

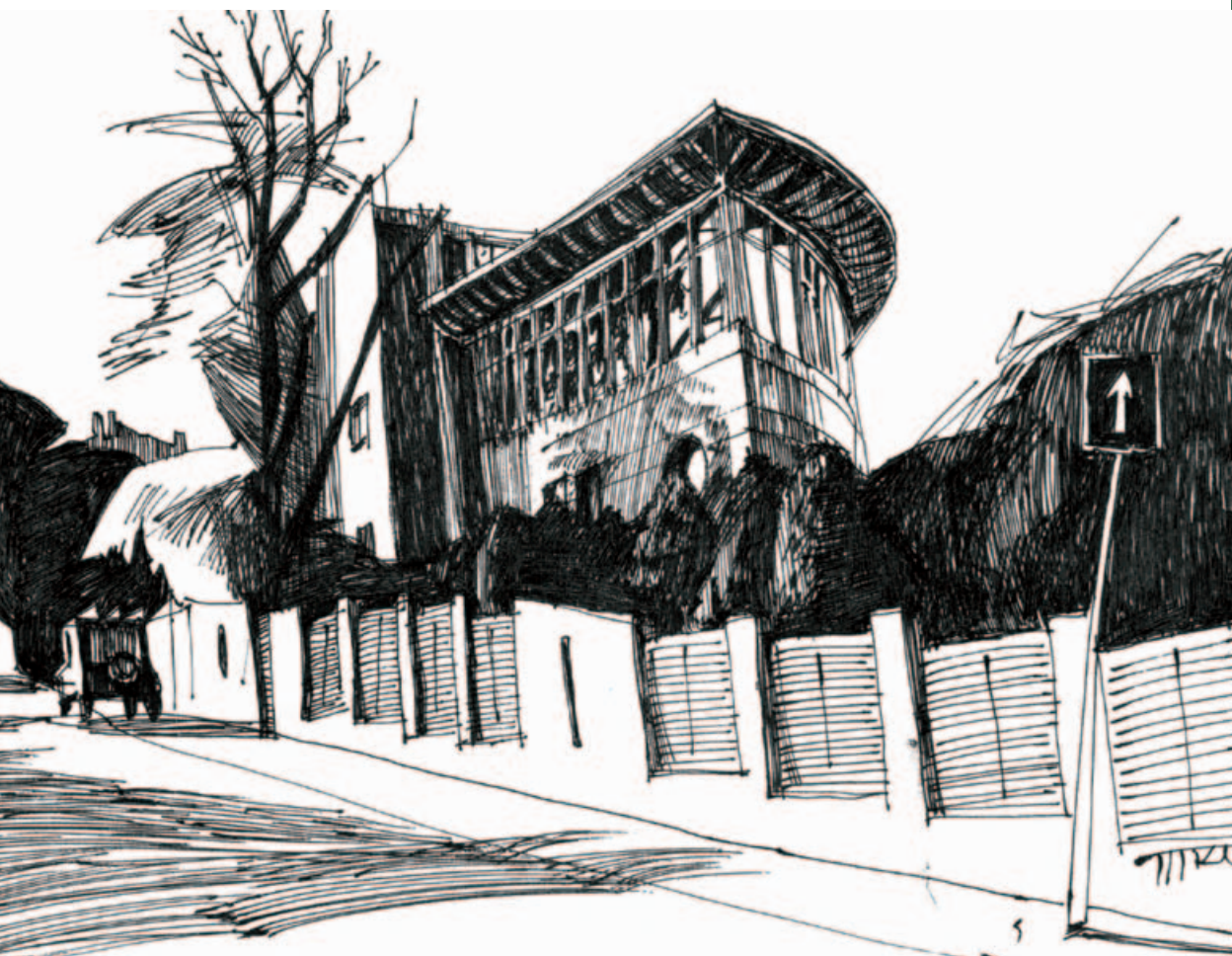


U T A K



A H E G Y V I D É K E N





.....TISZTELT HEGYVIDÉKI POLGÁROK!

Jelen kiadványunk annak a sorozatnak a hatodik füzeté, amelyet 2008-ban indított útjára a Hegyvidéki Önkormányzat azzal a céllal, hogy megkönnyítse a kerület lakóinak tájékozódását a mindennapi élet egy-egy fontos területén. Az eddig megjelent öt kötetben az oktatás, az egészségügy, a sport, a környezetvédelem és a kulturális élet legfontosabb történéseit, programjait, helyszíneit és intézményeit gyűjtöttük össze.

A mostani füzetben, amely az Utak a Hegyvidéken címet viseli, igyekszünk megismertetni a kerület lakóival azokat az erőfeszítéseinket, amelyek a Hegyvidék úthálózatának, közlekedésének és tömegközlekedésének folyamatos minőségjavulását célozzák.

Aki kézbe veszi a kiadványt, megismerheti a kerületi útfelújítások tervezési és kivitelezési részleteit, a Hegyvidéki Útfejlesztési Testület működését, az útfelújításokra vonatkozó szabályozást. Tájékozódhat az Integrált Városfejlesztési Stratégia által meghatározott távlati fejlesztések irányairól, a közterületeken hagyott, gazdátlan autók elszállításának eljárási rendjéről, vagy akár a kerületet is érintő nehézgépjármű-forgalom korlátozásának kérdéséről.

A kötet részletesen foglalkozik a kerület tömegközlekedésének és közlekedésbiztonságának helyzetével is. Szó esik a különböző kerületi közlekedésbiztonsági programokról és azok eszközeiről, a forgalom- és sebességcsillapítás módszereiről, a zajvédelemről, a parkolás problémáiról, a hegyvidéki kerékpáros közlekedésről és sok egyéb, a kerület lakosait joggal foglalkoztató kérdéstről.

A kiadványban a tárgyalt témákhoz kapcsolódó interjúkat is találhat az érdeklődő olvasó, és nem utolsósorban számtalan hasznos, gyakorlati információt. Megtudhatjuk például, hova kell fordulni, ha egy kátyúban megsérült az autónk, hol kell bejelenteni az úthibákat, milyen parkolási övezetek vannak a Hegyvidéken, és hol mennyi a parkolási díj. Választ kaphatunk arra is, hogy mit jelent az üzembentartó felelőssége, hogyan léphetünk kapcsolatba a Hegyvidéki Közterület-felügyelettel, és mekkora a kerületben a zajterhelés. A kötetben szó esik a Normafa környéki védett övezetekről, és megtalálhatjuk a Hegyvidéken közlekedő buszok és villamosok részletes listáját. Bízom benne, hogy a kötet minden olvasója talál majd benne hasznos információt vagy érdekes újdonságot. Ennek reményében ajánlom úgy a magam, mint a Hegyvidéki Önkormányzat nevében e kiadványt mindnyájuk megtisztelő figyelmébe.

Pokorni Zoltán
polgármester



AZ UTAK TÖRTÉNETE A HEGYVIDÉKEN

Bizonyosra vehetjük, hogy ahol város emelkedik, ott kezdetben őskori falvak álltak, ahol ma utak húzódnak, ott egykor ösvények, csapások futottak a tájban. Buda területe az őskőkortól lakott, az emberek itt részben barlangokban, részben nyíltszíni településeken éltek. Ezt a mi kerületünk területén is bizonyítja a régészeti feltárások során itt előkerült temérek lelet.

Két nagyobb leletegyüttest érdemes említeni: az egyik lelőhelye a Városkút környékén volt, a másik a Denevér úton. Az előbbinél kova és obszián nyílhegyeket, valamint a vadászó-gyűjtögető életforma egyéb tárgyait találták meg, a Denevér úton pedig egy őskori kovakőbánya működött. Az itt bányászó, vadászó, gyűjtögető emberek több helyről érkezhettek; lakott volt a kőkorban a Várhegy környéke, az óbudai Reme-hegy és az érdi fennsík is. Évszázadokon át használták mind a bányát, mind pedig a Városkút forrásai által biztosított vízvételi lehetőséget, biztos, hogy kitaposott csapásokon, ösvényeken jutottak el ezekre a helyekre. Az utak szükségszerűen a legkönnyebben járható vonalon alakultak ki, így nyugodtan elképzelhetjük, amint a mai autók által járt Denevér úton – amely a Széchenyi-hegy és a Mártonhegy közötti völgyben halad – ősemberek vonulnak a bányájukhoz. Hasonlóképpen a Várhegyen lakó elődeink a mai Istenhegyi út, esetleg a Diós árok vonalán közelítették meg a Városkútnál előtörő forrásokat.

Az ókorra kerületünk területe már közlekedési gócponttá nőtte ki magát: a Farkasréti temető sarkából indult az ősi, hármas elágazás, amelyet katonailag minden időben védeni kellett. Innen lehetett eljutni Budakeszi, Budaörs, valamint a Tabán felé. A terület tehát az ókori emberek életében is fontos szerepet tölthetett be, a magyarok megjelenésével pedig még inkább felértékelődött a szerepe, mivel Árpád óbudai székhelyé-

vel közvetlenül határos. Minél többen éltek ezen a vidéken, annál több lett a kitaposott csapás, mely az évek folyamán utakká, utcákká alakult.

A középkor viszonylagos nyugalomát követően a XVI–XVII. század folyamatos csatározásai, ostromai elnéptelenítették a Hegyvidéket, mivel stratégiai szempontból mindig felvonulási területnek számított. Állandó lakhelyül senki sem választotta szívesen, de még a mezőgazdasági termelés is kockázatos volt ezen a vidéken. Kisebbségi szőlőbirtokok, valamint a budai hegyek túlsó oldalán fekvő településekről – mint például Budakeszről (a mai Budakesziről) – vezető utak szabdalják keresztbe az erdő által visszahódított Hegyvidéket. Az egyik ilyen út a Budakesziről Budára vezető volt, amely átvezetett a Svábhegyen: a budakeszi kereskedők, polgárok a Virágvölgynél kapaszkodtak fel a Svábhegy gerincére, ahol kis kápolnát építettek – ez volt a ma álló Szent Anna-kápolna elődje. Itt álltak meg imádkozni, mielőtt leereszkedtek a Disznófő-forrás mellett a Zugligetbe, és a mai János kórháznál elérték Buda határát, ahol a vámház állt.

A XVIII. században a mai XII. kerület területén még csak a Krisztinavárosban voltak házak, a mai Városmajor utca vonalán. Ha tehát polgári értelemben vett utcáról beszélünk, nyugodtan kijelenthetjük, hogy kerületünk első és legrégebbi utcája a Városmajor utca. Vonalvezetése századok alatt nem változott semmit. A mai utak többségéről elmondható: az egykor a szőlőbirtokok között húzóódó dűlőutak nyomvonalát követik – ezeket már a korai térképeken is jól látni. Az építkezések folytatásával az 1830-as évekre megjelenik az Alkotás utca és a Kék Golyó utca vonala, a befedetlen Ördög-árok (amely a Városmajoron keresztül folyik napjainkban is) ekkor még a Tabánban érte csak el a lakott területet.

Érdekes módon a kerület úthálózata nem folyamatosan fejlődött a belső területek felől kifelé, hanem szigetszerűen. A Krisztinaváros folyamatos fejlődése mellett a XX. század elejére a fogaskerekű felső végállomása környékén jelentek meg a kiépített utcák, hasonlóképpen a Zugligetben és a Svábhegyen is. Mind-egyik terület a kirándulók, a turisták miatt kezdett el fejlődni: azok jöttek ide, akik maguk mögött akarták hagyni a város zaját. Hasonlóképpen jól karbantartott út vezetett a János-hegyre és a Normafához is.

A századfordulón keletkezett térképeken még számos mai utca földútként szerepel: szembetűnő, hogy például a ma forgalmas Kút-völgyi utat ugyanolyan földútnak jelzik, mint a Normafát Makkosmáriával összekötő, amely ma is földút, a turisták kedvelt vonala. Sokáig a Farkasréti temető főbejáratáig vezetett csak kiépített út, azt követően – ahol az ókori kereszteződés is állt – csak földutak ágaztak szét. Ezeknek többségében már volt elnevezésük, melyek közül sok a mai napig megmaradt. A XX. század első évtizedeiben az utak kiépítése inkább a már meglévő, jól bejárható területekre korlátozódott, ahol újabb és újabb utcákat nyitottak, vagy köveztek le, azért, mert az újonnan betelepülők igényelték, hogy közvetlenül elérhessék a telküket gépkocsival, vagy ne kelljen sárban taposniuk esős időben.

Legkésőbb – az 1930-as, 40-es években – a Farkasvölgy és a Magasút városrészek úthálózata alakult ki: egy 1930-as térképen például még nyoma sincs az Edvi Illés utcának, azonban 1936-ban már teljes hosszában megtalálhatjuk a térképeken. Az utcahálózat fejlődése, bár jelentősen lelassult, a mai napig nem állt meg: még mindig vannak földutak a kerületben, és új utcák is keletkeznek.

A HEGYVIDÉKI UTCANEVEK TÖRTÉNETE

Kerületünk utcáinak elnevezését kezdetben csak a szokás alakította: a nevet egy-egy földrajzi helyhez, vagy vendéglőhöz, feltűnő épülethez kapcsolták. Az Alkotás utca nevének története remekül szemlélteti ezt. Németül eredetileg „Teremtés utca” volt, amely egy, a mai Magyar jakobinusok terénél álló épület homlokzatán lévő domborműre utalt: a dombormű ugyanis a világ teremtését ábrázolta. Csakhogy a németben a „Schöpfung” egyaránt jelent „teremtést” (Schöpfung der Welt – a világ teremtése) és „alkotást”. Amikor aztán lefordították az utcanevet, a szó nem az eredeti értelmében került az utcanevévtáblára. Így lett belőle „Alkotás”, és azóta is ez az utca neve.

A közelben lévő Kék Golyó utca viszont egy azonos nevű vendéglőről kapta a nevét, amely a Városmajor utca elején működött. S hogy a nevesítés mikor történt? A főváros csak 1870-ben bocsátott ki jogszabályt, amely arról rendelkezett, hogy a különböző közterületeknek nevet kell adni. Ezt a feladatot a Fővárosi Közmunkák Tanácsára bízta. A munkának rögtön neki is láttak: nevet kapott a Budakeszi út, a Városmajor utca, a Tündérhegyi út, a Márvány utca, noha ezek még nem tekinthetők valódi névadásnak, mivel általában a már meglévő sváb nevet fordították magyarra, hivatalossá téve azt.

A legtöbb új nevet 1886-ban kapták a kerületi utcák: negyvennyolcat kereszteltek el abban az évben. Ezek főleg a Zugliget, a Svábhegy és a Széchenyi-hegy területére estek. Ekkor született például a Laura út, a Remete út, az Őzike út vagy a Mozdony út (a mai Kiss János altábornagy utca), de a Jenő út és a Vilma út is. Mint látható, ebben a korban még nem volt divat konkrét személyekről elnevezni az utcákat, inkább általánosabb nevet kaptak.

Az utcaelnevezések joga 1948-ig a Fővárosi Közmunkák Tanácsának kezében volt, ezt követően a Fővárosi Tanács döntéskörébe utalták azt. Egészen a rendszerváltásig működött így, amikor is 1990-ben az egyes kerületek kapták meg a névadási jogot. Két esetben kell csak a fővárosi önkormányzat jóváhagyása: ha neves személynek állít emléket az utcánév, illetve ha más kerületbe is átnyúlik az adott utca.

A XII. kerület utcanevei igen nagy változatosságot mutatnak: helységnevek, állatok, növények, keresztnevek és híres magyarok nevei is megtalálhatók közöttük. Hetven olyan közterület van, amelyet konkrét személyről neveztek el, közülük tizenhét kapcsolódott a kerülethez. Idetartozik például Devecseri Gábor költő, műfordító, aki egykor a Béla király úton lakott, Eötvös József, akinek nyaralója a róla elnevezett úton állt, és Sztéhlo Gábor lelkész is, aki a második világháború alatt gyermekotthonot működtetett üldözött gyermekek számára a Budakeszi úton. A Sztéhlo Gábor utca egyébként kerületünk egyik legfiatalabb utcaneve: 2008-ban kapta meg a lelkész nevét az egykori Árnyas köz.

A helységek nevét viselő utcákat két nagyobb csoportra bonthatjuk: az egyikbe a mai Magyarország határain belül található települések nevei tartoznak (Sárospaták, Tállya, Érd, Zsámbék stb.), a másik csoportba azok az utcák, amelyek a trianoni békediktátum során elszakított területek helységeinek állítanak emléket (például: Dobsina, Pelsőc, Perbete, Trencsén). A földrajzi vonatkozású utcanevek sorába tartoznak azok az utcák, amelyek a kerület egyes részéről kapták nevüket: a többi között az Istenhegyi út, a Mártonhegyi út, a Zugligeti út, a Normafa út, a Jánoshegyi út vagy a Városmajor utca.

A Hegyvidéken kiemelkedően sok állat- és növénynévvel találkozhatunk az utcatáblákon: huszonhárom növény- és harminchárom állatnév található a listán. Ezek általában XIX. századi eredetűek, és egy-egy itt élő állat- vagy növényfajnak állítanak emléket. Ugyancsak XIX. századi eredetűek a keresztnevekből álló utcanevek is (Ágnes, Dalma, Juliska, Melinda stb.).



Vannak olyan utcanevek, amelyek csak helytörténeti ismeretek révén fejthetők meg: a Költő utca például Jókai Mórnak állít emléket, aki egykor ott lakott, a Művész úton Szigeti József színész villája állt egykor, míg a Svájci út Cathry Szalézsnak, a fogaskerekű Svájc-ból ide származott tervezőjének emlékét őrzi.

Érdekesség, hogy egyes utcákat évekig csak számmal jelöltek. Ilyen volt a 91. (ma: Rőzse köz), 92. (ma: Szánkó utca), 93. (ma: Golfpálya utca), 94. (ma: Őzike köz), 95. (ma: Lidérc köz), 96. (ma: Oltvány köz), 97. (ma: Szanatórium utca), 98. (ma: Patkó köz), 1201. (ma: Glatz Oszkár utca), 1202. (ma: Márfy utca), 1203. (ma: Ördögcsikla utca), 1222. (ma: Sztéhlo Gábor utca).

A számmal elnevezett utcákat a szükség szülte, azonban a régi térképeket tanulmányozva láthatjuk, hogy a politika is gyakran beleszólt az elnevezésekbe. A Hegyvidéken olyan kirívó példák nem akadtak, mint a pesti oldalon a Marx tér, vagy a Lenin körút, de számos olyan utca vesztette el a nevét a második világháború utáni kommunista berendezkedés idején, amely egykori, főleg XIX. századi híres arisztokrata politikusok, jogászok nevét viselte. Kilóg a sorból az Alkotás utca, amely 1937 és 1945 között Gömbös Gyula utca volt. Végül épp azért, hogy az utcanevek ne legyenek a politikai erők „játékszerei”, 1990-ben rendeletben rögzítették, hogy a személyekről elnevezett utcák nevét tíz évig nem lehet megváltoztatni.

A régi térképeket egymás mellé téve számtalan feledésbe merült utcanevet találhatunk. Érdeemes elgondolkozni, hogy mely korokban kikről-mikről neveztek el utakat. A név sokat elárul magáról az utcáról, vagy akár a környezetéről. Csak remélni lehet, hogy egyszer megvalósul az, ami papíron, fővárosi rendelet formájában már hosszú évek óta létezik: a személyekről elnevezett valamennyi utcanevévtábla mellé magyarázó szöveg is társul majd.



BESZÉLGETÉS LOVAS PÁL
ALPOLGÁRMESTERREL

Nem szabad letérni a megkezdett útról, folytatni kell az úthálózat 2008-ban megkezdett átfogó rekonstrukcióját – vélekedik Lovas Pál. A Hegyvidék útfejlesztésekért felelős alpolgármestere úgy látja, a fejlesztések iránya találkozott a polgárok akaratával, ami megkönnyíti az önkormányzat munkáját.

◦ *Hogyan értékeli a kommunális adó bevezetése óta eltelt időszakot?*

• Az utak, járdák, egyáltalán a közterületek megfelelő állapota, tisztasága, biztonságossága hozzátartozik az emberek komfortérzetéhez. Meggyőződésem, hogy a humánus, emberbarát környezet alapvetően meghatározza viselkedésünket. Ezért tartom rendkívül fontosnak, hogy a Hegyvidéki Önkormányzat évről évre rengeteg pénzt fordít a terület közterületeinek, útjainak szépítésére, felújítására. Az elmúlt évek egyik legjobb döntésének bizonyult, hogy a lakosságtól beszedett kommunális adót teljes egészében útfejlesztésre, járda- és lépcsőépítésre fordítja az önkormányzat. Ennek köszönhető, hogy az utóbbi időszakban minden eddiginél több pénz, tavaly közel egymilliárd forint jutott az úthálózat rendbetételére. Olyan, korábban szinte használhatatlan útszakaszok rekonstrukciója valósult meg, mint az Edvi Illés utca, a Gyöngyvirág út, a Csillagvölgyi út vagy a Szanatórium utca. Régi adósság volt a Denevér, illetve a Melinda út átépítése, ahogyan a Diós árok rehabilitációjára is a kommunális adó bevezetése után kerülhetett sor. Az eredmények önmagukért beszélnek, a megújult burkolatú utakat látva a polgárok is megbizonyosodhatnak arról, hogy az önkormányzat felelős módon költi el az adóforintokat.



◦ *Véleménye szerint mikor jutunk el odáig, hogy elégedettek lehetünk a hegyvidéki utak állapotával?*

• El kell fogadni, hogy az útfelújítás egy soha véget nem érő folyamat. Bizakodásra adhat okot ugyanakkor, hogy alig három esztendő alatt már érezhetően javult az úthálózat állapota. A hegyvidéki utak többsége nem rendelkezik megfelelő alappal, ez az oka annak, hogy gyakoriak az újra kialakult kátyúk, amit a szerkezet megerősítésével vagy újraépítésével lehetne kivédeni. Ennek összköltsége meghaladja a tíz-milliárd forintot, amire minden bizonnyal még hosszú ideig nem lesz pénze a kerületnek. Addig is annyit tehetünk, hogy legalább az eleve kisebb terhelésre méretezett mellékútjainkról megpróbáljuk kiszorítani az átmenő forgalmat. Azért alakít ki az önkormányzat Tempo30 övezeteket és telepít fekvőrendőrköt, hogy megtartsa a Hegyvidéket olyannak, amilyen mindig is volt: csendes, nyugodt, jó levegőjű zöld szigetnek a város felett.



ÚTFELÚJÍTÁSOK

A kommunális adóból befolyt jelentős összeg és az ennek mint önrésznek felhasználásával elnyert pályázati források segítségével útrekonstrukciós programot indított a Hegyvidéki Önkormányzat 2007-ben. A cél az, hogy évente a kerületi fenntartású utak legalább hét százalékán megtörténjen a kopóréteg cseréje. Ez szükséges ugyanis ahhoz, hogy az aszfaltburkolat átlagos élettartamához igazodva tizenöt év alatt megújuljon a kerületi közúthálózat.

A kommunális adó bevezetése óta eltelt három évben a Hegyvidéki Önkormányzat mintegy másfélmilliárd forintot költött nagyfelületű útfelújításokra. A kivitelezőket közbeszerzési eljárás keretében, szigorú feltételrendszer alapján választják ki. Tavaly a felújítások gyorsabb megvalósíthatóságának érdekében kétszintű pályázatadási rendszert vezettek be: a konkrét munkákért már kizárólag az első fordulóban győztes három kivitelező cég indulhat a közbeszerzéseken. Itt már csak azonos vagy alacsonyabb egységárakkal pályázhatnak a meghirdetett utcák felújítására, mint amivel bekerültek a második fordulóba. Az új rendszerben hamarabb kezdődnek és olcsóbban készülnek el a megrendelt munkák.

A teljes útpályát és a szegélykövezetet érintő felújítás ütemezésekor a legfontosabb a közlekedésbiztonság fenntartása. Minden évben a legrosszabb állapotú, legforgalmasabb utakkal kezdődnek a felújítási munkák, de az is fontos, hogy a saját forrás mellett a pályázati lehetőségeket is kihasználja a kerület. Így fordulhat elő, hogy egyes utcák időben kicsit hátrébb csúsznak a felújítások között: bár az önkormányzat pályázott rájuk, ám sajnos nem kapta meg a támogatást. Ilyenkor újra próbálkozik, és a már nyertes utcákban a lehető leghamarabb megkezdődik a munka. Ez biztosítja a hegyvidéki polgárok adóforintjainak legjobb kihasználását: az önkormányzat így 40–45%-kal tudja növelni a felújításokra szánt pénzeszközöket.

A környéken élők kényelmét szem előtt tartva az önkormányzat minden esetben arra törekszik, hogy a járműforgalom a munkák ideje alatt is zavartalan legyen legalább egy sávban. Az utóbbi években több régóta várt útrekonstrukció is megvalósult (Csillagvölgyi, Árnyas, Németvölgyi, Cinege, Melinda út, Edvi Illés, Szanatórium utca). Még 2010-ben befejeződik a Diós árok 2008-ban megkezdett felújítása, az útfejlesztéshez kapcsolódva a korábban sok gondot okozó csapadékelvezetés is megoldódik.

Hiába készítette el viszont az önkormányzat az Irhás árok átépítésének terveit, a kivitelezés megkezdésével mégis várni kell: a fokozottan balesetveszélyes útszakasz ugyanis csak azt követően újulhat meg, ha a főváros elvégzi a vízelvezető rendszer átépítését. 2009 kiemelt beruházása volt, hogy „új élet szülessen” a Szamos és az Acsádi Ignác utca városmajori parkhoz tartozó részében. Mindkét esetben az autóforgalom megszüntetése, illetve a pihenő funkció kialakítása volt a feladat.

Az Acsádi Ignác utca érintett szakaszát befűvesítették, a korábbi aszfaltfelület helyén murvás sétautat alakítottak ki, míg a Szamos utca a BSE-tenispályák és az Ignotus utca között térkő burkolatot kapott. Az útfelület mindkét oldalán új zöldfelületeket alakítottak ki. A fejlesztések folyamatosságának fenntartása érdekében már az év elején megkezdődik a következő időszak beruházásainak előkészítése.



FONTOSABB ÚTFELÚJÍTÁSOK A XII. KERÜLETBEN

- 2005: Városmajor utca (Szilágyi Erzsébet fasor–Csaba utca között)
- 2006: Németvölgyi szervizút (Jagelló út–Hegyalja út)
Ózike utca (Eötvös út–Normafa út)
Margaréta utca (Kiss János altábornagy utca–Németvölgyi út)
Sárospatak út (Pethényi út–Ribizli lépcső)
Óra út (Istenhegyi út–Lóránt út)
Greguss utca (Alkotás utca–Kék Golyó utca)
Deres út (Kempelen Farkas utca–Deres út 10.)
Sasfők utca (Hegyalja út–Korompai utca)
Muskátli utca (Németvölgyi út–Nárcisz utca)
Szilassy út (Zugligeti út–Szilassy út 12.)
Janka út
Fészek utca (Hadik András utca–Kút völgyi út)
Zeke utca
Eötvös út (Diana utca–Konkoly Thege Miklós út)
Istenhegyi út (Kékgolyó utca–Költő utca)
Maros utca (Krisztina körút–Csaba utca)
- 2007: Patkó utca (közműépítés)
Mártonhegyi út (közműépítés)
Hollós út (közműépítés)
Béla király út (Kút völgyi út–Zugligeti út)
Csaba utca (Várfok utca–Városmajor utca)
Diana utca (Költő utca–Eötvös út)
György Aladár utca (Kút völgyi út–Kiss Áron utca)



Költő utca (Istenhegyi út–Diana utca)
 Krisztina körút (Szilágyi Erzsébet fasor–Attila út)
 Kútvölgyi út (Szilágyi Erzsébet fasor–Béla király út)
 Ráth György utca (Tóth Lőrinc utca–Határőr út)

2008: Kikerics utca (Magas út–Kikerics utca 16.)
 Öröm utca
 Kálló esperes utca (Sashegyi út–Hegyalja út)
 Mese utca (Virányos út–Mese köz)
 Mese köz (Mese utca–Zugligeti út)
 Varázs utca (Mese utca–Napos utca)
 Napos utca (Varázs utca–Virányos út)
 Tóth Lőrinc utca (Agárdi út–Orbánhegyi út)
 Művész út (Eötvös út–Kathauzi utca)
 Tarpatak utca (Patkó utca–Alsó Svábhegyi út)
 Zirzen Janka utca (György Aladár utca–Kútvölgyi út)
 Vöröskő utca (Fodor utca–Nárcisz utca)
 Németvölgyi út (Hegyalja út–Érdi út)
 Hegyalja út (Jagelló út–Németvölgyi út)

2009: Tamási Áron utca (Thomán István utca–Bürök utca)
 Pagony út (Fodor utca–Nárcisz utca)
 Csillagvölgyi út (Mátyás király út–Béla király út)
 Ordas út, Ordas köz (Eötvös út–Hegyhát út)
 Edvi Illés utca (Törökbálinti út–Nőszirrom utca)
 Gyöngyvirág út (Diana utca–Lóránt út)
 Diós árok (Susogó utca–Józsa Béla köz)
 Kempelen Farkas utca (Tornalja utca–Nárcisz utca)
 Árnyas út (Budakeszi út–Zugligeti út)
 Fodor utca–Szűnyog út (összekötő)

Felhő utca (Költő utca–Gyöngyvirág út)
 Németvölgyi út (Orbánhegyi út–Istenhegyi út)
 Cinege út (Béla király út–Kútvölgyi út)
 Denevér út (Fodor utcától a zsákutca szakasz)
 Szamos utca (sétálóutca a Maros utca–Ignotus utca között)
 Csörsz utca kétirányúvá tétele (Jagelló út–Nagy Jenő utca)
 Somorjai út (Fűrj utca–Hegyalja út)
 Liptó utca (Hegyalja út–Németvölgyi út)
 Ignotus utca (Csaba utca–Szamos utca)
 Apor Vilmos tér
 Bürök utca (Németvölgyi út–Tornalja utca)
 Stromfeld Aurél út (Apor Vilmos tér–Németvölgyi út)
 Szendi árok (Németvölgyi út–Apor Vilmos tér)
 Tornalja utca (Bürök utca–Fodor utca)
 Törökbálinti út (Márton Áron tér–Irhás árok)

2010: Szoboszlai utca (Böszörményi úttól a zsákutca végéig)
 Szanatórium utca (Budakeszi úttól a szanatórium bejáratáig)
 Alkony út (Csillagvölgyi út–Bükkös út)
 Bíró utca (Csaba utca–Alma utca)
 Bartha utca (Fodor utca–Szendrő utca)
 Denevér út (Hóvirág út–Ágnes út)
 Diós árok (Béla király út–Susogó utca)
 Ördögszikla köz (Törökbálinti út–Ördögszikla út)
 Melinda út (Evetke út–Széchenyi-émlék út)
 Mártonvölgy utca (Fodor utca–Mártonhegyi út)
 Kútvölgyi lejtő (Kútvölgyi út–Szilágyi Erzsébet fasor)
 Agancs utca (Golfpálya út–Eötvös út)
 Konkoly Thege Miklós út (Eötvös út–KFKI)
 Németvölgyi út (Bürök utca–Királyhágó tér)



HEGYVIDÉKI ÚTFEJLESZTÉSI TESTÜLET Civilek döntenek a kommunális adó felhasználásáról

A XII. kerületben, az országban elsőként és mindeztidáig egyedülálló módon, független civil szervezet tehet javaslatot a kommunális adóból származó, útfelújításra elkülönített évi mintegy kétszázmillió forint önkormányzati bevétel felhasználására. A Hegyvidéki Útfelújítási Testület választott tagjai azon munkálkodnak, hogy az adófizető polgárok pénzéből minél több kerületi út, járda és lépcső újuljon meg.

A központi, kormányzati források jelentős csökkenése miatt 2007-ben kényszerűségből bevezetett kommunális adó polgárbarát felhasználását koordinálja az önkormányzat kezdeményezésére megalakított Hegyvidéki Útfelújítási Testület (HUT). A civilekből álló szervezet az önkormányzat szakirodájával közösen arra tesz javaslatot, hogy a rendelkezésre álló teljes adóbevétel terhére az adott évben melyik út, járda, illetve lépcső felújítása, átépítése valósuljon meg, valamint hol kezdődjön kátyúzás, vagy más fenntartási munka. Mivel a kommunális adó teljes összegét útfelújításra fordítják, a HUT évente több mint kétszázmillió forint elköltésére tesz javaslatot. A testület ötvenöt állandó – társadalmi munkában dolgozó – tagját a polgárok ajánlásai alapján választották ki, figyelmet fordítva arra, hogy minden választási szavazókör rendelkezzen saját képviselővel. Szintén területi elv alapján, választókerületek szerint áll össze a tagok javaslatait megtárgyaló, majd konkrét döntéseket hozó tizenhat tagú elnökség. A HUT megalakulását követően a hegyvidéki polgárok írásbeli értesítést kaptak, amelyben szerepelt az adott körzet képviselőjének neve és elérhetősége, így lehetőség nyílik arra, hogy a testület tagjai közvetlenül a lakosságtól kapjanak információkat az utak, járdák, lépcsők állapotáról, arról, hol van szükség javításra, vagy éppen nagyobb beruházásra.

RENDELET A JÁRDÁK VÉDELMEBEN

A Hegyvidéken az önkormányzat tulajdonában álló helyi közutak kezelésének szabályairól szóló 2010-es rendelet járdákra vonatkozó része határozza meg a gyalogosfelületeket érintő bontási, építési munkák menetét. A cél a járdafelületek arculatának egységesítése, a felesleges burkolatfeltörés megakadályozása és a helyreállítási kötelezettség betartatása.

A Hegyvidéki Önkormányzat számára fontos, hogy a kerület járdái ne csupán biztonságosan járhatóak, hanem esztétikusak és környezetükhöz illeszkedők is legyenek. Korábban nem létezett rendelet, amely a felbontott járdák helyreállítását egyértelműen szabályozta volna, ezért minden alkalommal egyedi megállapodást kellett kötni a közművállalatokkal a munkák elvégzésére. Ennek ellenére az esetek egy részében sikerült elérni, hogy a bontással járó munkákat követően az aszfaltot csúszásmentes térkő burkolatra cseréljék – az önkormányzat támogatásával. A felhasznált térkő az aszfaltnál kopásállóbb és biztonságosabban járható felületet képez, szükség esetén egyszerű bontani, ahogy helyreállítani is.

Az önkormányzat képviselő-testülete által 2010-ben elfogadott szabályozás részletesen meghatározza, hogy a bontást követően hol és milyen technológiával, mekkora felületen kell elvégezni a helyreállítást. A burkolatot, a felbontott útszakasz szélességétől függetlenül, az eredeti járdaburkolattal megegyező anyaggal, vagy az önkormányzat hosszú távú fejlesztési terveivel összhangban térkő burkolattal kell visszaépíteni. Szintén kötelező a térkővezés a közterület-fejlesztéseknél, illetve az új városközpontok kialakításakor.

Újdonság, hogy a rendeletben foglaltak szerint a nagyobb forgalmú kereszteződésekben, a gyengén látók és mozgáskorlátozottak közlekedését segítő, a járda végét lesüllyesztett, esetenként recés felületű, piros kővel kell jelezni. Fokozott védelmet kap a növényzet is, a járda helyreállításakor mindenhol locsolást segítő védővályú kerül a fák köré.

A közműcégek számára csupán ajánlás, a kerületi fejlesztésekkor azonban minden esetben alkalmazott megoldás, hogy a homogén aszfaltfelületeket színes térkővel teszik változatosabbá. Jó példa erre a Tamási Áron iskola előtti járdaszakaszcso, illetve a Bűrök utcai gyalogosfelület, ahol piros kővel jelzik a kocsibeállókat. Szintén színes térkő csíkkal teszik jobban láthatóvá a parkolósávot a Roskovics utcában, illetve a János kórház óvodája előtti járdán.



SZIGORÚAN SZABÁLYOZOTT ÚTBONTÁSOK

Megszűntek a korábbi kiskapuk, így a közműcégek már nem tudnak kibújni a helyreállítási kötelezettség alól: az önkormányzat külön rendeletet alkotott a kerületi fenntartású utak felbontásának, valamint helyreállításának szabályozására. 2010-ben kiemelt védelmet kaptak az utakat szegélyező fák és zöldfelületek, javul a felújítások minősége, valamint eltűnnek a környezetet csúfító foltos burkolatpótlások.

Korábban a közutakon dolgozó közműcégek kedvük szerint, többnyire saját érdekeiket előtérbe helyezve határozták meg a bontás és a rekonstrukció munkafázisait, sokszor finoman szólva is egyedien értelmezve a helyreállítás módját. A kerület számára kedvezőtlen gyakorlatnak vetett véget az új útrrendelet, amely rögzíti az önkormányzati kezelésű közutakat érintő munkák engedélyeztetési szabályait, meghatározza a kezelői hozzájárulás kiadásának feltételrendszerét, a helyreállításra vonatkozó szakmai és a munkavégzés helyszínének rendjével összefüggő előírásokat.

Felsorolja, milyen esetekben és hogyan lehet feltörni az útburkolatot, leírja a helyreállítás menetét, időkorlátait, sőt, még a felhasználható anyagokról is rendelkezik. Nyomvonalas bontást követően alapesetben felpályás kopórétgöcsérét ír elő a rendelet, amennyiben a burkolatfeltörés az útpálya több mint felét



érinti, életbe lép a teljes területű felújítási kötelezettség. Az útszerkezetet is újra kell építeni, ha a felület több mint hetven százalékát érinti a közműfelújítás.

A rendelet fontos eleme a zöldfelületek védelme: a környezettudatos szabályozás értelmében a munkaárkot legalább két méterrel, nyomvonalas munkáknál egy méterrel kell vezetni a zöldfelületek mellett. Fák körül három méteren belül csak a kézi ásás megengedett, és tilos átvágni az öt centiméternél vastagabb gyökereket. Zöldfelületeken, közművek felszíni szerelvényein tilos építőanyagot, kitermelt földet elhelyezni. A gyalogos és járműközlekedés fenntarthatóságára ügyelve a kitermelt földet és egyéb építőanyagokat kötelező palánkkal körbevenni, a fel nem használt mennyiséget másnap reggel hétfig el kell szállítani a közterületről. A rendelet a közterület-használatot is szabályozza: az építés ideje alatt az út igénybevétele után négyzetméterenként és naponta hatvan forint díj fizetendő, ami a tapasztalatok szerint gyorsabb munkára készíti a kivitelezőket.

MIT JELENT...

...az útfelújítás?

A teljes útpályát, valamint a szegélykövezetet érintő rekonstrukciók, különös figyelmet szentelve a vízvezetésre. E munkálatok része minden olyan beavatkozás is, amely az út teherbírását növeli.

...a burkolatmegerősítés?

A meglévő útalapok (szerkezet) megtartása mellett az út burkolatára további aszfaltrétegeket terítenek.

...az útszerkezet-rekonstrukció?

Az út alapjainak teljes átépítése, melynek során a meglévő rétegeket teljes mértékben elbontják, majd újraépítik. Jellemzően az altalaj teherbírási elégtelenségei vezetnek ahhoz, hogy az utat teljes szerkezetében át kelljen építeni.

...a nyomvonalas helyreállítás?

A megbontott nyomvonalas munkaárok legcsekélyebb mértékű, legkisebb költségű helyreállítása. Ezt a típusú helyreállítást a hivatal már nem engedélyezi, kivéve abban az esetben, ha az utat egy-két éven belül felújítják.

Miből van az aszfalt?

Összetétele: 80-90 százalék kőzúzalék, 5-10 százalék bitumen, valamint 5-10 százalék töltőanyag, amely nem más, mint finom mészkőliszt. Színe kopás után is fekete marad, ha bazaltzúzalékos összetételű, dolomittal keverve azonban idővel kifehéredik.

Milyen típusú szegélyeket használnak a Hegyvidéken?

Jellemzően a természetes köveket próbálja megtartani az önkormányzat. Ha ez anyagihiány miatt mégsem lehetséges, akkor is arra törekszenek, hogy az érintett útpadka egységes képet mutasson. Ennek érdekében a természetes és betonszegélyeket szakaszonként telepítik.

Technológia

Az útfelújítások többségében a kopóréteg annyira elhasználódott, hogy elkerülhetetlen a felmarása. Ilyenkor egy réteg kiegyenlítő és egy újabb réteg kopóréteget terítenek az útfelületre. Ezzel a megoldással átlagosan 8-10 centiméter vastag új burkolat létesül az útpályán.

Hány évet bír ki a kopóréteg?

Az aszfalt becsült élettartama 10-15 év. A valós amortizációt a forgalom nagysága, az időjárás, valamint a karbantartás minősége határozza meg.



A KÁTYÚZÁS NEM MEGOLDÁS A Hegyvidék élen jár az úthálózat felújításában



BESZÉLGETÉS MIKÓ GERGELLYEL

Mikó Gergely 1998 óta vesz részt az önkormányzat képviselő-testületének munkájában. Az okleveles építőmérnök a terület útfejlesztési tanácsnokaként fontos szerepet tölt be a hegyvidéki közútfejlesztések tervezésében, kezdeményezésére vesz részt az önkormányzat az útépitésekkel kapcsolatos régiós és európai uniós pályázatokon.

◦ *2008-ig miért nem pályázott az önkormányzat útfelújításra?*

• Mert a 2007-ben elfogadott kommunális adó teremtett lehetőséget arra, hogy az önkormányzat jelentős útfelújításokra pályázzon a közép-magyarországi régiónál, és az előző évekhez képest megsokszorozza a felújított utak számát, illetve hosszát. Az adóbevételeket tehát nem csupán közvetlenül a munkák kifizetésére használjuk fel, hanem a sikeres pályázathoz szükséges önrészt is részben a polgárok befizetéseiből finanszírozzuk. Már az első évben 90 millió forint vissza nem térítendő pályázati forráshoz jutottunk, ami a költségek nagyjából felét tette ki. A 2009-ben elnyert 170 millió forint aztán az egész központi régió legnagyobb összegű támogatása volt a kerületek, illetve a Pest megyei települések között. A kommunális adókból befolyt összeg, valamint a pályázati pénzek adtak lehetőséget az elmúlt két évtized legnagyobb útfejlesztési programjának beindításához. Úgy érzem, már eddig is értünk el sikereket, hiszen két év alatt 24 kilométer út rekonstrukciója valósult meg, de tény az is, hogy ennél lényegesen több pályázatot adtunk be. Egyelőre azokat az útszakaszokat újítjuk fel, amelyekre sikerült külső támogatást szerezni. Sajnos, a Bajnai-kormány a 2010-es költségvetésben teljesen megszüntette a helyi önkormányzatok számára kiírt pályázatokat. Bízunk benne, hogy a polgári kormány vissza tudja majd állítani a sikeresen működő rendszert.

◦ *Hogyan jellemezné a kerületi úthálózatot?*

• Hegyvidéki jelenség, hogy a korábbi földutakat sohasem építették meg igazi burkolt útnak, hanem ahogy nőtt a forgalom, úgy szórtak le újabb réteg zúzott követ, vagy bitumenrétegeket... Erre a valódi kötőanyag nélküli makadám burkolatra került egy-két réteg aszfalt, legtöbbször szegély és megfelelő alap nélkül. Sokáig még így is ellátták feladatukat ezek az utak, ám ahogy évről évre csapadékvíz és – ami még rosszabb – télen sós hólé jutott a burkolat alá, meggyengült a pályaszerkezet. A felújítások során éppen ezért minden utcában kiépítjük a szegélyeket, a pályaszerkezet szükséges megerősítése mellett.



◦ *Azt szokták mondani, hogy az utak teljes átépítésének egyik akadálya a régi kockaköves kialakítás. Mi erről a véleménye?*

• Pénztakarékosság miatt korábban azt a hibás technikát alkalmazták, hogy a macskaköves utcákra csak egy aszfaltréteget húztak, ami hamar széttöredezett. Ráadásul a magas alapszint miatt a kapubejáróknál, vagy ahol járdák is csatlakoznak az úthoz, nincs mód az aszfaltréteg vastagítására. Ezeket az utakat csak nagyon drágán lehet tökéletesen felújítani, hiszen a megfelelő alap kialakításához ki kell szedni a kockaköveket. Rövidebb szakaszokon, teresedések átépítésekor azért erre is van példa, az értékes bazaltkockákat pedig az önkormányzat a felszedés után elraktározza. Bár utat ezekből már nem építünk, a jó minőségű, a hegyvidéki környezethez illő természetes anyagú köveket lépcsők, terek, emlékművek alapjainak díszítésére használjuk fel.

◦ *Az úthálózat teljes rekonstrukciója hosszabb folyamat, a közlekedés biztonságának érdekében szükség van az úthibák folyamatos javítására. Hogyan alakul a kátyúzás a kerületi utakon?*

• Természetesen az lenne a legjobb, ha nem kellene kátyúzni. A foltozás sosem helyettesítheti a teljes felületű aszfaltozást. A kátyúzás ráadásul fajlagosan lényegesen drágább, és csak arra jó, hogy a közvetlen veszélyhelyzetet időlegesen elhárítsuk. Éppen ezért az önkormányzat arra törekszik, hogy a jelentősen elkátyúsodott utcákat minél előbb teljes szélességében felújítsa. Sajnos, az egyre szeszélyesebb, változékony téli időjárás miatt továbbra is számolnunk kell úthibák kialakulásával. Hogy legalább a már kijavított kátyúk ne képződjenek újra, a kerület 2010-től előírta a vágási hézagok bitumenes kiöntését. Ezzel megelőzhető, hogy a csapadék az aszfalttal kitöltött üregbe jusson, ahol télen megfagyva szétfeszíti a tömítőanyagot.

◦ *Budapesten egyre több az autó, a rendelkezésre álló parkolóhelyek számát azonban a belső területeken nem lehet tovább növelni. Milyen eszközei vannak az önkormányzatnak a parkolási gondok megoldására?*

• Beszédes adat, hogy a XII. kerületben az autók száma már a kilencvenes években elérte nyugat-európai átlagot. 2000 környékén vetődött fel a gondolat a kerület vezetőségében, hogy az alsó, sűrűn lakott városrészekben szabályozza a közterületi parkolást. Az önkormányzatot nem a pluszbevétel reménye vezette, egyszerűen úgy látta, hogy másképp lehetetlen biztosítani a parkolást az itt élők számára. Emellett, miután a belső városrészekben nagyon sok üzlet, hivatal, közintézmény működik, szükség volt arra, hogy napközben is legyen elegendő számú parkolóhely. Mivel kevesebb a hely, mint amennyire igény lenne, fizetővé kellett tenni a várakozást. Ennek érdekében a négy budai kerület egy időben elindította a parkolásgazdálkodási rendszert. Szerettük volna a fővárosi kezelésű utakat is bevonni, azonban a fővárosi önkormányzat nem hajlott a megállapodásra. Később a főváros zónákra osztotta a kerületet, meghatározta az övezethatárokat, és még azt a jogot is elvette az önkormányzatoktól, hogy a parkolási díj mértékét megállapítsák. Így alakult ki a mostani rendszer.



◦ *Hiába újulnak meg a kerületi utak, ha a nagy súlyú teherautók néhány év alatt tönkreteszik a kopóréteget, illetve magát az útszerkezetet. Hogyan lehet szabályozni a túlsúlyos járművek behajtását a kerületbe?*

• A közutak állagának megóvása és a biztonságos közlekedés szavatolása érdekében az önkormányzat 2001-ben rendeletben szabályozta a 12 tonnánál nehezebb járművek kerületen belüli úthasználatát. Ennek értelmében a súlyhatárt túllépő teherautók csak a kerület közútkezelői hozzájárulásával használhatják a hegyvidéki mellékutakat. Sajnálatos, hogy a főváros elvette ezt a jogot a kerületektől, és saját hatáskörben a mai napig kiad behajtási engedélyeket. Hegyvidék önkormányzata azt szeretné elérni, hogy a kerület gazdjaként meghatározhassa a nehéz járművek mozgásának irányát. Jelenleg az a helyzet, hogy a főváros bármilyen útvonalat engedélyez, függetlenül az adott útszakaszok teherbíró képességétől, vagy pillanatnyi állapotától. Éppen ezért az önkormányzat fontolóra vette súlykorlátozás bevezetését a kezelésében lévő utakon. Természetesen a helyi építkezéseket kiszolgáló teherautók közlekedését ez nem befolyásolná, azonban lehetőség nyílna arra, hogy drasztikusan visszaszorítsuk a nehéz járművek átmenő forgalmát.

FOLYAMATOS A HEGYVIDÉKI UTAK KÁTYÚZÁSA

Az önkormányzat kiemelt figyelmet fordít a XII. kerület mintegy háromszáz önkormányzati kezelésű útszakaszának állagmegóvására. A fenntartási és karbantartási munkák keretében folyamatosan javítják a közlekedés biztonságára veszélyt jelentő kátyúkat és úthibákat.

Az utóbbi években tapasztalható szélsőséges időjárás miatt évről évre egyre több kátyú, hiba keletkezik az ország útjain. Bár a tapasztalatok szerint a hegyvidéki utak a fővárosi átlagnál jobb minőségűek, ellenállók, a közlekedés biztonságának fenntartása érdekében folyamatosan karban kell tartani őket.

A közvetlen balesetveszélyt jelentő kátyúkat haladéktalanul kijavítják, a kisebb gödröket és repedéseket a tavaszi, illetve nyári időszakban tüntetik el az utakról. Hogy miért csak akkor? Mert télen kizárólag úgynevezett hideg kátyúzással lehet dolgozni, ami kevésbé tartós megoldás az időtálló, azonban csak jóval fagypont felett alkalmazható meleg aszfaltozáshoz képest.

Hogy a kijavított kátyúk ne képződjenek újra, a kerület a Hegyvidéki Útfejlesztési Testület javaslatára 2010 óta az úgynevezett bitumencsík-technológiát alkalmazza. Ennek lényege, hogy a közműépítés, illetve kátyúzás miatt megbontott útburkolaton a friss aszfaltolt körüli vágási hézagot bitumennel töltik ki, ami megakadályozza a víz beszivárgását. A megjavított úthibák ugyanis a legtöbbször azért mennek tönkre, mert télen az esővíz vagy a hólé éjjel megfagy, és szétrepedíti a tömítőanyagot. Ezt a megoldást ugyanakkor csak azokon a helyszíneken alkalmazzák, ahol egy éven belül nem várható teljes útfelújítás.

Az úgynevezett meleg kátyúzási technológia során kibontják a hibás útburkolatot, körbevágják a gödör szélét, és kiöntik forró aszfalttal. Kisebb felületű útszakaszok esetében egy olyan környezetbarát berendezést használnak, amely a régi, felbontott aszfalt felolvasztásával állít elő tömítőanyagot.

Ha kátyúba hajtunk...

Előfordul, hogy a szabályosan közlekedő autós későn veszi észre az úthibát, és belehajt egy kátyúba. Amennyiben az útszakasz kerületi kezelésű, a kátyúkarral kapcsolatos ügyintézkést a Jagelló út 24. alatt található védelmi csoport végzi. A bejelentéseket a **319-1095**-ös telefonszámon várják, a kárigény érvényesítéséhez szükséges dokumentumokat személyesen, illetve faxon fogadják. Az esemény kivizsgálását a közútkezelői feladatokat ellátó önkormányzati városgazdálkodási iroda végzi, majd javaslatot tesz a kárenyhítésre.

Kátyúbejelentés (fővárosi fenntartású útvonalak): **210-0560, 06-40-353-353.**

Forróvonal (éjjel-nappal hívható): **06-80-404-404.**

A KÖTELEZŐ SÍKOSSÁGMENTESÍTÉSBN IS SEGÍT AZ ÖNKORMÁNYZAT

A járdák síkosságmentesítéséről szóló fővárosi rendelet értelmében a tulajdonosok feladata a jégtől, hótól megtisztítani a társas- és családi házak előtti járdákat. Az önkormányzat minden évben kedvezményes áron biztosítja a környezetbarát síkosságmentesítő anyagot. A rendelet betartását a Hegyvidéki Közterület-felügyelet munkatársai ellenőrzik.

A köztisztaságról szóló 48/1994. (VIII. 1.) fővárosi rendelet értelmében Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlése gondoskodik a fővárosban a burkolt közutak, valamint az ingatlanokhoz nem csatlakozó burkolt járdák tisztán tartásáról, síkosságmentesítéséről és a hó eltakarításáról.

A járdákon a telekhatártól számított egy méteren belül az ingatlan tulajdonosának, illetve használójának, kezelőjének feladata a hó és a jég eltakarítása, és szintén az ő kötelessége a járda és a kocsút között kiépített vagy kiépítetlen terület tisztán tartása is. A síkosságmentesítés elmulasztása miatt bekövetkező balesetek, károk miatt az érintett épület tulajdonosa, társasházak esetében a lakóközösség vonható felelősségre. Nem jelent mentességet az épület falára kitett „csúszásveszély” felirat, amennyiben a járda takarítását nem végezték el.

A járdák állapotát a Hegyvidéki Közterület-felügyelet emberei ellenőrzik, ha szükséges, először figyelmeztetnek, majd bírságot rónak ki. Amennyiben ez sem vezet eredményre, szabálysértési feljelentést tehetnek, és a szabálytalankodók több tízezer forintos bírságra számíthatnak.

A Hegyvidéki Önkormányzat minden télen kedvezményes áron biztosít környezetbarát kvarchomokot a lakosság részére. A zsákokat előzetes rendelés alapján a HÁGO Kft. telephelyén (XII., Bűrök utca 77-87.) vehetik át az igénylők.

TAKARÍTÓGÉPPEL A JÁRDÁK TISZTASÁGÁÉRT

Bár az ingatlanok előtti járdaszakaszok tisztán tartása a tulajdonosok feladata, a Hegyvidéki Önkormányzat takarítógépe március 15-től egészen az őszi fagyok beköszöntéig a nagyobb átmenő forgalom miatt erősebben szennyezett belső városrész valamennyi utcáját hetente legalább egyszer átmossa.

A HÁGO Kft. üzemeltetésében működő, önjáró, mintegy ötszáz literes gyűjtőtartállyal felszerelt berendezés nem csupán a port, hanem a darabos szemetet, illetve a kutyaürüléket is képes eltüntetni a szilárd burkolatokról. Először vízpermetet locsol a járdára, majd az így megkötött szálló port a járdán eldobott hulladékkal együtt az ellentétes irányba forgó seprűkön keresztül szívja fel. A környezetbarát jármű naponta közel egy tonna hulladékot gyűjt össze, amivel jelentősen csökkenti a magas házas övezetben élők környezeti terhelését.



Só helyett zeolit

A hegyvidéki parkok és intézményi zöldterületek gyalogos útvonalainak síkosságmentesítésére évek óta környezetbarát zeolitörleményt használ az önkormányzat. Ennek előnye, hogy a talajba jutva a sóval ellentétben nem károsítja, hanem táplálja az út menti növényeket. A zeolit természetes ásványi anyag, kis mennyiségű kalcium-kloriddal keverve hatékonyan képes meggátolni a nedvesség visszafagyását.

ELSZÁLLÍTJÁK A GAZDÁTLAN AUTÓKAT

2010 áprilisától a Hegyvidéki Közterület-felügyelet gondoskodik az utak mellett gazdátlanul hagyott roncs-, rendszám és vizsga nélküli, illetve forgalomból kivont autók elszállításáról. A hivatalos felszólítást követően a tulajdonosnak, illetve az üzembentartónak harminc napja van arra, hogy járművét bírságolás nélkül elvigye a közterületről.

A közterületen parkoló, szemrevételezéssel azonosíthatatlan gépkocsi forgalomból kivont, üzemképtelen közlekedési eszköznek, azaz jogtalanul otthagyott tárgynak minősül. Ezek elszállításáról az önkormányzatok kötelessége gondoskodni, a felmerülő költségeket a jármű tulajdonosára, ha van, üzembentartójára terhelik. A Hegyvidéki Önkormányzat elsődleges célja nem az, hogy bevételre tegyen szert, hanem hogy a terület közrendje, forgalmának biztonsága fennmaradjon, ezért a jogszabályi kereteken belül arra törekszik, hogy az üzembentartó harminc napon belül maga vigye el a közterületen illegálisan parkoló járművet. Első lépésben a rendszám, vagy más látható hatósági jelzés alapján megpróbálják felkutatni az autó üzembentartóját, vagy gazdáját, egyúttal hivatalos értesítést ragasztanak a járműre, amelyben az elszállítás idejéről és annak következményeiről tájékoztatnak.

A határidő lejárta után a Hegyvidéki Közterület-felügyelet elviteli a járművet, ezt követően a tulajdonosnak további fél éve marad arra, hogy a kijelölt telephelyen kiváltsa azt. Ennek azonban már komoly anyagi vonzata van, a végszámla ugyanis akár a 300 ezer forintot is elérheti, ráadásul szabálysértési eljárást is indítanak a gépkocsi üzembentartójával szemben.

A féléves türelmi idő lejártát követően a közterület-felügyeletnek joga van hasznosítani a roncsot, árverésen értékesíteni. Az eladásból származó bevételt hat hónapra zárolják arra az esetre, ha a tulajdonos mégis jelentkezne. Ilyenkor a költségekkel csökkentett összeg jár az autó gazdájának.

Nem bújhatnak ki a kötelezettségek alól a külföldi rendszámú járművek tulajdonosai sem, ugyanis a közterület-felügyelet adategyeztetés céljából felveszi a kapcsolatot az érintett ország nagykövetségével, így az esetek döntő többségében fény derül az utolsó bejegyzett üzembentartó kilétére.

Érvényes vizsga vagy rendszám nélkül mindössze harminc napig, a közterület-használati díj megfizetésével lehet a mellékutak parkolósávjában tárolni a járműveket. A hosszabb ideje elhagyott, vagy rendszám nélküli, gazdátlan autókat a **Kiss János altábornagy utca 47.** alatt személyesen, vagy a **225-0147**-es telefonszámon jelentheti be a lakosság. Ha valaki nem találja megszokott helyén régóta nem használt autóját, hívja a rendőrséget vagy a Hegyvidéki Közterület-felügyeletet. További információk a www.hegyvidek.eu honlapon, a Biztonság/Hegyvidéki Közterület-felügyelet link alatt olvashatók.

INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

Fókuszban a közlekedés

Európai uniós támogatások bevonásával valósítja meg városrehabilitációs elképzeléseinek tervezését a Hegyvidéki Önkormányzat. Az Integrált Városfejlesztési Stratégia célja, hogy a kerület megtartsa táji, természeti és épített értékeit, az itt élőknek biztonságot, harmonikus lakóteret, színvonalas környezetet, a látogatók számára pedig vonzó kikapcsolódási lehetőséget, érdekes látnivalókat, hasznos programokat kínáljon. A stratégia a kerület közlekedési infrastruktúrájával, közúthálózatával is foglalkozik.



A 2007–2013-as időszak pályázati rendszeréhez igazodóan Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS) készítését kezdeményezte a Hegyvidéki Önkormányzat. Ennek egyik eleme az elmúlt évek legnagyobb beruházása, a MOM-Gesztenyés kert kulturális, sport- és szabadidőnegyed funkcióbővítő fejlesztése. Az IVS-ben megfogalmazott jövőkép elsősorban a kerület földrajzi, táji, természeti adottságaira és hagyományaira, továbbá minőségjavító törekvésekre alapoz, amelyek a kerület, illetve kerületrészek számára a legkedvezőbb, egyben harmonikus fejlődési utat jelölik ki.

A tanulmány a kerület közlekedési infrastruktúrájával, közúthálózatával is foglalkozik. E szerint a Hegyvidék főúthálózata lényegében kialakult, a főváros közlekedését meghatározó elemek közé csupán két, a domborzati adottságok által meghatározott elem tartozik. Ezek a Budán belüli észak-déli irányú közlekedés feltételeit megteremtő Alkotás utca, illetve az agglomerációs kapcsolatot is biztosító kelet-nyugat irányú közlekedésben fontos szerepet játszó Szilágyi Erzsébet fasor–Budakeszi út (Hidegkúti út). A kerület belső közlekedésében hangsúlyos elemek – a déli területek kivételével – szintén kialakultak. A hegyvidéki főutak elsősorban a Duna-hidak – Margit híd, Széchenyi híd, Lánchíd, Erzsébet híd, Szabadság híd, Petőfi híd – elérését biztosítják.

A mellékúthálózatot alkotó gyűjtőutak és kiszolgáló utak jelentős mértékű fejlesztést igényelnek mind hálózati kialakítás, mind kiépítettség terén. A gyűjtőúthálózat esetében az északi terület hiányossága, hogy jelenleg nincs összeköttetése a II. kerület felé. A keleti és déli területeken hiányzik az Alkotás utcával többé-kevésbé párhuzamos, a kerület belső városrészeit összekötő útvonal. A kiszolgáló utak számára rendelkezésre álló közterületek szélessége és a burkolatok minősége a kerület keleti területein megfelelő, korszerűsítésüket a közterületek minőségi fejlesztése iránt megmutató igény teszi kívánatossá. A kerület északi területein a közterületek szélessége többnyire megfelelő, a burkolatok minősége, esetenként hiánya azonban megoldandó feladatot jelent.

Sok esetben nem elég szélesek a közterületek a kerület déli részén, jelentős részük egyáltalán nem rendelkezik szilárd burkolattal, vagy a meglévők műszaki paraméterei nem megfelelőek. A XII. kerület közúti közlekedését – és ennek részeként az autóbusz-közlekedést is – biztosító közúthálózatban a forgalomszámlálási adatok ismeretében az utazási igények eltérő mértékben biztosítottak. A Budakeszi út mint útvonal – az átmenő forgalom következtében –, valamint a Moszkva tér és az Orbán tér túlterhelt. A kerület belső közlekedését meghatározó főúthálózat Alkotás utcához csatlakozó szakaszai telítettek, egyrészt az Alkotás utcai csomópontok korlátozott keresztirányú áteresztőképessége miatt, másrészt a Duna-hidak telítettsége következtében. A mellékúthálózatot alkotó gyűjtő- és kiszolgáló utak megfelelő kapacitástartalékkal rendelkeznek.

KERÜLETI ÖSSZEFOGÁS A TEHERAUTÓK ELLEN

Pokorni Zoltán polgármester is ellátta kézjeggyével azt a Demszky Gábornak címzett nyílt levelet, amelyben Láng Zsolt II. kerületi polgármester a főváros 2008 decemberében elfogadott szabályozása ellen tiltakozik. Ez a szabályozás ugyanis elvette a kerületektől a behajtási engedélyek kiadásának jogát.

A fővárosi önkormányzat közgyűlése 2008 decemberében megváltoztatta a védett, a várakozási és a korlátozott forgalmú övezetekkel kapcsolatos hatásköri és rendeleti szabályozást, és az engedélyek kiadásának jogát a kerületektől a főpolgármester kizárólagos hatáskörébe utalta. Mindez azt jelenti, hogy a korábbi gyakorlattól eltérően a kerületi utakat a tulajdonos önkormányzatok beleegyezése nélkül használhatják a környezetet és az úthálózatot egyaránt rongáló nehéz teherautók. Nincs garancia arra, hogy az engedélyek kiadásakor a kerületi polgárok érdekeit és a környezetvédelmi szempontokat figyelembe veszi a főváros, ami a teherautó-forgalom növekedéséhez vezet. Hegyvidék önkormányzata a budai önkormányzatokkal közösen szeretné elérni, hogy az engedélyek kiadása újra helyben történjen.





INTERJÚ SZÁLKA MIKLÓSSAL

Évtizedek óta foglalkozik úttervezéssel a kerületünkben élő Szálka Miklós. A Hegyvidéki Útfejlesztési Testület vezetését a kezdetektől társadalmi munkában ellátó közlekedéstervező építész nevéhez fűződik a kerület és egyben a főváros első forgalomcsillapított övezetének létrehozása a Rózse utcában, valamint a Budapesten hosszú évtizedek elmúltával újra felfedezett körforgalom megvalósítása a Hóvirág út–Rácz Aladár út kereszteződésében. A szakembert a hegyvidéki úthálózat fejlesztési lehetőségeiről és a szervezet feladatairól kérdeztük.

◦ *Sok mindent elértek, amióta megalakult a testület?*

• Pokorni Zoltán polgármester 3 éve kezdeményezte a Hegyvidéki Útfejlesztési Testület (HUT) felállítását. A cél az volt, hogy a kommunálisadó-bevételek felhasználása a civilek kezébe kerüljön. A választott testület valamennyi tagja társadalmi munkában dolgozik, megalakulásunk óta közel kétszáz javaslatot tettünk utak, járdák és lépcsők felújítására, kijavítására. Örömteli, hogy az önkormányzat szinte mindegyik indítványunkat elfogadta, a sürgős munkákat pedig haladéktalanul elvégeztette. Ennek köszönhető, hogy számtalan balesetveszélyes korlát és járda újjult meg, új lendületet vett a kátyúzás, de ami ennél is fontosabb, az elmúlt két évben minden eddiginél több utat sikerült teljes szélességében felújítani. Ebben óriási szerepe van a polgárok áldozatvállalásának, hiszen a kommunálisadó-bevételek nélkül nem lenne elegendő forrás a tervek megvalósításához.

◦ *A felújítandó utak, járdák és lépcsők kiválasztása mellett milyen szerepet játszik a HUT a beruházások lebonyolításában?*

• Mindig arra kérem a HUT tagjait, hogy kövessék nyomon a körzetükben folyó kivitelezéseket, és jelezzék, ha technológiai hiányosságokat tapasztalnak. Nagyon fontos, hogy a felújítások minél jobb minőségben készüljenek el. Nem mindegy ugyanis, hogy egy több tízmillió forintért újraaszfaltozott utat mikor kell legközelebb felújítani, vagy meddig tartanak ki a kátyújavítások. Ezért is számít mérföldkőnek a nemrégiben elfogadott kerületi útrendelet, amely a többi között részletesen szabályozza a felújítás, útépités folyamatát, ettől pedig a kivitelezők nem térhetnek el. Előírja például, hogy egy munkagödör betömésekor milyen rétegezést, tömörítési fokot kell alkalmazni.

◦ *Útépitő mérnökként mi a véleménye az új szabályozásról?*

• Összességében rendkívül hasznosnak tartom a rendeletet, hiszen kiemelt figyelmet fordít az értékek megtartására, arra, hogy a kerület útjai ne csak szépek, hanem tartósak is legyenek. Legnagyobb érdeme, hogy részletesen leírja a kivitelező feladatait, a munkafolyamatok rendjét és az önkormányzat elvárásait. Magas a mérce, azonban ez kell ahhoz, hogy az elvégzett felújítások, javítások hosszú távon szolgálják a Hegyvidéken élőket. Hogy ez valóban megvalósuljon, ahhoz a munkafázisok szigorú ellenőrzésére van szükség, amiben kiemelt szerepet kapnak a kerületi útellenőrök.

◦ *Alapvetően jó vagy rossz állapotban vannak a hegyvidéki utak?*

• Általánosságban elmondható, hogy a XII. kerületben a lakóutcák vannak rosszabb állapotban, a gyűjtőúthálózzal egy-két kivételtől eltekintve nincs nagyobb baj. A legnagyobb eredménynek azt tartom, hogy a HUT első két évében sikerült a legrosszabb állapotú utakat felújítani, vagy legalábbis különböző javításokkal elhárítani a közvetlen balesetveszélyt. Tudomásul kell venni, hogy csak a minőségi fejlesztéseknek van értelme, a mennyiségnek nem szabad a színvonal rovására mennie. Sajnos, ez történt a Diós árok alsó szakaszán, amit a főváros rohammunkában, az alap cseréje nélkül újjított fel. Az eredmény: három év alatt szinte teljesen tönkrement a kopóréteg. Szintén figyelni kell arra, hogy az aszfaltozással párhuzamosan a vízvezetésért felelős szegélyeket is cseréljék, vagy legalább kijavítsák. Szerencsére a Hegyvidéken az önkormányzat csak úgy rendel meg útfelújítást, hogy egyúttal a szegély rekonstrukcióját is elvégzik.

◦ *Korábban sokan kifogásolták a kátyúzások minőségét, hiszen a tapasztalatok szerint a nyáron kijavított úthibák nagy része a következő tavasszal újra megjelenik. Mi ennek az oka?*

• A jól elvégzett kátyúzásnak évekig ki kell tartania. Hogy ez nem mindig van így, annak elsősorban az az oka, hogy a kivitelezők nem tartják be a munkafolyamatokat. Nem takarítják ki rendesen a munkaterületet, elmarad az előmelegítés is, ezért nem tud megfelelően megkötni a tömőanyag. Az önkormányzat 2009-ben előírta a bitumencsík használatát, ami megakadályozza, hogy a vágási hézagon keresztül víz kerüljön a tömőanyag alá. Nagyon helyes! Értelme viszont csak akkor van, ha a kivitelezők a kátyúzást a technológiai előírás szerint végezték. A bitumennek azonban van még egy fontos felhasználási területe. Nyugat-Európában évtizedek óta minden évben kiöntik bitumennel a két útfél közötti hézagot, ugyanis ezzel az egyébként nem túl drága megoldással akár öt évvel meghosszabbítható a burkolat élettartama.

◦ *Milyen szerepe van az utak állagromlásában a forgalom nagyságának és sebességének? A Tempo30 övezetek kialakítása hozzájárulhat a kopóréteg élettartamának növeléséhez?*

• A jó minőségű aszfaltköpeny élettartama – ha az útalap is megfelelő – átlagosan 10–15 év. Kétségtelen, hogy az áthaladó járművek számának és sebességének csökkentésével a felület kopása is kisebb lesz. A Tempo30 övezetek azonban a tapasztalatok szerint a forgalmat nem, csak a sebességet csökkentik, ami önmagában is óriási dolog, hiszen ezzel jelentősen nő a gyalogosok biztonsága. Ezt szerettük volna elérni a nyolcvanas években a Rózse utcában is, ahol az ott élőkkel közösen elsőként a kerületben terveztük meg az utcát, majd a parkolóhelyek, fák, sebességcsökkentő szigetek kialakításában saját kezűleg is részt vettünk.

ÖTÖSRE VIZSGÁZOTT A HEGYVIDÉKI ZEBRAFEST KAMPÁNY

Pokorni Zoltán polgármester javaslatára 2009-ben színesre festett műanyag zebrákat helyeztek el az oktatási intézményekhez közeli gyalogos-átkelőhelyeknél. A hegyvidéki gyerekek munkáját dicséző vidám, csíkos pa-tások arra figyelmeztették az autósokat, hogy fékezzenek le, és adjanak elsőbbséget a gyalogosoknak.

A ZebraFest elnevezésű kampánnyal a kerület zebráin bekövetkezett tragikus kimenetelű gázolások ellen lépett fel a Hegyvidéki Önkormányzat. A 2009-ben elindított programmal a toleráns és gyalogosbarát közle- kedés fontosságára hívták fel az autósok figyelmét. Ennek érdekében az iskolák, óvodák közelében található gyalogos-átkelőhelyek környezetében életnagyságú műanyag zebrákat állítottak fel.

A kampány a gyermekek számára meghirdetett iskolai rajzpályázattal indult. A programban részt vevő közel húsz intézményben több száz pályamunka közül választották ki a megvalósításra váró zebrát. A győztesek, gyerekek és tanárok közösen festették meg a közel életnagyságú műanyag figurát, amit az iskolához leg- közelebb eső, kiemelt forgalmú gyalogos-átkelőhely mellett helyeztek el.

Már néhány nappal a kampány kezdete után kiderült, hogy a csíkos négy lábúak látványa jótékonyan befo- lyásolja a közlekedési morált, hiszen jelentősen visszaesett azoknak az eseteknek a száma, amikor az autó- sok nem adták meg az elsőbbséget a zebrára lépő gyalogosok számára.

Oscart nyertek a hegyvidéki zebrák

Társadalmi célú kategóriában 2009-ben a Hegyvidéki Önkormányzat ZebraFest kampánya nyerte el a hazai Effie-verseny Arany-díját. A marketingkommunikációs szakma neves képviselői azzal indokolták döntésü- ket, hogy sem a kampány ideje alatt, sem pedig azóta nem történt gyalogosgázolás a hegyvidéki zebrákon. További információk: www.effie.hu

Brüsszelben is díjazták

2010 júniusában az Európai Kommunikációs Ügynökségek Szövetségének nemzetközi reklámszakmai versenyéről is elhozta az első díjat a ZebraFest. A díjat Pokorni Zoltán polgármester Brüsszelben, az Európai Parlament épületében vette át. További információk: www.careawards.eu

PIROS ZEBRÁK VIGYÁZNAK A GYEREKEK BIZTONSÁGÁRA

A ZebraFest programot megelőzően kampányt indított a hegyvidéki gyermekbalesetek megelőzése érde- kében az önkormányzat. A „Biztonságos úton a kerület iskoláiba, óvodáiba” elnevezésű program részeként fényvisszaverő prizmákat, és jól látható piros keretet kapnak az iskolák közelében található zebrák.

A „Biztonságos úton a kerület iskoláiba, óvodáiba” programmal az iskolakezdekő és a tanév végén megug- ró gyermekbalesetek számának visszaszorítását szeretné elérni az önkormányzat. Mivel a tapasztalatok sze- rint a gázolások többsége a zebrán, rossz időben vagy sötétedés után történik, szükség van a gyalogátkelő- láthatóságának javítására.



Elsőként a Németsvölgyi úti iskola előtti átkelő újult meg, ahol a polgármester saját kezűleg helyezte el a fényvisszaverő prizmákat, és festette élénkpirosra a zebrák közötti felületet. A gyerekek biztonsága érde- kében a többi kerületi oktatási intézmény közelében található zebrát is fokozatosan láthatóvá teszik – ez egyébként a fenntartó FKF Zrt. feladata lenne –, valamint digitális sebességmérőket és figyelmeztető táb- lákat is felszerelnek.

A kampány részeként iskolakezdekőkor fényvisszaverő karszalagokat osztanak szét a kisdíjakok között, míg az intézmények előtt rendőrök és forgalomirányítók segítik az átkelést. Az intézkedések nyomán jelentősen visszaesett a gyalogos-átkelőhelyek közelében bekövetkezett balesetek száma, s a kezdeményezést az au- tósok is örömmel fogadták, hiszen a figyelemfelkeltő felfestés segíti a gépjárművezetők tájékozódását.

FEKVŐRENDŐRÖKKEL CSÖKKENTIK AZ AUTÓK SEBESSÉGÉT

A közlekedésbiztonság javítása érdekében a szűk keresztmetszetű hegyi utakon, illetve az oktatási intéz- mények közelében sebességcsökkentő küszöböket, közismertebb néven „fekvőrendőröket” telepít az ön- kormányzat. Az új típusú, piros térkőből készült, fényvisszaverő prizmákkal ellátott közlekedéstechnikai eszközöket úgy alakítják ki, hogy lassításra kényszerítsék az autósokat, ám semmiképpen ne okozzanak kárt az áthaladó járművekben. Folyamatos a régi küszöbök cseréje, az útfelújítások alkalmával a kopóréteg felújítá- sa mellett a „fekvőrendőröket” is átépítik.

VÁLTOZOTT A KRESZ Új táblák – előnyben a gyalogosok

A közútkezelők a környezetszennyezési besorolás alapján megtilthatják a behajtást a járművek számára a belterületi övezetekbe. A környezetvédelmi övezetet jelző tábla mellett kiegészítő tábla jelzi azon környezetvédelmi igazolólapozathoz tartozó – a rendszám táblán elhelyezett – matrica színét, amelyre a behajtási tilalom vonatkozik. A kiegészítő jelző táblán „Kivéve engedéllyel” felirat is elhelyezhető.

Szigorodtak a rendszámhasználat szabályai.

Hatósági jelzés nélküli gépjárművek nem vehetnek részt a közúti közlekedésben. A hatósági jelzést (rendszám táblát) a járművön a felszerelésére kijelölt helyen, jól olvasható állapotban kell tartani, azt megváltoztatni, letakarni vagy jogosulatlanul eltávolítani tilos.

Megszűnt a vasúti átjárókban a 30 km/h sebesség határ, áthaladásakor az adott útra érvényes korlátozást kell betartani. Fontos változás, hogy a rendőrség, a közterület-felügyelet, a közút kezelője – az üzembentartó értesítése mellett és költségére – elszállíthatja a forgalmat akadályozó, vagy más szabálysértést megvalósító gépkocsikat. Ebbe a körbe tartozik a kiegészítő táblával ellátott, megállást vagy várakozást tiltó jelző tábla hatálya alá eső területen történő várakozás, a kijelölt rakodóhely szabálytalan elfoglalása, a mozgáskorlátozottak gépkocsija részére fenntartott, jelző táblával vagy útburkolati jellel megjelölt várakozóhely jogosulatlan használata. Tilos a leállósávon megállni vagy várakozni, kivéve, ha műszaki meghibásodás miatt a jármű továbbhaladásra képtelen, a forgalmat ellenőrzi, útfenntartást, úttisztítást végez, továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását vagy műszaki meghibásodásának elhárítását végzi, megkülönböztető jelzést adó berendezést működtet.

„Torlódás” tábla figyelmeztet arra, hogy az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek, míg az autópályán és autópályán kihelyezett „Útirány-előjelző” tábla azt mutatja, hogy a megjelölt helységek vagy országok a következő útkereszteződésnél melyik irányban érhetők el. Külön jelző táblát kaptak a közforgalom elől elzárt magánutak, míg az „Útvonal-megerősítő” tábla autópályán és autópályán az út számát, a táblán megjelölt települések távolságát (kilométerben) jelzi, továbbá informálhat az útcsatlakozások távolságáról. „Közúti forgalom ellenőrzése” táblával kell jelezni a fixen telepített sebességellenőrző berendezést. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerrel ellátott útszakasz kezdetét a „Közúti forgalom ellenőrzése”, a végét a „Közúti forgalom ellenőrzésének vége” jelző tábla mutatja.

A korábbinál nagyobb védelmet kaptak a járókelők: azt a helyet, ahol a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy eleget tudjon tenni elsőbbségadási kötelezettségének. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelíteni, ami lehetővé teszi a biztonságos megállást.

További információk: www.kreszvaltozas.hu



GÖRKORINAK JÁRDÁN A HELYE!

BESZÉLGETÉS FARKAS CSABA RENDŐRKAPITÁNNYAL

A közlekedési balesetek hátterében szinte kivétel nélkül valamilyen emberi mulasztás, felelőtlenesség, figyelmetlenség áll – mondja Farkas Csaba rendőr alezredes, a kerületi kapitányság vezetője, aki arra figyelmeztet: a KRESZ előírásai mindenkire érvényesek, függetlenül attól, hogy valaki autóval, kerékpárral vagy gyalog közlekedik az úton. A rendőrkapitányt a baleset-megelőzés technikáiról kérdeztük.



• *Milyen okokra vezethetők vissza a közúti balesetek?*

• A leggyakoribb ok a szabályok áthágása, mindenekeelőtt a KRESZ előírásainak be nem tartása. Tipikusan ilyen a gyorsajtás: a Hegyvidék meredek útjain lefelé haladva szinte észre sem veszik a sofőrök, hogy a megengedettnél nagyobb sebességre gyorsulnak. Ez különösen veszélyes, hiszen amikor hirtelen kell megállni, a lejtőn a fékút a többszörösére növekedhet, főleg nedves, csúszós szakaszon. A szabályszerzés körébe tartozik az is, ha valaki nem tartja megfelelő műszaki állapotban járművét. Az üzembentartó felelőssége egyebek között, hogy a fékek biztonságosan működjenek, vagy hogy a fényszórók világítsanak. Bár nappal a tompított fényszóró használata csak lakott területen kívül kötelező, felhős, esős időben, pirkadatkor vagy alkonyatkor lakott területen belül is javasolt felkapcsolni. A világítás funkciója ugyanis kettős: nemcsak arra szolgál, hogy mi jól lássuk környezetünket az autóból, hanem hogy a többi közlekedő is időben észrevegyen bennünket. A láthatóság miatt kötelező tartozékok az úgynevezett láthatósági, fényvisszaverő mellény is, amiből annyira van szükség, ahányan az autóban utaznak, hogy mindenkire jusson egy, ha kényszerűségből ki kell szállni valahol az út mentén. A balesetek jelentős része a figyelmetlenségre vezethető vissza: sokan annak ellenére ülnek volán mögé, hogy tudják, kimerültek, nem képesek a vezetésre koncentrálni. Köztudomású, hogy ittas vagy kábítószerrel bódult állapotban tilos autót vezetni. Figyelni kell azonban a gyógyszerek mellékhatására is, egyes készítmények ugyanis álmosítanak, jelentősen megnövelik a reakcióidőt.

• *A gyalogosoknak, kerékpárosoknak mit tanácsol, hogyan kerülhetik el az életveszélyes helyzeteket?*

• Az ő esetükben, akárcsak a járművezetőknél, nagyon fontos a láthatóság. Lakott területen kívül a kerékpárosoknak, valamint – ha nincs járda – az út szélén vagy annak padkáján közlekedő gyalogosoknak kötelező a fényvisszaverő mellény viselete, különösen éjszaka és korlátozott látási viszonyok között. A kerékpárok esetében az első és hátsó lámpa is nélkülözhetetlen kellék. Meg kell említenem, hogy a KRESZ nemcsak a járművezetőkre, hanem mindenki másra vonatkozik, aki az úton közlekedik. Sajnos, sok baleset azért

következik be, mert a gyalogosok szabálytalanul kelnek át az úttesten, vagy a kerékpárosok figyelmen kívül hagyják a KRESZ-táblák jelzéseit, illetve nem megfelelően tartják karban biciklijüket. Az úttesten egyébként az olyan, manapság divatos „guruló eszközökkel”, mint a görkorcsolya vagy a roller, tilos közlekedni, ezeknek a járdán a helyük, de itt is nagyon kell figyelni a gyalogosokra, akiknek természetesen elsőbbségük van.



◦ *Mit tehet a kerületi kapitányság a közlekedésbiztonság javítása érdekében?*

- A rendszeres közlekedésbiztonsági ellenőrzésekkel, a gyorsajtás, az ittas vezetés és más szabálysértések következetes szankcionálásával természetesen sokat tehetünk azért, hogy szabálykövető magatartásra bírjuk a közlekedőket. Úgy gondolom azonban, hogy hosszú távú eredményt csak akkor lehet elérni, ha gyermekeink megfelelő közlekedési ismereteket sajátítanak el. Sok fiatal manapság sajnos csak a rossz példát látja a szülőktől: azt, hogy hogyan lehet áthágni a szabályokat. Ennek ellensúlyozására az óvodákban, iskolákban, valamint rendezvényeinken, így a Hegyvidéki Napokon is folytatjuk azokat a programjainkat, amelyek célja a biztonságos közlekedésre nevelés.

FORGALOM- ÉS SEBESSÉGCSILLAPÍTÁS

SEBESSÉGMÉRŐKKEL A GYORSHAJTÓK ELLEN

Az önkormányzat feladatának tekinti, hogy visszaszorítsa a forgalmasabb és a meredek hegyvidéki utakon rendszeresen előforduló gyorsajtások számát. A kerület közlekedési szempontból veszélyes pontjain kihelyezett mobil sebességmérők a tapasztalatok szerint lassításra ösztönzik az autósokat.



Sebességmérőkkel próbálja elejét venni a gyalogosgázolásoknak a Hegyvidéki Önkormányzat. A sebességtúllépésre figyelmeztető digitális kijelzőket elsősorban azokra az útszakaszokra telepítik, ahol rendszeresen gyorsabban haladnak a megengedettnél az autósok.

Az önkormányzat többször kérte a főváros vezetését, hogy védje jelzőlámpával a balesetveszélyes zebrákat, illetve a kerületi tulajdonú utakhoz hasonlóan szereljen fel nagyméretű, digitális kijelzővel ellátott sebességmérőket a gyalogosátkelő környezetében. A gyorsabb haladásra csábító hegyi útszakaszokon, valamint az iskolák, közintézmények közelében az önkormányzat önerőből szereltette fel a mobil sebességmérőket. Készüléket helyeztek el az Istenhegyi úton az Adonisz utca és a Nógrádi utca közelében, az Orbánhegyi úton a Nárcisz utcánál, a Hegyalja úton a Sion lépcsőnél, az Eötvös úton a szolgáltatóház és az óvoda környékén, valamint a Németvölgyi Általános Iskola előtt. A berendezések a tapasztalatok szerint hatékonyak, az érintett útszakaszokon érezhetően lassabban közlekednek a gépjárművezetők. Az önkormányzat tervei között éppen ezért további sebességmérők beszerzése is szerepel.

BŐVÜLNEK A FORGALOMCSILLAPÍTOTT ÖVEZETEK

Az önkormányzat Tempo30 övezetek kialakításával próbálja meg visszaszorítani, illetve a főutakra terelni a szűk hegyvidéki utak egyre elviselhetetlenebb átmenő forgalmát. A távlati cél az, hogy lehetőség szerint a kerület valamennyi mellékútján bevezessék a 30 km/h-s sebességkorlátozást.

Az utóbbi években ugrásszerűen megnőtt az átmenő forgalom a kerületben. A többnyire az agglomerációból érkező autósok a gyorsabb haladás reményében gyakran egérútnak használják az egyébként kis forgalmú hegyvidéki utcákat. A fokozott közlekedési terhelés miatt viszont hamarabb elhasználódik a lényegesen alacsonyabb igénybevételre tervezett utcák burkolata, egyúttal érezhetően romlik az itt lakók életminősége. Állandó veszélyforrást jelent, hogy a főutakról letérő autósok rendszerint nem veszik figyelembe a helyi adottságokat, és az elvárhatónál lényegesen gyorsabban haladnak a szűk és többnyire lejtős utcákban. Ezzel nem csupán saját testi épségüket, hanem a nyugodt kertvárosi élethez szokott polgárokat, különösen a gyerekeket is veszélyeztetik. Ezt támasztják alá az önkormányzathoz érkező lakossági bejelentések, amelyekben az érintett területeken élők a forgalom csillapítását kérik.

A hegyvidéki környezettől idegen átmenő forgalom jelentős csökkentését, illetve megszüntetését a kerület vezetése messzemenőig támogatja, s minden olyan forgalom- és sebességcillapításra irányuló kérelmet párt-

fogol, amit az érintett utcában élők több mint fele aláír. A sebességcsillapítás ugyanakkor abban az esetben a leghatékonyabb, ha nem csupán egyetlen utcát, hanem a kapcsolódó utakat is érinti. Ezért az önkormányzat azokon a területeken, ahonnan több lakossági észrevétel érkezik, egységes Tempo30 övezeteket alakít ki, illetve saját hatáskörében is kezdeményezi csillapított övezetek kialakítását.

A forgalomtechnikai változtatáshoz a főváros beleegyezése szükséges, a jelzőtáblákat az FKF Zrt. helyezi ki, míg a forgalomlassító műtárgyakat – fekvőrendőroket, sávszűkítőket – a kerület telepíti. Jelenleg kilenc Tempo30 övezet található a kerületben: elsőként a Szarvas Gábor út térségének forgalomcsillapítása történt meg, 2010-ben fejeződött be a Hegyvidék legnagyobb forgalomcsillapított övezetének kiépítése. Az Istenhegyi út–Fodor utca–Mártonhegyi út által határolt területen.



A sebességcsillapítás módjai – kis Svájc a Hegyvidéken

Az áthaladó járművek sebességcsillapítását leghatékonyabban az utakra telepített közlekedést befolyásoló eszközökkel, mesterséges tereptárgyakkal lehet elérni. A leggyakrabban alkalmazott megoldás a sebességcsillapító küszöb, köznapin nevének fekvőrendőr alkalmazása. Mivel korábban nem létezett egységes szabvány, a sebességcsillapító bordákat különböző méretekben készítették. A Hegyvidéken 2000 óta a svájci szabványt alkalmazzák. A sebességcsillapító küszöbököt úgy építik meg, hogy a legfeljebb 30 km/h-s sebességgel áthaladó autókban biztosan ne tegyenek kárt. A cél az, hogy a csillapított övezeten belül az autók ne lépjenek túl a sebességkorlátozást. Kevésbé elterjedt megoldás a sáveltolás, illetve a forgalmi sáv szűkítése a járda kiszélesítésével, vagy valamilyen tereptárggyal. Utóbbira a XII. kerületben a Szarvas Gábor úton találhatunk példát. Szintén megoldás lehet az út keresztmetszetének szűkítése a parkolási rend megváltoztatásával. A tapasztalatok szerint ugyanis a halszállkásan parkoló autók mellett az autósok önkéntelenül is lassabban haladnak.

Védett övezetek – a Normafánál vége az illegális autóversenyeknek

Régóta igény a kerületi polgárok körében, hogy a sétálók, kirándulók és a környezet védelme érdekében a Normafa környékéről kitaltsák az autóforgalmat. Az önkormányzat támogatta a lakosság kérését, és a kerületben elsőként a Normafa térségét vont a védett övezetbe. Fizikai lezárásra nem volt mód, hiszen egy-két ingatlan belül esik a védett területen, a szakhatóságok pedig – biztonsági okokra hivatkozva – sorompó vagy kapu telepítését sem engedélyezték. Az illegális behajtást a Hegyvidéki Közterület-felügyelet ellenőrzi. A rendszeres járőrözésnek és akcióknak köszönhetően pedig megszűnt az engedély nélküli átmenő forgalom, és sikerült felszámolni a területre korábban jellemző illegális éjszakai autóversenyeket is.

Felmérések szerint a városi lakosság több mint fele szenved a zajtól. Elsődleges forrásként az emberek a közúti közlekedést jelölik meg, de zavaróak a repülőterek környezetében, a repülési útvonalak alatti területeken, valamint a vasutak mentén keletkező erős hangok is. Budapest leghangosabb utcáit a 2007-ben összeállított zajtérkép tartalmazza.

A zajtérkép célja a nyilvánosság tájékoztatása a zajhelyzetről, az intézkedési tervek megalapozása, valamint az Európai Unió zajpolitikáját megalapozó adatbank kiszolgálása. A nemzetközi gyakorlat szerint a zajtérkép a különböző tervezési folyamatokban hasznos, sőt nélkülözhetetlen segédeszköz a tervezők, döntéshozók számára annak érdekében, hogy a tervezett beavatkozások a környezeti zaj szempontjából is optimálisak legyenek. Ez nemcsak szigorúan vett környezetvédelmi, hanem gazdaságossági szempont is, hiszen már a tervezési fázisban megvalósítható a szükséges zajcsökkentés. Ahogy sok más területen is igaz: a későbbi beavatkozások az eredeti költségek többszörösére rúgnak, mint a megelőzés.

Mivel a zaj megítélése szubjektív, felméréseket kellett készíteni a szabályozáshoz. Sokakat kérdeztek meg arról, mekkora zajt tartanak zavarónak, majd a válaszok értékelése során alakultak ki a nemzetközileg elfogadott határértékek. Magyarországon a zajtérképkészítés kötelezettsége kiterjed Budapestre és vonzáskörzetére, a 100 ezer lakosnál nagyobb településekre, a nagy forgalmú közút- és vasútvonalakra, valamint Ferihegyre.

A Hegyvidéken zajszennyezés szempontjából jelentősen jobb a helyzet, csendesebb a környék, mint a főváros nagy részében. A vizsgált utcák közül az egész napos terhelést figyelembe véve küszöbérték feletti sávba esik a zajterhelés az Alkotás utcában, a Böszörményi úton, a Bűrök utcában, a Németvölgyi úton, illetve a Hegyalja út Aladár utca és Mészáros utca közötti szakaszán.

Alkotás utca	70-75 dB
Böszörményi út	70-75 dB
Bűrök utca	70-75 dB
Hegyalja út (Aladár utca–Mészáros utca)	70-75 dB
Németvölgyi út	70-75 dB
Alsó Svábhegyi út	65-70 dB
Diós árok	65-70 dB
György Aladár utca (Kiss Áron utca–Kútvölgyi út)	65-70 dB
Istenhegyi út	65-70 dB

Kedvező a környezeti zajhelyzet az Eötvös út–Béla király út–Hegyhát út–Farkasvölgyi út–Irhás árok közötti területen, valamint a János Zsigmond és az Edvi Illés utcában.

A zajterhelés az ember tartózkodási helyét (területet vagy épületet), illetve magát az embert egyidejűleg érő zajhatások összessége, ami a források által kibocsátott hangenergia terjedés közben történt módosulásának eredményeként jön létre. A folyamatba beleavatkozni, tehát a zajt csökkenteni vagy a forrásnál, vagy terjedés közben lehet. A forrás zajkibocsátásának csökkentése a zaj elleni védelem leghatékonyabb módszere.

FÓKUSZBAN A BALESETEK MEGELŐZÉSE

Jelentősen csökkent a személyi sérüléssel járó balesetek száma a Hegyvidéken, ami egyebek közt az objektív felelősségről szóló, 2008-ban életbe léptetett rendelkezéseknek, valamint a kerületi rendőrség és az önkormányzat közös közlekedésbiztonsági akcióinak köszönhető – mondta el érdeklődésünkre a kerületi rendőrkapitányság közrendvédelmi osztályának vezetője. Kázmér Tamás alezredestől megtudtuk: 2007-ben még összesen 111, 2008-ban már csak 101, tavaly pedig mindösszesen 93 esetet regisztráltak, két év alatt tehát 16 százalékos javulást sikerült elérni.

Külön öröm, hogy a súlyos, nyolc napon túl gyógyuló sérüléssel járó balesetek 2007-hez képest 2008-ban és tavaly is ritkábban fordultak elő (33 után mindkét esztendőben 20 volt). A könnyebb sérüléseknél is csökkenés tapasztalható, két évvel ezelőtt 81, 2009-ben pedig már „csak” 71 ilyen esettel találkoztak. Halálos kimenetelű baleset a kerület újain 2007-ben és 2008-ban egyáltalán nem történt, sajnos azonban a tavalyi évet két tragikus gázolás is beárnyékolta, ami három ember életét követelte. Az egyik esetben az Istenhegyi úton, a Nógrádi utcai buszmegálló melletti gyalogos-átkelőhelyen egy idős házaspárt ütött el egy járművezető. (A Hegyvidéki Önkormányzat ezt követően indította el a ZebraFest kampányát.)

A közrendvédelmi osztályvezető a 2010-es baleseteket is összegezte az első öt hónapból: ebben az időszakban 159 ügyben kellett intézkedniük, ezek közül 33 járt személyi sérüléssel. Az év első felében két halálos baleset is történt: a Normafánál egy hajléktalan esett a 90-es busz kerekei alá, az Alkotás utcában pedig egy idősebb férfit gázoltak el, aki szabálytalanul próbált átfutni az autók előtt, hogy elérje a megállóban álló 61-es villamost.

A személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek elsősorban a nagy forgalmú közutakhoz köthetők. Kázmér Tamás jelezte: a legveszélyesebb az Alkotás utca, a többsávos úttesten közlekedők ugyanis sokszor figyelmen kívül hagyják, vagy nem veszik észre, amikor pirosra vált a lámpa, s ilyenkor a keresztutcákból kihajtó autósokat, illetve a zebrákon átkelő gyalogosokat veszélyeztetik.

Fokozott óvatosságra van szükség más, jelentős forgalmú utakon is: ezek közé tartozik az Istenhegyi út, a Hegyalja út, valamint a Budakeszi út, a Szilágyi Erzsébet fasor és a Krisztina körút. Kockázatos csomópont a János kórháznál a Szilágyi Erzsébet fasor és a Városmajor utca találkozási pontja, de a Maros és a Csaba utca kereszteződése sem mondható túl biztonságosnak – ez utóbbi helyszíneken 2010 első felében két-két személyi sérüléssel járó baleset történt.

Az üzemeltető a felelős

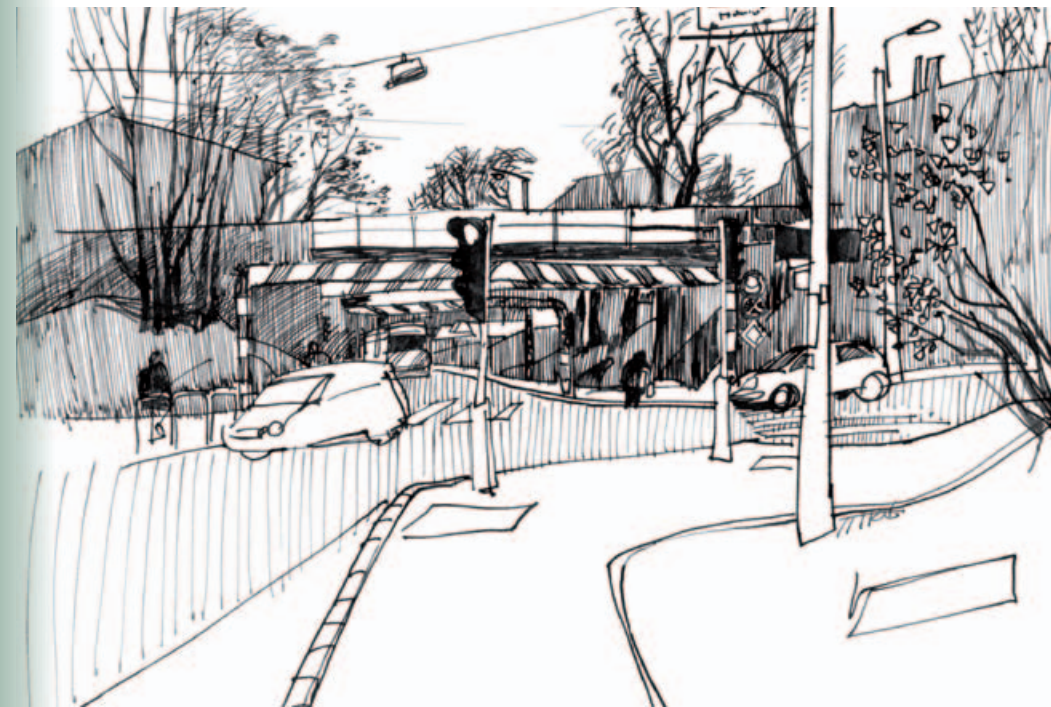
A gépjármű-tulajdonosok objektív felelősségéről szóló, 2008-ban életbe lépett jogszabály szerint a gépjárműt üzemben tartó a felelős azért, ha a járművel túllépi a megengedett legnagyobb sebességet, nem veszik figyelembe a közlekedési lámpák jelzéseit, illetve nem tartják be a vasúti átjárón történő áthaladásra, a megállásra és várakozásra, a behajtási tilalomra és kötelező haladási irányra, az autópálya leállósávjának igénybevételére, valamint a természet védelmére vonatkozó előírásokat. E kiemelt szabálysértések elkövetése esetén 30 ezertől 300 ezer forintig terjedő közigazgatási bírság szabható ki. Az üzemeltető csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy ellopták tőle a járművet, illetve ha a járművet használó személy magánokiratban elismeri, hogy a szabálysértés elkövetésekor ő ült a kormányonál.

További információk: http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=98800001.TV

TÖMEGKÖZLEKEDÉS A KERÜLETBEN

A TÖMEGKÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETE

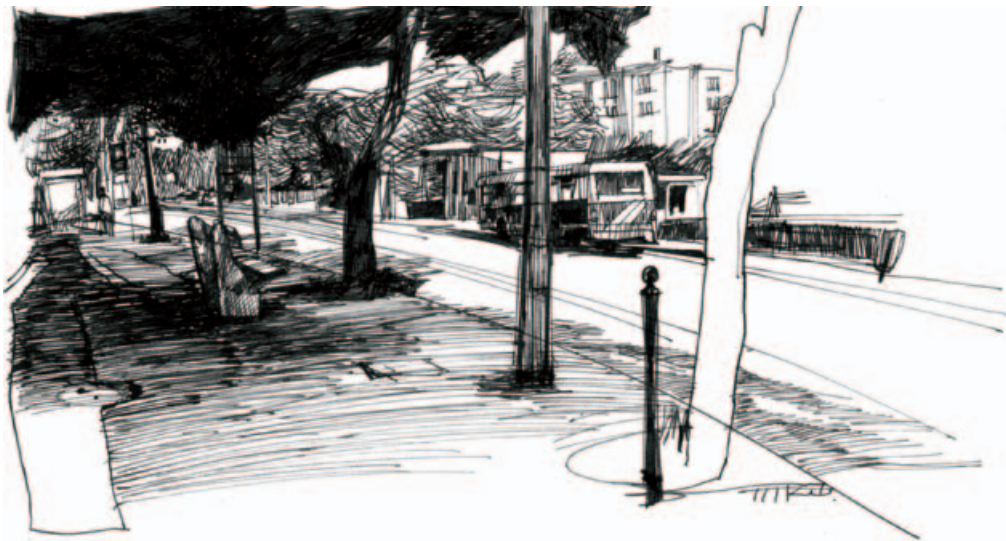
A XVIII. századot megelőzően a Hegyvidéken nem volt tömegközlekedés – mindenki gyalog, lóval vagy a saját kocsiján közlekedett. A tömegközlekedés alapjait a városok között meginduló gyorskocsijáratok jelentették, amelyek például másfél nap alatt tették meg a Buda és Bécs közötti távolságot. Budán a fiákeresek megjelenéséhez köthetjük a tömegközlekedés megjelenését – ők a XVIII. század elején vetették meg lábukat (és kerekeiket) a városban. Ezekbe a bérkocsikba a város adott pontjain lehetett felszállni.



Száz év múltán, a XIX. században már komoly vizsgát írtak elő a fiákereseknek: a Vérmezőn felállított pályán bizonyították hozzáértésüket, leszúrt karók között kellett manőverezniük. Több külföldi utazó is szóvá tette, hogy a magyar fiákerek sokkal tisztábbak és kényelmesebbek, mint mondjuk a londoniak.

A fiákerek fénykorának mégis hamar vége szakadt, fokozatosan kiszorította őket az 1832-ben megindult omnibusz, bár még sokáig működtek párhuzamosan egymás mellett. Az utolsó kétfogatú fiáker 1929-ben közlekedett a fővárosban, az egyfogatúak – könnyebb fenntarthatóságuk miatt – valamivel tovább megtalálhatók voltak a főváros utcáin.

A XII. kerület területére a budai polgárok főleg mulatni jártak bérkocsikon, kedvelt úti céljuk volt a Szarvas fogadó, vagy a Szépjuhászné. A Zugligetbe vezető út viszonylag kényelmesnek számított, azonban a Svábhegyre a mai Istenhegyi út–Diana utca vonalon lehetett feljutni; a fogaskerekű 1874-es megindulásáig csak a fiákerek vállalkozhattak erre, de ők sem szívesen tették ezt a rossz utak és a nagy szintemelkedés miatt. A kétfogatú kocsiknak is pihenőre volt szükségük, mire feljutottak a hegyre. Az egyik lóitató a Nógrádi utca és az Istenhegyi út találkozásánál volt – itt ma emléktáblával ellátott lóitató áll.



A tömegközlekedésben nagy változást hozott a már említett omnibuszok megjelenése, hiszen ezeken a járműveken jóval többen elfértek, ezért ezt már valóban „tömeg-közlekedésnek” tekinthetjük. Az omnibuszoknak két típusát különböztették meg. Az egyik a 4-6 fő szállítására alkalmas, falusias jellegű egylovas kocsik voltak, amely a német Zeiselwagen nevet kapta. A másik a Steuerwagen, magyarosítva a stájerkocsi. Ezeket már két ló húzta, és nyolcan utazhattak benne négy sor ülésen. Az omnibuszok elnevezésének magyarosítására több kísérlet is történt: leginkább a társaskocsi név ment át a köztudatba, habár ez sem igazán. Az első omnibusz 1832. július 1-jén indult el Pesten Kratochwill János üzemeltetésében. Egy hónapról rá a budai céh is megkapta az omnibusz üzemeltetéséhez szükséges engedélyeket, és a kocsik meg is indultak a Szarvas térről, vagy a mai Széna térről. Célpontjuk a Zugliget és a Lipótmező volt – az 1850-es években már négyfogatú, 27-28 személyes omnibuszok is jártak a Zugligetbe.

Nagy változást jelentett a lóvasút megjelenése 1866-ban: ezek a kocsik már sínen közlekedtek, kényelmesebbek voltak, és több embert tudtak szállítani. A zugligeti lóvasút 1868-ban indult el, az Élelemtár tértől (ma: Bem tér) a későbbi 56-os villamosok nyomvonalán haladt a Laszlovszky-major előtti végállomásáig. Mindeközben a Sváb-hegyet még mindig nem kapcsolták be a tömegközlekedésbe. Csak jóval később, 1873-ban indult meg az első omnibusz az Alagút és a Sváb-hegy között. A lóvasutak a századfordulóra már el is tűntek a fővárosból, a legkésőbbi, a margitszigeti azonban egészen 1928-ig működött.

Mint láttuk, a Sváb-hegy mostohagyerek volt a tömegközlekedés területén, ezért is örült a városvezetés, amikor 1870-ben a fővárosba látogató Nikolaus Riggerbach és Cathry Szaléz üzleti lehetőséget látott a budai Városmajortól a Diós árok mentén a Sváb-hegyre vezető „fogaskerekű gőzmozdonyi pálya” építésében. Szerződésüket 1873-ban írták alá, és a vasútvonalat 1874. június 24-én már meg is nyitották. 1890-ben aztán átadták a Sváb-hegy állomástól a Széchenyi-hegyig vezető szakaszt is. A gőzmozdonyok használata 1929-ben szűnt meg, ekkor villamos vontatásra tértek át. (A fogaskerekű történetéről bővebben hátrébb olvashatnak.)

Nem sokkal a fogaskerekű megindulását követően az első villamosok is üzembe álltak a fővárosban. A próbapályát 1887-ben indították meg, a Nyugati pályaudvartól a Király utcáig vezetett. A zöld kocsik nagy népszerűségnek örvendtek Pesten, és hamarosan teljesen kiszorították a lóvasutat. Persze, Buda sem

akart lemaradni a népszerű villamos meghonosításában, ezért 1894-ben elhatározták, hogy villamosítják a legnépszerűbb budai lóvasút vonalát, a zugligeti járatot. Az első villamos 1896. szeptember 15-én indult útnak a Vígsházról a Zugligetbe, egyelőre azonban nem tudta kiváltani a lóvasutat, amely a mai Madách tértől indult, és így a két különböző közlekedési eszköz egy ideig együtt használta a zugligeti síneket. Kezdetben a lóvasút végállomását használta a villamos is, míg 1903-ban meg nem nyílt a meghosszabbított pálya, amely a mai Libegő alsó állomásáig vezetett.

A villamosok fejlesztése nem állt meg, és már 1896-ban döntöttek egy új vonalról, amely az 1894-ben megnyílt Farkasréti temető főbejáratáig nyúlt. A 2600 méteres pálya, amely a Déli pályaudvartól vezetett a temető bejáratáig, végül 1904-ben nyílt meg – az utazóközönség nagy részét ekkor még kirándulók és a farkasvölgyi kiskocsmák, vendéglők látogatói tették ki. Ezek a villamosok a Krisztina tértől indultak, és a Déli pályaudvarnál kanyarodtak rá az újonnan épített sínpályára. 1913-ban hosszabbították meg a vonalat a mai végállomásig. Ez lett az 59-es járat vonala.

Kerületünknek több villamosvonala is volt, amelyek közül mára az 59-es és a 61-es villamosé maradt meg. A Zugligeti lóvasút vonalán egykor az 58-as villamos járt, de volt 57-es villamos is (1971), amely a Csörsz utcától a Császár-fürdőig szállított utasokat, illetve létezett a 60-as járat (1964), amely a Csörsz utcától a Keleti pályaudvarig közlekedett. A 69-es villamosok 1947-ben indultak első útjukra, de nem a mai vonalon – csupán a Mártírok útja (ma: Margit körút) és a Csörsz utca között jártak.

Az első autóbusz 1910-ben verte fel a Sváb-hegy csendjét. Ez tekinthető az első fővárosi buszjáratnak is, habár manapság ezt a járművet talán inkább iránytaxinak neveznénk. A járat a Svábhegyi Egyesület kezdeményezésére indult a fogaskerekű Sváb-hegy állomásától a János-hegyi Erzsébet-kilátóig, ám sok hegyvidéki polgár bánatára hamar megszűnt – még 1923-ban is hiányolták a fogaskerekű-állomástól a kilátóig, vagy a zugligeti Szarvas vendéglőtől Budakesziig szállító járműveket.

Az első menetrend szerinti buszjárat Budapesten 1915-ben indult meg az Andrássy úton. A Hegyvidéken sem kellett sokáig várni a modern autóbusz-közlekedésre. 1928-ban a 4-es busz a Krisztina tér és a Vöröskereszt Kórház (a későbbi Alkotás utcai kórház, majd Sportkórház) között, míg a 9-es busz a Krisztina tértől az Új Szent János Kórházig közlekedett. Egy 1932-ben kiadott fővárosi autóbustérkép szerint akkor már hat állandó buszjárat is érintette kerületünket.

A magyar közlekedéstörténetben fontos dátum 1941. november 9-e, hazánk ugyanis ekkor tért át a jobb oldali közlekedésre. A második világháború okozta nyersanyaghiány miatt olyan „csodabogarak” tűntek fel a főváros utcáin, mint a sínbusz, vagy a fafűtéses taxik.

A Hegyvidéken ma a legtöbb kirándulohely megközelíthető tömegközlekedéssel, busz jár a Normafához, a Zugligetbe, illetve Csillebércre, fogaskerekű a Széchenyi-hegyre, Libegő a János-hegyre és villamos a Farkasvölgybe. A tömegközlekedés több száz évre visszatekintve elmondhatjuk, hogy a Hegyvidék a főváros és talán az ország leggazdagabb területe közlekedési eszközök szempontjából: van buszunk, villamosunk, Libegőnk, fogaskerekűnk, gyermekvasutunk, és még a metró is érinti a kerületet.



A XII. kerületben közlekedő, illetve a kerületet érintő autóbuszjáratok

- 5 Pasaréti tér–Rákospalota
- 8 Gazdagréti tér–Uránia mozi
- 16 Moszkva tér (Várfok utca)–Deák tér
- 16A Moszkva tér (Várfok utca)–Dísz tér
- 116 Dísz tér–Fény utcai piac
- 22 Moszkva tér–Budakeszi, Táncsics Mihály utca
- 39 Batthyány tér–Goldmark Károly utca
- 22E Moszkva tér–Budakeszi, Táncsics Mihály utca (csak munkanapokon reggel közlekedik)
- 53 Fehérvári út–Mindszenty József bíboros tér
- 90 Moszkva tér–KFKI
- 90A Moszkva tér–Normafa
- 91 Moszkva tér–Nyugati tér
- 102 Moszkva tér (Várfok utca)–Szendró utca
- 105 Apor Vilmos tér–Gyöngyösi utca, metróállomás
- 112 Thomán István utca (Szendró utca)–Uránia mozi
- 128 Moszkva tér (Várfok utca)–Városkúti út
- 129 Moszkva tér (Csaba utca)–Széher út (körforgalom)
- 139 Moszkva tér (Várfok utca)–Gazdagréti tér
- 155 Moszkva tér–Zugligeti út
- 156 Moszkva tér–Dániel út (csak munkanapokon közlekedik)
- 212 Boráros tér–Svábhegy, fogaskerekű-állomás
- 222 Moszkva tér–Budakeszi, Honfoglalás sétány
- 291 Zugliget, Libegő–Nyugati tér

A XII. kerületben közlekedő, illetve a kerületet érintő éjszakai járatok:

- 908 Móricz Zsigmond körtér–Cinkota
- 990 Normafa–Rákospalota

A XII. kerületben közlekedő, illetve a kerületet érintő villamosjáratok

- 4 Moszkva tér–Fehérvári út
- 6 Moszkva tér–Móricz Zsigmond körtér
- 18 Moszkva tér–Savoya park
- 59 Farkasrét, Márton Áron tér–Szent János Kórház
- 59A Moszkva tér–Farkasrét, Márton Áron tér
- 61 Móricz Zsigmond körtér–Hűvösvölgy

További információk: www.bkv.hu

BKV-info: **06-1-258-4636** (talált tárgyak bejelentése, egyéb)



JELLEGZETES HEGYVIDÉKI KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK



Libegő

Hazánk egyetlen személyszállításra használt kötélpályája a Zugligetből indul fel a János-hegyre. A Libegő megléte ma már olyan természetes számunkra, mint a körülötte zöldellő erdőké, pedig az ötlettől a megvalósításig sok éven és még több tervezgetésen keresztül jutottak el az illetékesek.

Először 1933-ban vetette fel ifj. Hantos János, hogy kábelvasutat kellene létesíteni a Zugliget és a János-hegy között. Megtalálta a kivitelezőket, és a minisztériumi engedélyt is beszerezte, azonban a megvalósítás érdekében nem történtek lépések. Pedig a helyszín ideális volt, hiszen a zugligeti villamos-végállomást kötötte volna össze az egyik legkedveltebb kirándulóhellyel, megspórolva ezzel egy több mint egyórás gyalogutat. A költségek is megtérültek volna, hiszen ekkor már évente százazrek látogatták a János-hegyet. A kortársak is értetlenül álltak a terv elhanyagolása előtt.

1940-ben újra napirendre került a drótkötélpálya megépítésének kérdése, akkor azonban a világháború akadályozta meg az építkezést. Mindkét elképzelés zárt kabinokban gondolkodott, és úgy tervezett, hogy azokban szállítják majd az utasokat.

A világháborút követően ismét felmerült az ötlet a főváros vezetésénél, azonban ekkor más útvonalat szántak a kötélpályának: a Bécsi útról a Hármashatár-hegyre vitte volna fel a kirándulni vágyókat. Ezt követően még számos elképzelést és tervet kidolgoztak, míg 1968-ban a XII. kerületi Tanács úgy döntött, hogy el kell kezdeni a tényleges munkálatokat.



Állandó kérdés volt, milyen módon oldják meg az utasok szállítását. Kezdetben négy-, majd kétszemélyes, álló utasterű kabinokat terveztek, végül azonban a kétszemélyes ülőszékek mellett döntöttek. A döntéshozók közül sokan aggodalmaskodtak, hogy a folyamatosan mozgó székekbe való beszállás esetleg súlyos baleseteket okoz majd. A félelem felesleges volt, amire az elmúlt majdnem negyven év a bizonyíték: ennyi idő alatt sem történt egyetlen komolyabb sérülés.

Szóba került az is, hogy a drótkötélpálya a jelenlegi felső végállomás helyett egyenesen felvitt volna a kilátóhoz, azonban szerencsére ezt az ötletet esztétikai megfontolásokból elvetették. Az alsó állomás 228,3 méteres tengerszint feletti magasságban van, és 261,9 méteres szintkülönbség legyőzése után ér fel a János-hegyi platóra. Tizenhét oszlop tartja a kötélpályát, amelyen 102 szék függ átlagosan öt-nyolc méter magasságban. A drótpálya feszességét a zugligeti állomáson elhelyezett 4,5 tonnás feszítősúly biztosítja. Másfél éves építkezés után, 1970. augusztus 20-án nyílt meg a Libegő, amelynek azonban kezdetben nem ilyen szépen hangzó neve volt. Mivel a hatóságok nem tudtak dűlőre jutni a névadásban, nyilvános pályázatot írtak ki, és a beérkező több tízezer ötletből választották ki a máig használt elnevezést. A Libegőhöz számos egyéb terv is kapcsolódott: egy kétszintes vendéglátó-épület a János-hegyi platón, az este 10 óráig tartó üzemelés, egy mellette épülő sípálya, vagy éppen egy közbúlsó felszálló állomás kialakítása. A Libegő sikerén felbuzdulva később több drótkötélpályát is terveztek a budai hegyekbe, az egyik például az 59-es villamos felső végállomásától vitte volna az utasokat a Széchenyi-hegyre.

A pályát 1990-ben korszerűsítették, új motorokkal látták el, amelyeknek szabályozható a sebessége. Nagyobb sebesség mellett óránként akár 1200 utast is szállíthat. Van egy kisegítő motor is, amely üzemhiba esetén biztosítja, hogy a fennrekedt utasok lassan, de biztosan megérkezessenek a végállomásokra.

Az első évben hatszázezer utasa volt a Libegőnek, ez tíz év elteltével a felére csökkent. 1977-ben a XII. kerületi Tanács átadta az üzemeltetést a BKV-nak, amely 1989-ben kialakította a Hegyiviasút és Kötélpálya Üzemeket (a Libegő mellett ez kezeli a Siklót és a fogaskerekűt is). 1999-ben szóba került a Libegő magánkézbe adása, azonban mivel az alatta fekvő földterületek nem hozzá tartoznak, így ez nem jöhetett létre.

A kis székek közül a lenyűgöző fővárosi panoráma mellett helyi érdekességeket is láthat az utas. Közel az alsó állomáshoz áll a Remetefej-szikla, feljebb pedig az egykori Remete-lak, amelyet 1822-ben építettek. A fák között feltűnik Kaiser Lipót 1867-ben építtetett eklektikus villája is.

További információk: www.libego.hu

Acélpók, Budácska, Űrbusz

A névadó pályázatra 1970-ben sok ezernyi ötlet érkezett. Ezek közül néhány: Aerobusz, Aerolift, Alibaba karosszéke, Angyalvasút, Acélpók, Alkotmányszék, Buda-kuli, Bűvös-szék, Billegő, Budai rőpszék, Budai szellővasút, Búfelejtő, Budácska, Bu-li, Csillagnéző, Csille, Csücsülő, Drótvasút, Döcögő, Drótcacs, Émelygő, Égi taliga, Égszék, Feljános, Felrőpi, Fennleng, Fityegő, Fotellift, Furika, Függő, Függőszék, Függővasút, Fácánröpte, Felülőke, Függőjános, Gépszék, Gondúz, Griff-lift, Gyönyörűszék, Hegyibusz, Hegyi-kopter, Hegyi-kuli, Hegyi-manó, Hegyremenet, Hegyjáráshinta, Himbi, Huzalka, Huza-vonat, Harmat, Hegyi-dongó, Hegyiringó, Hungarlift, Ingaszék, Intim-felvonó, István-király-függőpálya, Iván, Jancsi, Janibusz, Janikopter, Janoszter, Kábelvasút, Ketteske, Kis-kucorgó, Kúszószék, Lóg-vasút, Látóbatár, Lengő, Légtér-szék, Lebegő, Magasles, Merengő, MILÉV (Mini-Légi-Vonat), Napsugárvasút, Normafa, Negyalog, Nézőke, Ördögcsékér, Örökjáró, Pajtásvonat, Pannónia-hegyipálya, Panoráma-lift, Panovka, Pillevasút, Puszivasút, Páros-János, Petőfi függővasút, Repke, Ringó, Röpítőpálya, Röppentyű, Rep-ülés, Sikamló, Szellőcske, Szellő-vasút, Szellő-szán, Tájdrót, Tepke-lepke, Tömör-gyönyör, Tündérhegyi felvonó, Tündérszék, Ücsörgő, Űrbusz, Űrlengő, Villamos-szék, Völgycsár, Villamos-felvonó, Zerge, Zöldike, Zugi, Zugibusz, Zuglift, Zugvasút, Zuglovka.

MÁV Széchenyi-hegyi Gyermevasút

A második világháborút követően döntés született egy, az akkori úttörőmozgalomhoz kapcsolódó, kis nyomtávú vasút létrehozásáról. Olyan kedvelt kirándulóhelyet kerestek, ahol mind a gyermekek, mind a felnőttek látogatására számíthatnak. Lehetséges helyszíneként a Margitsziget, a Népliget és Gödöllő is felvetődött, ám végül a Budai-hegységre esett a választás.

A gyermevasút célja egy gyermekközösség kialakítása volt, amely egyben közfeladatot is ellát. 1947-ben, amikor felvetődött a vasút megépítésének ötlete, a keleti blokkban már működött két hasonló létesítmény: az egyik a Szovjetunióban, a másik Jugoszláviában.

A gyermevasút, vagy ahogy akkoriban hívták, az Úttörővasút egy időben kezdett el épülni a csillebércei úttörőbátorral. Foglalkoztak egy szárnyvonal létesítésének ötletével is, amely Budakeszi felé vezetett volna a Szépjuhászné állomástól – végül a várható alacsony utasszám miatt ezt elvetették.



Az építkezés 1948. április 11-én kezdődött a Széchenyi-hegyen, ott, ahol egykor világszínvonalú golfpályák működtek. Az első szakasz 66 nap alatt készült el, ez 3 kilométernyi pályát jelentett. Három állomást alakítottak ki: a Széchenyi-hegy, a Normafa és az Előre állomást (ennek neve az első terveken még Szent Anna-kápolna volt). 1948. augusztus 1-jén avatták fel a kisvasutat, az Úttörőváros megnyitásával egy időben, amelyen egyébként még részt vehettek magyar és külföldi cserkészek is.



Az építkezést már az átadás napján folytatták, belekezdtek a következő, 3,7 kilométeres szakaszba, amely a Szépjuhásznégig (akkori Ságvári-liget) tartott. Érdekes módon a legkisebb állomás lett a legforgalmasabb, és a gyermekvasutasok is ezt kedvelték a legjobban. Ez a János-hegy állomás volt, amelyet a hely szűkossége miatt váróterem és pénztárhelyiség nélkül alakítottak ki, valamint közművesítve sincs.

A második szakaszt 1949. június 24-én adták át, szintén nagy érdeklődés közepette. A megnövekedett utaslétszám miatt újabb vonatokat kellett szolgálatba állítani, és az ország más kisvasútjaitól szállítottak át vonásokat. A vonatokon és az állomásokon is gyerekek végezték a munkát – tanári felügyelettel. A szerelvényeken felnőtt zárfékező vigyázta őket, a mozdonyok személyzete is kizárólag felnőttekből állt.

A nagy szintkülönbség miatt mérnöki szempontból a harmadik, Hűvösvölgyig tartó szakasz volt a legbonyolultabb. Szerpentinszerűen kellett kijelölni a nyomvonalat, és egy alagutat is építettek a Nagy-Hárs-hegy oldalában. Szükség éppen nem volt rá, de izgalmasabbá tette az utazást. A harmadik szakaszt 1950. augusztus 20-án adták át, ez a ma is meglévő útvonal. Kevesen tudják, de hazánk első mozgólépcsője is a kisvasúthoz kötődik: a hűvösvölgyi végállomáson 1955-ben adták át, szabadtéri volt, és a villamos-végállomást kötötte össze a gyermekvasút szintjével. A teljes vonal megnyitását követően állították forgalomba azokat a Ganz-MÁVAG-kocsikat, amelyek kimondottan a kisvasút számára épültek. A gyermekvasút 11,2 kilométer hosszan kanyarog a Budai-hegységben, és hét állandó állomáson áll meg.

1990-ben megszabadították az addigi ideológiai körítéstől: a vonatok elejéről eltűnt a vörös csillag, a vörös nyakkendőt felváltotta a kék, az addig használt „Előre!” köszönést megszüntették, az Úttörőváros állomást Csillebércre, az Előre állomást Virágvölgyre, a Ságvári-liget állomást pedig Szépjuhásznéra változtatták. A működése azonban nem módosult, mindmáig gyerekek látnak el szolgálatot a vonatokon, csakúgy, mint az állomásokon.

A gyermekvasúton többféle, egymástól eltérő menetrendet alkalmaznak. A www.gyermekvasut.hu honlapon minden egyes nap menetrendje megtekinthető. A menetrend bizonyos esetekben – időjárási körülmények, műszaki problémák miatt – eltérhet a meghirdetettől.



Fogaskerekű

1874. június 24-én a Városmajorból a Sváb-hegyre indult első útjára hazánk máig egyetlen fogaskerekű vasútja. Szükség is volt rá: korábban a Sváb-hegyet és környékét csak gyalog, illetve lóval lehetett megközelíteni. Az ottani lakosoknak így hosszú gyalogutat kellett megtenniük, ha be akartak érni a városba. Hiába tartoztak közigazgatásilag a fővároshoz, elszeparáltan éltek, amit jól mutat a korabeli elnevezés is: Sváb-hegyi sváb falu.

A közlekedés hiányát még jobban szóvá tették azok a tehetős polgárok, akik itt építettek maguknak villát. Több elképzelés látott napvilágot arról, hogyan is lehetne bevonni a Sváb-hegyet a város tömegközlekedésébe: a két legnépszerűbb a Zugligetből felvezető pálya és a Diós árok mentén haladó sínpár volt. Házmán Ferenc, Buda polgármestere végül az utóbbi mellett döntött, és 1873 májusában Cathry Szaléz svájci mérnökkel aláírtak egy megállapodást, amely szerint fogaskerekű vasutat építenek a Városmajortól a Svábhegyig. A kivitelezést a Gesellschaft für Bergbahnen in Basel vállalta. A cég meglehetősen jó referenciával bírt, ők építették ugyanis a világ első fogaskerekű vonalát Svájcban. Az építkezés 1874. április 22-én kezdődött, és gyorsan, két hónap alatt be is fejeződött. Megérte sietni: ez a vonal lett a harmadik fogaskerekű Európában. Az első években a vonatok csak áprilistól októberig közlekedtek, naponta két szerelvény ment felfelé és lefelé. Az indulásához kapcsolódó anekdota, hogy az 1853 óta svábhegyi lakos Jókai Mór, amikor megtudta, hogy elindult a fogaskerekű, kiszaladt Költő utcai otthonából, és megállította a szerelvényt, hogy ő is felszállhasson rá, nehogy kimaradjon a fontos eseményből.

A járművet hamar felfedezték maguknak a kirándulók is, egyre többen választották a kikapcsolódás e módját, s vették célba a Normafát, vagy a János-hegyet. A megnövekedett igények miatt sűrítették a járatokat, és hozzá is igazították a Lánchídtól érkező lóvasút menetrendjéhez.



A fogaskerekű viteldíjai ugyan magasak voltak, csak a személyszállításból azonban nem tudta volna fenntartani magát, ezért a XIX. században nem voltak ritkák a tehervagonokkal ellátott szerelvények sem. A polgármesteri hivatal 50 krajcárban maximálta a viteldíjat, a teherszállítás tarifáit viszont nem szabályozta. 1890-ben hosszabbították meg a vonalat a Sváb-hegytől a Széchenyi-hegyig. Ezzel 3733 méteresre nőtt a pályahossz, a teljes szintemelkedés 315 méter lett. Ennek ellenére a legtöbb esztendő veszteségesen zárta a fogaskerekűt üzemeltető cég, a legnagyobb hasznot pedig értelemszerűen az 1896-os év hozta, amikor a főváros az ország fennállásának ezeréves évfordulóját ünnepelte. A fogas vonalán ekkor gőzmozdonyok teljesítettek szolgálatot, amelyeket speciálisan kellett kiképezni, hogy a meredek pályán ne okozzon gondot a kazánban lévő víz. Ezért a mozdonyok vagy csak orral felfelé, vagy csak lefelé közlekedhettek, attól függően, hogy a kazánjuk hogyan került vízszintes helyzetbe.

A szerelvényeken a mozdonyvezetőn és a fűtőn kívül kalauzok és fékezőemberek teljesítettek szolgálatot. A kalauz csak a kocsik oldalán elhelyezett faküszöbön közlekedhetett, a fékezők pedig a kocsik tetején ültek, ahonnan jól beláthatták a pályát.

1910-től a fogas már az év minden napján közlekedett. Súlyos helyzetbe az első világháború idején került, amikor a szénhiány miatt csak nehezen tudták fenntartani a folyamatos működését. Egészen 1926-ig önálló vállalat üzemeltette, ekkor beolvasztották a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt.-be (BSzKRt.). Nem volt hiábavaló, a főváros ezt követően modernizálta a fogaskerekűt, villamosította a pályát. 1929-ben álltak üzembe az új, sárga Ganz-kocsik. Ekkor már 15 percenként követték egymást a vonatok. Külön érdekessége volt a rendszernek az energiatakarékosság, lejtmenetben ugyanis a fogas a felfelé fogyasztott áram egyharmadát visszatáplálta az elektromos hálózatba.

A második világháborúban a pálya megrongálódott, a helyreállítást követően sokáig főleg teherszállításra használták, itt vitték a faanyagot a Budai-hegységből a fővárosba. Később végleg beszüntették a teherforgalmat, csak a gyermekvasút építése alatt tettek kivételt: ekkor a vasúti kocsikat fogaskerekű-szerelvények

húzták fel a hegyre, ahonnan ideiglenes síneken jutottak el a gyermekvasút Széchenyi-hegyi végállomásához.

A hetvenes évekre elavulttá vált fogaskerekűt teljesen felújították. 1973-ban, amikor Budapest a centenáriumát ünnepelte, a szerelvényeket és a síneket is kicserélték. A forgalomba helyezett – mai napig közlekedő – vasutak sajnos már nem képesek arra a bravúrra, amelyekre elődeik, nem tudják visszatáplálni az energiát az elektromos hálózatba. A felújítás alatt mindenestre az első végállomáson egy új vágányt is építettek, így növelve a vonal kapacitását.

A fogaskerekű rendkívül biztonságos jármű, csupán egyszer történt rajta súlyos baleset: 1987. január 11-én a kemény fagy és a havazás miatt a fentről érkező szerelvény fékrendszere elromlott, és belerohant az alulról érkező fogasba. A tragédia során a két járművezető életét veszítette, nekik a városmajori végállomáson állítottak emléket.

A fogaskerekűt többször meg akarták szüntetni történelme során, de szerencsére a hagyományok győzedelmeskedtek az anyagi megfontolások felett. A fejlesztési tervekben szerepel, hogy vonalát a Moszkva térig vezetik el, így közvetlen kapcsolata lehetne a budai körüti villamosokkal és a metróval.

További információk, menetrend: www.bkv.hu, www.gyermekvasut.hu

A fogaskerekű fejlesztése

A Hegyvidéki Önkormányzat szeretné elérni, hogy a fogaskerekű a korábbinál komolyabb szerepet kapjon a tömegközlekedésben. Ennek érdekében hétmillió forinttal járult hozzá a fogaskerekű modernizációjához, illetve a szükséges biztonságtechnikai fejlesztések elvégzéséhez. Elkészült a peronok csúszásmentesítése, újrafestették a megállók korlátait, valamint kamerarendszert építettek ki a városmajori végállomáson. A megállók biztonságos elérése érdekében az önkormányzat felújította a Ribizli lépcsőt, illetve hozzájárult a Zsibói lépcső és a fogaskerekű Orgonás megállója közötti üzemi területen kialakított, térkővel burkolt járda kiépítéséhez. Az önkormányzat továbbra is fontosnak tartja a fogaskerekű vonalának meghosszabbítását. Az elképzelések szerint a szerelvények a Moszkva térre a jelenlegi villamossíneken jutnának el, míg a Normafái új pályaszakasz kiépítésére van szükség. Ehhez olyan szerelvényeket kell üzembe állítani, amelyek a jelenlegi pályán és a villamossíneken egyaránt képesek közlekedni.



CSIGAJÁRATOK

A VEKE szövivője szerint a ma még lassú fogaskerekűt kell fejleszteni



INTERJÚ VITÉZY DÁVIDDAL

Bár a Hegyvidéken a motorizáció mértéke a nyugat-európai átlagot is meghaladja, a tömegközlekedési eszközök kihasználtsága mégis jónak mondható. Annak ellenére sokan használják a BKV járműveit, hogy a kerület egyes területeit szinte csak gépkocsival lehet megközelíteni – állítja Vitézy Dávid, a VEKE szövivője, aki szerint a kötöttpályás közlekedés fejlesztésével még több hegyvidékit lehetne leszoktatni a várososon belüli autózásról.

- *Őn szerint igaz, hogy a Hegyvidéken élők többsége tömegközlekedés helyett inkább kocsiba ül?*
- Ha megnézzük a statisztikákat, azt látjuk, hogy miközben a XII. kerületben rendkívül magas az autók száma, arányosan mégis többen használják a tömegközlekedést, mint a pesti kertvárosokban. Téves tehát az a közkeletű feltételezés, hogy a Hegyvidéken élők nem ülnek fel a buszra vagy a villamosra, éppen ezért a helyes cél, hogy a tömegközlekedést használókat megtartsuk a járatokon, és még többeket csábítsunk át. Kétségtelen ugyanakkor, hogy szép számban vannak olyan hegyvidéki területek, amelyeket jelenleg nem, vagy csak nagy nehézségek árán lehet elérni tömegközlekedési eszközzel. Ebben mindenképpen előre kell lépni.
- *Hogyan jellemezné a hegyvidéki tömegközlekedést?*
- A XII. kerületi tömegközlekedés állapota híven tükrözi a fővárosi viszonyokat. A kötöttpályás közlekedés szerepe még mindig sokkal kisebb, mint amire maga a hálózat feljogosítaná, az Alkotás utcai 61-es vonalon kívül a vonal nincs megfelelően kihasználva. Ez nem véletlen, hiszen például az 59-es villamos pályájának minősége a legrosszabb balkáni állapotokat idézi, az átlagos 10 km/h-s utazósebesség pedig nem jelent alternatívát az autózással szemben. Egyébként ez is összbudapesti jelenség, a város vezetése ugyanis egyszerűen nem költ a villamosközlekedés fejlesztésére. Abból az összegből, amit egy évben felújításra fordítanak, 80-90 esztendőnként jutnak el ugyanarra a szakaszra. Eközben egy villamospálya körülbelül 20 évet bír ki felújítás nélkül. Ugyanez hatványozottan igaz a fogaskerekűre, amely ma tulajdonképpen kirakatvasút. Nem képes kiszolgálni sem az itt élőket, sem a kirándulókat. Borzasztóan lassú és kényelmetlen, ráadásul a biztonsági berendezései olyan állapotban vannak, hogy a váltóknál sokszor 5-10 percet kell várakozniuk a szerelvényeknek. Ennek is köszönhető, hogy még az egyébként gyorsnak



egyáltalán nem nevezhető alternatív buszjáratok is könnyedén megelőzik, ami elképzelhetetlen lenne egy kötöttpályás járat esetében. Mindezt tetézi, hogy nem teremt közvetlen kapcsolatot a hegyvidéki területek és a budai városközpont között, hiszen a Moszkva tér eléréséhez mindenképpen át kell szállni. Nem elégíti ki maradéktalanul a kirándulók igényeit sem, hiszen nem éri el a budapestiek körében az egyik legnépszerűbb hétvégi zöldövezeti célpontnak számító Normafát.

- *Megoldható ez a fogas-kérdés?*
- A VEKE a kerületi önkormányzattal együttműködve összeállított egy koncepciót, amely Pokorni Zoltán polgármester javaslatára bekerült a kerület városfejlesztési stratégiájába és a főváros fejlesztési terveibe is. Ezt követően elkészült a megvalósíthatósági tanulmány. Lényege, hogy a fogaskerekűt a budapesti közlekedési hálózat olyan különlegességévé tesszük, amely valóban működőképes. Ehhez természetesen a főváros és a kormány szerepvállalására is szükség van. Azt kell elérni, hogy a fogaskerekű egyszerre szolgálja a helyben élők és a bejárók, illetve a kirándulók érdekeit, hiszen ma a lassúság és az átszállási kényszerek miatt népszerűtlen ez a vonal. A tanulmány alapján elsősorban új, a jelenleginél lényegesen gyorsabb, egyúttal a környéken élők érdekében jóval csendesebb pályára van szükség, hiszen csak így lehet az autóközlekedés alternatívája. Az lenne jó, ha a fogas közelsége nem csökkentené az ingatlanok értékét a zaj miatt, épp ellenkezőleg, a jó közlekedés miatt felértékelné azokat. Van még egy fontos feladat: az átszállási kényszer megszüntetése, ami csak akkor érhető el, ha a járatot meghosszabbítjuk a Moszkva térig. Szerencsére ez ma már meglehetősen egyszerűen kivitelezhető, léteznek ugyanis olyan szerelvények, amelyek hibrid üzemmódban, villamosként és fogaskerekűként is képesek működni. Ennek köszönhetően csupán annyi a teendő, hogy a fogast a városmajori végállomásnál egyszerűen rávezessük a meglévő villamospályára. Nem szabad elfeledkezni a másik irányról sem, hiszen a járat Normafáig történő meghosszabbításával a legforgalmasabb hétfévéken tehermentesíteni lehetne Budapest legnagyobb zöldterületét a mindent ellepő autóáradat alól. Ezekben az időszakokban a helyben lakókat kivéve akár ki is lehetne tiltani az autókat a kirándulóterület környékéről.

• *Mi a helyzet a buszokkal?*

• A BKV járműparkja az uniós fővárosok között a legöregebb, a buszok átlagéletkora tizenhét év. Nem ritkák a huszonhárom esztendőes járművek sem, ilyenekkel a 90-es vonalán naponta találkozhatnak a hegyvidéki polgárok. Ezek a buszok okádják a füstöt, csak nehezen birkóznak meg a meredek, XII. kerületi utakkal, ráadásul megbízhatatlanok. Ma a BKV minden harmadik-negyedik busza naponta legalább egyszer lerobban, és nincs ez másként a Hegyvidéken sem. Ami a kapcsolatrendszerrel illeti, az utóbbi években kedvező változások történtek, az átszervezett és felgyorsított 90-es család, valamint az általunk javasolt új 212-es járat elindítása egyértelmű siker. Sokat küzdöttünk azért, hogy a mártonhegyi 112-es minél messzebb jusson a pesti oldalra, nemsokára a Blaha Lujza térig utazhatunk a járással. Jelenleg az a feladat, hogy teljesüljön a menetrend, és ne legyenek műszaki hiba miatt kimaradó buszok. Vannak még hiányosságok, a 90 és a 90A buszoknak négypercenként kellene járni csúcsidőben, ami gyakorlatilag soha nem teljesül a buszpark kritikán aluli állapotának köszönhetően.

• *A hegyvidéki buszközlekedés gyorsítása érdekében érdemes buszsávokban gondolkodni?*

• Nagyon fontos volt a Jagelló és az Istenhegyi úti buszsávok kialakítása, be is váltották a hozzájuk fűzött reményeket. A 112-es és a 212-es járaton segítene egy Hegyalja úti, illetve Karolina úti buszsáv kialakítása. Mindenképpen szükség lenne buszsávra a Városmajor utcában, legalább a Moszkva térhez közelebbi szakaszon, még akkor is, ha ennek néhány parkolóhely áldozatul esne.

• *A budai kötőpályás kapcsolatok erősítését sokan a fonódó villamoshálózat létrehozásában látják. Mi erről a VEKE véleménye, profitalna a fejlesztésből a XII. kerület?*

• Mindenképpen! Reméljük, sikerül is az új fővárosi vezetésnek mindegyik kerülettel megállapodni, hiszen a beruházás indítható, már csak a II. kerület hiányzó hozzájárulása szükséges. Ugye, arról van szó, hogy az óbudai 17-es villamost meghosszabbítanák két irányban, a Batthyány, illetve a Moszkva tér felé. Ami ebből a hegyvidékieket közvetlenül érinti, hogy az Alkotás utcában a BAH-csomópontnál, vagy a Délinél a mai 61-es villamoson átszállás nélkül utazhatnának egészen az óbudai végállomásig. Jelenleg nagyon rosszak a budai kötőpályás kapcsolatok ezen a viszonylaton, a XII. kerületi városközponttól csak két átszállással lehet eljutni az észak-budai régióba.

• *A közeljövőben mit tehet a tömegközlekedés színvonalának javításáért a XII. kerület?*

• Egyértelműen a fogaskerekű fejlesztése az, ami kifejezetten a kerület ügye, hiszen a járat nem lép ki a Hegyvidék területéről. Tudni kell, hogy ebben az esetben egy részletesen előkészített beruházásról van szó, rendelkezésre állnak az előzetes tervek, így tulajdonképpen már „csak” pénzre, hozzávetőlegesen mintegy 12 milliárd forintra van szükség. Ha a kormány támogatja az elképzelést, amire minden esély megvan, uniós források bevonásával a fogaskerekű fejlesztése néhány éven belül megvalósulhat. Annál is inkább, mert egy jó úgyról, a természet védelméről, a múlt, a történelmi hagyományok és a jövő közlekedésének összekapcsolásáról van szó.

PARKOLÁS A HEGYVIDÉKEN



ENGEDMÉNYEK A HEGYVIDÉKI POLGÁROKNAK

A járművel történő várakozás és a fizető parkolás rendjét újraszabályozó törvény 2010. július 1-jén lépett életbe. Ennek értelmében a Hegyvidéki Önkormányzat is elkészítette a saját rendeletét, amelyben a törvényi keretek között adható legnagyobb kedvezményeket biztosítja a lakosság számára.

Az önkormányzati törvény értelmében a közúti járművel történő várakozás biztosítása a közutakon, tereken, parkokban és egyéb közterületeken a helyi önkormányzatok kötelezően ellátandó közszolgáltatási feladata. Parkolási díjat kizárólag a helyi önkormányzat, erre a célra alakított költségvetési szerv vagy az önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló cég, társulás szedhet. Az új jogszabály hatálya azonban nem terjed ki a még érvényben lévő szerződésekre, ezért ezek megszűnéséig magáncégek is üzemeltethetnek parkolási társaságot.

A fővárosi közgyűlés rendeletben határozta meg a parkolási és védett övezetek határait, a várakozási díj mértékét, valamint a kedvezmények rendszerének kereteit. A Hegyvidéken kijelölt két várakozási övezetben reggel nyolc és délután hat óra között kell fizetni a parkolásért. A mindenkori BKV-vonaljegy árának megfelelő összegbe kerül egy óra parkolás a városközpont, illetve a közlekedési csomópontok környékén, míg a döntően kertváros jellegű övezetben az alapidő 75 százaléka fizetendő. A határoló utcákban, amilyen a Böszörményi út vagy a Kék Golyó utca is, nagyobb összeget kell bedobni az automatákba.

Az övezetek teljes területén ingyen parkolhatnak a lakossági várakozási engedéllyel rendelkező polgárok. Szintén díjfizetés nélkül várakozhatnak a betegszállító járművek, a mozgáskorlátozottak és az őket szállító személyek, amennyiben a parkolási engedélyt jól láthatóan helyezték el a szélvédő mögött. Ingyen parkolhatnak továbbá a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel jogszerűen felszerelt gépjárművek és a főpolgármester által kiadott rakodótárcsával rendelkezők is. Háromszoros díjat fizetnek a lakóautók, az autóbuszok, a 3500 kilogramm megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik, a mezőgazdasági vontatók, a lassú járművek és az ezekkel vontatható pót- vagy lakókocsik.

A Hegyvidéki Önkormányzat a törvényben, illetve a fővárosi rendeletben meghatározott keretek között a legnagyobb kedvezményeket adja a parkolási övezetekben belül állandó lakhellyel rendelkező polgároknak. Lakossági várakozási engedélyt kaphat a díjfizetésre kötelezett területen állandó lakhellyel rendelkező kerületi lakos az általa üzemeltetőként használt gépkocsira, valamint a munkáltatótól kizárólagos használatra kapott autóra, ám erre csak akkor, ha saját kocsijára nem igényelt várakozási engedélyt. Az engedély kiállításának költségét az igénylőnek kell állnia, s érvényes lakcímkártyát (személyi igazolványt) és forgalmi engedélyt kell bemutatnia. Nem adható lakossági várakozási engedély annak, akinek bármilyen tartozása van az önkormányzattal szemben.

Cégautó esetén szükség van a kizárólagos használatról szóló nyilatkozatra (a cégjegyzésre jogosult aláírásával), valamint a székhely szerint illetékes önkormányzattól a gépjárműadóra vonatkozó nullás igazolásra. Minden érintett háztartás legfeljebb két lakossági várakozási hozzájárulásra jogosult, a második autó után azonban a motor környezetvédelmi besorolásának megfelelő parkolási hozzájárulást kell fizetni.

Fővárosi rendelet határozza meg a lakossági várakozási engedélyért fizetendő díjat, ami alapesetben az adott területre vonatkozó egyórai várakozási díj kétszázötvenszerese, a kedvezményeket ebből az összegből vonják le. Az önkormányzat a központi szabályozás szerint adható legnagyobb kedvezményeket biztosítja a lakosoknak. Az EURO 3-as környezetvédelmi besorolású motorral szerelt autók harminc-, az EURO 4-esek ötven-, az EURO 5-ösök hetven-, míg az elektromos autók százszázalékos díjkedvezményt kapnak. Egységesen harmincszázalékos díjkedvezményre jogosultak a Hegyvidéken bejegyzett telephellyel vagy fiókteleppel rendelkező vállalkozások.

PARKOLÁS AZ ONKOLÓGIÁNÁL

Korábban több alkalommal időtűllépésre hivatkozva rótt ki pénzbüntetést a Centrum Parkoló Kft. az Országos Onkológiai Intézet környékén egyébként szabályosan és érvényes parkolójeggyel várakozó autókra. Noha a cég a jogszabályok szerint járt el, az önkormányzat mégis arra kérte, tekintsen el a pótdíjazástól. A meg-

állapodás értelmében azok a betegek mentesülnek a bírság befizetése alól, akik megváltották a négy órára szóló parkolási jegyet, de a kezelés miatt időzavarba kerültek, azaz túllépték a megengedett várakozási időt. A szükséges adminisztrációs feladatokat az önkormányzat magára vállalta, a megbírságot autósok csupán annyi a dolga, hogy a fizetési meghagyást, illetve az Országos Onkológiai Intézet igazolasát személyesen vagy meghatalmazottja útján eljuttatja a XII. kerületi polgármesteri hivatalhoz.



Parkolási díj

Parkolási díjat 2010. július elsejét követően azon közterületeken és időszakban lehet szedni, ahol és amikor a parkolóhelyek kihasználtsága meghaladja a hetven százalékot. Nem vonatkozik a határérték a korábban kijelölt várakozási területekre.

Pótdíj

A pótdíj összege, ha azt a kiszabás napját követő tizenöt napon belül befizetik, megegyezik az adott napra vonatkozó díjköteles időszakra és további kétórás várakozásra számított várakozási díjjal. Ezt követően a fizetendő pótdíj az egyórai várakozási díj negyvenszerese. Az elévülés egy év, késedelmi kamatot nem lehet felszámolni.



PARKOLÁSI ÖVEZETEK

Lakossági várakozási engedéllyel nem rendelkezők legfeljebb három órán keresztül parkolhatnak egy helyen a Diós árok 1. előtt, valamint a Szendi árok–Németvölgyi út–Stromfeld Aurél út–Apor Vilmos tér által határolt területen. A négyórás várakozási övezetbe tartozik a Szilágyi Erzsébet fasor–Moszkva tér–Krisztina körút–Magyar jakobinusok tere–Alkotás utca–Márvány utca–Győri út–Avar utca–Hegyalja út–Fűrj utca–Lejtő út–Apor Vilmos tér–Stromfeld Aurél út–Szendi utca–Németvölgyi út–Muskátli utca–Nárcisz utca–Stromfeld Aurél út–Orbánhegyi út–Galántai utca–Székács utca–Goldmark Károly utca–Határőr út–Városmajor utca által határolt terület, beleértve – a Lejtő út, a Nárcisz utca, a Goldmark Károly utca (Székács utca és Határőr út

közötti szakasza) és a Határőr út (Goldmark Károly utca és Acsádi Ignác utca közötti szakasza) kivételével – a határoló utakat és tereket, valamint a Fogaskerekű utca Pethényi köz és Fogaskerekű utca 12. közötti szakaszát, a Pethényi közt és a Sirály utcát.

VÁRAKOZÁSI DÍJAK

A mindenkori BKV-vonaljegy árának megfelelő összegbe kerül a parkolás a Szilágyi Erzsébet fasor–Moszkva tér–Krisztina körút–Magyar jakobinusok tere–Alkotás utca–Márvány utca–Győri út–Avar utca–Hegyalja út–Jagelló út–Apor Vilmos tér–Böszörményi út–Istenhegyi út–Kék Golyó utca–Városmajor utca által határolt területen, beleértve – a Moszkva tér, a Krisztina körút és a Magyar jakobinusok tere kivételével – a határoló utakat és tereket, illetve a Diós árok 1. előtti közterületet.

Huszonöt százalékkal kell kevesebbet fizetni a Városmajor utca–Kék Golyó utca–Istenhegyi út–Böszörményi út–Apor Vilmos tér–Jagelló út–Hegyalja út–Fűrj utca–Lejtő út–Apor Vilmos tér–Szendi árok–Muskátli utca–Nárcisz utca–Stromfeld Aurél út–Orbánhegyi út–Galántai utca–Székács utca–Goldmark Károly utca–Határőr út által határolt területen, beleértve – a Városmajor utca, a Kék Golyó utca, az Istenhegyi út, a Böszörményi út, az Apor Vilmos tér, a Jagelló út, a Hegyalja út, a Nárcisz utca, a Goldmark Károly utca (Székács utca és

Határőr utca közötti szakasza), a Határőr út (Goldmark Károly utca és Acsádi Ignác utca közötti szakasza) kivételével – a határoló utakat és tereket, illetve a Fogaskerekű utca (Pethényi köz és Fogaskerekű utca 12. közötti szakasza), a Pethényi köz és a Sirály utca kijelölt parkolóhelyein.

Engedély nélkül behajthat a védett övezetbe a figyelmeztető jelzést használó jármű, az út és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági és közegészségügyi feladat vagy postai gyűjtő- és kézbesítőszolgálat ellátására szolgáló jármű, a mozgásában korlátozott személy (illetőleg az őt szállító személy) járműve és a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel jogszerűen felszerelt jármű.

A lakossági behajtási, a lakossági behajtási-várakozási, a gazdálkodói behajtási-várakozási és az egészségügyi behajtási-várakozási hozzájárulást a kerületi önkormányzat képviselő-testülete adja ki. A főpolgármester jogköre a gazdálkodói behajtási, az áruszállítási behajtási-várakozási, a közhasznú áruszállítási behajtási-várakozási, a szervizszolgáltatási behajtási-várakozási, az eseti behajtási-várakozási és a sport-szervezeti behajtási-várakozási hozzájárulás kiállítása.

MOBIL PARKOLÁS

Telefonhívással

Parkolás indítása:

Hívja az adott automatán található telefonszámot: 06-80-98-xxxx (példa: 06-80-98-3073)

A parkolás megkezdését a rendszer hangbemondással nyugtázza: „A parkolás elindult.”

Parkolás leállítása:

Hívja ugyanazt a telefonszámot, amellyel elindította a parkolást.

A parkolás leállítását a rendszer a rendszer hangbemondással nyugtázza: „A parkolása leállt.”

SMS-küldéssel

Parkolás indítása:

Alapértelmezett jármű esetén küldje el az adott automatán található szám utolsó 4 számjegyét SMS-ben az alábbi telefonszámra: 06-30-3444-330 (példa: 3073).

Nem alapértelmezett jármű esetén küldje el a zónaszámot és szóközzel elválasztva a rendszámot (példa: 3073 ABC123).

A rendszer SMS-ben értesíti arról, hogy a parkolás elindult.

Parkolás leállítása:

Küldje el rendszámát SMS-ben az alábbi telefonszámra: 06-30-344-340. A parkolás leállításakor a rendszer visszaigazoló üzenetet küld.

A Centrum Parkoló Kft. levelezési címe: **1071 Budapest, Peterdy utca 6.**

Telefon (8.00–18.00-ig): **06-1-413-4900.**

Budai ügyfélszolgálat (hétköznap 9.00–17.00-ig): **1011 Budapest, Iskola utca 33.**

További információk: **www.centrumparkolo.hu.**

HEGYVIDÉKI KÖZTERÜLET-FELÜGYELET

A Fővárosi Közterület-felügyelet munkájával kapcsolatban sok panasz érkezett, ezért 2009-ben az önkormányzat úgy döntött, saját, kerületi szervezetet hoz létre. A Hegyvidéki Közterület-felügyelet mindenekelőtt a közterületek jogszerű használatát ellenőrzi, valamint együttműködik a társszervekkel a közrend és a közbiztonság fenntartásában.

A kerületi közterület-felügyelők feladata, hogy betartassák a parkolási rendet, védjék a zöldfelületeket, és megszüntessék az illegális közterület-használatot, az építkezésekkel kapcsolatos kihágásokat. A polgármesteri hivatalhoz tartozó szakiroda érvényt szerez a játszó- és sporttereken érvényes dohányzási tilalomnak, valamint eljár az illegális árusok, a közterületen ita-lozók, a kulturált ebartás és a köztisztaság szabályai ellen vétőkkel szemben.

Elsősorban a lakosságot irritáló kisebb súlyú, ugyanakkor bosszantó szabálysértések visszaszorítása a cél, de a fokozott közterületi jelenlét megteremtése és a járőrtevékenység erősítése a bűncselekmények megelőzéséhez is hozzájárul. Kiemelt figyelmet fordítanak a Normafa, a Városmajor és más pihenőterületek, a gyerekek biztonságát szem előtt tartva az iskolák, óvodák, játszóterek környékének visszatérő ellenőrzésére. A Hegyvidéki Önkormányzat az eszközállomány folyamatos fejlesztésével járul hozzá a hatékonyság növeléséhez.

A közterület-felügyelő intézkedésre jogosult hivatalos személy, szabálysértés vagy bűncselekmény észlelése esetén köteles eljárást kezdeményezni. Joga van igazoltatni, ha szükséges, feljelentést tehet, helyszíni bírságot szabhat ki, és elő is állíthatja az elkövetőket. A közterületek rendjének biztosításában településőrök is közreműködnek. Ők nem rendelkeznek hatósági jogosítványokkal, ezért mindig a közterület-felügyelőkkel párban dolgoznak. Részt vesznek a bűnmegelőzési akciókban, valamint a járőrözésben.

Jelenleg két, a Hegyvidéki Közterület-felügyelet címerével, illetve elérhetőségeivel ellátott járőrautó, valamint négy robogó áll az egyenruhát viselő felügyelők rendelkezésére. A látható közterület-felügyelet megteremtését a kerületi rendőrséggel végrehajtott bűnmegelőzési akciók, valamint az önkormányzati járőrpárossal közös járőrözés segíti.

Lakossági bejelentések

A közterületeken előforduló szabálysértésekkel kapcsolatos lakossági bejelentéseket munkaidőben a Kiss János altábornagy utca 47. alatti irodában, vagy a **225-0147**-es telefonszámon fogadja a Hegyvidéki Közterület-felügyelet. Hétvégén és munkaidőn kívül a polgármesteri hivatal ingyenesen hívható, **06-80/200-907**-es zöldszámán, és a **www.hegyvidek.eu** internetes oldalon várják a polgárok észrevételeit.



Az önkormányzat szigorúan lép fel a természeti környezetet rongálókkal szemben. Egy 2010-ben elfogadott kerületi rendelet egyebek között jelentős pénzbüntetéssel sújtja a fűre parkoló, illetve a parkokba behajtó autókat.

Szigorúan bünteti a parkok, erdős területek életvitelszerű használatát, valamint nagy összegű bírság terhe mellett megtiltja a parkolást a parkokban és az utakat szegélyező füves sávokon az az önkormányzati rendelet, amelyet 2010-ben fogadott el a képviselő-testület a zöldfelületek és a természeti környezet védelmében.

A rendelet megalkotására elsősorban a parkolási szabálytalanságok számának ugrásszerű növekedése miatt volt szükség.

Különösen a jelentősebb közlekedési csomópontok, átszállóhelyek közelében, illetve a városközpont utcáiban fordult elő rendszeresen, hogy a lakossági várakozási engedéllyel nem rendelkező, de parkolási díjat fizetni nem akaró autósok a zöld sávokra, füves területekre parkoltak.

Nem kímélték a parkokat sem, a Gesztenyés kertben és a városmajori parkban is feltűntek a fák között hagyott járművek, a Normafa környékén sokan még a virágágyásokba is beálltak. Ezzel nem csupán a parkolási bevételek maradtak el, sokkal nagyobb az a kár, amit a természeti környezetben okoztak. Az autók nyomait megsérült törzsű, vagy akár kidőlt fák és szétdúlt füves területek viselik.

Korábban a Hegyvidéki Közterület-felügyelet szabályozás hiányában nem tudott kellő határozottsággal fellépni a szabálytalanságok ellen, a zöldfelületek védelmét célzó rendeletnek köszönhetően azonban ma már rendelkezésre áll a szükséges jogi háttér. A rendelet kiterjed az önkormányzat fenntartásában, használatában lévő zöldfelületekre, fásított közterekre, közkertekre, közparkokra, városi parkokra, közterületi zöldfelületekre, sétányokra, játszóterekre, sportterekre, utcai fasorokra és az azokat kísérő zöldsávokra, az úttest és a járda közötti, burkolattal el nem látott területekre. Idetartoznak a nem önkormányzati tulajdonban álló belterületi zöldfelületek közhasználatra átadott részei, az önkormányzat tulajdonában lévő erdők, az önkormányzati közüntézmények és gazdálkodó szervezetek használatában lévő, önkormányzati tulajdonú ingatlanok zöldfelületei is.

Tilos tehát gyepterületre, parkosított területre gépkocsival vagy bármilyen járművel behajtani és beállni – kivéve, ha erre KRESZ-tábla ad lehetőséget. Szintén megtiltja a rendelet a zöldfelületen a kempingezést, az ideiglenes szálláshely létesítését, illetve közlekedési tábla hiányában a megállást és a várakozást az úttest és a járda közötti füves területeken. Zöldfelületen a továbbiakban járművel, kerékpárral közlekedni csak az arra kijelölt helyen lehet. Nem szabad autót zöldfelületen, kút mellett és közkielnyónál hagyni. Aki vét a szabályok ellen, több tízezer forintos szabálysértési bírságra számíthat.



SCHELL JUDIT SZÍNműVÉSZ A HEGYVIDÉKI KÖZLEKEDÉSRŐL

A kerületnek komoly elismerést hozó ZebraFest kampány „arca” volt Schell Judit. A Hegyvidéken lakó színművészt arról kérdeztük, milyennek találja a környezet közlekedését.

- *Őn mivel utazik a leggyakrabban?*
- Praktikus okokból általában autózunk, de szívesen kirándulunk kerékpárral, illetve örömmel kipróbáljuk a kerület rendkívül változatos közlekedési eszközeit. A kedvenceink közé a fogaskerekű és a Libegő tartozik. Persze naponta azért nem ülünk fel rájuk.
- *Említette, hogy szívesen kerékpározna. Milyen tapasztalatai vannak?*
- Tényleg szívesen, de csak néha kirándulunk két keréken. Így én inkább a másik oldalról, autóból látom a kerekezőket, és azt hamar megtanultam, hogy például a Zugligeti úton nagyon oda kell figyelni a hegyről leszárguló fiatalokra. Azt látom egyébként, hogy az autósok sokkal toleránsabbak a kerékpárosokkal, mint a motorosokkal szemben.
- *Más kerületekkel, városokkal összehasonlítva milyennek ítéli a Hegyvidék közlekedését, annak szervezettségét, illetve a hegyvidékiek közlekedési morálját?*
- Én főleg Debrecen közlekedését ismerem, hiszen onnan származom, gyakran utazunk haza. Az mindenképpen szembeötlő különbség, hogy Budapesten – minden kerületben – összehangoltabbak a lámpák, mint ott. Debrecenben pillanatok alatt összetorlódik a sor a lámpáknál, mert míg a pirosnál hosszasan kell várakozni, a zöld csak nagyon rövid ideig világít. Hogy milyen a morál, a türelem? Szerintem ez elsősorban évszak- és frontfüggő, a közlekedők mindennapi idegállapota határozza meg.
- *Volt-e a közlekedéssel kapcsolatban emlékezetes esete? Természetesen nem balesetre gondolunk...*
- Különlegesség nem jut az eszembe, arra azonban szívesen gondolok, hogy milyen gyönyörűek télen a behavazott hegyi utak. És nemcsak a szépségükre jó visszagondolni, de arra is, hogy mindig aránylag hamar megérkeznek a hókotrók, így nem okoz gondot le- vagy feljutni valahová.

KERÉKPÁRRAL A HEGYVIDÉKEN



MOBIL BICIKLIPÁLYA GYEREKEKNEK

Valódi jelzőlámpákkal, táblákkal és a forgalmi helyzeteket szimuláló akadályokkal felszerelt közlekedési parkot adott át a Németvölgyi Általános Iskolában az önkormányzat. A mobil tanpályán a KRESZ szabályai mellett a kerékpározás fortélyait is megtanulhatják a hegyvidéki iskolások.

A kerület útjain közlekedő gyalogosok és biciklisek biztonsága rendkívül fontos az önkormányzat számára, amit mobil kerékpáros KRESZ-pályával is igyekszik elősegíteni. Ez egyaránt alkalmas az iskolások oktatására, valamint gyakorlásra is.

Az elsőként a Németvölgyi Általános Iskolában felállított, a többi között harmincnyolc közlekedési táblát és négy világító jelzőlámpát magában foglaló közlekedési park biciklis bemutatók és ügyességi versenyek megtartására is kiváló helyszín. A felhasznált eszközöket a XII. kerületi rendőrkapitányság balesetmegelőzéssel foglalkozó munkatársa, Duzs Róbert válogatta össze, a kivitelezés a Hegyvidéki Önkormányzat egymillió forintos támogatásával, illetve vállalkozások közreműködésével valósult meg. A két részre osztott pálya legnagyobb előnye, hogy variálható, így a biciklis parkban gyakorlatilag bármilyen forgalmi helyzet szimulálása lehetséges.

Külön részen folyik a KRESZ-tudnivalók gyakorlati oktatása és a biciklis tudás fejlesztése. A gyerekek nem csupán a közlekedés szabályait sajátíthatják tehát el, de, ami legalább ilyen fontos, megtanulnak biztos láb-bal kerékpározni. A gyakorláshoz tizenkét különböző méretű kerékpárt vásárolt az önkormányzat, így kortól függetlenül mindenki használhatja a pályát.

A biciklispark bárhol felállítható, így a kerület valamennyi iskolája igénybe veheti, az intézményeknek csupán a helyet kell biztosítaniuk. Azok a gyerekek, akik a gyakorlati képzés mellett az ingyenes elméleti oktatáson is részt vesznek, kerékpáros igazolványt kapnak a rendőrségtől.



KRESZ-TÁBLÁK A KERÉKPÁROSOKÉRT

Ahogy már kiadványunkban olvashatták, nemrég megváltoztak a KRESZ-szabályok. A biciklis közlekedés biztonságának növelése érdekében 2010. január 1-jétől történtek módosítások. A változtatások mellett új közlekedési táblákat is bevezettek.

A legfontosabb újdonság, hogy a kerékpárosok az egyirányú utcákba szemből is behajthatnak, amennyiben erre kiegészítő tábla ad lehetőséget. További feltétel, hogy kijelölt kerékpársáv hiányában az út jobb oldalán kell haladni. Azokban a keresztezésekben, ahol a jobbra nyíló egyirányú utcából a forgalommal ellentétes irányba közlekedő kerékpáros hajthat ki, kötelező a keresztirányú közlekedésre figyelmeztető jelzőtáblát kihelyezni.

Nem kell a jövőben közvetlenül a padka mellett hajtani, azonban az általános jobbra tartási kötelezettség változatlanul érvényben maradt. Lényeges változás, hogy a biciklisek az álló járművek mellett – például jelzőlámpa előtt – az út szélén jobb oldalon haladva előre sorolhatnak, amennyiben erre elegendő hely áll rendelkezésre, valamint nem akadályozzák a jobbra kanyarodási szándékukat jelző autókat.

Szintén új elem az úttesten burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom, amely az úttest haladásra ajánlott felületére hívja fel a biciklisek figyelmét. Hasonló szerepe van a nyitott kerékpársávnak – az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot – ha az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás melletti elhaladása ezt szükségessé teszi – más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett.

Fontos tudni, hogy a kerékpáros sem a gyalog- sem a kerékpárúton nem akadályozhatja, nem veszélyeztetheti a gyalogos forgalmat. Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki a kétkerekű kerékpárok, a biciklisnek ezen kell közlekednie. Ha az úton kerék-



párnyomot is kijelöltek – és a közúti jelzésekből más nem következik –, a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.

Lakott területen kerékpárral 40 km/h, lakott területen kívül, amennyiben a kerékpáros fejevédő sisakot visel és utast nem szállít, 50 km/h a megengedett legnagyobb sebesség. Kerékpárúton legfeljebb 30 km/h, gyalog- és kerékpárúton pedig 20 km/h lehet a legnagyobb sebesség.

TERMÉSZETROMBOLÓ IS LEHET

Bár a hobbi- és túrakerékpárosok döntő többsége betartja az írott és íratlan szabályokat, akadnak olyanok, akik az erdei ösvényeket versenypályának nézik, és jelentős károkat okoznak a természeti környezetben. A downhill-esek, triálosok és a BMX-esek ráadásul előszeretettel használják a lépcsőket, veszélyeztetve ezzel a gyalogosok biztonságát.

Különösen a Normafa környékén jelent állandó veszélyforrást, hogy a hegyikerékpárosok egy része nagy sebességgel száguldozik a kijelölt gyalogösvényeken, illetve a fák között. Nem csupán a békésen sétálók testi épségét veszélyeztetik, hanem komoly, olykor visszafordíthatatlan károkat okoznak a növényzetben is. A downhill-esek általában maguk alakítják ki ösvényeiket, eközben azonban lehordják a termőtalajt, ami megakadályozza a növényzet megújulását. Nem vesznek tudomást a védett növényekről sem, ahogyan arról a tényről is megfélemeznek, hogy a természetkárosítás bűncselekmény. Durva rombolást végeznek az erdő akadálypályának tekintő triálosok, akik azért, hogy mutatványaikat gyakorolhassák, még fákat is képesek kivágni.

A biztonságos túrázás szavatolása érdekében a kerület és a budai erdőket kezelő Pilisi Parkerdő Zrt. terve között szerepel egy elkülönített erdei kerékpárút kialakítása a Normafa és Budakeszi között. A tíz kilométer hosszú, már meglévő sétatutak nyomvonalait követő, de ezektől elkülönített út Makkosmáriát is érintené.

A Pilisi Parkerdő Zrt. a Természetvédelmi Őrszolgálat embereivel együtt, szervezeten igyekeznek megakadályozni a természetkárosítást, míg a Hegyvidéki Közterület-felügyelet a lépcsőkön száguldozó biciklisekre figyel. A jelenség visszaszorítása érdekében az önkormányzat az érintett lépcsők végpontjaihoz, illetve a pihenőkre a biciklis közlekedést lehetetlenné tevő pollereket telepít.

Aki a környezetet rongáló kerékpárosokkal találkozik, bejelentést tehet...

...a XII. kerületi rendőrkapitányságon: **06-1-457-5650**

...a Pilisi Parkerdő Zrt. Budapesti Erdészeténél: **06-1-391-0540**

...a XII. kerületi polgármesteri hivatal szabálysértési irodáján: **224-7361**

BICIKLISEK EGYMÁS KÖZÖTT

A Magyar Kerékpárosklub önálló területi szervezete képviseli a bel-budai régióban élő biciklisek érdekeit 2009 októbere óta. Célja, hogy az önkormányzatokkal együttműködve megteremtse a mindennapos kerékpáros közlekedés feltételeit.

A Magyar Kerékpárosklub azért döntött a területi szervezetek létrehozása mellett, mert véleménye szerint a helyi csoportok képesek leginkább összefogni egy adott terület bicikliseit. Mivel pontos helyismerettel rendelkeznek, jobban átlátják a régió vagy kerület nehézségeit, mint az országos apparátus. A bel-budai szervezet már jóval a hivatalos megalakulása előtt elkezdte összegyűjteni azokat a problémákat, amelyek megnehezítik az I., a II. és a XII. kerületben biciklizők mindennapjait. Azóta is arra kéri a bringásokat, hogy hívják fel a figyelmet a veszélyes kereszteződésekre, az úthibákra, a hiányzó útjelölésekre, a kerékpártárolók hiányára, vagy éppen a rosszul sikerült kivitelezésre.

Baki Ádám, a bel-budai területi szervezet vezetője szerint a biciklis közlekedés helyi elterjedését nagymértékben gátolja az elmaradott kerékpáros infrastruktúra. Hiányoznak a biciklitárolók, kevés a kerékpárút, és ami ennél is fontosabb, a forgalmasabb területeken semmi sem segíti a biztonságos tekerést. Ezért a biciklisek az egyébként jó minőségű főutak helyett sokszor inkább a járdát választják.

Nehézséget okoznak a természetes terepviszonyok, hiszen a hegyvidéki utak túlnyomó része a szintkülönbségek miatt eleve alkalmatlan a szabadidős kerekezésre, de még a biciklit közlekedési eszközként használók számára is komoly kihívást jelent. Egyik célkitűzésük, a létező és működő külföldi példákra hivatkozva, a kerékpár-szállítási lehetőségek kiterjesztése a hegyi járatokon. A kétkerekű és a tömegközlekedés összekapcsolása ugyanis az egyik feltétele a mindennapos biciklizés elterjesztésének, hiszen a magasabban fekvő területeket is bekapcsolja a kerület és ezzel a város kerékpáros vérkeringésébe.

A Magyar Kerékpárosklub bel-budai szervezete a belvárosi területi szervezettel közösen hétfévenként ingyenes bebiciklizési akciót tart, amelyen a kulturált együtt közlekedésre és a biztonságos tekerésre hívják fel a figyelmet. Bővebb tájékoztatás a Magyar Kerékpárosklub honlapján (www.kerekpárosklub.org) olvasható.



**BESZÉLGETÉS ROZSNYAI MARGIT
PSZICHOLÓGUSSAL**

Rozsnyai Margit jó húsz esztendeje állandó alkotótársa párjának, Szabados Tamás operatőrnek, akivel természetfilmeket készítenek. Szabados 1990-ben kezdte forgatni a Kerekék és Lépések című – a Másfélmillió lépés Magyarországon hagyományait követő – alkotást, amelyben a stáb biciklivel járta be az Alföldet. A napi sok kilométeres kerekedésen hétfőnként ott volt Rozsnyai is, aki ez idő alatt szinte ki sem szállt a nyeregből.

- *Azóta is megtett nagy távokat két keréken?*
- Sajnos ez volt az utolsó nagy biciklitúra, amin részt vettem. Most újra tervbe vettük, hogy az ősszel körbe-karikázzuk legalább a Velencei-tavat. Nagyon várom, ugyanis már gyerekkorom óta imádok kerékpározni, ám mostanában ritkán nyílik rá alkalom. Tamás viszont otthon teker, szobakerékpáron – de azon rendszeresen. Műtötték a lábát, ezzel hozza formába magát. Nekem viszont nagyon hiányzik a rendes biciklizés.
- *Ezek szerint közlekedési eszközként nem használja?*
- Tenném, de Tamás nem engedi. Azt mondja, veszélyes a városban, és tudom, hogy igaza van. Én sem nagyon mernék a forgalomban hajtani. És nem is csak a korom miatt. Az autók között cikázni a gyorsabb reflexű fiatalok számára is veszélyes. Ha lennének jó kerékpárutak, amelyek behálózják a várost, és biztonságban érezném magam, nem haboznék nyeregbe szállni. Éppen ezért örültem, hogy a Hegyvidéken is épült út a kerekézőknek, igaz, még csak kis szakaszon, de már ez is valami. Meggyőződésem, hogy megfelelő háttérrel itthon is be lehetne vezetni a nyugati típusú városi kerékpározást, mint Dániában, vagy Hollandiában, ahol az emberek a normális és nyugodt közlekedésre használják a kétkerekűt. Abban is biztos vagyok, ha mindez meglenne, az idősebb generáció is merne kerékpározni, úgy, ahogy vidéken még most is. A nyugdíjasok élete is meghosszabbodna, hiszen a biciklizés egyben nagyon jó sport is. A kerékpárok elterjedése nagy lépés lenne a polgáriásodás terén, ahogy a túrázás is gyalog vagy két keréken, nem versenyzésszerűen, hanem barátságosan, nyugodtan, nézelődve, szemlélődve...
- *Ha nem kerékpárral, akkor mivel közlekednek a városban?*
- Busszal, villamossal, metróval... Nagyon régóta nincs kocsink, és nem érezzük a hiányát. Ha forgatni megyünk, bérelünk, de egyébként mindenhol eljutunk jól és gyorsan tömegközlekedési eszközökkel. Még itt, a budai oldal hegyei között is tökéletesek a járatok. Ráadásul ez a kerület olyan különleges gépkocsipótló járművekkel is büszkélkedhet, mint a fogaskerekű, a gyermekvasút vagy a Libegő. És bár gyakran megyek fel sétálni a Normafához, az erdőbe, még soha nem éreztem, hogy autóval jobb lenne az út. Persze biciklivel szívesebben járnék!

- Fővárosi Vízművek Zrt.**
Közterületi hibabejelentés: 06-40-247-247
E-mail: vizvonal@vizmuvek.hu
- Fővárosi Gázművek Zrt.**
Gázszivárgás bejelentése: 06-1-477-1333
E-mail: ugyfelszolgalat@fogaz.hu
- Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.**
06-1-353-353
Központi ügyelet: 06-1-210-0573
Síkosságbejelentés: 06-1-224-7585
E-mail: fkfzrt@fkf.hu
- Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.**
Zöldszám: 06-80-455-000
Ügyfélszolgálat: 06-1-455-4303
E-mail: ugyfelszolgalat@fcsm.hu
- ELMŰ Nyrt.**
Hibabejelentés: 06-40-383-940
E-mail: elmu@elmu.hu
- ÁNTSZ Budapest I–II–XII. kerületi Intézete**
Ügyfélszolgálat: 06-1-356-7811
E-mail: 02kerulet@kmr.antsz.hu
- BRFK XII. kerületi Rendőrkapitányság**
06-1-457-5650
E-mail: 12rk@budapest.police.hu
- Fővárosi Tűzoltóparancsnokság**
105
- Közép-budai Tűzörség**
06-1 459-2301
Internet: www.tuzoltosagbp.hu
- Országos Mentőszolgálat**
104
- Országos Katasztrófavédelem**
06-1-469-4100
E-mail: civil@katasztrofavedelem.hu
- Védelmi csoport**
(kerületi kátyúk bejelentése is)
06-1-319-1095
E-mail: vedelmicsoport@bp12ker.hu
- Kátyúbejelentés**
(fővárosi fenntartású útvonalak)
210-0560, 06-40-353-353.
- Centrum Parkoló Kft.**
06-1-413-4900
E-mail: mailto:ugyfelszolgalat@centrumparkolo.hu
- Hegyvidéki Közterület-felügyelet**
06-1-225-0147
E-mail: kozteruletfelugyelet@bp12ker.hu
- Magyar Telekom**
1412

TARTALOM

POLGÁRMESTERI BEVEZETŐ	3
HEGYVIDÉKI KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNET	4
A hegyvidéki utak története	4
A hegyvidéki utcanevek története	6
Beszélgetés Lovas Pál alpolgármesterrel	8
ÚTFELÚJÍTÁSOK	10
Fontosabb útfelújítások a XII. kerületben	11
Hegyvidéki Útfejlesztési Testület	14
Rendelet a járdák védelmében	14
Szigorúan szabályozott útbontások	15
Beszélgetés Mikó Gergelyel	18
ÚTKARBANTARTÁS	21
Folyamatos a hegyvidéki utak kátyúzása	21
A kötelező síkosságmentesítésben is segít az önkormányzat	22
Takarítógéppel a járdák tisztaságáért	22
Elszállítják a gazdátlan autókat	23
Integrált Városfejlesztési Stratégia	24
Kerületi összefogás a teherautók ellen	25
Interjú Szálka Miklóssal	26
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG.....	28
Ötösrre vizsgázott a hegyvidéki ZebraFest kampány	28
Piros zebrák vigyáznak a gyerekek biztonságára	28
Fekvőrendőrökkel csökkentik az autók sebességét	29
Változott a KRESZ	30
Beszélgetés Farkas Csaba rendőrkapitánnyal	31
FORGALOM- ÉS SEBESSÉGCSILLAPÍTÁS	33
Sebességmérőkkel a gyorsajtók ellen	33
Bővülnek a forgalomcsillapított övezetek	33
Küzdelem a zaj ellen	35
Fókuszban a balesetek megelőzése	36
TÖMEGKÖZLEKEDÉS A KERÜLETBEN	37
A tömegközlekedés története	37
Jellegzetes hegyvidéki közlekedési eszközök	41
Interjú Vitézy Dáviddal	48

PARKOLÁS	51
Engedmények a hegyvidéki polgároknak	51
Parkolás az onkológiánál	52
Parkolási övezetek, várakozási díjak	53
Mobil parkolás	54
Hegyvidéki Közterület-felügyelet	55
Biztonságban a zöldfelületek	56
Schell Judit színművész a hegyvidéki közlekedésről	57
KERÉKPÁRRAL A HEGYVIDÉKEN.....	58
Mobil biciklipálya gyerekeknek	58
KRESZ-táblák a kerékpárosokért	59
Természetromboló is lehet	60
Biciklisek egymás között	61
Beszélgetés Rozsnyai Margit pszichológussal	62
HASZNOS INFORMÁCIÓK	63
TARTALOM	64



A Budapest XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat kiadványa • Felelős kiadó: **Hegyvidék Lapkiadó**
– felelős vezető: **dr. Schillinger Erzsébet** • Szerkesztők: **Knapp Ádám, Stoff Csaba, Stumpf András** •
Szerzők: **Antal Ildikó, Kálmán Alida, Kertész Dániel, Knapp Ádám** • Grafikák: **Titkó Ildikó** • Fotók: **Safa**
Fotóügynökség, Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény, Hegyvidék Lapkiadó, Kalmár Lajos • Grafikai
tervezés: **Articsók Stúdió – Czakó Zsolt** • Nyomdai munka: **Safa Fotóügynökség** – felelős vezető: **Vartus**
Péter • Budapest – Hegyvidék, 2010 • Kézirat lezárva: 2010. szeptember 1.

Hegyvidéki Önkormányzat • 1126 Budapest, Böszörményi út 23–25.
Telefon: **06 1 224 5900** • Zöldszám: **06 80 200 907** • E-mail: onkormanyzat@hegyvidek.eu



