

Dolla Eszter
Igazgató részére
Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és
Természetvédelmi Felügyelőség

Budapest, 2014. április 2.
40/2014

Tárgy: a budapesti 1-es villamos vonalának a Fehérvári út és a Kelenföldi pályaudvar közötti meghosszabbítására vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás
Az ügy iktatószáma: KTF: 15810/2014

Tisztelt Igazgató Asszony!

Megköszönve ügyféli jogállásunk elismerését tárgy ügyben, az alábbiakban adjuk meg véleményezésünket az elektronikus úton közzétett Előzetes vizsgálati dokumentációról.

Az Etele út vonatkozásában nem tartjuk kielégítőnek az előzetes vizsgálatot az alábbiak miatt:

Nem indokolja kellően, hogy miért szükséges a villamos középső zöldsávban való vezetése, ami több mint 130 faegyed kivágásával jár. (5.4.2. fejezet)

Nem elegendő a 3. „A vizsgálati terület lehatárolása, jelenlegi állapota” című fejezetben megadott vázlatos jellemzés, amely a középső zöldsávot „kb 5 m” szélesnek jellemzi, megjegyezve, hogy „ezen a részen halad az egyesített gyűjtőcsatorna”. A szélső zöld sávok szélességéről szintén hozzávetőlegesen nyilatkozik: „legalább 3 m széles”, „amelyben a közvilágítás és a kábeles közművek, csapadékcatorna és néhány szakaszon távhővezeték kapott helyet”.

Meg kell állapítanunk, hogy az „Előzetes vizsgálati dokumentáció” vizsgálati része meglehetősen elnagyolt, nem támasztja alá a tervezést. A „kb. 5 m”, „legalább 3 m széles”, „néhány szakaszon” meghatározások nem elegendőek egy olyan közlekedési tervezésnél, ahol meglévő állapotba kell beleilleszteni egy kötöttpályás közlekedési eszköz alapjait. Szükséges lenne szakaszonként, pontos méretek feltüntetésével ábrázolni a jellemző keresztmetszeteket és a **jelenlegi használatot** ahhoz, hogy eldönthető legyen a villamos helyének megfelelő, a legkisebb zöldfelületi kártétellel történő kiválasztása, a közlekedési célra rendelkezésre álló szélesség használatának megtervezése. A dokumentáció csak a **tervezett** keresztmetszetekről közöl ábrákat. Szükséges lenne például ábrázolni és mennyiségileg felmérni a jelenlegi parkolósávok kihasználását a különböző útszakaszokon ahhoz, hogy megállapítható legyen, milyen változást fog eredményezni az új kötöttpályás közlekedési eszköz a helyi lakosság parkolási szokásaiban.

Szükségesnek tartjuk a felszín alatti közművek ábrázolását is mind a jelenlegi állapotot, mind a tervezett állapotot ábrázoló keresztmetszeti ábrákon!

A vizsgálati dokumentáció egyéb hiányosságai:

A telepítési munkálatok időszaka alatti zajhatásokat okozó gépek felsorolása és zajkeltésének prognosztizálása, hiányos: kimaradt a fakivágáshoz alkalmazott gépi fűrész zajhatásának jellemzése, aminek nem csak fizikai, hanem lélektani hatása is jelentős.

Fontosnak tartjuk a vizsgálati dokumentáció kiegészítését nem csak a tervezési terület zöldfelületi állapotának, hanem a közvetlen környék zöldfelületi állapotának pontos felméréseivel is. Az Etele út környékének szakszerű zöldfelületi felmérése a kivágásra ítélt fák pótlása helyének kijelölése céljából szükséges. A megszüntetett lombmennyiséget a tervezési területen, illetve annak közvetlen környezetében kell pótolni, a rendkívül nagy gépjármű forgalmú, nagy laksűrűségű lakótelep környezeti minősége érdekében. Hiszen a Dokumentációban közölt forgalmi prognózisok sem számítanak a gépjármű forgalom csökkenésére még a létesítmény megvalósulásának esetében sem. A kivágásra ítélt fák állapotáról, lombkorona méretéről javasoljuk kimutatás készítését. Mivel a környék légszennyezettsége jelentős, a fapótlást még a fakivágások előtt szükséges megtenni, olyan arányban, hogy mielőbb produkálja a megszüntetett lombtömeghez hasonló biológiai aktivitást.

A Dokumentáció zaj és rezgés hatásokat prognosztizáló részei nem foglalkoznak azzal az alternatívával, mely esetben a villamos nem csak a középső zöld sávban lenne elhelyezhető. A zaj- és rezgésszámítások eredményét felsoroló prognózisok nem jellemzik a közvetítő közeg növényzeti állapotát. Nem tudható például, hogy a talajdinamikai jellemzők között szerepel-e a gyökérszint rezgéscsillapító hatása, mivel csak rezgésmódosító „tárgyak”ról írt, Hiányosságnak tartjuk, hogy a tervezett alépítmény rezgéscsillapítására (vágány-talajcsillapítás) vonatkozóan nem áll rendelkezésre adat a prognózisok készítésekor, (amint azt a Dokumentáció 70. oldalán írják) mivel ez is befolyásoló tényező lehetne az alternatív helyszín kiválasztásakor.

Fentiek értelmében a Dokumentáció Összefoglalójának egyes állításai nem tárgyilagosak:

- Levegőtisztaság védelem: „Összességében kijelenthető, hogy tárgyi projekt megvalósulása levegőminőség-védelmi szempontból nem kifogásolható”
Ez a megállapítás nem helytálló, mert amennyiben a középső zöldsávban 120 fát, valamint további kb. 15 fát megszüntetnek a tervezési területen a villamos középső sávban való vezetése miatt, biológiai aktivitás csökkenés következne be, ami a Dokumentációban szereplő - a projekt megvalósulása esetére számított - prognózisok szerint is jelentős gépjármű forgalommal sújtott lakóterületen a levegőszennyezés növekedését eredményezné.
- Társadalom: „A projekt hatására várható, hogy a szűkebb közvetett hatásterület lakosságának életminősége javul, A megújuló zöldfelületek, az egységes és javuló minőségű városkép, hasonlóan kismértékben kedvező hatásként azonosíthatók.”
Ilyen hatások nem tulajdoníthatók a projektnek, hiszen nem képezik a tárgyát. Sőt, a középső zöld sáv megszüntetése a közvetlen környezet városképére, zöldfelületi állapotára kifejezetten káros lenne.
- Élővilág: Itt megismétli a középső zöldsávban való vezetés szükségességét. A vizsgálat nem ábrázolta kellő részletességgel a szakaszonkénti keresztmetszeteket, közműveket, nem támasztotta alá kellőképpen hogy „a fasorok megkímélését vizsgáló változatok nem hoztak eredményt”.

Tisztelt Igazgató Asszony!

Javasoljuk az előzetes vizsgálati dokumentáció kiegészítését a meglévő állapot részletes ábrázolásával és a fasorokat megkímélő alternatíva alaposabb megvizsgálásával.

Tisztelettel:

Schnier Mária
elnökhelyettes