

Kedves Debreceniek!

Az elmúlt hetekben többször fellángolt a vita a kettes villamos nyomvonalával kapcsolatban. Most, hogy úgy tűnik, megvan a pénz az új villamosvonal megépítésére néhány ember nemtetszésének adott hangot, a vonalvezetést illetően. Mivel sajnos az illetékesek eddig semmilyen szakmai reakciót nem produkáltak az ügyben ezért, most mi teszünk egy fél szakmai véleményt.

Debrecenben a villamosközlekedés története majd 100 évre tekint vissza. 1911-ben indult útjára az első villamos, amely 1970-re már behálózta a várost, de az akkori közlekedéspolitika, sajnos a villamosvonalak felszámolása mellett döntött. Mára már csak az 1-es vonal maradt meg. A megszűnt vonalakon az utasok szállítását a Hajdú Volán Zrt. jogelődje, a 6-os számú Volán vette át.

Az 1990-es évekre kiderült, hogy hiba volt felszámolni a villamos vonalakat, bebizonyosodott, hogy a villamosnak mint városi közlekedési eszköznek igenis van létjogosultsága, ha nem is abban a formában és szerepkörben, mint egykoron. Az autóbuszok a közúti forgalom zavaró hatása miatt már csak nehezen tudják kielégíteni a mindennapi utazási igényeket.

A villamos szárnyvonalak bezárása után nemcsak a közlekedési mód, hanem a város képe is megváltozott: egyes kertségek helyett lakótelepek épültek, ami azt eredményezte, hogy a „toronyházak” környékén fokozott igény mutatkozott a közösségi közlekedési szolgáltatásra. Továbbá megépült a belvárosi gyalogos övezet, amely átrendezte a közösségi közlekedés útvonalait. Az utazók mindennapjait a zsúfoltság mellett a dugók okozta idővesztés is nehezíti.

A város legnagyobb utasforgalmú autóbusz-vonala a Vénkert és Újkert paneltömbjei között közlekedő 31-es viszonylat, - illetve a Kossuth tér sétálóövezetté alakítását követően a 32-es viszonylat, amely nyugatról kerüli meg a belvárost. Többször felmerült az autóbusz kiváltása trolival, de az ötletet végül elvetették, hiszen a troli önmagában sem a zsúfoltságot, sem az utazással töltött időt nem csökkentené, csak a meghajtás módja változna.

Célszerűbb megoldásnak a villamos tűnt. A villamos egyszerre több utast tud elszállítani és a közúti forgalom zavaró hatásaira kevésbé érzékeny ezért gyorsabban is halad. Valamint a későbbi elővárosi vasúthoz való csatlakozási lehetőség miatt is célszerűbb villamossal kiváltani ezen két autóbusz-vonalat.

A tervek mára elkészültek, sőt úgy tűnik a pénz is megvan. Elkezdődhet a villamos vonal építése.

Vagy mégsem?

Az elmúlt hetekben önjelölt szakértők amiatt kezdtek tiltakozni és tüntetni, hogy miért nem a Nagyállomás - Erzsébet utca - Nyugati utca - Pesti utca - Böszörményi út – Doberdó utca útvonalra tervezték a kettes villamost.

Az érveik a következők voltak:

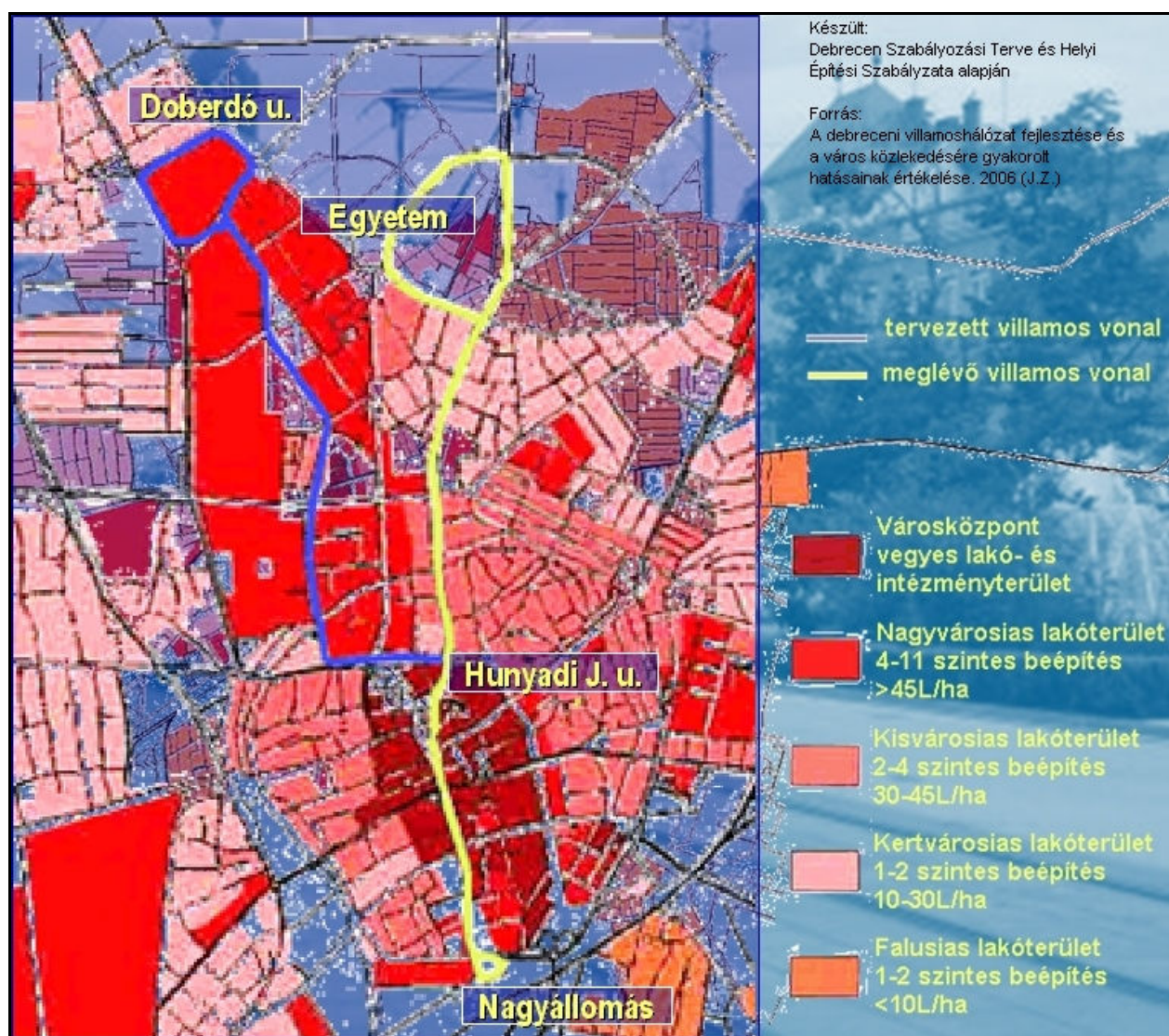
- *a mai kor közlekedési szokásai ezt indokolják;*
- *sokkal közelebb lenne az Agrárhoz, egyéb iskolákhoz, Corához, Metróhoz;*
- *újra járhatna régi nyomvonalán a kettes villamos;*
- *nem kell kivágni miattuk a Dózsa György úti fákat;*
- *nem kérdezték meg az embereket, hogy mit akarnak;*
- *túl közel lenne egymáshoz a két villamos vonal, ha az eredeti tervek valósulnának meg.*

De nézzük sorban:

- „a mai kor közlekedési szokásai ezt indokolják,”

Nem tudom, hogy készített-e felmérést a közlekedési szokásokról, aki ezt állítja, de a valós élet nem ezt bizonyítja. Mai napig elmarad a 28-as autóbusz utasforgalma a 31-es és a 32-es autóbuszokétól, még akkor is, ha a józsi buszokat is bele vesszük.

Ennek oka, hogy a Dózsa György út – Nádor utca – Mikszáth Kálmán utca mindkét oldalán több emeletes lakóépületek vannak, több az oktatási intézmény is, míg a Böszörményi út nyugati oldalán kertváros van, amely az alacsonyabb laksűrűségből fakadóan is kisebb utasforgalmat jelent. A mai kor közlekedési szokásai pedig annyiban változtak, hogy jelentős teret nyert a személygépkocsi, amelynek következtében kényelmi okokból egyre kevesebben választják a közösségi közlekedést. Nem véletlen, hogy a fent említett útvonalon is igen nagy a gépjárműforgalom, de ezen a forgalom zöme a városon kívülről érkezik így nem lehet azzal számolni, hogy majd a 10-20 km-ről autóval a városba utazók a városszélén hagyják járműveiket hogy az utolsó 2-3 km-t villamossal tegyék meg. Az utazási igények a Böszörményi úton csak az elővárosi autóbuszok utasaival együttesen érik el azt a szintet, hogy kötöttpályás közlekedési módot lehessen alkalmazni, de nem tehetjük meg azt, hogy a környező településekről érkező utasokat átszállásra kényszerítsük. Az átszállás kényelmetlensége csak a gépjárműt választók számát növelné. Az új villamosvonal tehát első sorban helyi igényeket szolgál ki, a helyi igények pedig a Vénkeri és Újkerti lakótelep közepén a legnagyobbak.



Az új villamosvonal mindkét oldalán nagyvárosias 4-11 szintes lakóépületek vannak, amelyek nagyobb laksűrűséget jelentenek, ez pedig nagyobb utasforgalmat jelent.

- „sokkal közelebb lenne az Agrárhoz, egyéb iskolákhoz, Corához, Metróhoz”

Való igaz, de az teljesen valószínűtlen, hogy a Metróhoz és a Corához ezután villamossal járnának az emberek. Sokkal jobban járnak, ha igénybe veszik a 2-es, 3-as, illetve az ingyenes Cora járatokat, így ez az érv sem meggyőző. Az Agrártudományi Centrum pedig a Békessy Béla úton létesítendő megállótól elérhető távon belül lesz. A Dózsa György út - Nádor utca nyomvonal pedig más bevásárlóközpontokhoz és intézményekhez van közelebb. Bárhol is fektetik le a vágányokat mindig lesz olyan, akinek az adott nyomvonal kedvezőtlen. Azt kell mérlegelni, hogy hol lesz a legnagyobb a kihasználtság.

- „újra járhatna régi nyomvonalán a kettős villamos”

Sokakban biztosan szép emlékeket idéz, de ne a nosztalgia miatt csináljunk többmilliárdos beruházásokat, amikor máshol sokkal nagyobb szükség van villamos vonalra.

- „nem kell kivágni miattuk a Dózsa György úti fákat”

Talán ez az egyetlen valós érv, de a tervekben nem szerepel a Dózsa György úti fák kivágása és emiatt nem szabad rossz közlekedési beruházásokat megvalósítani. A fák pótolhatók és a másik nyomvonal sem garancia arra, hogy ne kelljen fákat irtani. Minden építési beruházás valamennyi rombolással is jár.

- „nem kérdezték meg az embereket, hogy mit akarnak”

Ez nem igaz, a polgárok több alkalommal, több lakossági fórumon is elmondhatták véleményüket és a tervekbe is betekinthettek. A helyi média is számtalan esetben beszámolt a tervekről.

- „túl közel lenne egymáshoz a két villamos vonal, ha az eredeti tervek valósulnának meg.”

Mi számít túl közelnek? A két villamos vonal pontosan olyan távolságra lenne egymástól, mint most az egyes villamos, illetve a 31-es és 32-es autóbuszok. Csupán a jármű fajtája változna, az utazóközönség nem. Az egyes és a kettős a tervezett útvonalon nem lenne egymás konkurenciája.

De nézzük csak meg mi kell ahhoz, hogy az Erzsébet utca - Nyugati utca - Böszörményi út útvonalon járjon a villamos. Milyen előkészítéseket és beruházást

igényelne? Mert ugye erről sem esett egyetlen árva szó sem. Néhány - sokakkal ellentétben - vettük a fáradtságot és végigjártuk a Nagyállomás - Erzsébet utca – Nyugati utca – Segner tér - Pesti utca – Böszörményi út - Doberdó utca útvonalat és végigvettük, hol milyen akadályokba ütközhet a villamos, milyen kísérő beruházásokra lenne szükség.

Az egyik szempont - sajnos -, amit fegyelembe kell venni, hogy az alternatívaként javasolt nyomvonal olyan utakon haladna, ahol jelenleg a legnagyobb a **gépjárműforgalom** a városban, hiszen négy (4-es, 33-as, 35-ös, 47-es) főútvonal felől érkező forgalmat is le kell vezetnie. Emiatt a meglévő forgalmi sávok már most kevésnek bizonyulnak. Ezért, ha a vonal egy kis szakaszát is leszűkítjük, az nemcsak a jelenleginél is nagyobb torlódásokat eredményezne, ami megbénítaná a város közlekedését, de az átmenő forgalom tovább tartózkodna a városban, ezzel is nagyobb légszennyezettséget okozva.

Fegyelembe kell venni, hogy a nemzetközi tranzitforgalom miatt korlátozni a gépjárművek városba való behajtását nem lehet. Sávokat csak abban az esetben lehetne megszüntetni, ha előtte ezt a forgalmat máshová tereljük, azaz megépülne a Debrecent elkerülő **teljes** körgyűrű, amely teljesen ingyenes lenne.

Jelen esetben a meglévő sávok és buszöblök mellé kellene tervezni a villamos pályáját. Ha a szakaszon a helyi járatok közlekedése meg is szűnne, de a helyközi, távolsági autóbuszok ugyanitt közlekednének, és nekik biztosítani kell a megállási lehetőséget. Itt nem képzelhető el közös busz és villamos megálló, mivel a helyközi buszok utas cseréje nagyon lassú és akadályozná a

villamosforgalmat, így külön busz és villamos megállók kialakítására lenne szükség. Körülbelül minden második buszmegállót meg kellene hagyni.

Második lényeges szempont, hogy ha van is elegendő hely, figyelembe kell venni, hogy az az épületekhez nem mehet túl közel sem a villamos, sem a közút forgalma. Új beruházásoknál jogszabály rendelkezik a maximális nappali és éjszakai **zajterhelés** mértékéről. (ugye itt bukott el a Darabos utcai vonalvezetés: túl nagy lett volna a zajterhelés). Már most olyan nagy a zajszennyezés, hogy önmagában túllépi a megengedett határértéket, ezt a villamos csak növelné. Következésképp csak a gépjárműforgalom korlátozásával lehetne betartani, hogy a zajszennyezés ne lépje túl a maximális értéket.

Most pedig menjünk szép sorjában részletesen az útvonalon:

- *Nagyállomás - Erzsébet utca*

Az első probléma a szabad területek nagyságában jelentkezik. Itt csak a járdák és a fasor feláldozásával lenne hely a villamosnak, de még ekkor mindig itt van a z említett zajterhelés problémája.

A következő akadály a munkaügyi központ frissen felújított épülete. Egyszerűen útjában lenne az épület sarka a kettős villamosnak. Ez a helyhiány elkísér bennünket egészen az Erzsébet utca végéig. Itt csak a jelenlegi forgalmi sávok helyére lehetne a vágányokat fektetni, vagy közösen használt pályát kellene építeni, de ezzel a villamos elveszti azon előnyét, hogy a közúti forgalomtól függetlenül haladjon. Vagy lehetőségként marad még a munkaügyi központ és a szomszédos épületek kisajátítása és elbontása. Megjegyzendő, hogy a jelenlegi vonalvezetéshez nem kell kisajátítás.



Erzsébet utca és a munkaügyi központ épületet. Szűkös a hely.



Csúcsforgalom.

- *Külsővásártér*

Itt ugyan kiszélesedik az út, de a következő akadály a helyközi autóbusz-pályaudvar lenne. Itt részben a parkoló buszoktól kellene helyet elvenni, ami nem lenne szerencsés, hiszen már így túlzsúfolt. Tehát a beruházás előtt el kellene költöztetni a buszpályaudvart, ami szintén milliárdokba kerülne.

- *Nyugati utca*

Az Innen a Segner térig éppen lenne elegendő hely, de a Nyugati utcai, Széchenyi utcától a Hatvan utcáig tartó fasornak, ami legalább olyan szép, mint a Dózsa György úti, bizonytalan lenne a sorsa. Itt is szükség lenne fakivágásra és drasztikus gallyazásra.

A Nagyállomástól a Segner térig a villamos együtt haladna a 2-es és a Kossuth utcától a 3/3E trolival. Sajnos a trolivonalak nem épültek ki a Tócsókertig ezért a villamos-troli párhuzamos vonalvezetése előnytelen lenne. A trolit a villamos vonalvezetésétől függetlenül is célszerű lenne tovább építeni a Tócsókertig, de erre a lépésre mindenképpen szükség lenne ha a villamost kívánunk erre az útvonalra hozni. Ez nem csak a felsővezeték kiépítését, hanem újabb járművek beszerzését is szükségessé tenné. Jelenleg érkeznek ugyan új járművek, de ezek a régiek kiváltását szolgálják. A hosszabb útvonal pedig eleve több járművet kíván.

[Bár, a menetrendet és az utasforgalmat vizsgálva a jobb megoldának kínálkozna egy a Böszörményi úton vezetett troli és a tócsókerti villamos variáció (27-es helyett)]



Fasor a Nyugati utcán. Ha nem a Dózsa György úton, akkor itt kellene a fákhöz nyúlni.

- *Pesti utca*

A Segner teret elhagyva a Pesti utca nyugati oldalán lévő épület mellett már gyalogos járda nem férne el. Hasonló a helyzet a Pesti utca végén is, ahol keleti oldal sorházai miatt nem maradna hely gyalogos járdának, a villamospálya és jelenlegi forgalmi sávoknak kisajátítás nélkül.

- *Böszörményi út a Pesti utcától a Füredi útig*

Szintén szűkös a hely a Hortobágy Malom és a Templom között a Böszörményi út elején. Majd a vénkerti lakótelepi házsor melletti parkolók egy részét kellene feltölteni. Szűk keresztmetszet még a Diószegi Sámuel Közép- és Szakképző Iskola melletti épületek közúthoz való közelsége,

A tűzoltósággal szemben lévő házsorral párhuzamosan kellene vezetni az utat, mert az épület dél-nyugati sarka már most is nagyon közel van az úttesthez (zajterhelés!). Ez viszont a tűzoltóság előtti felvonulási területet érintené hátrányosan.



Kedvezőtlen helyzetű épület: túl közel az úthoz.

- *Böszörményi út a Füredi úttól a Doberdó utcáig*

Böszörményi út keleti oldalán végig zöldsávban, két fasor között lehetne elhelyezni a vágányokat, amely kétségtelenül impozáns lenne, de néhány fák gallyazása mellett néhány fát is ki kellene vágni. De ottjártunkkor több párhuzamos közművezeték (elektromos kábel, ivóvíz) felszíni jelölését találtuk meg, amelyeket a pálya építése előtt ki kellene váltani.



Impozáns fasor a Böszörményi úton. Érdeemes megfigyelni a közutak helyzetét.

A fenti okfejtést követően talán érdemes lenne újragondolni az áhított nyomvonalat. Sok emberben talán fel sem merült a kérdés, hogy mit akarunk! Mit is akarunk?

Kettes villamos vonalat? Ha ezt így kijelentenénk, akkor az nem lenne teljesen korrekt válasz a kérdésre.

A tervezett nyomvonal célja, hogy a 31-es és a 32-es buszok zsúfoltságát és a belvárosba való eljutási időt csökkentse.

Hogyan tudjuk csökkenteni villamossal az autóbuszok zsúfoltságát? Nyilvánvaló, hogy csak úgy, ha a villamos útvonala lefedi a kiváltandó buszok útvonalával, mert csak így látja el feladatát, így tudja kiszolgálni az igényeket. Ha a villamost a Böszörményi úton vezetnénk, az teljesen más igényeket szolgálna ki. Kiknek az igényeit szolgálná ki? Akik most a 28-as autóbusszal közlekednek. Akik eddig a 31-es és a 32-es buszokkal utaztak, azok igényeit kiszolgálná a Böszörményi úti vonalvezetés? Nem, mivel nem arra laknak és a rágyaloglás túl nagy lenne. Amennyiben a Böszörményi úti nyomvonal valósulna meg, a 31-es és a 32-es buszokat ugyanúgy közlekedtetni kellene a jelenlegi útvonalon változatlan menetrenddel.

A város kidolgozott egy projektet, amelyet most hivatásos tiltakozók és önjelölt szakértők egy teljesen más projekttel szeretnék megbuktatni. Ennek valljuk be, nincs értelme.

Had hozzak egy példát az életből: Egy házaspár sem fog azon gondolkozni, hogy most gyermeket, vagy kiskutyát szeretne. A két dolog teljesen más, nincs értelme szembeállítani őket.

Egyértelmű, hogy a konkrét problémák felvetése mellett, konstruktív, tényekkel alátámasztott javaslatokkal lehet a többség számára elfogadható megoldást találni, csupán tiltakozással nem.

Problémák pedig vannak, mert nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy **Debrecen város és környékének közösségi közlekedése az utóbbi 15 évben folyamatosan romlik**. Nincsenek a megváltozott igényeknek megfelelő, tudatosan kialakított átszállási kapcsolatok, csak amelyek öltetszerűen kialakultak az évek során. A közlekedési cégek sem segítik direkt módon az átszálló utasokat. A járatszámok évről évre csökkennek. Az utastájékoztatás színvonala rengeteg kívánni valót hagy maga után, különösen az autóbuszok közlekedésében.

A felsoroltakat figyelembe véve, Debrecenben teljes közlekedési reformra van szükség, amelyet az Önkormányzatnak kellene véghezvinnie, hiszen ő felelős a város közlekedésért. Úgy érzem, hogy sajnós erre – fontossága ellenére – nem figyel oda kellőképpen a város vezetése. Mert természetesen nem csak az új villamos vasút építésére van szükség, hanem a közösségi közlekedés színvonalának javítása érdekében további intézkedéseket is meg kell tenni. Első sorban szervezési, forgalomszabályozási kérdésekben kell újat alkotni, így nem lehet indok a pénzhiány. A járműállomány a jelenleginél sokkal jobban kihasználható lenne. Az új villamosvonal megépítésével az érintett területen mindenképpen színvonaljavulást jelent, de a hatékonyabb közösségi közlekedés érdekében **a beruházásnak kényszerűen magával kell vonzani olyan kötelező elemeket, amelyek a város teljes közlekedési hálózatát érinti.**

Egyöntetű véleményünk, hogy az új villamosvonalra a jelenlegi formájában szükség van, de hiányzik a „folytatás”, ezért reméljük, hogy a városvezetés és a DKV Zrt. részéről hamarosan mindannyian megnyugtató választ kapunk a fenti kérdésekre.

A témához kapcsolódó további képek megtekinthetők a <http://picasaweb.google.com/debrecenfalva/Nyomvonal> címen.

Tisztelettel:

Móricz Károly Péter, közlekedésbarát
Jónás Zoltán közlekedésmérnök

Debrecen 2007. október 24.