

Néhány gyors kiegészítő gondolat a Sas-hegy-Rákó-Tömös-Dayka-Temető főbejárat közlekedési kérdéshez:

1. Sok évtizedes várostervezési alapelv a lakóutcák hurok- és zsákutcás, csillapított elrendezése. Lassan Budapest belvárosában is kialakulnak a forgalommentes részek, ahol azonnal étellel telik meg a különben már lakhatatlan, kiháló város. Ezzel a szemlélettel pont ellentétes a Dayka összenyitásának ötlete.
2. A háború után kiirtott, az utóbbi húsz évben nagyon nehezen újrainduló civil szervezetek és a közös ügyekért is tevő állampolgárok arculcsapása a húsz éve létrehozott és ápolat víztározó alatti liget megszüntetésének gondolata.
3. Budapest Európában utolsók között kullog zöldterületben, főleg a lakóövezetből elérhető ligetekben. Csak az ingatlanspekulánsok érdeke bármely zöldterület beépítése úttal vagy épülettel, az állampolgároknak nem.
4. Egy probléma (Rákó utca) olyan megoldása, mely egyszerűen másokra teszi át a bajt, nem szép. Egyben azok régen használt, megszokott környezetét rombolja, életüket rontja, házaik értékét csökkenti.
5. Példa a közlekedéstechnikai megoldások egyszerűségére: A temető főbejáratánál a 90-es években csak azért volt minden reggel félórás dugó, mert a közlekedés hatóság (állítólag még egy elvtárs követelésére, a szakmai érvek ellenére) oda lámpát szerelt. Mivel a lakosság sokszor kikapcsolta, a temetőbe, őrzött helyre tették a központját. Mikor végül a milliárdos kárt okozó lámpát leszerelték, a dugó megszűnt. Tehát értelmes megoldásokkal olcsón is eredményt lehet elérni.
6. Meg kell vizsgálni a már régebben elkészült tanulmányokat. Nem szabad olyanra bízni a tervezést, aki már előzőleg durva szakmai hibát vétett (pl. a temetőhöz lámpát telepített).
7. Teljes értelmetlen bármiféle forgalomszámlálásra pénzt költeni, mivel a forgalom a közlekedési lehetőségektől függ. Drága tervkészítés is pazarlás, mert a jó közlekedési mérnököknek a fejében kell legyen a környék problémája és a megoldási lehetőségek. Alapvetően eltérő felfogások dolgok között kell dönteni.
8. Már a 1963-as Buchanan jelentés a gépkocsik korlátozását látta szükségesnek a települések élhetősége miatt. Ha a lakóhelyek lakhatatlanok, mindenki kocsiba kell üljön, nyaralni menni, hétvégére, munkahelyre, iskolába, boltba, ügyintézni, sétálni, levegőzni, sportolni. Ha lakható, mindezek nagyrészt gyalog, kerékpárral, sétányon, villamoson elérhetők.
9. Ezért inkább a városromboló ingatlanspekulációt (Budaörsi út beépítése, plázák, irodák, lakótelepek) kell megszüntetni.
10. A Sas-hegy alatt minibuszos vagy elektromos járatot kell indítani (pl. Brassó úton föltárva a lakóövezetet), ez az önkormányzat évtizedes tartozása. Így az iskolába is környezetbarát módon, a szülőket is tehermentesítve, kisbusszal járhatnának a gyerekek. A környéken a háború óta csak romlott a tömegközlekedés (A 108-as gyorsjárat még 5 perc alatt volt a temetőtől a Március 15. téren, a villamos ősidők óta jár.) A lakosság közben tízszeresére nőtt. Mindenképp új járat kell a belső forgalomra és a kerületközpont (Bartók Béla út) elérésére.
11. Helyi boltok, piacok, szolgáltató iparosok, munkahelyek támogatásával töredékére csökkenhet a kényes közlekedés idő- és helyigénye. A Tömös utcai szűkületbe szorult boltok, posta helyzetét kell megoldani, és ezeket a szolgáltatásokat máshol is elérhetővé tenni, ezzel ott az autóforgalmat csökkentve.
12. Ha lényegesen nagyobb forgalom kerül a temetőhöz, ott mindkét irányban dugó alakulhat ki a BAH csomópontig, nemcsak a Hegyalja út lakóinak árva ezzel (azaz ők is érintettek a kérdésben!), hanem a mellékutcákat is bedugítva, a helyi közlekedést is ellehetetlenítve reggel és délután, és a busz is dugóban fog állni.
13. A vízműnél pár éve csőtörés volt épp a támfal alatt, a munkások az életüket féltve dolgoztak akkor – nem tűnt tökéletesnek a megoldás.

2012. október 30.

Sámsondi Kiss Gergely, építészmérnök, Kiseccset, Petőfi u. 3. (Dayka 83.)