



GREENPEACE  *Levegő Munkacsoport*



MÁGYAR
KERÉKPÁROSKLUB



MÁGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB



Budapest, 2011. február 26.

Láng Zsolt

Budapest II. kerület polgármestere részére

Tisztelt Polgármester Úr!

Érdeklődéssel olvastuk levelünkre¹ választát², melyben szakmai egyeztetésről, nyitott, közös gondolkodásról tesz említést. Sajnálatosnak tartjuk, hogy bár azt írja, Ön és a kerületi önkormányzat is támogatja – legalább elvben – a Budai fonódó villamoshálózat nevű projektet, a tapasztalatunk az, hogy Ön leginkább megakadályozni szeretné azt. Köszönjük, hogy összegyűjtötte az eddig igen zavarosan kommunikált kifogásait a projekttel kapcsolatban, igaz, ezekben sok újdonságot nem találtunk, szinte mindegyiket számtalanszor cáfolták már nem csak civil szervezeteink, de a Fővárosi Önkormányzat is. Szomorúan látjuk, hogy Ön több ponton továbbra sem ad hitelt a közlekedéstervezők szakmai érveinek, miközben az Ön érvelésének közlekedésszakmai része nem egy ponton bizonytalan, vagy egyenesen vállalhatatlan.

A tervezők számtalan alkalommal bizonyították már, hogy a projekt az Árpád fejedelem útján semmiféle torlódást nem okoz. Az új rakparti lejáró átadása óta ugyanis az útvonal szűk keresztmetszete átkerült az Üstökös utcai lámpához, így az esetleges torlódások kizárólag a csomópont miatt, az Árpád fejedelem úti sávok számától függetlenül alakulnak ki. Ha Polgármester Úr ellátogat a helyszínre, akkor láthatja, hogy a sávcsökkentés már a projekttől függetlenül megvalósult: jelenleg a Dél-Buda felé vezető, illetve a Margit hídra kanyarodó három sáv közül az egyik már most is zárva van a híd felújítása miatt, s annak befejeztét követően buszsávként működik

¹ http://www.levego.hu/hirek/2011/01/nyilt_level_lang_zsolt_ii_kerületi_polgarmesterhez

² http://masodikkerulet.hu/data/cms96442/Valasz_nyilt_levelre.pdf

majd tovább. A fonódó projekt tehát ezt a helyzetet nem változtatja meg, mert a villamosok fonódó vágánykapcsolata a híd alatt a tárgyalt egy sáv helyén fog megvalósulni. Az is látható, hogy a híd alatti hat sáv helyett négy is elegendő a forgalom levezetésére, hiszen nincs torlódás. Mivel az Ön által hangoztatott legfontosabb „érv” az, hogy „a közúti kapacitás a Margit híd alatt nem csökkenhet” – kérjük Polgármester Urat, lássa be, hogy ebben a kérdésben nincs igaza.

A Duna-part Világörökség voltával és az útvonal élehetlenné válásával kapcsolatos felvetései szintén nem állják ki a gyakorlat próbáját. A Duna-part jelenlegi nehéz megközelíthetőségét nem a belvárosi rakpartok túlnyomó többségén ma is meglévő villamosok, hanem az alsó rakpartokon futó gyorsforgalmi út okozza. A villamosok egyébként részét képezik a rakpart Világörökségi mivoltának, ezért a városképért aggódni ebben az esetben igen érdekes felvetés Öntől. Saját tapasztalatunk – amit sok idegenvezető is alá tud támasztani –, hogy éppen a rakparti villamosok, illetve az abból menet közben az utasok elé táruló kilátás – az, ami kiemelten vonzza a turistákat. Felhívjuk továbbá a figyelmét, hogy a Batthyány tér–Margit híd szakaszon 1868 és 1970 között volt felszíni kötöttpályás közlekedés, melyet legkevesbé sem környezetvédelmi okok miatt, hanem kiemelten a parkolóhelyek számának növelése céljából szüntettek meg. A villamoshálózaton tatóngó sebet be kell gyógyítani, a Fővárosi Önkormányzat most az egészséges állapotot szeretné visszaállítani, és ezt a lépést civil szervezeteink a legmesszebbmenőkig támogatják.

Fontos megjegyezni, hogy a környező autóbusszvonalak projekt utáni sorsa egy fontos, ám a meglévő villamosvonalak összekötéséhez nem közvetlenül kapcsolódó kérdés. A 86-os és a többi járat vonalvezetése, sűrűsége még messze nem eldöntött dolog, a hálózat sorsa a projekt megvalósulásáig vita tárgyát képezi. Ebben a vitában természetesen mindenképpen figyelembe kell majd venni a kerületi önkormányzat érveit, de a villamosok összekötéséhez szükséges műszaki fejlesztések elvégzésének engedélyezése ettől a kérdéstől független.

Sokadjára találkozunk az Ön érvelésében a kerékpáros, gyalogos és a közösségi közlekedés „összeengedésének” vélt problémájával, azonban konkrétumokat ezzel kapcsolatban még nem hallottunk. A jelenlegi tervekben mind a kerékpárút, mind pedig a gyalogosok számára elegendő felület áll majd rendelkezésre. A kerékpárút Margit híd alatti átvezetését a felújításkor elkészített új alagút megoldotta.

Levelével ellentétben soha nem volt szó a HÉV és a villamosok összekötéséről. A szentendrei HÉV és a villamosok teljesen eltérő műszaki paraméterekkel rendelkező és alapvetően más funkciót ellátó közlekedési eszközök, melyek összekötésének szakmailag nincs értelme. Ráadásul a HÉV sűrű közlekedése nem is teszi lehetővé, hogy további járműveket engedjünk a pályájára.

A P+R parkolókkal kapcsolatos felvetéseiből számunkra az derül ki, hogy a kerület vezetése számára e fogalom mást jelent, mint amit a hazai és nemzetközi szakirodalom általánosan elfogadott: ez utóbbiak ugyanis a P+R alatt olyan parkolóhelyeket értenek, amelyeket a város szélső területein, sőt inkább az agglomerációban, a dugózónán kívül, nagy kapacitású elővárosi vasútvonalak, HÉV-ek vagy metrók mentén létesítenek. A város belső zónáit feltáró és összekötő, sűrűn megálló járatok esetében a P+R parkoló értelmezhetetlen fogalom.

Határozottan vissza kell utasítanunk azon kísérletét, hogy e projekt kapcsán Hagyó Miklós egykori főpolgármester-helyettest és a VEKÉ-t egy lapon említse. Az említett rossz emlékű úrnak legfeljebb annyi köze volt a projekthez, hogy nem akadályozta; kikérjük magunknak, hogy a fonódó villamoshálózat terveinek előkészítésében részt vett szakembereket és civil szervezeteket

megpróbálja vele összemosni! Éppen a civil szervezetek – köztük a jelen levelet aláíró civil szervezetek közül többen is – játszottak meghatározó szerepet abban, hogy sor került Hagyó Mikós visszaéléseinek feltárására.

A kerékpáros közlekedés megtervezésével valóban felmerültek kifogásolható elemek, azonban ezeket még ki lehet javítani. A Magyar Kerékpárosklub is támogatja a fonódó villamoskapcsolat megteremtését, mert közlekedésszakmai szempontból kiemelkedően fontosnak tartja. A kerékpáros közlekedés kialakításával kapcsolatos részletes álláspontjáról pedig már korábban tájékoztatta Önt.

Összefoglalva, a Budai fonódó villamoshálózat projekt ellen emelt kifogásai nem megalapozottak.

Dorner Lajos elnök, Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Götz Eszter titkár, Budapesti Városvédő Egyesület

László János elnök, Magyar Kerékpárosklub

Lukács András elnök, Levegő Munkacsoport

Dr. Mészáros Péter elnök, Magyar Közlekedési Klub

Szegfalvi Zsolt igazgató, Greenpeace Magyarország

Tételes válaszok képekkel alátámasztva

A képek 2011. február 11-én, pénteken délután 13.30 és 15.00 között készültek. Ekkor csúcsforgalom volt, például a Margit hídon tartós dugó alakult ki.

- I. **Nem igaz azon állítás, miszerint az Árpád fejedelem útja szűk keresztmetszete a Margit híd alatt lenne.** A hídtól északra, az Üstökös utcai rakparti lehajtónál lévő jelzőlámpa tehát szabályozza a forgalmat és már most is csak annyi autót enged a Margit híd alatti keresztmetszetbe, amennyi ott adott ciklusidő alatt át is tud haladni (1. kép). A villamos egy csomóponttal délebbre, a keresztező forgalom zöldidejével egyidejűleg keresztezhet (2. kép).



1. és 2. kép: Az Üstökös utcai lámpa

- II. **Nem igaz azon állítás, miszerint a villamos feltartaná az autós forgalmat.** Látható, hogy az Üstökös utcai lámpa tökéletesen betölti forgalomszabályozó szerepét, hiszen szabad az út a Margit híd felé (3. és 4. kép). A Láng Zsolt polgármester által alátámasztásként felmutatott, torlódást ábrázoló, híd alatti fotó manipulatív, ugyanis nem a mai forgalmi helyzetet ábrázolja, annak a képnek a készítésekor még nem is létezett az Üstökös utcai csomópont! Egyben cáfolja is az alapállítást, hiszen világosan mutatja, hogy a csak a rakpartra lekanyarodók állnak sorba, csak azok az autósok, akik nem is találkoznának a villamossal, tehát a villamos nincs is kit feltartson!



3. és 4. kép: Az Üstökös utcai lámpa felől tekintve észak, illetve dél felé

- III. **Nem igaz azon állítás, miszerint a villamos átvezetésével a híd alatt közúti forgalmi kapacitás vész el és újabb forgalmi torlódásokra kell számítani.** A Margit híd alatti hat forgalmi sávból jelenleg is csak négy működik, kettő az építkezés miatt le van zárva (5. és 6. kép). A híd felújításának végeztével ezek újra megnyílnak. Most sincs dugó, a közúti kapacitás pedig még növekedni is fog! A dél felé vezető szélső sáv már az építkezés befejezésekor buszsáv lesz (6. kép), a villamos pedig mindössze ezt az egy sávot fogja igénybe venni!



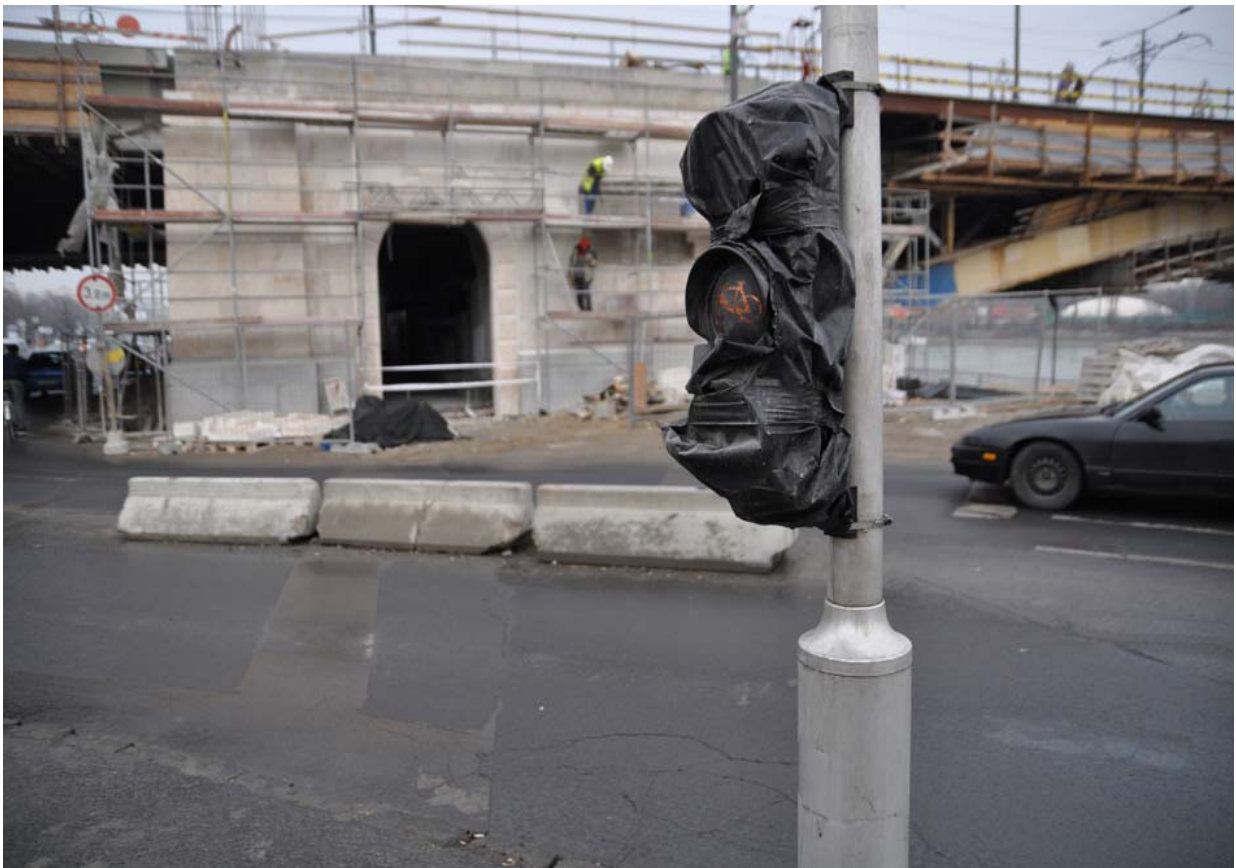
5. és 6. kép: A Margit híd alatti keresztmetszet

- IV. A keresztező gyalogosforgalom a híd mindkét oldalán (7. és 8. kép) pontosan ugyanabban az időben kap zöldet, mint az Üstökös utcánál a keresztező közúti forgalom, a Margit híd alól a rakpartra lekanyarodó forgalom – és a villamos! A biztosított zöldidő bőségesen elegendő a villamos áthaladásához, így azt állítani, hogy a villamos bárkit is feltartana, egyszerűen nem felel meg a valóságnak.



7. és 8. kép: Zebrák a Margit híd két oldalán

V. **Nem igaz azon állítás, miszerint zavaros lenne a koncepcióban a kerékpáros forgalom átvezetése.** A Margit híd pillérében már látható a kerékpárút számára kialakított alagút (9. kép), amelynek folytatásaként nyilvánvaló, hogy a kerékpárút nem fogja keresztezni a villamosvonalat, hanem azzal párhuzamosan halad (10. kép). Az igaz, hogy a beruházás hátrányosan érinti a Kacska utca és a Bem rakpart már meglévő kerékpáros létesítményeinek elsősorban a kapacitását, ezért a Magyar Kerékpárosklub sokszor és sok fórumon, de elsősorban a Fővárosi Önkormányzatnál ezt jelezte, és kérte a módosítást. Lehetőség van ugyanis a fonódó villamoshálózat megvalósítására úgy, hogy az ne rontsa a kerékpáros közlekedés feltételeit.³ Bár a Magyar Kerékpárosklub ilyen jellegű javaslataira a mai napig sem kapott kielégítő választ, ez azonban nem jelenti azt, hogy nem támogatná a fonódó villamoshálózat megteremtését, hiszen közlekedésszakmai szempontból kiemelkedően fontosnak tartja azt. Ezért a Magyar Kerékpárosklub is arra kéri Polgármester Urat, hogy ne lehetetlenítse el a terv megvalósulását, hanem segítse azt, és támogassa a tervek még jobbá tételét.



³ Részletesebben ld. http://kerekparosklub.hu/files/MK_fonodo_20100311.pdf



9. és 10. kép: Kerékpárút és átvezetés

- VI. **Nem igaz azon állítás, miszerint Észak-Buda és Dél-Buda villamosvonal általi összekötése a belváros Duna-partját közlekedési alagúttá változtatná. Nem kell ugyanis azzá változtatni, mert már most is az. A belváros Duna-partja jelenleg ugyanis az autóforgalom zaj-, illetve légszennyezése miatt nem más, mint egy 6+2 sávós autópálya! (11. és 12. kép) A villamos építése többek között azért is támogatandó, mert esélyt ad a közúti forgalmi terhelés okozta környezeti károk csökkentésére.**



11. és 12. kép: Városi autópálya Világörökségi környezetben

Nem igaz azon állítás, miszerint a villamos elvágna a budapestieket a Dunától. Ellenkezőleg, a Duna-parti autópálya, azon belül is elsősorban a személygépkocsi-áradat az, amely megakadályozza a budapestieket abban, hogy lejussanak a folyóhoz! Nincs riasztóbb és balesetveszélyesebb, mint a folyamatosan hömpölygő, zajos és bűzokádó autófolyamon átkelni. Sétalókat így elsősorban a Batthyány tértől délre kell inkább keresni, ahol a villamos elválasztja a közúti forgalmat a rakparti sétánytól. A Duna rakpartja a Világörökség része, és ebbe a villamos is beletartozik. Egyetlen helyen van sebhely a látképen, a Batthyány tér és a Margit híd között, ezért a Budai Fonódó villamos rakparti ágának megépítése városképi és világörökségi szempontból nem más, mint az eredeti állapot visszaállítása.