

A budai fonódó villamoshálózat fejlesztési projekt

Ne hagyjuk mondvascsinált érvek miatt veszni a budai villamosösszekötést!

10 ellenérv a II. kerület kifogásaira



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

2009. november

A VEKE tiltakozását fejezi ki amiatt, hogy a Fővárosi Önkormányzat és a II. kerület vezetése összefogott a tömegközlekedés fejlesztése ellen. November 16-án, hétfőn Láng Zsolt kerületi polgármester elődjével, a néhány napig még főpolgármester-helyettes Horváth Csabával közösen lobbizik a Nemzeti Fejlesztési Ügynökségnél azért, hogy a 17-es és 19-41-es villamosok összekötése, a Margit híd és a Batthyány tér között hiányzó villamoskapcsolat megépítése helyett útfelújításra és közútfejlesztésre kérjenek uniós pénzt. Szomorú, hogy a II. kerület és a Főváros vezetése csak szavakban és százoldalas tanulmányokban elkötelezettje a tömegközlekedésnek, amikor van forrás új villamosvonalakra, akkor azonban kihátrálnak és kifogásokat keresnek.

A projekt áttekintése

Először is érdemes áttekinteni, hogy mit tartalmaz a budai fonódó villamoshálózat fejlesztési projekt:

- Új villamoskapcsolatot a Margit híd és a Batthyány tér között, a mai 17-es végállomástól a híd alatt átbújtatott villamosvágányokkal a Bem rakparton át becsatlakozva a 19-es és 41-es vonalába. Ezáltal olyan új villamosvonalak jöhetnek létre, melyek Óbudától Dél-Budáig átszállásmentes kapcsolatokat biztosítanak, felfűzve a Bécsi út/Vörösvári út csomópontját, a Margit kórházat, a Kolosy teret, a Zsigmond teret, a Margit híd budai hídfőjét, a Batthyány teret, a Clark Ádám teret, a Szent Gellért teret, a Körteret, a Kosztolányi Dezső teret, a Kelenföldi pályaudvart, a Bocskai utat és a teljes Fehérvári utat.
- Új villamoskapcsolatot a 17-es villamostól a Moszkva tér felé, a Török utcai kapcsolat rendezésével, új vonalszakasszal a Frankel Leó úton és új vágánykapcsolatok építésével a Moszkva téren. Mindezeknek köszönhetően olyan új villamosvonal jöhet létre, mely Óbudától Dél-Budáig átszállásmentes kapcsolatot ad, a 17-es és 61-es vonalak összekötésével. Az új vonal felfűzi a Bécsi út/Vörösvári út csomópontját, a Margit kórházat, a Kolosy teret, a Zsigmond teret, a Margit híd budai hídfőjét, a Moszkva teret, a Déli pályaudvart, a Csörsz utca – BAH csomópont térségét, a Villányi utat és a Körteret.
- A projekt része a Margit híd budai hídfőjénél a Frankel Leó úti visszataszító aluljáró betömése és a kényelmes, akadálymentes felszíni gyalogoskapcsolatok biztosítása.
- A projekt része a Moszkva téri hurokvágány elbontása és a közterület rendezése – épp a II. kerület régi követeléseinek megfelelően.
- A projekt része a 17-es peron nélküli megállóhelyeinek rendezése, továbbá a balesetveszélyes Üstökös utca – Török utca – Frankel Leó út csomópont forgalmi jelzőlámpával való ellátása, a villamos előnyben részesíthetősége érdekében.
- A projekt 6 milliárd forintot meghaladó költségvetéséből 1 milliárd forintos önrészt a Fővárostól kapott beruházási forrásából a BKV, míg a fennmaradó részt a KözOP kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztésére vonatkozó forrásokból az Európai Unió fizeti.

A II. kerületi Önkormányzat érvei – és a VEKE válaszai

Az alábbiakban közölt idézetek mindegyike a II. kerületi Önkormányzat honlapján Láng Zsolt polgármester sajtótájékoztatójáról készült összefoglalóból származik.

(http://masodikkerulet.hu/hirek/budai_fonodo_sajtotajekoztato.html, 2009. november 10.)

1. Pazarlás-e a projekt?

„Láng Zsolt polgármester november 9-én sajtótájékoztatón jelentette be: a II. kerületi önkormányzat támogatja Budapest tömegközlekedésének fejlesztését, de nem szeretné hozzájárulását adni egy olyan sokadik fővárosi fejlesztéshez, ahol meggondolatlan terveket valósítanak meg pazarolva az amúgy is szűkös forrásokat.”

Bár a megnyilatkozás inkább politikai, mint sem szakmai jellegű, felhívjuk a figyelmet arra, hogy a Budai fonódó villamoshálózat megteremtésére vonatkozó projekt Budapest legjobban előkészített és legelőrehaladottabb villamosfejlesztése, melynek minden szükséges engedélye meglenne, ha a II. kerület mondvacsinált ellenérvek helyett kiadná hozzájárulását. A szűkös forrásokat illetően érdemes megjegyezni, hogy a 6 milliárdos fejlesztés Budapest legmegtérülőbb villamosprojektje, viszonylag kis beruházással nagyon jelentős utazásiidő-megtakarítást, és az átszállások számának csökkenését éri el – egyáltalán nem igaz tehát, hogy a szűkös forrásokat pazarolná. Elég szomorú, hogy a mai politikai helyzetben a mindenki számára „szent tehén” 4-es metró valóban pazarló, mindössze négy megállónyi hosszabbítást jelentő 167 milliárdos hosszabbítása ellen senki nem emeli fel a szavát, a 6 milliárdos, igen hasznos villamosberuházás viszont „pazarló”.

2. A csökkenő közúti kapacitás rémképe – jogos aggály vagy ködszurkálás?

”II. kerület vezetése – abogyan azt már a korábban számos fórumon jelezte – több szempontból aggályosnak tartja a budai fonódó villamoshálózat fejlesztésének jelenlegi terveit. Egyfelől kezelhetetlen forgalmi helyzet alakulna ki az Árpád fejedelem útja környékén”

Nem igaz a kerületnek azon állítása, hogy a Margit híd alatt közlekedő villamosok miatt az Árpád fejedelem útján kezelhetetlen forgalmi helyzet alakulna ki. A tervezés során a kezdetektől fogva nagy figyelem irányult a Margit híd jelentette csomópont szűk áteresztőképességére, így olyan forgalomtechnikai megoldást tartalmaznak a tervek, melyeknek köszönhetően a villamosvonal az egyéb közúti közlekedést a legkisebb mértékben sem akadályozza. Az egész csomópont szűk keresztmetszete ugyanis az Üstökös utca kereszteződése, a nemrég átadott rakparti felhajtó keresztezése. Az itt át bocsátott közúti kapacitást biztosítja a Margit híd alatti keresztmetszet is, így téved vagy hazudik az, aki szerint nagyobb dugók és ellehetetlenülő közúti forgalom lesz a villamosösszekötés eredménye. A szaktervezők ezt forgalmi szimulációs vizsgálatokkal is alátámasztották. A villamosok tehát semmilyen mértékben nem fokozzák, hanem éppen a villamosra váltó utasok miatt jelentősen csökkentik az Árpád fejedelem úti torlódásokat.

Fontos még megjegyezni, hogy a Margit híd felújítására vonatkozó projekt részeként a Margit híd alatt megépül a kerékpárút-átvezetés. Ha a villamosprojekt nem valósul meg az Árpád fejedelem útján, akkor a villamosprojekt előtti tervek szerint a villamos által elvett egy sáv helyén valósult volna meg a kerékpárút – tehát szó sincs arról, hogy a sáv elvétele és a kerület által hibásan vélelmezett forgalomcsökkenés a villamosprojekt függvénye, eredménye volna.

A forgalomcsökkenés ügyében érdemes még megjegyezni, hogy a III. kerületi Önkormányzat uniós pénzből tervezi az óbudai belváros revitalizációját. Az Óbuda-Újlak projekt nagy mértékben épül a budai fonódó villamoshálózatra – éppen ezért a II. kerület hozzáállása nem csak a villamosprojektet, a tömegközlekedés fejlesztését, hanem Óbuda belvárosának megújulását is akadályozza. Az óbudai fejlesztés azért is fontos, mert annak keretében a Kolosy tér környékén sétálóövezet alakulna ki, a forgalmat korlátoznák és csillapítanák, így eleve csökkenne a II. kerületbe irányuló autóforgalom. A II. kerület vezetése a villamosprojekt akadályozásával tehát épp a kerületbe érkező autóforgalom csökkentését lehetetleníti el.

3. A 17-es pályafelújításának ügye

„A 17-es villamos jelenlegi pályáján a járatok 30 km/órás, illetve bizonyos szakaszokon 15 km/órás sebességgel halad, így lassúsága miatt a fonódó rendszerbe való bekapcsolása esetén nem töltené be a neki szánt szerepet.”

Gyakran felmerül az az érv, hogy a projekt elutasítása a 17-es felújításának elmaradása miatt történik. Ez sem igaz. Egyrészt a villamosfejlesztés részeként, a projekt keretében a Margit körüttől Zsigmond közig (Lukács fürdő) teljesen megújul a Frankel Leó út és a Török utca, a villamospályával együtt. A 17-es további, legrosszabb állapotú szakaszai is újjáépülnek a BKV pénzből, ahogy ezt a közlekedési társaság főmérnöke a legutóbbi Városüzemeltetési bizottsági ülésen is kijelentette: a cég a 2010-es beruházási tervében szerepelteti a vonal felújítását. Az uniós pénzek elsősorban nem a vonalak felújítására, hanem a fejlesztésre vannak, azonban ezzel a megoldással vonal felújítása is meg fog történni. Sajnos, erre az elég nyilvánvaló ellenérvre eddig a kerület részéről semmilyen választ nem hallottunk.

4. Bem rakparti villamosfejlesztés helyett útfelújítás, közúti csomópontok fejlesztése?

„Amennyiben a főváros mégis ragaszkodik értelmetlen és pazarló elképzeléseibe, az azt is jelenti, hogy 6,5 milliárd forintnyi közpénzt kívánnak oly módon elkölteni, hogy közben sem P+R parkolók, sem pedig a szükséges útburkolati- és vágányjavítások nem kerülnének bele a beruházási programba. Ugyanakkor a tervezők azáltal sem számoltak, hogy a meglévő balesetveszélyes gócpontokat (pl. Ürömi utcai csomópont, Zsigmond tér) biztonságossá tegyék – hangsúlyozta Láng Zsolt, aki szerint ez azért is érthetetlen, mert a pályázatához szükséges egymilliárd forintnyi önrészt annak a BKV-nak kell előteremtenie, amely évek óta a csőd szélén áll.”

Képtelenségnek véljük, hogy a kerület a projekt gerincét jelentő Margit híd és Batthyány tér közötti vonalszakasz elhagyásával kíván spórolni, és a szerintük így felszabaduló összeget a Frankel Leó út felújítására és közúti beruházásokra kéne költeni. Miközben a kerület a BKV csődszéli gazdasági helyzetével vagdalkozik épp azt kéri, hogy a BKV szűkös forrásaiból közútfejlesztésekre költsön. Van ebben logika? Nem sok. A BKV egyébként nem áll a csőd szélén, hanem a Magyar Állam és a Főváros részéről alulfinanszírozott – épp ezért nem kellene a szükséges hálózatfejlesztésekre rendelkezésre álló uniós forrást mondvacsinált ellenérvek miatt veszni hagyni.

A Margit híd és a Batthyány tér közötti villamospálya hiánya egy sebhely a villamoshálózaton, sebhely az egész közösségi közlekedés hálózatán, melynek begyógyítása az egész rendszer használhatóságát és gazdaságosságát javítaná – már csak a felszabaduló buszok miatt is.

A kerület elképzeléseinek azon része is bornírt, miszerint a villamosfejlesztési projektből a villamosfejlesztést kivéve útfelújítás és csomópont-fejlesztés történjen. Olyan ez, mintha a Margit híd felújításánál azt kérték volna, hogy a Margit híd maradjon ki, viszont a játszóteret újítsák fel. A kettőnek egymáshoz semmi köze, a villamosfejlesztés életképes útfelújítás nélkül is, ha pedig az útfelújítás indokolt, akkor azt külön kell megoldani.

Egyébként ha a kerület felvetésének megfelelően a Bem rakparti villamosvonal elhagyásából forrás szabadulna fel, még abból sem következik, hogy ezt a forrást a projekt céljaitól gyökeresen különböző fejlesztésekre – „olyan kiegészítő beruházásokra is, amelyek komfortosabbá és biztonságosabbá tehetik mind az autós, mind a gyalogos közlekedést a villamos pálya mentén” – automatikusan fel lehet használni. Ez egy új projektet jelent; továbbá egy közösségi közlekedési fejlesztés célja nem az autós közlekedés komfortosabbá tétele kell legyen, hanem épp a valós közösségi közlekedési alternatíva biztosítása azok számára, akik nem szeretnének dugóban ülni és parkolóhelyet keresni. A villamos projektek komplex kezelése (városképbe illesztése) elvárás az EU részéről, a közúti típusú fejlesztés viszont tilos. A II. kerület felvetése a villamosprojekttől független csomópontok átépítésére, az útpálya felújítására a második kategóriába tartozik, amire viszont nincs lehetőség, hisz a Kohéziós Alap a 1084/2006-os tanácsi rendelet miatt nem finanszírozhat ilyen beruházást, tehát a KözOP-ból a projektre fordítandó források nem fordíthatók arra, amire Horváth Csaba és Láng Zsolt szeretnék.

5. Parkolóhelyek megszűnése

„*A Vízivárosban 200 parkolóhely szűnne meg.*”

Nem igaz a kerület állítása, a projekt parkolási mérlege szerint összesen 65 parkolóhellyel csökkenne a parkolók száma térségben. A 200 parkoló megszűnése mellett ugyanis 135 új parkolóhely létesülne a projekt keretében (itt újként kell érteni a kicsit máshogy, kicsit más szögben, módon kialakított parkolókat, tehát a parkolás rendezését is). Összességében igen aránytalanak tartjuk 65 parkolóhely megszűnése miatt egy közel 20 ezer ember közlekedését javító villamosprojekt megakadályozását.

6. Balrakanyarodás az Árpád fejedelem útján

„*Az Árpád fejedelem útján az Üstökös utcánál megszűnt a balra kanyarodás lehetősége, így az Orfi és a Lukács fürdő sok idős és mozgásában korlátozott beteg számára sokkal nehezebben lenne megközelíthető.*”

Valóban megszűnt, már ma sem létezik: a kerület által jóváhagyott Üstökös utcai rakparti felhajtó beruházás következtében módosult a forgalmi rend. Mi köze ennek a villamosprojekthez? Hogy kerül a csizma az asztalra? Feltételként persze a kerület megfogalmazhatja a csomópont módosítását, a balrakanyarodási lehetőség visszaállítását, ha ez a villamosprojekt támogatásának feltétele, akkor ezt álláspontunk szerint a Fővárosnak meg kell valósítani. Azt már csak megjegyezzük, hogy a balrakanyarodási lehetőség biztosításával épp a szűk keresztmetszetenél csökkenne tovább az Árpád fejedelem útja kapacitása, tehát a kerület kérése épp ellentmond saját aggályainak.

Mivel egy ilyen vitán nem múlhat egy villamosprojekt sorsa, az ügyet előremozdítandó korábban a rakparti felhajtó miatt elvett balrakanyarodás visszapótlására magunk is tettünk javaslatot, hisz az

a Komjádi Béla uszodánál biztosítható. Korábban még ez a megoldás a kerületnek is megfelelt (Láng Zsolt szeptemberi levelében is konkrétan szerepelt), a Főváros is hajlandó lett volna saját forrásból megvalósítani, ennek ellenére igen abszurd módon most a kerület ezt nevezi meg a villamosprojekt megakadályozásának egyik indokaként.

7. Elérhetőség Rózsadombról és Látóhegyről

„A Rózsadombon és a Látóhegyen élők számára nehezen lenne megközelíthető az új fonódó rendszer, ráadásul a Szépvölgyi út környékén nincs parkolásra alkalmas nagyobb terület, amellyel az autósokat arra lehetne ösztönözni, hogy tegyék le járműüket, és villamossal közelítsék meg céljukat.”

A Rózsadombról és a Látóhegyről a 11-es, 29-es, 91-es, 111-es, 149-es, 191-es, 291-es autóbuszok is elérik a budai fonódó projekt által érintett villamosvonalakat, a kerület felvetése értelmetlen. A jelzett autóbuszjáratok az „autósok” számára is elérhetők – ha nem autósként, hanem utasként indulnak el reggel. Óbuda belvárosának közepén, a Kolosy téren P+R parkolók építése irreális felvetés. Mi eleve inkább emberekről beszélünk szívesen, akik épp a közlekedési rendszer működésétől függően döntenek el, hogy autóba ülnek vagy villamosra szállnak, senki sem születik autósnak, attól függően dönt, hogy milyen a tömegközlekedés. Most épp a tömegközlekedés mellett döntők számát növelő beruházás megakadályozásán fáradozik a II. kerület.

8. Frankel Leó utca egyirányúst

„A főváros a Frankel Leó utcát a Komjádi és a Kavics utca között Óbuda felé egyirányúsítaná. Ezzel az Árpád fejedelem útjának forgalomkapacitása az Üstökös utcai kereszteződés után dél felé mintegy harmadával nőne.”

A Frankel Leó út egyirányúsítása egyes tervváltozatokban – a villamos előnyben részesítését biztosítandó – valóban szerepelt, azonban a végső változatnak nem része. Egyébként a főút egyirányúsítása a Főváros kizárólagos hatásköre, nem tárgya a kerület hatáskörébe eső engedélyezésnek. Az intézkedés egyébként elsősorban akkor merülhet fel, ha az utat a III. kerület Óbuda-Újlak revitalizációja miatt a Kolosy tértől északra eső szakaszon forgalomcsillapított zónává alakítják, részben gyalogosövezetté teszik.

9. Vélt vagy valós a párhuzamosság a HÉV-vel?

A kerületnek az Árpád fejedelem úti – már cáfolt – kapacitáscsökkenésen túl egyetlen további ellenérve van a Bem rakparti összekötés ellen: az, hogy a HÉV-vel párhuzamos a villamosvonal egy megálló mellett. Az érv teljes szakmai képtelenség, ezzel az erővel a Déli pályaudvar és a Moszkva tér közötti villamosszakasz is felesleges lenne, hisz egy megálló mellett párhuzamos a metróval. Belátható, hogy a Batthyány tér és a Margit híd közötti villamosszakasz megépítése épp azt szolgálná, hogy számos budai csomópont, pl. a Kolosy tér és a Körtér között átszállás nélkül, a torlódásoktól mentes kötöttpályás szakaszon lehessen utazni. A számok egyébként magukért beszélnek: a forgalmi modellezés szerint naponta 11 ezer ember utazását könnyítené meg a II. kerület által feleslegesnek ítélt vonalszakasz – a projekt által a Margit körúti ággal együtt összesen kedvezően érintett 20 ezer emberből.

10. A Margit körúton az Óbudáról érkező villamosok akadályozzák-e a nagykörúti szerelvényeket?

A kerület által gyakran hangoztatott kifogás, mely szerint a nagykörúti villamosokat tartanák fel az Óbuda felől a Margit körútra kihajtó szerelvények, nem helytálló. A Nagykörúton rövidesen – a budai fonódó projekttől függetlenül, egy másik uniós projekt keretében – olyan lámpaciklus kerül bevezetésre, mely egy órában 60 szabad jelzést biztosít, 60 másodperces ciklusidővel.

A terv szerint a Margit körúton a legfeljebb óránként 30 körúti villamos (átlagos 2 perces követésnél sósincs sűrűbb a 4-6-os vonalán) mellett óránként legfeljebb 8 Óbuda felől érkező villamos áthaladását tenné szükségessé. Ez összesen 38 villamos.

Ma a Bartók Béla út Gellért tér és Körtér közötti szakaszán ugyanilyen, 60 másodperces ciklusidejű lámparendszer mellett reggelente óránként 9 db 18-as, 4 db 19-es, 4 db 41-es, 15 db 47-es és 15 db 49-es villamos halad át. Ez összesen 47 villamos egy órában, tehát kilenccel több, mint a projekt megvalósulása után a Margit körúton lenne – és ma is működik. A kerület aggálya tehát indokolatlan.

Láng és Horváth együtt a villamosfejlesztés törléséért – mi a valódi cél?

„A sajtótájékoztatón a polgármester reményét fejezte ki arra vonatkozóan, hogy javaslatukat a fővárosi vezetés elfogadja, és a pályázatról folyó közbeszéd végre elmozdul az egyszerűbb, olcsóbb és kivitelezhetőbb megoldás irányába, elkerülve ezzel a 4-es metróhoz és a Margit híd felújításához hasonló botrányos helyzeteket. Láng Zsolt mindezekhez hozzátette: a kerület szándéka a tárgyalások folytatása, valamint a főváros támogatása abban, hogy a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséget a két önkormányzat közösen keresse meg a tervek módosítása ügyében.

Horváth Csaba főpolgármester-helyettes a november 9-i tárgyalásokról szóló szerkesztőségünkhöz eljuttatott közleményében a közös álláspont kialakítását hangsúlyozta: „A demokrácia szabályai arra köteleznek bennünket, hogy tiszteletben tartsuk a kerület érveit, és a második kerületi polgároknak is elfogadható megoldást találjunk a budai fonódó villamoshálózat megteremtésére” – áll Horváth Csaba sajtóközleményében.”

A VEKE szakmai civil szervezetként a leghatározottabban visszautasítja, hogy Láng Zsolt a budai fonódó villamoshálózat projektet, mint a legátgondoltabb, legmegtérülőbb és leghasznosabb budapesti villamosprojektet „értelmetlen és pazarló elképzelés”, „feleslegesen kidobott milliárdok” jelzőkkel illesse, és összemossa a 4-es metró vagy a Margit híd felújításának botrányaival.

A kerület javaslata nem egyszerűbb, olcsóbb és kivitelezhetőbb, hanem a II. kerületi polgároknak és minden tömegközlekedőnek rosszabb, hisz a villamosfejlesztést mondvacsinált érvekkel útfelújításra cserélné. A kerület érveinek komolysága azonban már ismert, Horváth Csaba reakciója a „második kerületi polgároknak is elfogadható megoldásról” azonban egyértelműen mutatja, hogy a Főváros is asszisztál a projekt tönkretételéhez.

A kerület gyakran érvel azzal, hogy nem tudott időben a projektről, későn kapott információt, akkor sem megfelelő, stb. Az igazság az, hogy több mint egy éve tartanak az egyeztetések a jelenlegi projektterületről, ez alatt az egy év alatt a projekt megismerése, a szakmai ellenérvek alaposágáról való meggyőződés azért lehetséges lett volna. A VEKE hosszú hónapokon keresztül próbálta szakmai javaslatokkal segíteni a folyamatot, a mindig újabb és újabb kerületi felvetésekre – hol jogos, hol kevésbé jogos észrevételekre – válaszokat találni. Amikor Horváth Csaba főpolgármester-helyettes nem foglalkozott a kerületi észrevételekkel, szándékosan húzta az időt, a triviálisan megválaszolható felvetésekre sem válaszolt, és ezzel sodorta veszélybe a projekt megvalósulását, felemeltük a szavunkat. Ezt követően a kerület is lépéskényszerbe került: a korábbi, részben jogos vagy legalábbis a Főváros által saját forrásból finanszírozható kisebb javaslataik mellett a projekt teljes elutasítását és vállalhatatlan kifogások hangoztatását tűzte zászlajára a kerület polgármestere, Horváth Csaba pedig sietett rögtön megértően nyilatkozni erről.

Önmagában elég szomorú, hogy a kerületi önkormányzat és a Főváros ilyen nagy egyetértésben van a Margit híd és a Batthyány tér közötti villamosfejlesztés törlésére vonatkozóan. Horváth Csaba feladata fővárosi vezetőként nem az lenne, hogy a kerület igen könnyen cáfolható érveit bólogatva elfogadja és Láng Zsolttal közösen menjen tárgyalni a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez a projekt kicsontozása érdekében. Vajon miért nem védi meg a Főváros saját, összes elfogadott hosszú távú tervében szereplő közlekedésfejlesztési projektjét, miért hagyja, hogy nyilvánvalóan nem helytálló és könnyen cáfolható ellenérvek miatt a II. kerület megakadályozhassa a projektet? Miért asszisztál a Főváros vezetése mindehhez? Ha egy másik kerületi önkormányzat – pártállásra tekintet nélkül, de persze különösen, ha jobboldali vezetőség – megakadályozná a 4-es metró egyik állomásának építését, vajon hány perc telne el Domszky Gábor nemzetközi sajtótájékoztatójáig?

A II. kerületre, Budapestre és Magyarországra nézve is szégyen volna, ha Budapest legjobb, leghatékonyabb kötöttpályás fejlesztési projektje a Főváros és a kerületi önkormányzat akciói miatt elbukna és végül nem lenne se villamosfejlesztés, se uniós pénz, persze útfelújítás sem, csak egy elégtelen bizonyítvány Budapestről és az országról.

A VEKE kérései a villamosprojekt megmentése érdekében

A VEKE ezúton a következő kéréseket fogalmazza meg:

- Kérjük Láng Zsoltot, a II. kerület polgármesterét, hogy végre egyszer világosan, - mondvascinált érvek nélkül - pontokba szedve fogalmazza meg valós ellenérveit, vagy ha ilyenek nincsenek, akkor adja ki hozzájárulását, engedjen utat a 20 ezer ember közlekedésén segítő villamosprojekt tervezett formában történő megvalósulásának.
- Kérjük Horváth Csaba, volt II. kerületi polgármestert és lassacskán már csak volt főpolgármester-helyettest, hogy nyilatkozataival ne ártson tovább, ne dolgozzon a villamosprojekt megakadályozásán és ne tárgyaljon a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel a villamosfejlesztés törléséről, hisz a Főváros Városüzemeltetési Bizottságának szerdai egyhangú, minden párt által megszavazott, a projekt változatlan műszaki tartalommal való megvalósítását szorgalmazó döntése értelmében erre nincs is felhatalmazása.
- Kérjük Demszky Gábor főpolgármestert, hogy ne csak hangzatos nyilatkozatok, évente újabb és újabb hosszú távú tervek és programok keretében hangoztassa a tömegközlekedés fejlesztésének szükségességét, hanem most is álljon ki a Főváros projektje mellett és ne hagyja, hogy helyettese a Bem rakparti villamosfejlesztés törlése érdekében folytasson tárgyalásokat.
- Kérjük a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséget, hogy – a vonatkozó uniós jogszabályok betartásával – ne engedjék a tömegközlekedésfejlesztésre fordítható, eredendően környezetvédelmi célú pénzek átcsoportosítását útfelújításokra, közúti csomópontok fejlesztésére és ne legyenek partnerek Budapest leghatékonyabb villamosfejlesztésének törlésében.

Budapest, 2009. november 16.

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület