Levél a budapestieknek

Tisztelt Budapestiek! A sajtóban hetek óta visszatérő téma a budai fonódó villamoshálózat fejlesztése, melynek kapcsán számos valótlan információ és aggály látott napvilágot. Szeretnénk ezeket a félreértéseket eloszlatni, és részletesen bemutatni önöknek a villamosfejlesztés lényegét.

A budai kerületek között a domborzati viszonyok és a Duna miatt az észak–déli irányú úthálózaton a nagy forgalmi igények miatt állandóak a torlódások. Az Észak- és Dél-Buda között egyetlen közvetlen kapcsolatot jelentő 86-os autóbusz forgalma rendkívül megbízhatatlan, a tömegközlekedés emiatt nem valós alternatíva.

A budai fonódó beruházás lényege az észak- és közép-budai villamoshálózat kapcsolatainak kiépítése, amellyel egy átjárható, fonódó villamoshálózat jöhet létre Budán. A jelenlegi 17-es villamos vonala déli irányban kétfelé is hosszabbodna: a Bem rakparton keresztül a mai Batthyány térig futó 19-es és 41-es villamosvonalakkal kötnénk össze; míg a Frankel Leó úton, a Török utcán és a Margit körúton keresztül a Moszkva térig, onnan pedig a 61-es vonalán a BAH-csomóponton át a Móricz Zsigmond körtérig létesül közvetlen kapcsolat. Az új pályaszakaszok kiépítésével lehetőség nyílik a budai kerületek gyors, átszállásmentes összekötésének kialakítására.

- A 19-es villamos észak felé meghosszabbodna, elérné Óbudát, és a Kelenföldi pályaudvar–Bartók Béla út–Budai rakpart–Frankel Leó út–Bécsi út útvonalon keresztül a Vörösvári útig közlekedne.
- A 41-es villamos Batthyány téri végállomása megszűnne, a járat a Kamaraerdő–Rózsavölgy–Fehérvári út–Budai rakpart–Frankel Leó út–Bécsi út útvonalon keresztül a Vörösvári útig járna.
- A Villányi útról a Moszkva téren át Hűvösvölgybe közlekedő mai 61-es villamos helyett a jövőben a 18-as és az 56-os járat közlekedne ismét Hűvösvölgybe (ott biztosítva a mai kapacitást, de a mainál több közvetlen kapcsolatot), míg a Móricz Zsigmond körtérről induló 61-es az Alkotás utca–Moszkva tér–Margit körút–Frankel Leó út–Bécsi út útvonalon Óbuda, Vörösvári útig járna.
- A mai 17-es villamosvonal helyét az előző három, sűrűbben közlekedő viszonylat venné át (19, 41, 61).

A vonalhálózat a térképeken is követhető

A fejlesztés után a torlódások miatt megbízhatatlan 86-os autóbusz megszűnhet, Óbuda felé a mindennap közlekedő 109-es, valamint a 160-260 jelzésű buszok maradnak meg.

A 17-es villamos jelenlegi vonalán a mai 10 perces követés helyett 3-5 percenként közlekednek majd a villamosok, így naponta mintegy 100-110 ezer utas juthat el gyorsabban vagy kevesebb átszállással úti céljához. A Bécsi út térségéből közvetlenül, átszállás nélkül elérhető lesz valamennyi budai kerület. Számtalan új, átszállásmentes kapcsolat jön létre: a budai hegyvidék legtöbb területéről ma két átszállással közelíthető meg Óbuda, ez egyre csökkenne, míg például a Csörsz utca vagy a BAH-csomópont térségéből a mai két átszállás helyett átszállás nélkül lehetne eljutni a Kolosy térre vagy Óbudára.

A Bem téren megállóhely épül, a vágányok a kerékpárút mellett futnak majd

A beruházáshoz kapcsolódik a Bécsi úti–Frankel Leó úti villamospálya átépítése is, amelynek a tervezése még tart. Ennek keretében a Bécsi út belső részén a villamospályát mentesítenénk az autóforgalomtól, így a környék csöndesebbé válhatna, és a villamosoknak nem kellene a dugóban vesztegelniük. A mai 17-es vonalának felújításához akkor tudunk uniós forrást szerezni, ha a II. kerületi önkormányzat kiadja a ma hiányzó hozzájárulását a budai fonódó villamosprojekt megvalósításához. Fontos megjegyeznünk, hogy a hídfő környéke a főváros tulajdona, tehát a II. kerület itt sem tulajdonos.

A Bem rakparti vonal

A Batthyány tér felé kiépülő villamosvonal a Germanus Gyula park után a Margit híd alatt halad tovább. Azért, hogy itt a közúti forgalom kapacitása ne csökkenjen, a vágányok egymásba fonódnak. Ez azt jelenti, hogy a villamosok a híd alatt mindkét irányba ugyanazon a nyomon fognak haladni, a villamosvágány csak egy sáv szélességét foglalja el. Ezen a szakaszon az ellentétes irányba közelkedő villamosok felváltva haladhatnak majd át, a forgalmat jelzőkkel szabályozzuk. A Margit híd alatt – a hídfelújítás keretében – megvalósul a parti pillér áttörése, így a korábbi balesetveszélyes, HÉV-várócsarnokon keresztül kényszerűségből kijelölt kerékpárosútvonal oda áthelyezhető. A kerékpárosoknak nem kell a továbbiakban kétszer keresztezniük a Bem rakpart forgalmát. A fejlesztések végén öt közúti forgalmi sáv lesz a Margit híd alatti nyílásban a mai hat helyett – ami azonban a Margit híd felújítása miatt ma amúgy is négy sávra le van szűkítve. A közúti forgalmi sávok áteresztőképessége azonban nem csökken, mivel az Üstökös utcánál megépült alsó rakparti csomópont kapacitása kisebb a Margit híd alatt lévőnél. Nem itt található tehát az üveg szája: a hídfelújítás miatti sávlezárás se okoz nagyobb dugót a korábbinál, hiszen az útvonal kapacitását a szűk keresztmetszet határozza meg, az pedig nem a Margit híd alatt található. Nem igaz tehát a kerületi önkormányzat állítása, mely szerint a fonódóvillamos-beruházás káros egész Budára nézve, és nagyobb dugókat, nagyobb környezetszennyezést okoz. A közúti kapacitás változatlan marad, a dugók és a környezetszennyezés a jobb villamosközlekedés hatására reményeink szerint – az autójuk helyett a tömegközlekedést választó embereknek köszönhetően – javulhat is.

A Margit híd alatti átbújtatás után a vágányok a Bem rakpart Duna felőli oldalára vezetnek át, ahol a fasorral párhuzamosan haladva éri el a vonal a Bem teret. A Bem téren megállóhely épül, majd a Batthyány térig a meglévő és megmaradó önálló kerékpárút mellett épülnek meg a vágányok. A kerület állításaival ellentétben a Bem rakparton sem a gyaloglási, sem a kerékpározási lehetőségek nem csorbulnak, ez a gyakran elhangzó vád valótlan. A Batthyány téren az aluljáró lépcsőjét a tér felől megkerülve csatlakozik a vágány a jelenlegi végállomáshoz, amely a továbbiakban közbenső megállóhelyként üzemel tovább.

A Bem rakparti vonal Margit híd alatti átvezetéséhez szükséges Germanus Gyula parki helybiztosítást, a kerületi szabályozási terveket, illetve a rakparti szegélyek kialakítását a II. kerület képviselő-testülete még 2009-ben elfogadta – így érthetetlen, hogy a kerületi önkormányzat most miért támadja a beruházást, és miért tesz úgy, mintha a terveket nem ismerné megfelelően.

A Moszkva téri kapcsolat

A Moszkva tér felé tartó vonal déli irányba vezető vágánya a Török utcában épül meg, a jelenlegi vágányzóna elbontását követően, a Duna felőli járda mellett. A Lukács fürdő megállóhely után a villamosok a Bem mozi sarkánál kialakított megállóhelyen állnak meg a Moszkva tér irányába. A Török utca megfelelő közúti kapacitásának biztosítása érdekében a Moszkva térről érkező, Óbuda felé haladó villamosok a Margit körútról a Török utca igénybevétele nélkül, közvetlenül kanyarodnak be a Frankel Leó útra, ahol a Vidra utcánál építjük ki a megállóhelyet. A Frankel Leó úti aluljárót elbontjuk, a nagykörúti villamosokról érkező utasok lépcsőzés nélkül kelhetnek át a Margit körúton. A Batthyány tér felől érkező, Óbudára tartó villamosok megállóhelye a Vidra utcába kerül át, így az észak felé tartó három járat megállója pár méterre lesz egymástól, illetve a nagykörúti villamosoktól színvonalas átszállási kapcsolat jön létre Óbuda felé. A beruházás keretében sor kerül a Moszkva tér megújításának első lépésére is: a téren a hűvösvölgyi villamos rég nem használt hurokvágányát elbontjuk, a helyén rendezzük a zöldfelületeket és a közterületet.

A megállóhelyek az érintett térségben átépülnek, és akadálymentesen megközelíthető peronokat építünk ki, illetve tervezzük új, alacsonypadlós villamosok forgalomba állítását is a vonalakon.

A beruházás több mint 5 milliárd forint uniós támogatással rendelkezik, melynek elköltését és a fejlesztés megvalósítását a II. kerületi önkormányzat szükséges hozzájárulásának hiánya akadályozza. Sajnálatos módon az eddigi kísérleteink a nézetkülönbség szakmai alapokon történő megoldására nem jártak sikerrel. Álláspontom szerint Buda minden lakója és összes kerülete számára előnyös fejlesztésről van szó. A beruházást egyébként Óbuda önkormányzata és számos nagy civil szervezet (Greenpeace, Levegő Munkacsoport, VEKE, Kerékpárosklub) is támogatja.

A főváros vezetése azon dolgozik, hogy Budán átszállás nélkül és kényelmesen lehessen villamossal utazni, ehhez kérjük az önök támogatását, és reméljük, hogy sikerül meggyőznünk ennek érdekében a beruházást jelenleg akadályozó II. kerületi önkormányzatot is.

Tisztelettel:
Tarlós István főpolgármester
Dr. György István
főpolgármester-helyettes

▲