

A vasútfejlesztés során a város közúti közlekedése is átalakul

Konferencia Érd és térsége közlekedéséről

Közlekedési konferenciát tartottak Érden múlt csütörtökön. Szakemberek beszéltek azokról a helyi sajátosságokról, illetve általános irányelvekről, amelyeket a város és az agglomeráció közlekedésének fejlesztésében mindenképp tekintetbe kell venni. A jelenlévők részletes tájékoztatást hallhattak a 30-as és 40-es vasútvonal fejlesztéséről is, ami másfél év múlva eléri Érdet, és a városi közúti közlekedést is jelentősen érinti majd.



Ez a rendkívül leromlott, elhanyagolt gyalogos felüljáró nemcsak megújul, hanem világítást is kap

Központban – Érd Megyei Jogú Város szerepe és lehetőségei az agglomerációs közlekedésben címmel rendeztek szakmai konferenciát múlt csütörtökön a Polgárok Házában. A térség önkormányzatainak illetékes munkatársai, szakemberei a közlekedési szolgáltatások helyzetéről, fejlesztési lehetőségeiről hallhattak előadást a fejlesztési tárca, a BME, a NIF Zrt. és egyéb szervezetek szakértőinek tolmácsolásában. A rendezvény védnöke *dr. Völner Pál* államtitkár, *dr. Szűcs Lajos*, a Pest megyei közgyűlés elnöke, illetve *T. Mészáros András* volt. A konferenciát Érd polgármestere nyitotta meg.

E konferenciának az a célja, hogy elindulhasson egy, a környező települések együttműködését kihasználó folyamat a közlekedés fejlesztése terén. A Középmagyarországi régióban és egész Magyarországon érdemes és kell a főváros megközelíthetőségével, ennek konfliktusaival foglalkozni. Át kell gondolni mindazokat a lehetőségeket, amelyek elősegíthetik a helyi közlekedés fejlődését, hiszen előbb-utóbb a közösségi közlekedésnek a települések kezébe kell kerülniük. A magunk részéről egy közeli, illetve több közép- és hosszútávú célunk is van, amelyeket a konferencia eredményeképp szeretnénk megvalósítani. Ezek a fejlesztések nemcsak Érdet érintenék. Rövid időn belül meg kívánjuk oldani az M7-es érdi

lehajtójának a kiszélesítését, ami nemcsak az érdi lakosokat, hanem a környékbeli településeket és a pályán közlekedőket is érinti. Az érdi közösségi közlekedés megalapozása, a szükséges helyi, helyközi infrastruktúra kialakítása, az eszközrendszer beszerzése, a források biztosítása szintén nemcsak városunkat érinti, hiszen az agglomerációban több település közlekedésén kell szerves egységként kezelni – hangsúlyozta a polgármester, hozzátéve: a szakmai konferenciasorozat, amelynek ez a rendezvény az egyik eleme, segít a települések vezetőinek megfogalmazni a leendő közlekedési koncepciók irányát.

Dr. Dabóczi Kálmán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium főosztályvezetője a közúti és vasúti infrastruktúra fejlesztési irányait ismertette. Érd tekintetében azt hangsúlyozta: a város rendkívül jó adottságokkal rendelkezik, hiszen több autópálya övezi, két vasútvonal megy át rajta, és tömegközlekedéssel a főváros 30 percen belül elérhető.

– Azt, hogy Érdet nagy kapacitású gyorsforgalmi úthálózat veszi körül, és vasúti hálózatban is lényegesen jobb ellátottságú, mint az országos átlag, nem teherként, hanem lehetőségként kell megélni. Transzítproblémát jelent, hogy a díjfizetési rendszer sajátosságaiból adódóan az autópályáról Érdnél térnek le és átmennek a városon azok, akik más településre igyekeznek, ezt

azonban a díjfizetési rendszer átalakításával orvosolni lehet. (Eretnekseggként hangzik sokak számára, de így van: sok település fellelékezze, ha az autópályákon a szakaszos díjmentesség megszűntetnék.) Ami a közösségi közlekedést illeti: örülnünk kell annak, hogy vasúti vonalainkon ütemes menetrend alakult ki, színvonalas, modern motorvonatok közlekednek ezen a területen. Érd sajátossága, hogy a helyi igényeknél jóval nagyobb a helyközi közlekedési igény – a buszjáratok zöme helyközi járatként működik. A helyi közösségi közlekedés kiépítésénél felelősen végig kell gondolni, hogy a jelenlegi struktúrából mit lehet átalakítani a helyi igények kiszolgálására, és mi az, ami helyközi funkciót tölt be, és meg is kell maradnia – jegyezte meg dr. Dabóczi Kálmán, hangsúlyozva: ha Érd úgy dönt, hogy önállóan kívánja ellátni helyi közlekedési feladatait, az államnak értelemszerűen vissza kell szorulnia.

Szigeti Dániel, a Budapesti Műszaki Egyetem tanársegédje a térségi vasútfejlesztés további lehetőségeiről beszélt, külföldi példákat felsorakoztatva. Előadását követően rákérdeztünk: elképzelhető-e, hogy az új metró Érdre is eljut – nem alagútnban, hanem a meglévő vasúti pályát felhasználva?

– Elvileg megoldható, de a jelenlegi, illetve az uniós forrásból a következő években átalakításra kerülő vasúti pálya ezt a megoldást nem tudja támogatni. Úgy feltéve viszont a kérdést: megoldható-e, hogy a majdani megépítésre kerülő metró Erdély valamely részére eljusson, egyértelműen igen a válasz. Erdély nyugati részének lehetne adni egy olyan kapcsolatot, amellyel az itt élők Budapest belvárosát közvetlenül elérik, és versenyképesebben az autóbussznál – felelte kérdésünkre Szigeti Dániel. Utalt Ács Balázs, a Közlekedéstudományi Intézet irodavezetőjének előadására, amelyben a szakember kifejtette: az M7-es autópálya környékén lakók nem a vonatot, hanem a buszt veszik igénybe a

helyközi közösségi közlekedésnél, és nagyjából a Tárnoki út vonalától lefelé élők választják a vonatot Budapest elérésére – e sajátossággal a helyi közlekedés kialakításánál számolni kell.

Tóth Tamás alpolgármester kérdéseinkre válaszolva elmondta: ő úgy látja, hogy a tervezésnél nemcsak az ingázók érdekeit, de azt is figyelembe kell venni, hogy a több mint harminc négyzetkilométeren élő lakosság szeretne eljutni a város több pontjára, illetve bekapcsolódni a helyi közlekedésbe, hiszen jelenleg vannak olyan pontjai a városnak, ahol buszmegálló csak három kilométerre található.

A konferencián felszólalt *Bősze Sándor*, a Közlekedés Kft. irodavezetője, vezetőtervező is. Mint lapunknak elmondta: a rendkívüli lakosságszám-növekedés, a mobilitási igények változása miatt változtatni kell a meglévő buszhálózaton: új vonalakat kell kialakítani, elérhetővé kell tenni a jelenleg le nem fedett részeket. Az érdi terveket nagyon újszerűnek, olyan vállalkozásnak nevezte a szakember, amilyen Magyarországon még nincs.

- Ez országos szinten is nagy fejlesztés, ami nemcsak Érdet, hanem a környező településeket is érinti - jegyezte meg Bősze Sándor. Mint mondta: a feladat egy százezer fős populáció színvonalas kiszolgálása.

A helyközi közlekedésben rendkívül fontos szerepet tölt be Érden a vasút. *Rozsy Gábor*, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. projektvezetője arról számolt be a konferencián, hogy a vasútfejlesztés terén milyen előrelépések történnek Érden 2015-ig, és milyen lépéseket terveznek az ezt követő időszakra.

– Érdén két vasútvonal is áthalad (30-as és 40-es), több megállóhely, amelyek közel vannak a városközponthoz és könnyen megközelíthetők – gondoljunk csak Érd-Alsó megállóhelyre, ahol ráadásul P+R parkoló is várja az ingázókat, a város szívében.

A szakember felvázolta az Érdet érintő fejlesztési irányokat is: elsőként a Kelenföldtől Tárnokon

keresztül Székesfehérvár irányába haladó, 30-as vasútvonal fejlesztése kezdődött meg, ezt követi majd a 40-es vonal fejlesztése. A munkálatok során megvalósul Érd keresztírányú közlekedésének átalakítása is: megépül a Szent István híd, ami kiváltja majd az Esküdt utcai szintbeli vasúti átjárót, és megépül a Bagoly utcai felüljáró. A Duna utcában található műtárgy is felújításra kerül: itt jelenleg egy autó fér át egyszerre, míg az átalakítással egyszer egy sávot hoznak majd létre. Nagytétny-Erdligeten az autópálya-építés során szerepét veszített közúti szintbeli átjáró megszűnik, kerékpáros-gyalogos aluljáró épül majd a helyére. Maga a megállóhely is átépítésre kerül az esélyegyenlőség biztosítása jegyében. A Bagoly utca közelében lévő gyalogos felüljárót felújítják, térvilágítással látják el. A Sósúti úti közúti átjáró vízelvezetését megoldják, a műtárgyat átépítik.

Mindezek a fejlesztések másfél év múlva megkezdődnek a városban.

- A 30-as vasútvonalon a Tárnok-Székesfehérvár szakasz átépítése már folyik, és nagy ütemben halad előre. Ezt követi majd a Kelenföld-Tárnok szakasz, amelynek átépítése uniós forrásból, mintegy 31 milliárd forintból valósul majd meg. Az érdei szakasz átépítése 2012. szeptemberében kezdődik, és 2013. júniusáig tart, teljes vágányzárral. Ez azt jelenti, hogy Érd Alsó és Kelenföld között nem közlekednek majd a vonatok, Érd Felsőn keresztül azonban igen, mindkét irányba. A munkálatok során zajvédő falakat, illetve több helyütt új támfalakat építenek. A felújítás megvalósulásával 160 kilométer/órás sebességgel haladhatnak majd az új vonalon a vonatok, és az új szakasz teherbírása eléri a 22,5 tonnát. Ez azt jelenti, hogy a lakosság kisebb rezgési terhelést kap majd a hangsúlyozta Rozsnyai Gábor, hozzátéve: a 40-es vonal fejlesztése 2013. után indulhat, első üteme a Kelenföld-Százhalmibánya szakasz lesz - az átépítés Érd állomását is érinti majd. 2015 után

megépül Érd Alsó és Érd állomás összekötő vágánya is, ami az elővárosi közlekedés összehangolását segíti majd.

Dr. Aradszki András, Erdő országgyűlési képviselője a közlekedés és a környezetvédelem összefüggéseiről beszélt a konferencián.

– Kompromisszumot kell találni a fejlesztés és a környezetvédelmi célok tekintetében. A legkényelmesebb az egyéni, a háztól házig tartó közúti közlekedés, ám ez a környezet terhelése szempontjából a legkárosabb közlekedési mód: legismertebb az üvegházhatású gázok felszabadulása, de legalább ilyen veszélyes a szálló por szennyezése is. Az egészségügyi felmérések mutatják, hogy az ebből adódó megbetegedések jelentősek. A talajközeli ózonszennyezést, a zaj- és rezgésszennyezést szintén meg kell említeni a káros hatások között. A legjobb kompromisszumot a kötőpályás közlekedés jelenti, mind a személy-, mind a teherszállítás esetében, hiszen ez jóval kisebb terhet ró a környezetre és az egészségre. A kötőpályás közlekedést versenyképessé lehet tenni Érden, intermodális csomópontok létrehozásával, és a ráhordó helyi közlekedés fejlesztésével – hangsúlyozta dr. Aradszki András.

A konferencián több szervezet, kistérség is képviseltette magát. Az előadók, résztvevők az előadásokat követően életlenül beszélgetést folytattak, témáitól érintő, érdeklő kérdésekben. Az elhangzottak minden bizonnyal iránymutatással, segítséggel szolgáltak a helyi közlekedés fejlesztése tekintetében.

Ádám Katalin

Kívánjon valamit!

Kívánjunk együtt és teljesülnek álmai!

1.000.000.-Ft havi fix 2.778.-Ft-tól

4.000.000.-Ft havi fix 11.111.-Ft-tól

8.000.000.-Ft havi fix 22.222.-Ft-tól

35.000.000.-Ft havi fix 97.222.-Ft-tól

*Meghívó díj 2,3%+ÁH

- Minimálbér, tiltólista nem akadály!
- Magánszemélyek cégek, kezdő vállalkozások részére is!
- Életkor-megkötés nélkül!

Nálunk nincs regisztrációs díj!

1143 Budapest, Hungária krt. 83., Tel: 06-1/888-3333

Hétfő: 9-17, Kedd-Péntek: 9-18, Szombat: 9-12

Magánnyelvi és nyelvtanítási szolgáltatások nyújtása
A nyelvi nyelvtanítási szolgáltatások nyújtása
A nyelvi nyelvtanítási szolgáltatások nyújtása

**MÉG MINDIG VÁRJA ÖNT
a Civil Szolgáltató Központ!**

**Tanácsadás, infoszolgáltat és más
szolgáltatások civil szervezeteknek!**

*Március végéig még
kedvezményes díjakkal!*

CISZOK Budapest: 1122, Maros u. 23. mf. sz. 1.

www.pesticivil.hu

KORMANYKABINET
KÖZGAZGATÁSI ÉS
KÖZSZERVEZETI MINISZTERISÉG

A CISZOK hálózat működésének támogatója
a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium.

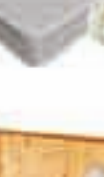
SPÓROLÓS HETEK



Gyerek ágy levehető
lecsésgátlóval: **18.900,-**
matracral egyútt: **27.500,-**



Ágyneműtartós
gázrugós ágy **180x200**
104.900,- helyett **89.900,-**
más méreteken is,
pácolható kivitelben is



Siglo egészségügyi matrac
90x200 33.900,-
15 év garancia
140x200 59.900,-
20 cm vastag
160x200 64.900,-
150 kg terhelhetőség
180x200 69.900,-
szénszálas huzat, egészség-
pénztárra elszámolható



Tükrös 3 ajtós
2 fiókos szekrény
99.900,- helyett **84.900,-**

Natur Világ

 ágyátlakok
 matrakok
 ágyneműk

Campona Bevásárlóközpont
 (szk. 102. sz. üzlet)
 A gyógyszerár és a posta között!

Tel: 424-3070, 20/320-1022 www.naturvilag.hu
 Nyitva: Hétfő: 10-19, Más: 10-17