

# GYIK

(GYAKRAN ISMÉTELT KÉRDÉSEK)

## a szegedi 2-es villamos vonal építésével kapcsolatban

**„A szegedi Rókusi körúton a zöldfelületek pusztítását, a közlekedési terület szélesítését tervezik! Mit tehetünk ellene, a tiltakozó aláírásgyűjtést hol lehet megtenni?”**

A villamospálya-építés uniós finanszírozású önkormányzati beruházás. Az Európai Unió követelményei szerint a döntés előkészítésébe az érintett lakosságot be kell vonni, észrevételeiket a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell venni. Az Unió megtagadhatja a beruházás finanszírozását, ha lakossági tiltakozást észlel. A Levegő Munkacsoport abban tud segíteni, hogy az érintett lakosság véleményét kifejező ívet eljuttatja Brüsszelbe az Európai Bizottsághoz. A Levegő Munkacsoport is el tudja juttatni álláspontját az uniós és magyar illetékesekhez, de – eddigi gyakorlatunkhoz híven – ezt csak a helyi lakossággal együtt tesszük meg. A helyi lakosság támogatása nélkül semmilyen helyi ügyben nem lépünk fel.

Kérjük, töltsse le az aláírásgyűjtő lapot a következő címről: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/villamos2-peticio.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/villamos2-peticio.pdf). Az aláírt lapot kérjük, a következő címre postázza: **Levegő Munkacsoport, 1465 Budapest, Pf. 1676.**

**Kérjük, ha lehetősége van rá, minél több lakóval írassa alá az ívet!**

**„Milyen változások lennének a 2-es villamossal a Rókusi körúton, amennyiben a jelenlegi tervek valósulnának meg?”**

- Növekedne a Kossuth Lajos sugárút és a Rókusi körút csomópontjának szilárd burkolatú felülete, a forgalom közelebb kerülne a lakóházakhoz.
- A körút 2×3 sáv szélességűvé válna (4 közúti forgalmi sáv és 2 villamospálya). Emiatt a forgalom sokkal közelebb kerülne a házakhoz és a közúti forgalom nagysága nem csökkenne.
- Az útszélesítés miatt a Kossuth Lajos sugárúttól a Tescoig tartó körúti szakasz belváros felőli oldalán szinte teljes mértékben megszűnne a jelenlegi növényzet (védő cserje- és fasor), a zöldfelület.
- A Tesco után (a Vértó felé) a villamospálya a külváros felőli oldalon az útpálya menti zöldterületen menne tovább. A közlekedés így itt is közelebb kerülne a házakhoz.
- A Vértó, szánkózó domb, kiserdő természetességét magába foglaló közpark egységét megbontaná a helyszínre kerülő villamosforduló. Jelentős mennyiségű növényzet kerülne megszüntetésre, a megmaradó zöldfelületek egyes részei, pedig elszigetelődnének egymástól.

Összefoglalva: jelentősen romlik a környék élhetősége.

A tervezett változtatások kedveznek a hőszigetek kialakulásának. Ez különösen kedvezőtlenül hat majd az itt élők életminőségére, egészségére. Nagyobb lesz a hőség,

szárazabb a levegő, több lesz a por. Sokkal kellemetlenebb lesz akár csak sétálni is ezen az útvonalon, már csak zöld eltűnése miatt is.

### ***„Miként lehetne ésszerűbben megvalósítani az új villamosvonalat?”***

A civil szervezetek véleménye szerint létezik jó megoldás, mégpedig a következő módon. Mire az új villamosvonal elkészülne, megépül az M43-as elkerülő út, aminek következtében a Rókusi körúton várhatóan jelentősen mérséklődik az átmenő (M5-ös autópálya és 47-es út közötti) forgalom. Továbbá kevesebb busz fog közlekedni, mivel a villamos több autóbuszjáratot is kivált majd. A tervek szerint ezen időtávlatban (vagy nem sokkal később) kialakításra kerülhet az autómentes belváros is. Mindebből az következik, hogy nem csak káros, de felesleges is az útszélesítés. A villamospályákat ezért úgy célszerű megépíteni a jelenlegi közúton, hogy az egyúttal közös tömegközlekedési sáv legyen (lásd: Tisza Lajos körút felújított szakasza). Így mindkét irányban egy teljes sáv maradna a közúti forgalom számára, a megváltozott helyzethez igazodó forgalomirányító megoldásokkal (körforgalom, a közlekedési lámpák megfelelő hangolása, az útkereszteződések előtt lehetőség szerint külön sáv kialakítása a kanyarodó forgalomnak, a keresztező utak forgalmának ésszerű megtervezése). Ez abból a szempontból is összhangban van a város hosszútávú közlekedésfejlesztési koncepciójával, hogy az egyéni autóhasználatról a közösségi közlekedésre való átálláshoz a bizonytalan önkéntesség mellett külső szabályozók is kelljenek. Az útszélesítés elmaradásával jelentős összeget lehet megtakarítani, amit egy tényleges Rókusi körúti villamosvonal megépítésére lenne célszerű fordítani. Így az a Csongrádi sugárútnál nem érne véget, hanem akár a Csillag tértől a Kálvária sugárútig is vezethetne majd. Így már valóban lenne értelme az új villamospálya kialakításának, és megmaradnának a zöldterületek is.

### ***„Esetleg a Rókusi körút és a Kossuth Lajos sugárút kereszteződése végre rendeződne. Melyek itt a körforgalom előnyei és hátrányai?”***

A Kossuth Lajos sugárút és a Rókusi körút helyszínre tervezett óriás körforgalom teljesen szükségtelen. Az M43-as megépülésével elegendő lenne egy akkora méretű, ami elfér a jelenlegi helyszínen.

A körforgalom tényleg a legcélszerűbb megoldás. A jelenlegi tervek szerint viszont növekedne a kereszteződés kiterjedése. Az Izabella híd felé vezető irány 2 egész sávval szélesedne 9 sávra, a zöldterület csökkenésével. Így a szükségtelenül szélesített körforgalom széle csak néhány méterre lenne egyes lakóházaktól. A kérdést mérnökök is feltették a projektvezetőknek: miért kell a mikroklimát károsan befolyásoló módon „fejlesztetni” (a forróság a nagy szilárd felület miatt még nagyobb lenne), a terület élhetőségét jelentősen csökkenteni, ha azt a forgalomcsökkenés miatt semmi sem indokolja. De erre a projektvezetés nekik sem adott választ.

### ***„Környezetszennyezőbb lenne villamos a Rókusi körúton? Itt élek a Kossuth Lajos sugárút végén, én a közlekedés korszerűsítése, fejlesztése ellen nem tiltakoznék!”***

A fentiek a Rókusi körútra is vonatkoznak. Az útszélesítés elkerülhető akkor is, ha megépítik a villamospályát. A hatástanulmányok kimutatták, hogy amennyiben kiszélesítik az utat, akkor a villamos semmilyen környezeti elemében nem hoz javulást, mert a növényzet csökken és a megnövelt útkapacitás miatt az autós forgalom is növekedne. A Kossuth Lajos sugárúttól a Tescóig a belső oldalon teljesen eltűnik a zöld a fasorral, és utána a Vértóig is részben megszűnnek zöldterületek, a Vértó környékén lévő közpark pedig villamosforduló lesz az erdő 1/3-ának kivágásával. Ezt kell elkerülni!

Amint látható, nem a villamosvonal építésének elkerülése a cél, hanem annak a lehető legjobb megvalósításáért kell fellépni.

***„A sajtóban azt olvastuk, hogy a füves villamospálya miatt nem csökken a zöldterület, és a fákat is átültetik, miért nem vállalható ez a változás?”***

A fák lombozata nagyságrendekkel nagyobb zöldfelületet képez, mint egy füves terület. Javasoljuk mindenkinek, hogy egy napsütéses nyári napon álljon pár percre egy fa mellé, majd pedig egy fa nélküli füves sávra, és rögtön érezni fogja az óriási különbséget. Ráadásul a villamospályán lévő fű állandó öntözést igényel növénybiológiai és technikai okok miatt. Így telepített öntözőberendezés nélkül - amelynek beruházási- és működtetési költsége nagyon magas- a füves pálya nem tud tartósan létezni. Féltő, hogy a mindenütt jellemző anyagi források szűkössége miatt, az öntözés, a folyamatos karbantartás egy idő után elmarad. A hosszú életű és esztétikus gyepfelület állandó tápanyag-utánpótlást, gyakori felülről öntözést, talajszellőztetést, a természetesen elhalt növényzet folyamatos pótlását, összefoglalva folyamatos és nagyon intenzív gondozást igényel. Továbbá a makro- és mikroklimatikus helyzetéből adódóan a szélsőséges hőszűrésnek kitett füves villamos pálya kertészeti fenntarthatósága még állandó öntözés mellett is kockázatos. Adott egységnyi felületre vonatkoztatva, a kapott eredmény nincs ésszerű összhangban a befektetett energiával. Amint már elhangzott, a villamospályákat úgy célszerű megépíteni a jelenlegi közúton, hogy az egyúttal közös tömegközlekedési sáv legyen.

***„A szilárd burkolatú felület nem igazán növekedne, hiszen füvesítik a villamospályát. A füvesített pályához öntözőberendezés is szükséges, így vajon nem lesz-e a mostaninál is kedvezőbb a klimatikus helyzet a nagy melegek idején?”***

A tervezett öntözőrendszerrel kiépített füvesített villamospálya inaktív zöldterület, közösségi funkciója nincs, tájépítészeti értéke minimális, mivel a közlekedési zónában található! Lombfelülete, használati értéke, fenntarthatósági jellemzői összemérhetetlenül kedvezőtlenebbek a megszüntetésre kijelölt jelenlegi zöldterületekhez képest. A tervezett „kísérleti” füves pálya az öntözésre felgyorsuló korróziós jelenséggel reagál majd, ahogy azt a nemzetközi tapasztalatok is bizonyítják. A technológiai lehetőségek közül csak a legfejlettebbek (és így természetesen a legdrágábbak) képesek a vágány várható élettartam-csökkenését minimalizálni az öntözés mellett. A majdani pályafenntartók még komoly dilemmákkal kell szembesüljenek emiatt, és valószínűleg inkább a locsolás csökkentését választják majd. Következésképpen a mi klimatikus viszonyaink mellett ez a zöldfelület gyors leépüléséhez vezet majd. A legfontosabb tényező talán az, hogy környezeti szempontból is fenntarthatatlan, tekintve a globális felmelegedéssel együtt járó vízkészletcsökkenés, a Homokhátságot kiemelten sújtó talajvízszint-csökkenés, kiszáradás reális veszélyét.(lásd még az előző pontot).

***„Milyen további ellentmondásokra hivatkoznak a beruházás kapcsán?”***

Nyilvánvalóan látszik az ellentmondás a cél és az eredmény között. A villamosközlekedéssel a terv csökkenteni szándékozza a körút zaját és levegőszennyezettségét. Ezzel szemben a jelenleg arra kedvezően ható növényfelületet, zöld védőzónát megszünteti, illetve lecsökkenti, és a környezetterhelő közlekedési módok részére kapacitást bővíti!

Mindez ellentétes Szeged közlekedésfejlesztési koncepciójával is, amely a következőket tartalmazza:

*„...A fő- és gyűjtőutakat úgy kell kialakítani, hogy a javasolt és eltűrhető forgalom nagyság lebonyolítására alkalmasak legyenek, és a mellettük elhelyezkedő lakóingatlanok, intézmények minél védettebbek legyenek a közlekedés szennyező hatásaitól. A megfelelő szélességű forgalmi úton az épületeket zöld sáv, előkert, növényzet és a kellő távolság védi a zajtól és a légszennyezéstől...”*

*„...A közösségi közlekedést még a közúti forgalom rovására is érdemes támogatni...”*

*„...Egyetlen intézkedésnél sem szabad megfeledkezni arról, hogy a közlekedésminőség, a környezetminőség és az életminőség szerves egységet alkot...”*

### ***„Azt ígérték, hogy összességében nem változik a zöldfelület nagysága, vagy mégis?”***

A Kossuth Lajos sugárút és Rókusi körút kereszteződése a fejlesztéssel 2 egész sávval növekedne. A rávezető Pesti utat 2 sávval kiszélesítenék 9 sávra (fasorok kivágásával), így az út gyakorlatilag a házak alá kerülne. A teljes villamosvonalon a fasorokból 104 darab, a vértói kiserdőben várhatóan ugyanennyi lombos fa kerülne kivágásra, és nagy területű létfontosságú zöldterület, cserjesor szűnne meg. A Kisteleki utcától a Tesco áruházig a körút belső oldalán, a jelenlegi helyzettel szemben csak egy vékony zöld sáv maradna, ami elenyésző, és fasor telepítésére sem alkalmas. A Tesco után (a Vértó felé) a villamospálya a körút külső oldalán az útpálya menti zöldterületen menne tovább. A közlekedés így itt is közelebb kerülne a házakhoz. A tervek szerint a villamos a Vértó és a Csongrádi sugárút között lévő kiserdő körül fordulna meg, tájépítészetileg elvágva azt szerves környezetétől, a Vértó vízfelületét körbeölelő zöldterülettől. Ez megengedhetetlen tájépítészeti lépés, mert a terület egyedi tájépítészeti érték, amely kismértékben ellensúlyozni próbálja a panel lakótelep művi hatásának dominanciáját. A zöldterület-csökkenés (1700 méter villamos szakaszért 27000 négyzetméter) a sűrűn beépített, 2x2 sávos út mentén hatványozott hatású. A kiserdő körüli körforduló tervezett változata 8500 négyzetmétert venne el a tájépítészetileg egységet képező egyedi zöldövezetből!

A fatelepítési kompenzáció nem elfogadható, mert a villamosvonal útszélesítést jelentő szakszán a belső oldalon (a Kossuth Lajos sugárúttól a Tesco-ig) nem kerül fasor kialakításra, és a teljes hatásterületen is csak részleges pótlásra kerül sor. A nagyméretű fákat már nem tudják áttelepíteni, és a kisebbek áttelepítése is kockázatos a növény életben maradása szempontjából, nagymértékben legyengíti őket, évekig lelassítja fejlődésüket.

### ***„Miért olyan nagy probléma a zöldfelület változása, amikor a villamos miatt tisztább lesz a levegő?”***

A területen megszüntetésre kijelölt lombfelület jelenleg nagy mennyiségű szennyezőanyagot köt meg, és ez növekszik az évek folyamán a várható zöldfelület-növekménnyel. A nagyobb betonfelület és a csökkenő zöldfelület jelentősen hozzájárul majd a városi hősziget kialakuláshoz. A nyári hónapokban ez növelheti a lakosság körében az idő előtti halálesetek számát. Ez a folyamat egyre fokozódó és egyre nagyobb hatással jár. Szegeden Unger János (tanszékvezető, SZTE) végzett erre vonatkozóan nemzetközi szinten is elismert kutatásokat, és kimutatta, hogy Szegeden akár 7 Celsius fokkal magasabb hőmérséklet is tapasztalható az aszfalttal burkolt területeken, mint a fával borított területeken.

A villamosnak tulajdonított kedvező egészségügyi hatást a jelenlegi tervekben nem látjuk bizonyítottnak. A tanulmány ugyanis arra alapozza ezt a megállapítását, hogy a villamos egy helyileg környezetkímélő városi közlekedési eszköz. Ezt a szerepét azonban csak akkor tudja betölteni, ha általa az egyéni (személygépjármű) közlekedés mennyisége csökken, továbbá, ha a zöldterület megmarad. Mindennek viszont pont az ellentettjét okozza a projekt, amennyiben a jelenlegi tervek szerint valósul meg.

A levegőszennyezés, zaj és a forgalom becsült értékeinek különbsége (a villamossal és nélküle esetben) még a becslés  $\pm 20$  hibaszázalékánál is kisebbnek mondható a környezetvédelmi hatástanulmányban! Ez semmiképpen sem támasztja alá a korábban hangsúlyozott jelentős környezetvédelmi előnyt. Ellenben megmaradnak a zöldterület csökkenéséből és közlekedéssel növekedéséből fakadó visszafordíthatatlan káros hatások.

**„Az autómentes belváros az írottakkal ellentétben biztosan nem valósul meg a 2-es villamossal egyidejűleg, és az autómentes belváros igen távol van a Rókusi körúttól. Nem gondolják, hogy emiatt az autómentes belváros hatása a körút forgalmára igen mérsékelt lesz?”**

Az autómentes belváros megvalósulásának időpontja Szegeden egyelőre bizonytalan, ki ehhez, ki ahhoz a tényezőhöz, időponthoz köti. A projekttel összefüggésben azért szükséges jelentős tényezőként megemlíteni, mert egy belváros autómentessége megítélésünk szerint a külső lakóövezetek autóforgalmának mértékével jelentős és szoros összefüggést mutat. Ha egy város belső magja autómentes, akkor a peremkerületekből is kevesebben indulnak el gépkocsival belvárosi úticéljuk irányába. Következésképpen, ha fejlesztjük a közösségi közlekedést az egyéni gépjármű közlekedés rovására, elősegíthetjük az autómentes belváros megvalósulásához vezető folyamatot.

**„Az irányonként egy sáv a fentiek miatt is kissé kétséges, de kérdés persze, mire gondoltak, amikor forgalomgyorsító megoldásokról írtak és ez mennyire összeegyeztethető egy lakóövezeti gyűjtőúttal, a keresztező gyalogosforgalommal, iskolákkal stb. Mik lennének a forgalomgyorsítás eszközei?”**

A Rókusi körút csomópontjainak forgalmi lámpás biztosítása (jelenlegi megoldás) a 2 X 1 forgalmi sáv alkalmazásával, körforgalmú csomópontokkal lenne kiváltható minden olyan esetben, ahol a keresztező utak forgalmi viszonyai azt lehetővé teszik. Az útvonal, a körút forgalmát, átbocsátó képességét így gyorsítaná ez a lehetséges megoldás. Ehhez persze a jelenlegi forgalmi kapacitás, összetétel, keresztmetszet változása szükséges. Szükséges még a közlekedési lámpák megfelelő hangolása, az útkereszteződések előtt lehetőség szerint külön sáv kialakítása a kanyarodó forgalomnak, valamint a keresztező utak forgalmának ésszerű megtervezése.

**„Nem önellentmondás-e, hogy (a szórólapon) először azt írják, a forgalom nem csökkenne, lentebb pedig a forgalom csökkenéséről írnak az M43-as megépülésével (ez azért könnyen lehet, hogy túlbecsült, hiszen az M43 sokkal inkább a nagykörúti, Makó felé vezető tranzitforgalmat fogja csökkenteni), és erre tartják hivatkozva elképzelhetőnek az irányonként egy sávot?”**

Az érintett útszakasz esetében az M43-as várost elkerülő részének megépülése a tranzitforgalom csökkenését eredményezi. Ez nem vitatható, hiszen a Kossuth Lajos sugárút és József Attila sugárút közötti útszakasz forgalmi mutatói jelentős eltérést mutatnak a teljes körút ezen szakaszt megelőző (Vásárhelyi Pál utca) és ezt követő (Budapesti körút) szakaszokra jellemző adatokhoz képest. További érv a helyzet bekövetkeztére, hogy az algyői Tisza híd jelentős folyami átkelőként rendkívül nagy forgalmat bonyolít a Tisza két partja, két nagy országrész (Duna-Tisza köz és Alföld) között. Algyőtől/Algyőig azonban ez a forgalom kizárólag a Rókusi körúton haladva érheti el célját, kerülő útirány nincs. Jelentős városi ipari övezeteket (Dorozsmai ipartelepek) is összeköt ezen útvonal.

Ugyanakkor az így felszabaduló útkapacitást – amennyiben arra nem teszünk hathatós lépéseket – a helyi forgalom tölti majd meg, mindaddig növekedve, míg az állapot a jelenlegihez hasonló nem lesz. Ez a forgalomnövekedés szintén megkérdőjelezhetetlen tény a hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján.

**„Vajon van-e értelme a 3-4-es villamos végállomásához történő hosszabbításnak utasforgalmi okból, hiszen ki szállna fel ott a 2-es villamosra, hogy a Rókusi körúton kerülve menjen a belvárosba, amikor ezt egyenes úton megteheti most is a 3-4-gyel? A Vér-tóig vezető 2-es villamos pontosan lefedi a 2-83 buszokat és azok megszűnhetnek ezen a szakaszon. Ha Tarjánig vezet, semmivel nem jutunk előrébb, a 84-est és a 90-**

***est sem lehet az utasok jelentős sérelme nélkül lerövidíteni és kivenni az adott szakasról. Akkor már a Csillag tér lehet az első értelmes végpont, utána meg Szilléri sugárút – Római krt. (+ Zenekonzervatórium – Hősök kapuja összekötő szakasz) és akkor már a 10-es buszt is teljes értékűen kiváltja. Mi erről a véleményük?”***

Az első meglepetés akkor ért bennünket, amikor a tervekben az egyes vonalat meghosszabbító(!) fejlesztésként ismerhettük meg a projekt ezen elemét. E megoldás helyett az – Ön által is említett – Csillag tér–Budapesti körút–Rókusi körút–Vásárhelyi Pál utca vonal kiépítésének elkezdése célszerűbb lenne. Az összeköttetés a 3-4-es villamosvonalakkal szükség esetén, technikai problémák, vágányzárak esetére megoldást jelenthetne, ugyanakkor az így kiépülő villamos harántirány (sugaras vonalakat összekötő szakasz) a nagy távolságban lévő városi peremkerületek belvárost elkerülő kapcsolatát valósítaná meg (pl. majdani Buszport – Felsőváros /Tápé/ viszonylat).

Átmenetileg jó megoldás lenne a 3-as, 4-es vonal végállomásáig vezetés, mely esetben egy már meglévő fordulót használhatna a tervezett 2-es villamos, a közparkba tervezett forduló helyett. Így az 1-es, 2-es és a 3-4-es vonal minimális részben egymás alternatívái is lennének vágányzárak, útlezárások idején.

Azonban ezeknél sokkal fontosabb cél lenne az új vonal harántirányú sugaras, meglévő vonalakat összekötő funkciója.

Budapest–Szeged, 2008. július 2.