



Összefoglaló „a Havanna és Gloriett lakótelepek kötöttpályás kapcsolatának kialakítása a 42-es villamos vonal meghosszabbításával” tárgyú projektről

A fővárosi közlekedéspolitikai célja a fővárosi közösségi közlekedési hálózat – kiemelten a kötöttpályás hálózat – folyamatos fejlesztése, a hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítése annak érdekében, hogy a Budapesten és az agglomerációban közlekedők minél nagyobb része vegye igénybe úticélja eléréséhez a közösségi közlekedést. A 42-es villamosvonal hosszának közel duplájára történő meghosszabbítása is ezt a törekvést kívánja erősíteni.

A projekt indokoltsága

A 42-es villamos meghosszabbításának szükségességét elsősorban az indokolja, hogy a Havanna és a Gloriett lakótelepi területek feltárása jelenleg magas kihasználtságú, zsúfolt autóbusszokkal történik. Az autóbusszjáratok a torlódó közúti forgalomban haladnak, az utak többnyire egy forgalmi sávossal, így a forgalmi zavarokra igen érzékenyek. A közúti torlódások mellett az autóbusszok a lajosmizsei vasútvonal szintbeni keresztezése miatti időszakos sorompós zárások következtében jelentős többlet menetidőkkel közlekednek, ezáltal a menetrendszerűség és a járatok megbízhatósága alacsony.

A projekt műszaki tartalma

Az első, 42-es villamosvonal meghosszabbításával foglalkozó tanulmányterv 1999-ben, a Főpolgármesteri Hivatal megrendelésére készült el. Néhány év kihagyást követően a BKV Zrt. megkezdte a projekt Megvalósíthatósági tanulmányának, költség-haszon elemzésének, és az engedélyezési tervcsomagjának elkészítését, összeállítását is.

A tervezett projekt két jól elkülöníthető szakaszból áll:

- Meglévő villamosvonal felújítása a Határ út – Tulipán utca között;
- Új vonalszakasz építése a Tulipán utca – Gloriett lakótelep között.

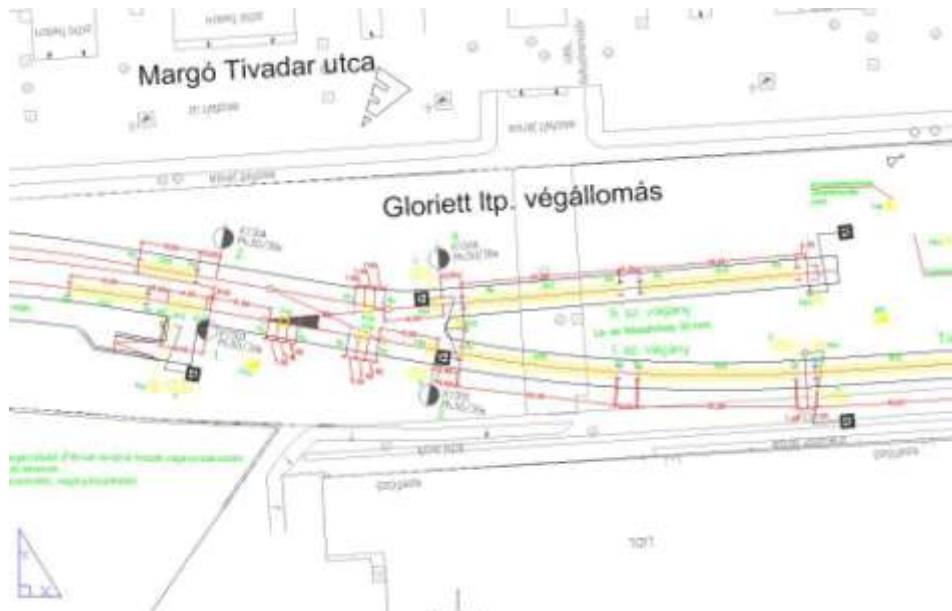


1. ábra: Áttekintő térkép

A meglévő szakaszon részben átépül a Határ úti villamos végállomás, továbbá teljes átépítésre kerül az Ady Endre úti szakaszon a vágány, és a megállóhelyek is, az akadálymentességi követelmények figyelembe vételével. A peronok korrekciója és akadálymentesítése a közúti forgalmi sávokat, valamint a gyalogos, illetve kerékpáros átvezetéseket is érinti. A villamosok biztonságos és zavarmentes közlekedését új jelzőlámpás csomópontok kiépítésével tervezzük megvalósítani.

A jelenlegi Tulipán utcai végállomás közbenső megállóvá épül át, majd az új vonalszakasz a lajosmizsei vasútvonalat aluljárón keresztezve jut el a Gloriett lakótelepig, a Puskás Ferenc utca (Új temető utca) – Csapó utca – Barta Lajos utca – Kinizsi utca – Margó Tivadar utca nyomvonalon. A villamosvonal 2,7 km-rel kerül meghosszabbításra, a teljes vonalon a kor igényeinek megfelelő

villamospálya, peronok, végállomás, és az új vonalszakasz energiaellátására egy új áramátalakító épül.



2. ábra: A tervezett végállomás helyszínrajza

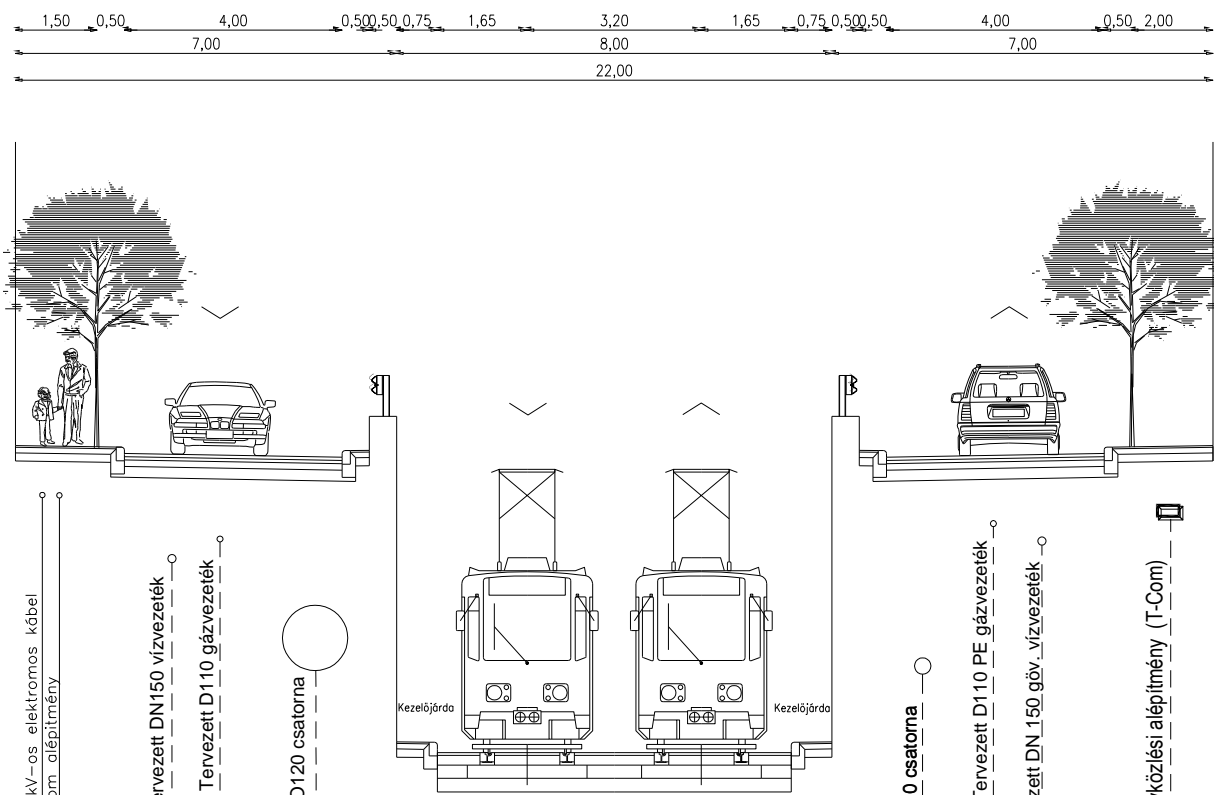


3. ábra: A tervezett végállomás építésére kiszabályozott terület

A lajosmizsei vasútvonal keresztezése

A projekt egyik, igen nagy körültekintést igénylő szakasza a 142-es számú, Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonallal történő keresztezés kiépítése. A vasútvonal és a villamosvonal keresztezésének engedélyezési tervei jelenleg nem készültek el, a Megvalósíthatósági tanulmányban a vasút keresztezésére öt lehetőséget vizsgált meg:

- „C1” jelű változat: Teljes keresztmetszetű aluljáró építése a vasútvonal alatt, irányonként 1-1 közúti és villamos nyommal, gyalogos és kerékpáros átvezetéssel. A közúti forgalom szempontjából a mainál jelentősen nagyobb közúti kapacitást biztosít, ezáltal az Ady Endre út, illetve a rávezető XVIII. kerületi, jelenleg alacsony forgalmú útszakaszokon jelentős forgalomnövekedésre és torlódásokra kell majd számítani. Területszerzési szempontból kedvezőtlen, mind az Ady Endre úti oldalon, mind a Puskás Ferenc utcában jelentős méretű területek megvásárlása szükséges.
- „C2” jelű változat: 2x1 sávós aluljáró, irányonként közösen vezetett villamos és közúti forgalommal. Középtávon, az Üllői úti külön szintű átvezetés megépítését követően ez a javasolt és célszerű megoldás, azonban az Üllői út jelenlegi kialakítása mellett ez a változat is jelentős közúti forgalomnövekedést okoz az Ady Endre úton és egyes XVIII. kerületi útszakaszon. Területszerzési szempontból kedvező.
- „C3” jelű változat: aluljáró kiépítése csak villamos forgalommal. Az Üllői úti külön szintű csomópont megépítését követően a közúti forgalom részére megnyitható. Az Üllői úti külön szintű csomópont kialakításáig a közúti forgalom az Ady Endre útnál továbbra is a felszíni vasúti átjárót használja. Területszerzési szempontból egyenértékű a „C2” jelű változattal.
- „C4” jelű változat: A villamos és a közúti forgalom szintbeni átvezetése a lajosmizsei vasútvonalon. Ezt a változatot sem a MÁV, sem az NKH nem támogatja, a projekt egyik alapvető céljának teljesítését kérdőjelezi meg, mert nem ad megoldást a vasúti átjárók által okozott feltartóztatás megszüntetésére. A vasútvonal – fejlesztési tervekben szereplő – villamosítását a jelenlegi jogszabályi körülmények között ellehetetleníti.
- A Megvalósíthatósági tanulmány munkaközi állapotában a felüljáró építés is felmerült, azonban ez a megoldás lekerült a lehetőségek listájáról városépítészeti szempontok és a nagyobb mértékű terület kisajátítás miatt.



4. ábra: A „C2 és C3” jelzésű aluljáró változatok tervezett keresztmetszeti elrendezése

Területszerzési kérdések

A projekt megvalósításához mindenféleképpen társul területszerzés, (vagy kisajátítás) amelyet a lajostizsei vasútvonal keresztezésének módja alapvetően befolyásol.

Az általunk javasolt megoldás a fent ismertetett „C3” jelű változat, mert:

- a megvásárolandó területek mennyisége jelentősen kevesebb, ebből kifolyólag a megvalósítás kisajátítási kockázatai csökkenthetők;
- a megvalósítás költségei alacsonyabbak közel 500 millió Ft-tal;
- ez a változat egyik időtávban sem vonz nagyobb közúti forgalmat a XVIII., és a XIX. kerületre, mint amennyit az Ady Endre út, illetve a Határ úti csomópont fogadni tud.



5. ábra: Terület igénybevétel a „C3” változat esetén

A projekt jelenlegi helyzete

Az aluljáró minden érintett számára elfogadható módon való kialakításának érdekében egyeztetést kezdeményeztünk az érintett XVIII. és XIX. kerületi polgármesterekkel. Ennek keretében először 2011. június 21-én a XVIII. kerületi bizottsági ülésen kaptunk lehetőséget a projekt bemutatására. A bizottság a BKK által javasolt „C3” jelű változat megvalósítását elfogadta. A XIX. kerületi egyeztetéssel létrejöhet egy közös konszenzuson alapuló döntés, mely alapján befejeződhet a Megvalósíthatósági tanulmány és a költség-haszon elemzés összeállítása, ezzel a pontos támogatási arány meghatározása és a hiányzó „C” szakasz engedélyezési terveinek elkészítése.

Az egyeztetésekkel párhuzamosan a BKK pályázatot nyújtott be az Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez, melyben előkészítési támogatásra pályázik. Az előkészítési pályázat lehetőséget ad arra, hogy 100%-ban államilag finanszírozott előkészítési projektként elkészüljenek a megvalósításhoz szükséges kiviteli tervek, és a kivitelezéshez elengedhetetlenül szükséges területszerzések is megtörténjenek.

A 2015-ig tartó EU finanszírozási ciklusban – a területszerzés jelentős időigénye miatt – várhatóan az előkészítési projekt realizálható, a megvalósítási projekt lezárása reálisan a 2015-től kezdődő támogatási ciklusban várható.