



## FELJEGYZÉS

### **1-es villamos Kelenföld vasútállomásig történő meghosszabbítása – vizsgált keresztmetszeti elrendezések**

#### 1. Előzmények

Az 1-es villamosvonal kiépítése 1982-ben kezdődött meg az óbudai szakaszon, a vonal 2000-ig fokozatosan, több ütemben épült ki a Soroksári útig. A vonal dél-budai vonalvezetésének meghatározására a Főpolgármesteri Hivatal megrendelésére 1999-ben készített a FŐMTERV Zrt. egy vizsgálati anyagot, amelyben összesen 6 lehetséges nyomvonal-változatot vizsgált meg az akkori Lágymányosi híd és az Etele tér közötti szakaszon. A Hamzsabégi út – Szerémi út – Hengermalom út – Etele út nyomvonalat a Fővárosi Közgyűlés Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottsága a 254/2008. számú, 2008. augusztus 27-én hozott döntésével jelölte ki.

A jelenleg kivitelezési szakaszban lévő, jelentős részben európai uniós forrásból finanszírozott 1-es villamos meghosszabbítás I. ütem projekt keretében a Fehérvári útig kerül kiépítésre a villamospálya. A jelenleg előkészítés alatt álló, a megvalósuló projekt folytatásának tekinthető meghosszabbítással a villamos viszonylat elérné Kelenföld vasútállomást. A fejlesztés eredményeként létrejönne egy teljes egészében akadálymentes, maximum 56 m hosszú járművekkel kiszolgált olyan kör irányú villamos kapcsolat, mely felfűzi a nagy forgalmú Volán és MÁV pályaudvarokat és kapcsolatot biztosít több nagy forgalmú helyi közösségi közlekedési viszonylattal.

„A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója – megvalósíthatósági tanulmány” című előkészítési projekt keretében 2013. június 13-án a BKK tervezői szerződést kötött a TRENECON COWI – UTIBER konzorciummal. A tervezési munka részeként előzetes megvalósíthatósági tanulmány készült a Fehérvári út – Kelenföld vasútállomás közötti szakaszra, amely számos keresztmetszeti elrendezést megvizsgált a villamos üzemvitele mellett a környező

területek megközelítése, a forgalmi rend, a parkolási igények és a zöldfelületek szempontjából, komplexen. Ezt követően kezdődött meg a Fehérvári út és az Etele tér közötti, mintegy 1,5 km hosszú vonalhosszabbítás egyesített engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése.

## 2. Vizsgált keresztmetszeti elrendezések

A projekt vonalvezetése a Fehérvári úttól nyugatra az Etele úton keresztül folytatódik. Az Etele úton a mai keresztmetszeti kialakítás a villamosvonal megépítését követően nem alkalmas arra, hogy valamennyi funkciónak és területhasználatnak helyet biztosítson, így itt a tervezés során vizsgáltuk az egyes megoldások előnyeit és hátrányait.

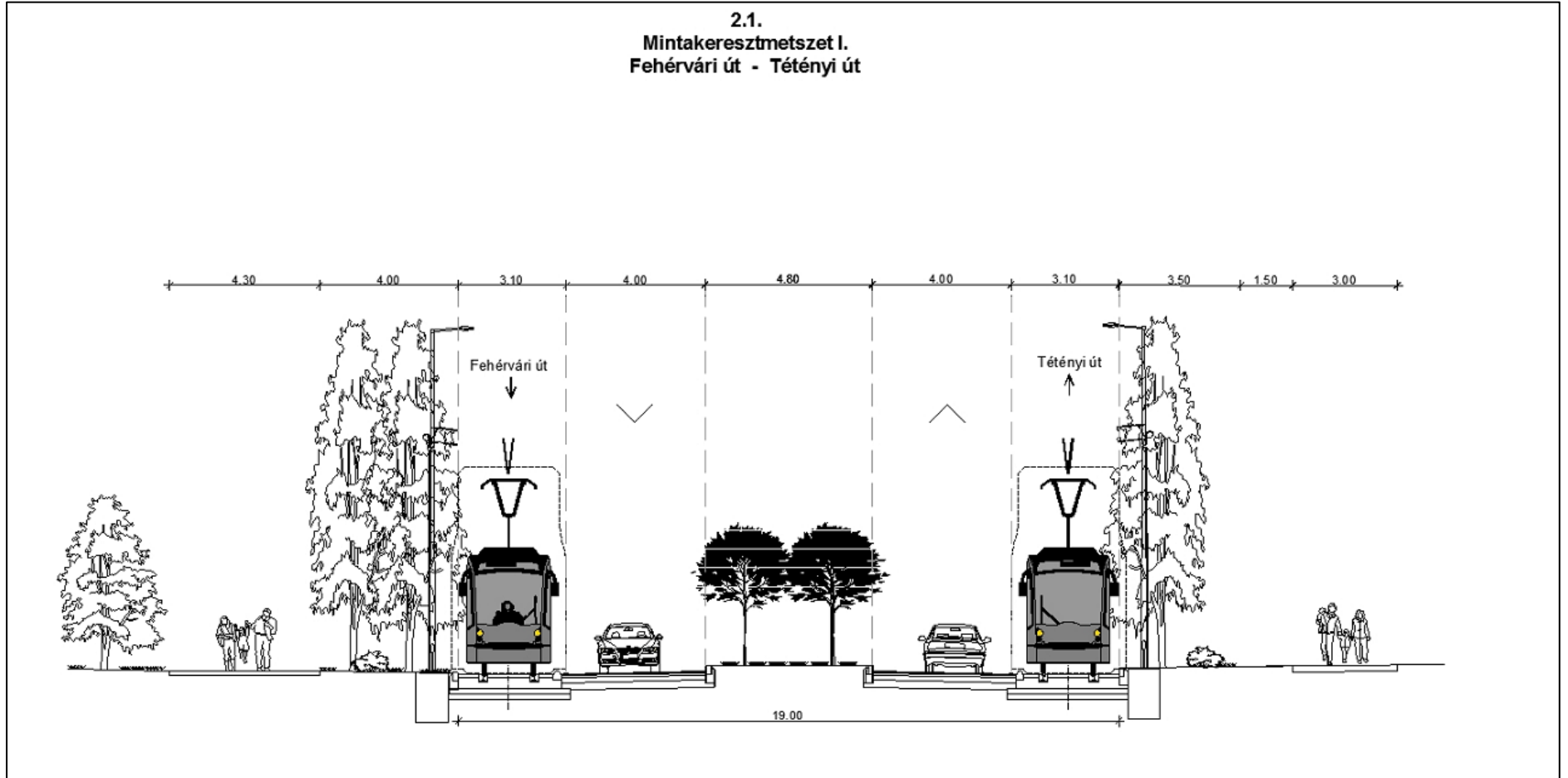
### 2.1. Az út két szélén vezetett villamos

A változat előnye, hogy az Etele út két szélén vezetett villamospálya esetén a középső két faszor érintetlenül megmaradhat.

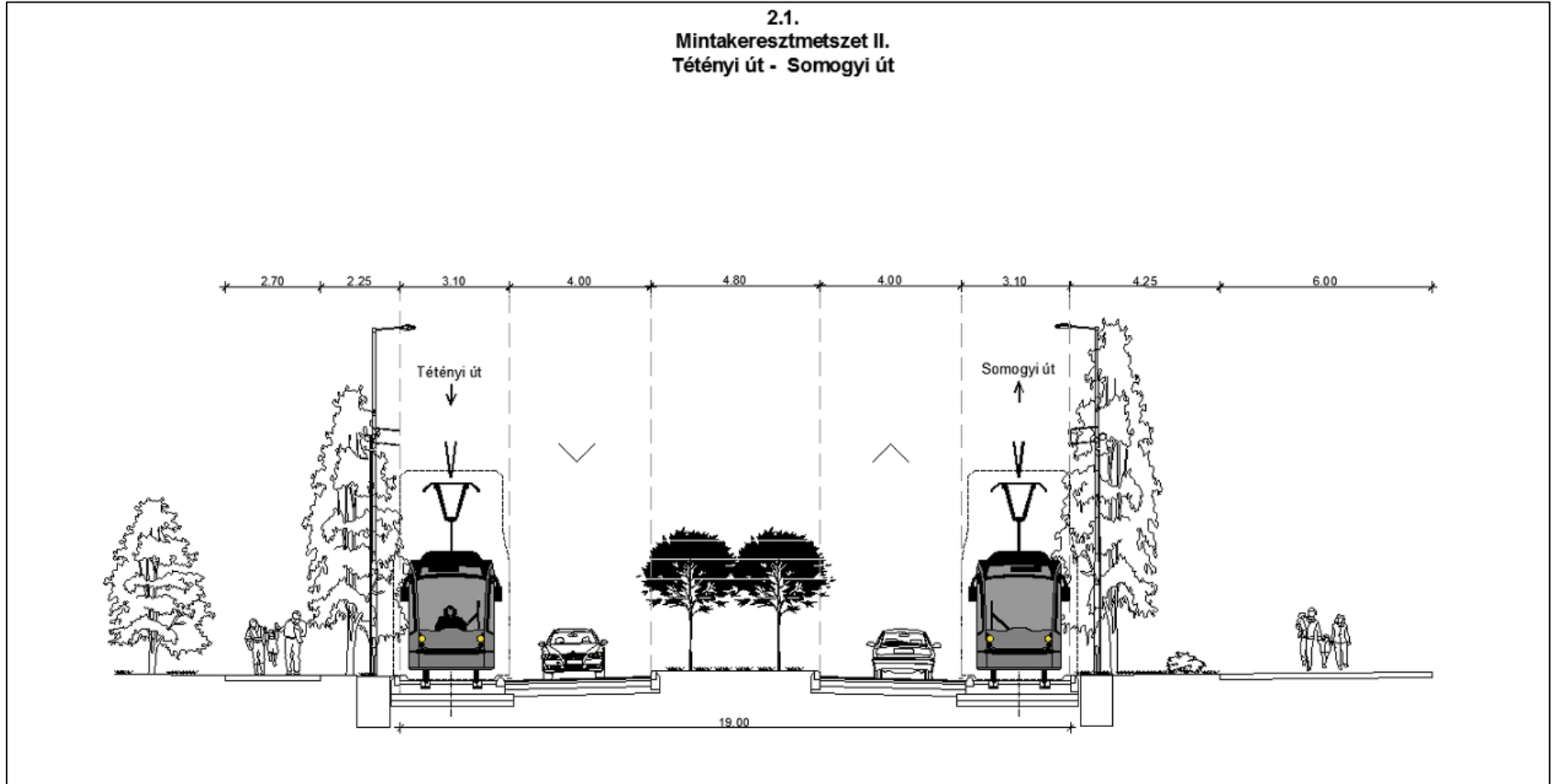
A változat hátrányai:

- Az Etele úton megszűnnek a jelenlegi parkolóhelyek (182 db), melyek pótlása a terület sűrű beépítettsége miatt nem oldható meg.
- A szélső fasorokat a villamos úrszelvényének biztosítása miatt olyan mértékben meg kell metszeni, hogy a zöldfelületi szaktervezők a helyszín bejárása alapján azok kivágását tartják szükségesnek, továbbá a kivitelezés során a vágány nyomvonalához rendkívül közel fekvő fák gyökérzetének sérülése is elkerülhetetlen.
- A Fehérvári út – Etele út csomópontjában a villamosvágányok oldalváltása miatt valamelyik iránynak külön, önálló fázist kell biztosítani, mely csökkenti a csomópont közúti kapacitását.
- A csomópontokban (pl. Tétényi út) a jobbra kanyarodások biztosítása az útpálya szélén fekvő villamospálya miatt rendkívül problémás, mivel a keresztmetszeti adottságok miatt nincs lehetőség önálló jobbra kanyarodó sávok létesítésére.
- Az Etele út – Hadak útja irányú balra kanyarodó sávot meg kell szüntetni.

2.1.  
Mintakeresztmetszet I.  
Fehérvári út - Tétényi út



2.1.  
Mintakeresztmetszet II.  
Tétényi út - Somogyi út



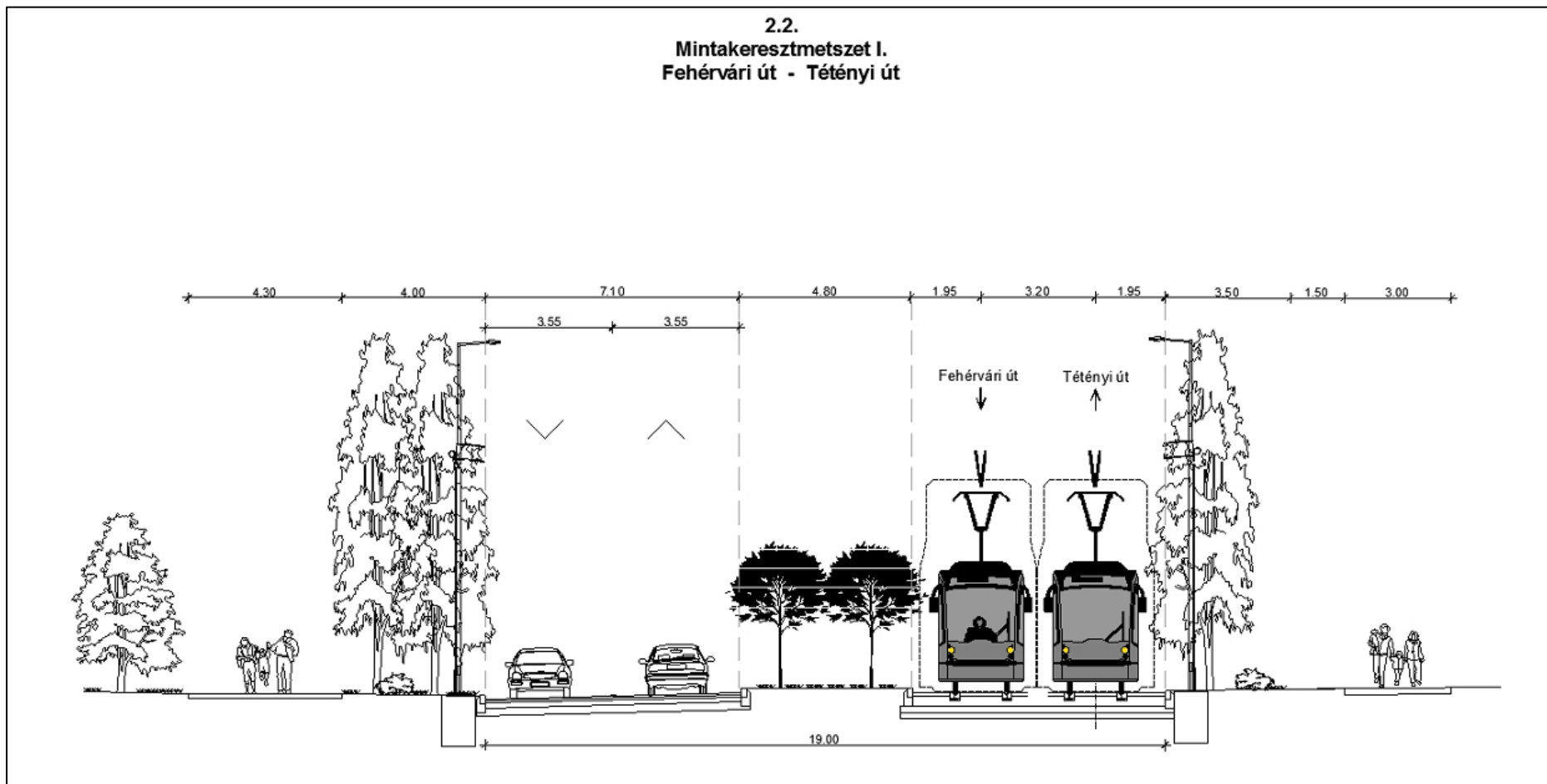
## 2.2. Az egyik oldali útpálya helyén vezetett villamos

Ezen változat előnye, hogy az egyik szélső, és az egyik oldali középső fasor érintetlenül maradhat.

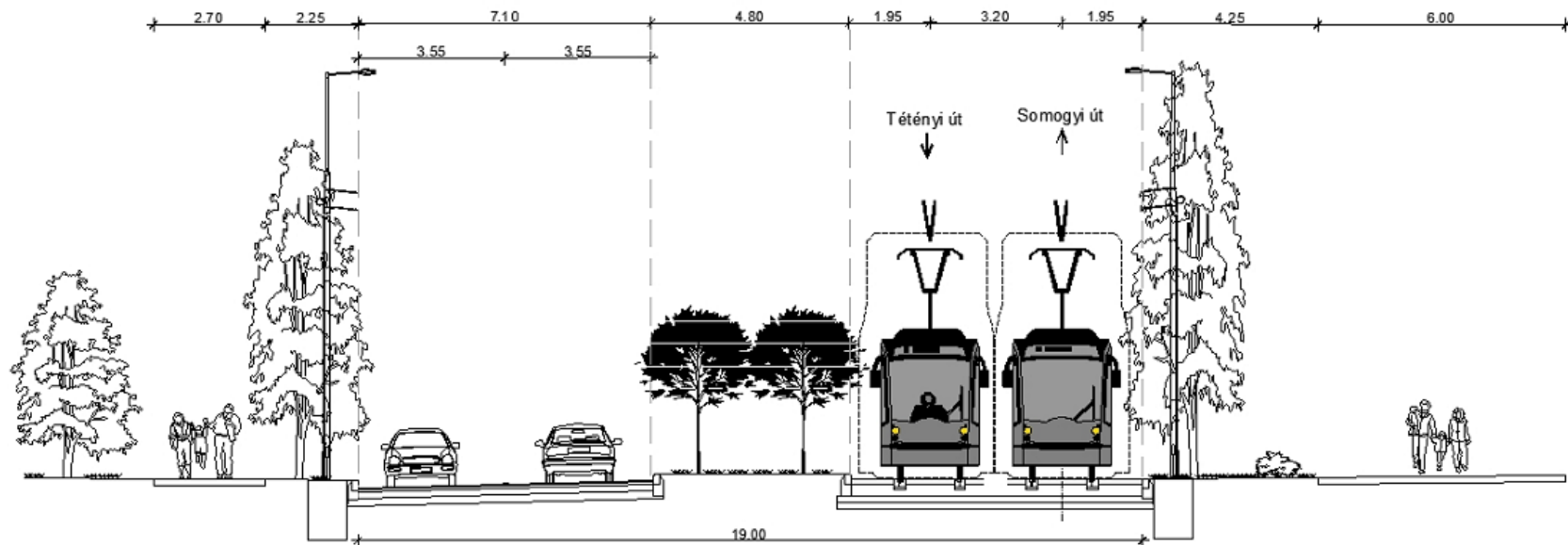
A változat hátrányai:

- Az Etele úton megszűnnek a jelenlegi parkolóhelyek (182 db), melyek pótlása a terület sűrű beépítettsége miatt nem oldható meg.
- A szélső, illetve az egyik középső fasort a villamos úrszelvényének biztosítása miatt olyan mértékben meg kell metszeni, hogy a zöldfelületi tervezők a helyszín bejárása alapján azok kivágását tartják szükségesnek, továbbá a kivitelezés során a vágány nyomvonalához rendkívül közel fekvő fák gyökérzetének sérülése is elkerülhetetlen.
- Az egyik oldali házsorhoz nagyon közel kerül a villamos, mely az ott lakók szempontjából kedvezőtlen.
- Az aszimmetrikus kialakítás miatt a csomóponti kanyarodások, illetve a mellékutcák csatlakozásának biztosítása nehézkes, egyes esetekben nem megoldható.

2.2.  
Mintakeresztmetszet I.  
Fehérvári út - Tétényi út



2.2.  
Mintakeresztmetszet II.  
Tétényi út - Somogyi út



### 2.3. Középső fasor mellett vezetett villamos

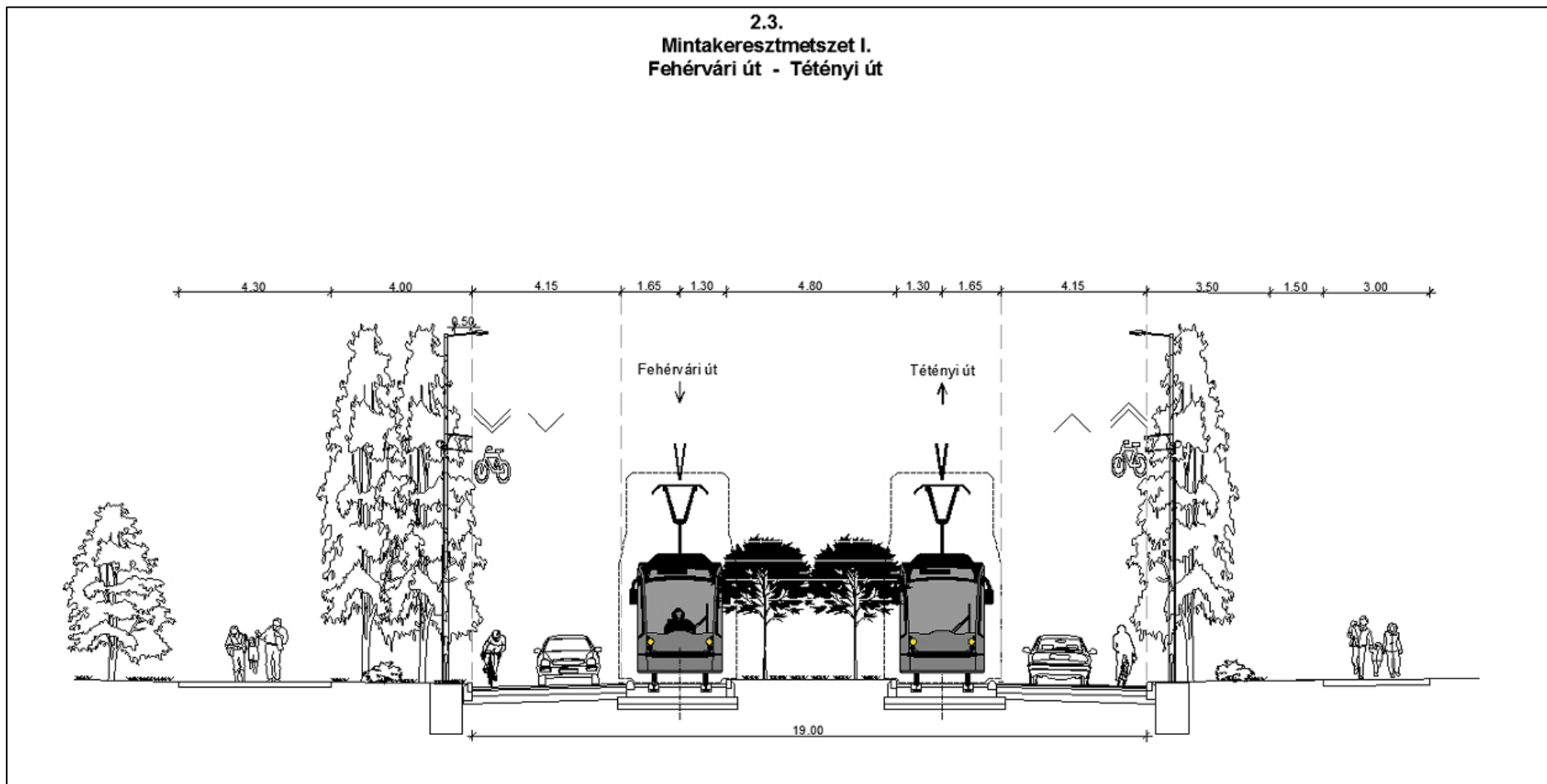
A változat előnye, hogy a szélső fasorok a mai állapotukban megmaradhatnak.

A változat hátrányai:

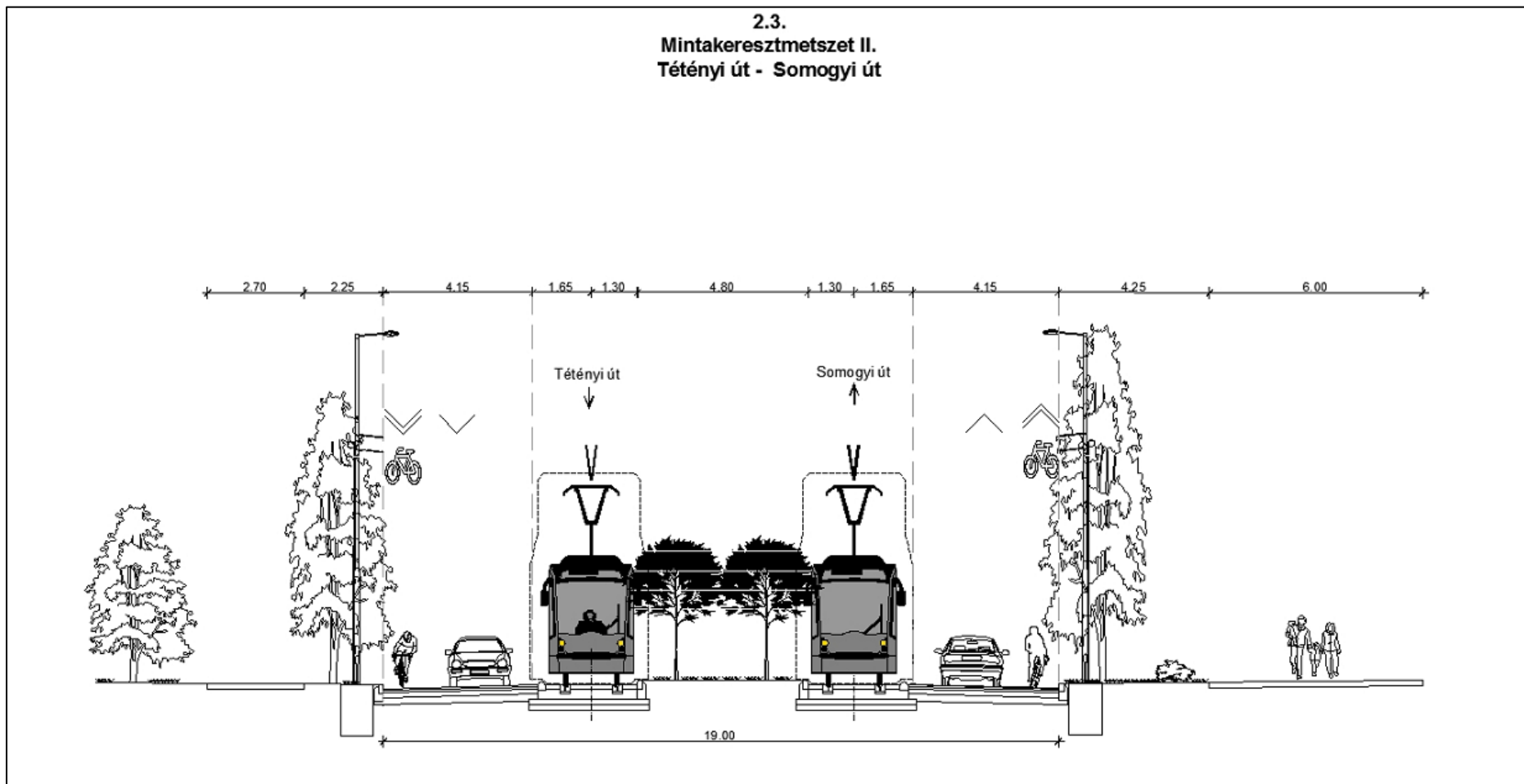
- Az Etele úton megszűnnek a jelenlegi parkolóhelyek (182 db), melyek pótlása a terület sűrű beépítettsége miatt nem oldható meg.
- A középső fasor mindkét oldalát a villamos úrszelvényének biztosítása miatt olyan mértékben meg kell metszeni, mely nagy valószínűséggel azok kipusztulásához vezet, továbbá a kivitelezés során a vágány nyomvonalához rendkívül közel fekvő fák gyökérzetének sérülése is elkerülhetetlen.



**2.3.**  
**Mintakeresztmetszet I.**  
**Fehérvári út - Tétényi út**



2.3.  
Mintakeresztmetszet II.  
Tétényi út - Somogyi út

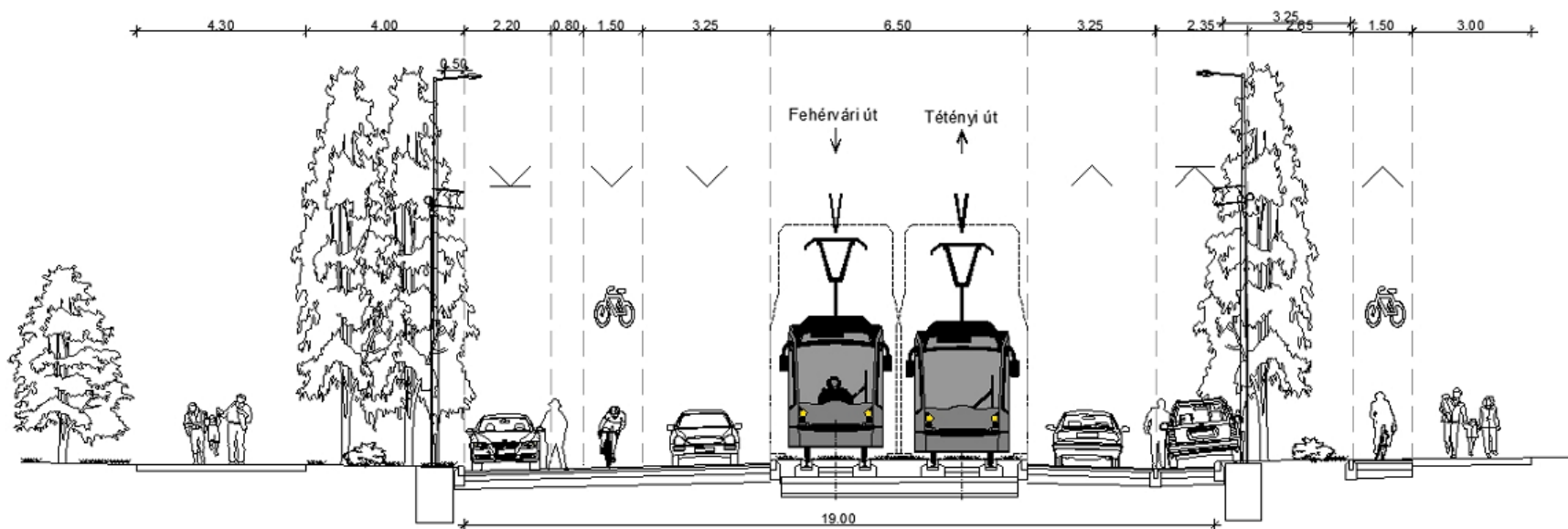


#### 2.4. Középen, a fasorok helyén, a zöldsávban vezetett villamos

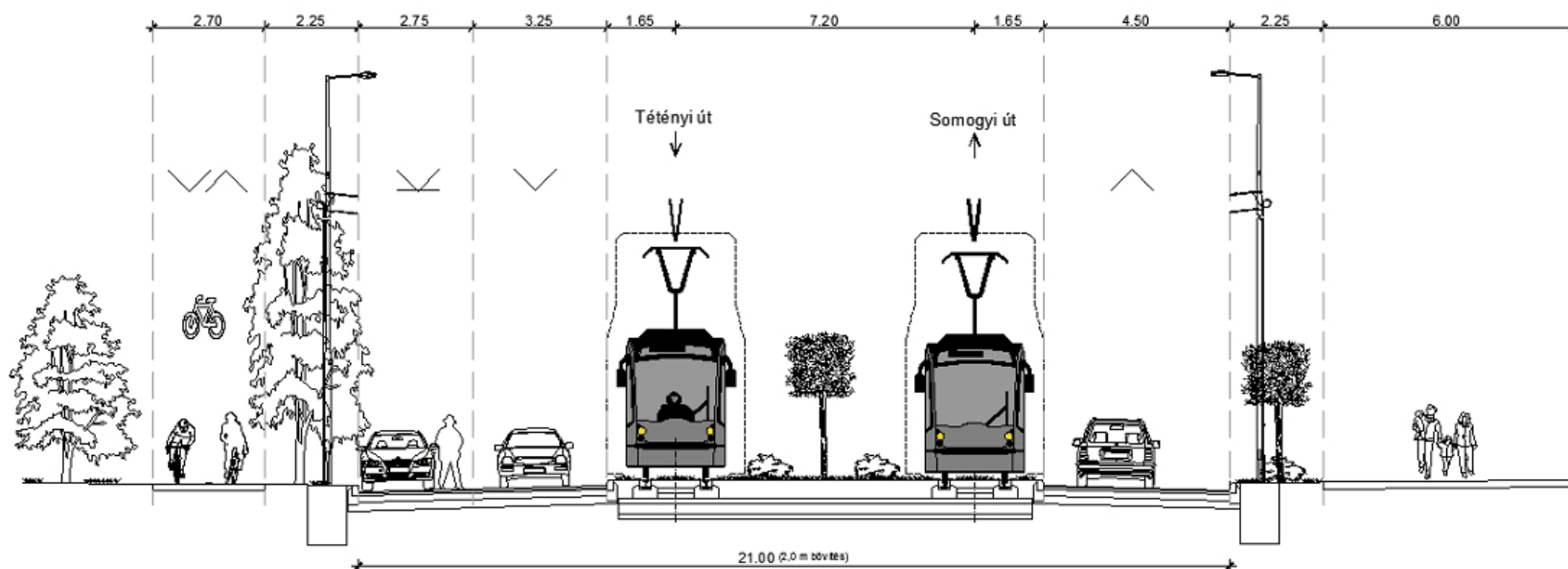
A változat előnyei, hogy az Etele út közúti kapacitása nem csökken, minimálisan csökkennek a rendelkezésre álló parkolóhelyek (182 db helyett 176 db biztosítható az Etele út mentén), valamint az út két oldalán található fákhöz is csak minimálisan kell hozzányúlni. Ezen változat esetén kerül a villamos a Fehérvári út – Tétényi út közötti, legkritikusabb szakaszon a legtávolabb a lakóházaktól.

A változat hátránya, hogy amennyiben a villamos az Etele út közepén halad, a jelenleg itt lévő 2 fasor kivágása szükséges, a fák máshol történő pótlása mellett.

2.4.  
Mintakeresztmetszet I.  
Fehérvári út - Tétényi út



2.4.  
Mintakeresztmetszet II.  
Tétényi út - Somogyi út



2.5. Fehérvári út és Tétényi út között középen, a Tétényi út és a Hadak útja között a déli útpályán vezetett villamos

A változat előnyei, hogy a Tétényi úttól nyugatra, az útpálya közepén található fasor egy része, valamint az út északi oldalán található szélső fasor megmaradhat. Előny továbbá, hogy a Fehérvári út – Tétényi út közötti szakaszon a parkolóhelyek száma nem csökken.

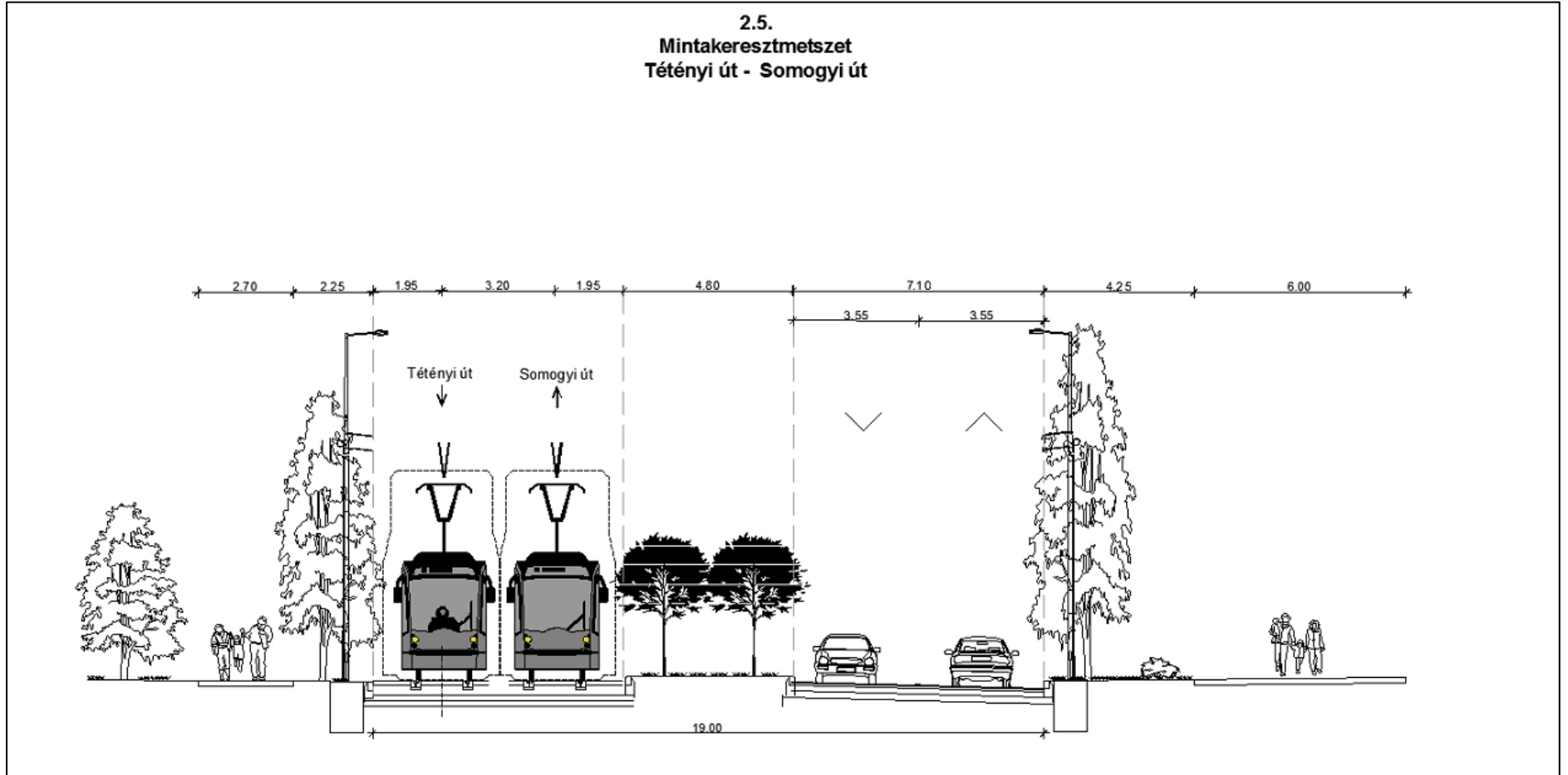
A változat hátrányai:

- A Tétényi út és a Hadak útja között a villamos távolabb, míg a gépjárművek közelebb kerülnek a páros (északi) oldali lakóházakhoz, így a kb. 3 perces követési idejű villamosra felszálló utasoknak mindkét közúti forgalmi irányt keresztezniük kell, és többlet gyaloglásra kényszerülnek, miközben az autóforgalom közelebb kerül a lakóházakhoz.
- A Tétényi út és a Somogyi út közötti szakaszon a jelenlegi 71 db parkoló megszűnik, pótlása nem oldható meg a környéken.
- A villamos oldalváltása a Tétényi út – Etele út csomópont és az Etele út – Hadak útja csomópont közúti kapacitását jelentősen csökkenti. A gyalogosokat a csomópontban minden irányban meg kell állítani középszigeten a jelzőlámpa fázisok miatt.
- A fekvést váltó villamos és a közel párhuzamosan haladó közúti forgalom konfliktusba kerül a párhuzamos kerékpáros forgalommal, a kerékpárosok szempontjából a sínek kisszögű keresztezése fokozott baleseti kockázatot rejt.
- A villamos úrszelvényének biztosítása miatt a Tétényi út és a Hadak útja között a középső fasor egyik oldalát, illetve a déli szélső fasort nagy mértékben meg kell metszeni, mely nagy valószínűséggel azok pusztulásához vezet, továbbá a kivitelezés során a vágány nyomvonalához rendkívül közel fekvő fák gyökérzetének sérülése is elkerülhetetlen.
- A tervezett Bikás Park és Bártfai utcai megálló oldalperonjainak helybiztosítása érdekében kb. 80-80 m hosszon a fákat ki kell vágni a középső sávban. Ehhez hozzáadódik a Hadak útja – Somogyi út közötti középső fasor teljes kivágása, hiszen itt a telekhatárokból eredő kötöttségek miatt középen kell vezetni a villamost. (Amennyiben a Hadak útja – Somogyi út között is a



déli útpálya helyén haladna a villamos, akkor az Etele téren balra forduló villamos számára nem biztosítható a megfelelő ívsugár a FUTUREÁL beruházás telekhatárát és az igényelt járdaszélességet figyelembe véve. Ezzel együtt az Etele téri villamos végállomás délfelé toldna olyan mértékben, hogy a jelenlegi VOLÁN buszpályaudvar dél felől is teljes mértékben megközelíthetetlené válik, a megközelítés kialakításához idegen ingatlanok igénybe vételére volna szükség. Az ingatlanhatárok módosítására itt nincs lehetőség, mert a Volán buszpályaudvartól délre eső ingatlanokra már P+R parkoló megvalósítását tervezik).

**2.5.**  
**Mintakeresztmetszet**  
**Tétényi út - Somogyi út**







### 3. Konklúzió

A fenti előnyök és hátrányok alapján a XI. kerületi Önkormányzat illetékes szakembereivel történt több egyeztetést követően született döntés az Etele út keresztmetszetének közepén történő villamos vonalvezetés mellett. Véleményünk szerint ez az a változat, amely minden fontos szempontot (zöldterületek, parkolósáv, kerékpáros infrastruktúra, stb.) figyelembe véve és kiértékelve a leginkább megfelelő megoldás.

A fejlesztés áldozatául eső fák természetesen a jogszabályi előírásoknak megfelelően pótlásra kerülnek: a projekt részeként megtörténik az Etele út menti zöldterületek, illetve az Etele park rendezése. A végleges fapótlási terv készítése folyamatban van (ehhez szükség volt a XI. kerületi Gazdasági Bizottság döntésére, mely meghatározta, hogy milyen módon pótoljuk a kivágott fákat). A fapótlási, illetve zöldfelület kialakítási terveket folyamatosan egyeztetjük a jelentősebb civil szervezetekkel és a XI. kerületi Önkormányzat szakembereivel, javaslatunk elkészülte után pedig elérhetővé tesszük a honlapunkon és azzal kapcsolatban várjuk majd a lakosok véleményét.

Budapest, 2014. szeptember