején kézhez vett levelének (1. számú melléklet) mellékleteként megküldte önkormányzatunk számára Budapest 2014-2030 időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiájának, a Balázs Mór-terv társadalmi egyeztetési változatát (2. számú melléklet). Az anyag megtekinthető és letölthető: www.bkk.hu/bmt oldalon.

Vitézy úr levelében azt kérte, hogy a tervvel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat küldjük meg a Budapesti Közlekedési Központ számára.

A Balázs Mór-terv (BMT) egy olyan jelentős közlekedésfejlesztési stratégia, amely tartalmazza a XVI. kerület jövőbeli közösségi közlekedését meghatározó elképzeléseket is. Fontos, hogy a társadalmi egyeztetés keretében kerületünk is nyilvánítsa ki véleményét a tervben foglaltakról, különös tekintettel a XVI. kerület közlekedését befolyásoló elemekre. A terv a 2014-2030 időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiát öleli fel, abban foglaltak már a most kezdődött önkormányzati ciklus teljes egészét érintik, ezért a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság és a Képviselő-testület által történő véleményezése, a tervvel kapcsolatos javaslatunk Képviselő-testületi határozatba foglalása és megküldése a Budapesti Közlekedési Központ, valamint a Fővárosi Önkormányzat felé különös jelentőséggel bír. A Balázs Mór tervvel kapcsolatos társadalmi egyeztetés még nem zárult le, a Budapesti Közlekedési Központot telefonon és írásban is tájékoztattuk arról, hogy a Képviselő-testület a Balázs Mór terv véleményezését 2014. november 19. napján tartott ülésén tárgyalni fogja.

A 2001-ben elfogadott Budapest közlekedési rendszerének átfogó fejlesztési terve (BKRFT) – amelyhez 2013-ban felülvizsgálati tanulmányt a szerzők (FŐMTERV, PRO URBE, SKV) készítettek – az alapja a Budapesti Közlekedési Központ által készített BMT-nek.

Amely az európai gyakorlatnak megfelelő felépítésében a vezetői összefoglalóban rögzíti a terv mobilitás tervezés koncepcióján alapuló szemlélet érvényesítésének szándékát.

Így a

- fővárosi közlekedésfejlesztés célrendszerének újragondolását,
- az intézkedések megfogalmazását,
- a projekt kiválasztást és annak rangsorolását.

A BMT szándéka Budapest fenntartható városmobilitás-terv tematikájának kialakítása.

A terv a problémák feltárása és a helyzetértékelése után a SMART kritériumrendszernek megfelelő, érthető, világos és mérhető célok kitűzését rögzíti (SMART célok – Specific-specifikus; Measurable-mérhető; Achievable-elérhető; Relevant-fontos; Time-bound-határidőhöz kötött).

Összegezve: a jövőkép és átfogó cél nemes eszmeisége mellett, a stratégiai célok, úgy mint

- élhető városi környezet
- biztonságos, kiszámítható közlekedés
- kooperatív térségi kapcsolatok mellett

a beavatkozásként megjelölt területek a döntők az állampolgárok napjaiban, így

1. Több kapcsolat
2. Vonzó járművek
3. Jobb szolgáltatások
4. Hatékony intézményrendszer

A beavatkozásként megjelölt pontok közül, az első három pont jól értelmezhető, míg a hatékony intézményrendszeren a következő szabályozás országos, regionális és városi szintű hálózati kapcsolódások fejlesztése értendő.

Megállapítható, hogy a tervezett beavatkozási területek a XVI. kerület lakói számára, figyelembe véve az agglomerációt is, vonzóak.

A következőkben a beavatkozásként megjelölt területeket a XVI. kerület szempontjából értékeljük.

A BMT időtávja a 2014-2030 közötti időszak. A tervezés során a tágabb értelemben vett partnerség – érdekeltekkel közös tervezés elve előtérbe került. (A partnerség fontosságát jelzi, hogy a XVI. kerületi Önkormányzat a városfejlesztési, szabályozási tervek egyeztetéséhez rendelkezik ún. partnerségi rendelettel.)

A BMT megvalósításához kommunikációs terv is készül, amely a társadalmi csoportokkal való kapcsolattartás eszközeit és szervezetrendjét határozza meg.

A terv ún. Problémafa-ábrán összegezi a megállapított, valamint a közlekedésben megjelenő problémák, a kiváltó okokat a fenntartás, a hálózat, a forgalom, szabályozás függvényében (16-17. oldal).

A terv összefoglalja a helyzetelemzés legfontosabb tanulságait, így az

- állagromlás, rendszerbe nem illesztett fejlesztések,
- változó életmódra adott válaszok, jelentős hálózatszerkezeti hiányok,
- átfogó megoldásokat akadályozó szabályozás, alágazati gondolkodás.

A kerületek a maguk területéről jelzést kell küldjenek a változó életmód, valamint a hálózatszerkezeti hiányok esetére, ugyanakkor a többi fontos problémát a BKK-nak ismerni és orvosolni kell.

A beavatkozásként megjelölt területek:

1. Több kapcsolat

A fejezet előzetes összegzéseként a címlapon megjelenik (33. o.) hogy 2030-ig

- a városhatárt átlépő, belvárost elérő, átszállásmentes kötőtpályás kapcsolat +50 %-kal növekedjen, míg
- minimum 15 km hosszú átszállásmentes kötőtpályás kapcsolat +100 %-kal növekedjen.

Az integrált hálózatfejlesztésen belül a hosszú távú városi kötőtpályás közlekedési fejlesztések térképe (36. o.) tartalmazza a városi és elővárosi kötőtpályás hálózatok integrálásában megjelenő, a fejlesztés egyik fő irányát.

Rögzíti az M2 Metró Pillangó utcától az Örs vezér teréig az új építésű mélyvezetésű szakaszt, a metró és a H8 és H9 HÉV összekötéseként. Ez biztató a XVI. kerület szempontjából, ugyanakkor a fejlesztés másik fő irányaként megjelölt haránt irányú kötőtpályás kapcsolatok kiépítéseként a Körvasúti nyomvonal elővárosi és a metróvonalhoz kapcsolódó kiépítése nem szerepel. Míg a terv az M3 metróval M0 körgyűrűhöz való kapcsolatát irányozza elő, addig az M2 metróvonal esetében nem veti fel az M0-hoz csatlakozás szükségességét (39. o.).

A közúthálózat hiányzó elemeinek kiépítése fejezetben 1.1.4. (41. o.) a terv rögzíti, hogy a haránt irányú kapacitások korábbi nagy volumenű bővítése nem valósíthatók meg, „a közlekedésfejlesztési koncepcióba illeszkedő felülvizsgált fejlesztések megfogalmazására van szükség.”

A Körvasút menti körút ábrázolását hiányolja. A fejezetben belül a terv külön foglalkozik az összefüggő kerékpáros főhálózat, a kerékpáros átjárhatóság javítása, kerékpáros-barát mellékhálózat. A kerékpáros-barát elvekkel teljes mértékben egyetérthetünk.

Kedvező, hogy kiemelten szerepel az esélyegyenlőség, akadálymentesítés biztosítására való törekvés.

Remélhetőleg nincs ellentmondásban az 1.3.3 (51. o.) pontban említett sugaras-gyűrűs főhálózati rendszer hiányzó kapcsolatainak fejlesztési intézkedéseinek célja az 1.14 pontban rögzített kapacitási igény felülvizsgálati szándékával.

Támogatni kell azon szándékot, hogy az agglomerációból gépkocsival érkezőknek és az elővárosi vasútvonalak mentén P+R parkolók létesüljenek.

2. Vonzó járművek

A fejezet előzetes összegzéseként a címlapon megjelenik (58. o.) a legfontosabb és kényelmes, utas-barát járműparkot, környezetbarát technológia alkalmazását biztosító szándék, hogy 2030-ig a járművek életkora a jelenlegi 25 év helyett 15 év legyen.

A BMT-ben a vonzó járművek fejezetben rögzített célokkal teljes mértékben egyet lehet érteni, így a kényelmes, utas-barát járművekkel, azok akadálymentesítésével, a kerékpárszállításra alkalmas járművek elterjesztésével, a környezetbarát közúti közlekedési technológiák ösztönzésével.

3. Jobb szolgáltatások

A BMT szerint 2030-ig a környezettudatos közlekedési módok aránya a jelenlegi 65 %-ról 80 %-ra növekedhet.

A szolgáltatások megváltozását alapvetően befolyásolja az elektronikus rendszerek alkalmazása. (jegyrendszer, átjárható menetdíjrendszer, elővárosi menetrend, harmonizáció, intelligens közösségi közlekedésszervezés, egységes taxi szolgáltatás).

A jobb szolgáltatáshoz tudatos módválasztás segítéséhez az aktív szemléletformálást feltételezi a terv.

4. Hatékony intézményrendszer

A közlekedésfejlesztési stratégiának fontos eleme a hatékony intézményrendszer, amely a

- következetes szabályozás
- a térségi együttműködés, melynek részletes kidolgozása biztosítja a finanszírozás, a gazdasági és adminisztratív ösztönzők, a parkolás, az integrált adatbázis, valamint a fővárosi térségi közlekedés, a behajtási rend, és a logisztikai ellátás időbeli szabályozását.

A hatékony intézményrendszer jogi és szakmai kidolgozása és döntései állami és a fővárosi önkormányzati szinten történhet, amely a BMT-ben átfogó célként megfogalmazott budapesti városfejlesztés jövőképre épül, megfogalmazva, hogy a „Budapest 2030 Városfejlesztési koncepció”-ban kitűzött célokat kell a közlekedés eszközeivel támogatni.

Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiájához kapcsolódik a kötelezően elkészítendő stratégiai környezeti vizsgálat (SKV), amely két fő elemből tevődik össze.

Az egyik, a projektlista-elemek környezeti szempontú értékelése, a másik, hogy a stratégia célrendszere mennyire illeszkedik a főváros környezetpolitikai terveiben kialakított célrendszerekhez.

A mátrix táblázat (86. és 87. o.) a stratégiai környezeti vizsgálatot foglalja össze.

A BMT-ben foglalt intézkedések összefoglalása (91-93. o.) rögzíti a legfontosabb elvi stratégiai, valamint a konkrét projekt elemeket, a korábban részletezett négy beavatkozási terület szerint (2. sz. melléklet).

A következőkben összegezzük a XVI. kerületet közvetlenül érintő intézkedéseket, amelyekben megtalálhatók vagy hiányoznak a kerület érdekeit mozgató elvek.

1.11. Közvetlen összeköttetést nyújtó közösségi közlekedési vonalak.

A városi és elővárosi kötőtpályás hálózatok integrálása

- kedvező: (H8/H9 és az M2 összekötése)
- hiányzik: az M2 metró M0 körgyűrűhöz csatlakozása a kötőtpályás hálózat bővítéséből

1.12. A meglévő kötőtpályás hálózat korszerűsítése

(ide sorolható a H8/H9-M2 metró összekötése is)

1.14. A közúthálózat hiányzó elemeinek kiépítése

- kedvező: a Körvasútsori körút nagy volumenű kapacitásának felülvizsgálata, közösségi közlekedési lehetőségekkel együttes integrált fejlesztése.
- hiányzik: az északi szakasz fontosságának bizonyítása

1.15. Komplex szemléletű útfelújítások

- kedvező: a főváros szemléletének megváltozása.

1.16. Összefüggő kerékpáros főhálózat

- kedvező: a XVI. kerületben meglévő és lehetséges kerékpáros hálózat kapcsolódási lehetősége a főhálózathoz.

1.17. A kerékpáros átjárhatóság javítása, kerékpáros-barát mellékúthálózat

- kedvező: a főváros szemléletének alakulása, ugyanakkor a kerületi szándék és megvalósítás a döntő.

1.2.2. A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása

- kedvező: a főváros által épített/kezelt utak esetén figyelem a biztonság fokozására.

1.2.3. Esélyegyenlőség, akadálymentesítés

- kedvező: a főváros részéről az esélyegyenlőségi felülvizsgálat, illetve annak eredményének megvalósítási szándéka.

1.2.4. Balesetmentes megbocsátó környezet

- kedvező: a baleset megelőzésben rögzített szándék.

1.2.5. Forgalomcsillapított és korlátozott forgalmi zónák kialakítása

- kedvező: a főváros támogató szándéka.

1.2.7. Élet- és vagyonbiztonság, bűnmegelőzés

- kedvező: a biztonságtechnikai rendszerek alkalmazásának kiterjesztése.

1.3.1. Átjárható kötőtpályás rendszerek városi és elővárosi vasúti hálózat

- kedvező: az interoperabilitásra való törekvés, az átszállások számának csökkentésére, átjárható közös nyomvonalon haladó közlekedési módok kiépülése. (H8/H9-M2 metró összekötése ide is tartozik.)

1.3.2. Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötőtpályás hálózat kapcsolatának javítása

- kedvező: a meglévő vasúti hálózat – leendő „S bahn” és a kötőtpályás közlekedés kapcsolatának kiépítési szándéka.
- hiányzik: a konkrét hely megjelölése: Körvasút – Kerepesi út csomópont.

1.3.3. Az országos közúthálózat bevezető és elkerülő szakaszainak a fővárosi közúthálózatba integrálása

- kedvezőtlen: a Körvasútsori közrút szükségességének mértékének igazolása, figyelemmel az 1.14. pontban rögzített nagyvonalú kapacitás-igény felülvizsgálatára.

1.3.9. Intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben

- kedvező: az utas-barát csomópontok kialakítására törekvés.

1.3.10. A városi közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása

- kedvező: a P+R; a K+R helyek növelése.
- hiányzik: a területek biztosítására az anyagi háttér, szándék (pl. kisajátítás) erőteljes rögzítése.

2.1. Kényelmes, utas-barát járművek

- kedvező: a minimális szolgáltatási feladaton túl, a kényelmes, utas-barát, akadálymentes, kerékpárszállításra is alkalmas, környezetbarát járművek alkalmazásának szándéka.

3. Jobb szolgáltatások

- kedvező: az egységes utas tájékoztató és információs rendszer, az intelligens rendszerek használata a közösségi közlekedés szervezésében, és a kerékpáros szolgáltatások bővítésének, ügyfélközpontok kialakításának, közlekedéstörténeti emlékek bemutatási szándéka.

4. Hatékony intézményrendszer

- kedvező: a következetes szabályozási feltételek rögzítése.
- hiányzik: hiányzik a konkrét javaslat következetes szabályozási rendszer felépítéséről.

4.1.3. A parkolás szabályozása

- kedvező: legalább a figyelemfelhívás a kialakított funkciók és az ahhoz tartozó parkolók egymástól el nem választhatóságának, jogi háttérének biztosítására.

4.2.4. Teherforgalmi behajtás szabályozási rendszer működtetése és fejlesztése.

- kedvező: a XVI. kerületi teherforgalom behajtását megakadályozó szándék.

A XVI. kerület szempontjából az egyéb stratégiai célok mellett, alapvetően a következő három téma érinti a kerület lakosságát. Ezért a terv általános véleményezése mellett, ezzel kapcsolatban javasoljuk önálló határozat megfogalmazását, illetve elfogadását.

HÉV-Metró összekötés

A XVI. kerületet közvetlenül érintő, számunkra kiemelt jelentőségű közlekedésfejlesztési beruházás, a hosszútávú városi kötőtpályás közlekedési fejlesztések körébe beemelt M2 metró és H8/H9-es HÉV viszonylatok összekötése. A XVI. kerület főközlekedési útvonalát, a Veres Péter - Szabadföld útvonalat érintő, a kerületi lakosok számára a városközpontba való egyszerű bejutást és lakóhelyükre való hazajutást megkönnyítő beruházás jelentőségének hangsúlyozása, valamint a beruházás Fővárosi Önkormányzat által történő kiemelt kezelésének előmozdítása régóta fontos számunkra.

A XVI. kerületi Önkormányzat már 2010-ben Előzetes Megvalósíthatósági Tanulmányt készíttetett az M2 metró és a Cinkotai/Gödöllői HÉV vonalak összekötése tárgyában, amit a hosszas egyeztetési folyamat és eredményes lobby tevékenység következménye ként a Fővárosi Önkormányzat a most készülő Balázs Mór tervben is szerepeltet.

A továbbiakban szeretnénk mindent megtenni annak érdekében, hogy a beruházás Fővárosi Önkormányzat által történő kiemelt kezelését is előmozdítsuk. Szeretnénk, ha a beruházást a Fővárosi Önkormányzat a 2021-ig terjedő európai uniós fejlesztési ciklusban megkezdene.

Körvasút menti körút

A BMT másik, a XVI. kerületet közvetlenül érintő közlekedésfejlesztési beruházása a Körvasút menti körút kiépítése (3. számú melléklet, tervezett nyomvonal.). A Fővárosi Önkormányzat ezirányú közlekedésfejlesztési elképzelését a XVI. kerületi Önkormányzat az elképzelés felvetése óta következetesen, minden esetben ellenezte. A Körvasút menti körút kiépítése kapcsán továbbra sem merült fel új információ, amely Önkormányzatunk témában tett korábbi állásfoglalásának megváltoztatását indokolná.

A körút kiépítése során a kivitelezési munkálatokkal járó zaj és porterhelés, valamint a várhatóan az építkezés alatt kialakuló közlekedési és parkolási feltételek huzamosabb ideig tartó romlását a végeredményül megépülő körút területre gyakorolt csekély mértékű pozitív hatása nem ellensúlyozza. A tervezett körút nyomvonala a lakóházakhoz túl közel haladna, számos esetben meglévő lakóingatlan lebontásával járna. A körút nyomvonalához közel kerületi fenntartású óvoda üzemel, amelynek működésére szintén negatívan hatna a beruházás megvalósulása. Kerületünk a körút ez idáig általunk ismert nyomvonalvezetését a közvetlenül érintett 2 lakótelep és számos kertes ház lakójának érdekében, a körgyűrű esetleges kiépítésével együtt járó jelentős környezeti terhelés okán továbbra sem támogatja.

Amennyiben a Fővárosi Önkormányzat továbbra is kitart a körgyűrű kiépítése mellett, úgy az érintett XVI. kerületi lakosok védelmében, javaslom a körgyűrű a XVI. kerületet érintő teljes szakaszon alagútban, föld alatt, történő vezetését, mint egyetlen elfogadható alternatíva, Képviselő-testületi támogatását.

A helyi kerékpáros hálózat városközpont kerékpárhálózatával való összekötése

A BMT-vel kapcsolatos harmadik, a kerületi közlekedésfejlesztést érintő javaslat az "Összefüggő Kerékpáros főhálózat" résznél a kerékpáros munkába járás elősegítése érdekében a külső városrészekben a helyi kerékpáros kapcsolatok és városrészközpontok közötti kapcsolatokon túl a helyi kerékpárhálózat és a Hungária gyűrűn belüli hálózat közötti kapcsolat is fejlesztési cél legyen. A javaslat célja, hogy a XVI. kerület kerékpáros hálózata közvetlen útvonalon kapcsolódjon be a kerékpárforgalmi főhálózatba, így a városközpont kerékpárral is akadály nélkül elérhetővé válna a jövőben.

Kérem a tisztelt Képviselő-testületet a határozati javaslat támogatására!

HATÁROZATI JAVASLAT:

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete a Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2030. közötti időszakra vonatkozó Balázs Mór-terv társadalmi egyeztetési változatáról a következő véleményt alakította ki:

A Képviselő-testület a tervben megfogalmazott

- élhető városi környezet,
 - biztonságos, kiszámítható és dinamikus közlekedés és
 - kooperatív térségi kapcsolatok
- stratégiai célokkal egyetért.

A tervben rögzített beavatkozási területek vonatkozásában az:

„1. Több kapcsolat” beavatkozási területen

„1.11. Közvetlen összekötést nyújtó közösségi közlekedési vonalak” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

A H8/H9 HÉV-vonalak és az M2 metró összekötése a XVI. kerület és a kapcsolódó agglomeráció alapvető érdeke, ezért a Képviselő-testület javasolja, hogy a vonalak összekötését a terv kiemelten kezelje és a beruházás a 2021-ig terjedő európai uniós fejlesztési cikluson belül kezdődjön meg. A beruházás megkezdésének időpontja a tervben is legyen rögzítve.

A terv a H8/H9 HÉV-vonalak és az M2 metró összekötésénél nem rögzíti a városhatárig tartó kötőtpályás kapcsolat igényét (hasonlóan az M3 esetéhez) rögzítenie kell.

Az „1.1.4. A közúthálózat hiányzó eleminek kiépítése” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

A Képviselő-testület a Körvasútsori körút korábbi, nagy volumenű kapacitásának felülvizsgálatát kedvezőnek tartja, amely során annak szükségességét, illetve az adott lakóterületi környezetbe illeszthetőségét (pl: föld alatti vonalvezetés) tartja szükségesnek. A közlekedésfejlesztési

stratégia alapján, nem igazolt ennek az északi szakasznak a fontossága.

Kerületünk a körút ez idáig általunk ismert nyomvonálvezetését a közvetlenül érintett 2 lakótelep és számos kertes ház lakójának érdekében, a körgyűrű esetleges kiépítésével együtt járó jelentős környezeti terhelés okán továbbra sem támogatja. A tervezett körút nyomvonala a lakóházakhoz túl közel haladna, számos esetben meglévő lakóingatlan lebontásával járna. A körút nyomvonálához közel, kerületi fenntartású óvoda üzemel, amelynek működésére szintén negatívan hatna a beruházás megvalósulása. Amennyiben a Fővárosi Önkormányzat továbbra is kitart a körgyűrű kiépítése mellett, úgy az Önkormányzat a XVI. kerületet érintő teljes szakaszon kizárólag alagútban, föld alatt történő vezetést tart egyedül elfogadható megoldásnak.

Az „1.1.5. Komplex szemléletű útfelújítások” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

Az útfelújítások során a komplex szemlélet alkalmazása a környezetalakítás szempontjából kedvező.

Az „1.1.6. Összefüggő kerékpáros főhálózat” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

A terv térjen ki a helyi kerékpáros hálózat Hungária gyűrűn belüli hálózati kapcsolatok fejlesztésére, mint fejlesztési célra a kerékpáros munkába járás elősegítése érdekében.

Az „1.2.2. Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása

1.2.3. Esélyegyenlőség, akadálymentesítés,

1.2.4. Balesetmentes, megbocsátó környezet

1.2.7. Élet- és vagyonvédelem, bűnmegelőzés” bekezdésekben a beavatkozási területeken rögzített szándékok a lakosság és az utazó közönség szempontjából kedvezőek.

Az „1.3.2. Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötőtpályás hálózat kapcsolatának javítása” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

A terv rögzíti a meglévő vasúti hálózat, a leendő „S-Bahn” és a kötőtpályás közlekedési kapcsolatok kiépítési szándékát, ugyanakkor a tervben ki kell emelni a H8/H9 HÉV-vonalak, valamint a Körvasút csatlakozási pontjait.

Az „1.3.3. Az országos közúthálózat bevezető és elkerülő szakaszainak a fővárosi közúthálózatba integrálása” bekezdésben rögzítettekhez az alábbi véleményt fűzi:

A terv a Körvasútsori Körút jelentőségét emeli, ugyanakkor nem veszi figyelembe az 1.1.4. pontban rögzített kapacitás felülvizsgálati szándékot.

A Képviselő-testület a Körvasútsori Körúttal kapcsolatban önállóan is megfogalmazza véleményét.

Az „1.3.9. Intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben,

1.3.10. A városi közlekedés eszközváltás feltételrendszerének biztosítása

2.1. Kényelmes utas-barát járművek,

3. Jobb szolgáltatások” bekezdésekben a beavatkozási területeken tervezett célokat a Képviselő-testület kedvezőnek tartja.

A „4. A hatékony intézményrendszer” beavatkozási terület fejezetben rögzítettek esetében a konkrét javaslat következetes szabályozási rendszerének felépítéséhez a kerületi Képviselő-testület véleményének figyelembevételét javasolja.

A Képviselő-testület felkéri a Polgármestert, hogy a határozatról tájékoztassa Budapest Főváros Önkormányzatát és a Budapesti Közlekedési Központot.

Határidő: 2014. november 30.

Felelős: Kovács Péter polgármester
(elfogadása egyszerű szótöbbséget igényel)

Budapest, 2014. november 4.



Szász József
alpolgármester

Láttam:



Ancsin László
jegyző

Tárgyalásra kijelölt bizottság: Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság

Melléklet:

1. számú: Vitézy Dávid a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatójának levele
2. számú: Balázs Mór terv (www.bkk.hu/bmt oldalról letölthető)
3. számú: Körvasút menti körút tervezett nyomvonal

Pm-1068/2014

Kovács Péter

Bizottság

VITA

1163

10/1



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

Vitézy Dávid
VEZÉRIGAZGATÓ

iktatószám: 1054/16-20/2014/1054

tárgy: A Balázs Mór-terv társadalmi
egyeztetése

címzett: Kovács Péter

beosztás: polgármester

cégnév: XVI. kerületi Polgármesteri Hivatal

cím: 1163 Budapest, Havashalom u. 43.

Tisztelt Polgármester Úr!

A Fővárosi Közgyűlés 2014. június 30-án fogadta el a Balázs Mór-terv Budapest új, városi mobilitás terve társadalmi egyeztetési változatát, amely 2014 és 2030 közötti időszakra fogja meghatározni a legfontosabb közlekedésfejlesztési célokat, intézkedéseket. A BKK Tarlós István főpolgármester megbízásából most társadalmi egyeztetésre bocsátja a tervet, Budapest középtávú közlekedésfejlesztési stratégiáját.

A terv több szempontból is újszerű a fővárosi közlekedéstervezésben, a hazai gyakorlatban még nem alkalmazott fenntartható városi mobilitási tervezési módszertannal készül, szemlélete a városban élő embert és környezetét állítja a tervezés középpontjába az ágazati gondolkodással szemben. A terv egyeztetési anyaga közérthető formában, befogadható terjedelmű dokumentumként kerül az olvasók kezébe.

További lényeges változás a korábbi gyakorlathoz képest, hogy a folyamat eredményeként nem egy kezelhetetlen volumenű, a forrásokkal és lehetőségekkel reálisan nem számoló, részletesen megtervezett projektekből álló, túlzottan ambiciózus és idealista terv készül, hanem egy olyan reális, átfogó célrendszer és stratégia, amely alkalmas arra, hogy hosszabb idő után is érvényes dokumentumként biztosítsa a főváros közlekedési fejlesztéseit és reális alapja legyen a közlekedési projekteknak.

Fontos számunkra, hogy megismerjük az Ön, és az Ön által képviselt intézmény véleményét a tervvel kapcsolatban, ezért több fórumon is szeretnénk lehetőséget teremteni a vélemények megismerésére, megvitatására. Kérjük, segítse munkánkat azzal, hogy véleményt formál a tervben

BKK Budapesti Közlekedési Központ
Zártkörűen Működő Részvénytársaság
cégjegyzékszám: 01-10-046840

cím: 1075 Budapest,
Rumbach Sebestyén u. 19-21.

telefonszám: +36 30 774 1002

fax: +36 30 774 1001

web: www.bkk.hu

e-mail: vezerigazgato@bkk.hu

tárgy: **A Balázs Mór-terv társadalmi egyeztetése**

lévő közlekedésstratégiai célokról, intézkedésekről és észrevételeit, javaslatait 2014. szeptember 30-ig megküldi levélcímünkre (1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.), vagy e-mailben a balazsmorterv@bkk.hu címre. A Balázs Mór-tervet, kapcsolódó dokumentumait és a terv értékelését segítő kérdőívet elektronikusan elérheti weboldalunkon (www.bkk.hu/bmt), ahol szintén várjuk az Ön, és munkatársai észrevételeit, hozzászólását.

A Balázs Mór-terv társadalmi egyeztetésének időszakában a Mobilitási Hét rendezvényei keretében 2014 szeptember 16. és 22. között, több fórumot, egyeztető megbeszélést szervezünk a közlekedésfejlesztési elképzelésekkel kapcsolatos észrevételek megvitatására. A rendezvények pontos időpontjáról és a regisztrációról e-mailben személyes meghívót küldünk. A társadalmi egyeztetések után a konszenzuson alapuló véleményeket, észrevételeket beépítjük a tervbe és a Fővárosi Közgyűlés elé terjesztjük jóváhagyásra.

Kérjük, tervezze velünk Budapest közlekedésfejlesztését, várjuk a Balázs Mór-tervvel kapcsolatos ötleteit, javaslatait.

Budapest, 2014. augusztus 28.

Tisztelettel:



Vitézy Dávid

vezérigazgató

Budapesti Közlekedési Központ

Településszerkezeti Terv (TSZT) Szerkezeti tervlap Munkaközi anyag (2014.06.19.)

