



EURÓPÁTÓL SZERETETTEL

MEGÚJUL SZEGED KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSE



Közlekedésfejlesztési
Integrált Közreműködő
Szervezet

Új Magyarország
FEJLESZTÉSI TERV



8000 milliárd felzárkózásra

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv segítségével Szeged is felszámolhatja a fejlődését gátló akadályokat, és mindeddig soha nem látott mértékben növekedhetünk: dinamikusabbá válhat gazdaságunk, modernizálhatjuk agrárszektorunkat, bővíthet a foglalkoztatás, és – nem utolsósorban – kulturáltabbá, gyorsabbá válhat közlekedésünk. Ez azért is fontos szempont, mert a légszennyezés okozta károk helyi szinten és globálisan egyszerre jelentkeznek. A fejlesztések során tehát központi kérdés, hogy a környezetbarát közlekedési módok (a vízi utak, a vasút és az egyéb kötőpályás közlekedési utak) részesüljenek előnyben környezetszennyezőbb társaikkal szemben. A megújuló tiszta erőforrások növekvő használata, a közösségi közlekedés fejlesztése, a közúti teherforgalom vasútra irányítása csökkenti a környezetterhelést és visszaszorítja a jövőnköt fenyegető károsanyag-kibocsátást.

Célunk, hogy a közlekedési fejlesztésekre fordítható források több mint felét ilyen és ehhez hasonló célokra használjuk fel, hogy az Új Magyarország Fejlesztési Terv eredményeinek köszönhetően a következő generáció is élhetőbb környezetet kapjon.



A szegedi közösségi kötőpályás közlekedés fejlesztése

A közösségi kötőpályás közlekedés fejlesztése mérsékli a nagyvárosok közlekedésére általánosan jellemző zsúfoltságot és csökkenti a balesetek számát. Ez a gyors és környezetbarát utazási mód minden nagyvárosban népszerű, hiszen az új villamosok alacsony padlózata nemcsak a nehezen közlekedő utasok számára jelent biztonságos és kényelmes megoldást.

Az Európai Unió környezetvédelmi célkitűzéseinek része a károsanyag-kibocsátás drasztikus mérséklése is. A villamosközlekedés fejlesztése által csökken a zajterhelés, aminek nagy jelentősége van a túlszűfolt belvárosi területeken.

Magyarországon eddig négy nagyváros adott be pályázatot kötőpályás közlekedésének fejlesztésére. Budapest, Szeged, Debrecen és Miskolc polgárai az uniós forrásoknak köszönhetően éveken belül nyugat-európai szintű villamosvonalakkal lesznek gazdagabbak.

A sikeres fejlesztésekhez szoros és hatékony együttműködésre van szükség az Európai Unió és Magyarország felelős intézményei között.



Százéves a szegedi villamos

1908. október 1-én indult meg a forgalom Szeged első számú villamosvonalán a Rókusi pályaudvar és a Személy pályaudvar között. Az 1-es villamos jelenleg is Szeged legkihasználta és legsűrűbben közlekedő járata, vonala – a belvárosi szakaszt leszámítva, a többi villamosvonalától eltérően – azóta sem változott.

Szegeden jelenleg két tömegközlekedési szolgáltató üzemel. Egyik az önkormányzati tulajdonú Szegedi Közlekedési Kft., másik az állami tulajdonú Tisza Volán Zrt. Ők szállítják a napi 237 ezer utast, nagyjából fele-fele (46%-54%) arányban.

A tömegközlekedés formáját tekintve a szegediek mintegy negyede utazik a város négy villamosvonalán, ötöde használja a négy trolibuszvonat valamelyikét, és kicsit több mint fele a fennmaradó 39 autóbuszjáratot veszi igénybe. Az elektromos közösségi közlekedést jelenleg elsősorban a körtöltésen belüli sűrűn lakott területen használják, de a fontos gerinchálózati útirányok (Szilléri sugárút, Rókusi körút, Újszeged) is nagy fontossággal bírnak – ezek azonban csak autóbusszal érhetőek el. A ritkábban lakott kertvárosi területeken autóbuszok közlekednek.

A várost kettészelő Tisza két hídja közül a közösségi közlekedés túlnyomó részét a Belvárosi híd szolgálja ki. Az utazások jellemzően a belváros felé irányulnak, de a körutak mentén jelentős a haránt irányú forgalom is, elsősorban az Északi városrészben lévő lakótelepek miatt.

Szeged villamos hálózata meglehetősen leromlott állapotban van. 2002-ben a Dugonics téri kettős körforgalom átépítésével elindult ugyan a fejlesztés, ám ez korántsem oldotta meg a fennálló gondokat. Sokat segített, hogy 2004-ben megújult a 3-as és a 4-es villamosvonal közös szakasza (egyidőben a Tisza Lajos körút teljes átépítésével és közös tömegközlekedési sáv kialakításával), illetve az 1-es vonalon a kritikus ívek helyére korszerű, zajcsillapított pályaszerkezet került. 2006-ban a 4-es villamosvonal végállomásain deltaforduló és hurokforduló épült, melyek lehetővé tették az elavult FVV villamosok kiváltását Tatra villamosokkal, ám a végleges megoldást itt is az EU Kohéziós Alapjának támogatása hozhatja.



Szeged teljes közlekedése átalakul

A városi környezetszennyezésért elsősorban az autók a felelősek, melyek emelett egyre több helyet is igényelnek. Így folyamatosan csökken a bennünket körülvevő zöldterület, és a forgalom növekedésével a balesetek száma is emelkedik.

Szeged célja, hogy lakosai vonzó, színvonalas, biztonságos, környezetbarát közösségi közlekedést vehessenek igénybe. Ez gyorsabbá és kényelmesebbé tenné a mindennapi utazást, sőt, az autóhasználattal is versenybe szállhat. A fejlesztés a tervek szerint az Európai Unió Kohéziós Alapjának támogatásával valósul meg.

Szeged elektromos közösségi közlekedésfejlesztésének fontos része néhány kiemelt csomópont átépítése, forgalomtechnikai korszerűsítése. Az 1-es és 2-es villamosvonalon a Kossuth-Rókusi krt. jelzőlámpás körforgalmát, az Anna-kút és az Indóház tér környékét építik át. A 3-as és 4-es villamosvonalon, illetve a 8-as és 10-es trolijáraton az Anna-kút mellett megújul a Glattfelder tér is. Újszeged közösségi közlekedésének korszerűsítését pedig a Belvárosi híd újszegedi hídfőjének átépítése szolgálja.



A fejlesztés fontosabb elemei többek között a károsanyag-kibocsátástól mentes elektromos gerinchálózat korszerűsítése, az utazási sebesség és komfort növelése, a kor színvonalának megfelelő, vonzó közforgalmú kínálat megteremtése, a környezetbarát közlekedési módok (vasút, kerékpár) támogatása. A fejlesztés érinti az 1-es, a 2-es, a 3-as és a 4-es villamosvonalat, a 8-as és a 10-es trolibuszvonat, a Pulz utcai villamos remízt, a Csáky utcai trolitelepet, az energiaellátó állomásokat, a kerékpárutakat és kerékpártárolókat, a peronokat és a megállókat, valamint az utastájékoztatást és a járműkövetést is.

A jelenlegi tervek szerint a fejlesztések mintegy 29 milliárd forintba kerülnek, melynek 86%-át európai uniós és hazai költségvetési támogatás adja. Az előkészítettség jelenlegi szintje alapján a kivitelezésre – a döntések függvényében – 2008-2011 között kerülhet sor.

19 új busz és villamos Szegeden

Szeged elektromos tömegközlekedésének fejlesztését az Európai Unió társfinanszírozásával valósítjuk meg. Az együttműködés révén a város kilenc darab új gyártású, alacsonypadlós villamossal és tíz darab háromtengelyes, alacsonypadlós csuklós trolibuszal gazdagodik. Az egységes kialakítású járművek beszerzését elsősorban a közlekedési hálózat bővítése, illetve az új járművek gazdaságos energia-felhasználása és alacsonyabb karbantartási költsége indokolja.

Az új villamosok és trolibuszok beszerzésével és üzembeállításával lehetővé válik a régebbi konstrukciójú, gazdaságtalan és kényelmetlen járművek selejtezése.

Az új járműveket a legmodernebb, teljes körű utas-információs rendszerrel szerelik fel, és környezetvédelmi és munkavédelmi szempontból is kiváló tulajdonságokkal rendelkeznek majd: kívülről-belülről csendesebbek, ergonomikusabbak lesznek, mint elődeik voltak. Az alacsonypadlós kivitel az Esélyegyenlőségi Törvényben megfogalmazott elvárásokat kívánjuk teljesíteni.

A 26 méter hosszú, egyterű, csuklós, egyoldali ajtós új villamos a mai kornak megfelelő arculattal készül. A beszállási magasság illeszkedni fog az emelt peronszinthez. A villamos befogadóképessége eléri



a 200 főt, 40 ülőhellyel rendelkezik, és a legkorszerűbb energiatakarékos elektronikus hajtásrendszer mozgatja majd. A le- és felszállást legalább öt széles utasajtó segíti.

Az új trolibusz kialakítása a legkorszerűbb autóbuszok formavilágát tükrözi. Teljes hosszában alacsonypadlós lesz, energiatakarékos elektronikus berendezéssel, szilárd és korrózióálló vázszerkezettel. Futóműve megfelelően tolerálja a rosszabb utakat és a trolibuszokon speciálisan megjelenő terheléseket is. Befogadóképessége minimum 115 fő lesz, ebből 20 személy tud majd ülve utazni.



Mikor utazhatunk az új járműveken?

2006. augusztus – elkészül a megvalósíthatósági tanulmány

2008. február – lezárul a pályázat előkészítése

2008. március – megjelennek az első közbeszerzési pályázatok

2008. június – befejeződik a kivitelezés előkészítése

2008. szeptember – a szegedi önkormányzat és a Magyar Kormány megkötö a támogatási szerződést

2008. szeptember – lezárul a tervezési szakasz

2008. október – átadják a felújított Anna-kúti csomópontot

2010. október – várhatóan lezárulnak a közbeszerzési pályázatok

2011. június – a tervek szerint befejeződik a kivitelezés



Ami az utasoknak a legfontosabb

Szeged közlekedésfejlesztési tervei az utasok igényeire szabva készültek, olyan szempontok figyelembevételével, melyek a közösségi közlekedés során kényelmi, biztonsági, illetve egyéb többletet nyújthatnak a közönségnek. Ezek egyike az utazási idő minimumra csökkentése volt.

Az új járművek beállításával megszűnnek a rázkódások, gyorsabb lesz a forgalom, a villamosvonalak pályafelújítása révén pedig 40 km/h-ról 50 km/h-ra nő az engedélyezett sebesség. Az áramellátás korszerűsítése biztosítja, hogy e lehetőséget a járművek ki is tudják majd használni.



A középen futó villamospályák védelmével csökken a balesetveszély, a többi jármű nem akadályozza majd a villamos haladását. Az új villamos önálló pályán, zöldút-kéréssel, gyorsabban ér majd a belvárosba, mint a buszok. Az újszegedi hídfőnél kialakítandó buszsávok és jelzőlámpás zsilip eredményeként megelőzhetőek a reggeli torlódások.

A meghosszabbított trolibuszvonalak a klinikákig viszik majd az utasokat.

A felsorolt tényezők hatásainak számszerűsítése számítógépes forgalmi modellezéssel történt, majd összevetettük a járműveken utazók számával. A fejlesztések eredményeként az utasok naponta összesen 1 835 óra időmegtakarításra számíthatnak, emellett számottevően csökken a baleseti kockázat és a légszennyezés is.

Mi és hol változik pontosan?

Az 1-es villamosvonal

A vonal teljes hosszára zaj- és rezgéscsillapított vágányok kerülnek, a közelmúltban felújított rövid szakaszok (Plaza hurokvágány, Bíróság előtti ív, Gőz utcai ív) változatlanok maradnak. A korszerű, burkolt vágányok folyamatos sínágyazással (RAFS rendszerrel) épülnek, a sínt rugalmas gumielemelek veszik körül, elnyelve a hangokat és rezgéseket, a beton pályalemez pedig meggátol mindenfajta sintonzulást. A nagy forgalmú útkeresztezésekben a vágány különösen tartós, műgyantával körülöntött szerkezettel épül át.

A Kossuth Lajos sugárúton a helyi autóbuszok a villamossal közös sávban haladnak majd, azonos megállókat használva. A cél a forgalmi torlódások elkerülése és jó átszállási kapcsolat biztosítása a Dorozsmai és Budapesti úton közlekedő buszok számára. A villamospálya egy méterrel kiszélesedik, a megállók ezen a szakaszon hosszabbak lesznek, hogy két jármű is megállhasson egymás mögött. Az alacsonypadlós járművekhez alkalmazkodva, a szintbeni akadálymentes beszállás érdekében a vonalon valamennyi peron 30 cm magas lesz, ez gyorsítja a ki- és beszállást. A gyalogátkelőhelyek felé vezető rámpák, a korlátok és a közút felőli esőbeálló kényelmesebbé teszi a mozgást, várakozást.

Az Anna-kútnál új vágánykapcsolat létesül automata váltókkal, ami zavar esetén megkönnyíti az egyirányú villamosok visszafordulását. A Széchenyi és az Aradi téren stílusos kőburkolat kerül a vágányra. A Boldogasszony sugárúton kerékpárút létesül, a Szent Ferenc utca torkolatában pedig körforgalom épül. A vágányok legalább 20 cm-rel távolabb kerülnek egymástól, így a hálózat szélesebb villamosok közlekedésére is alkalmas lesz.

Az Indóház tér – mint a város „kapuja” – teljesen átépül. A villamos kitérő vágány hátrébb kerül, és mindkét vágányhoz peron épül. Az autóbuszok megállói az állomással szemközti oldalra kerülnek. Az állomás előtti széles, díszburkolatos gyalogos felület szintben vezeti át a gyalogosokat a Szent Ferenc utcába. Taxiállomásokat, gépkocsiparkolókat és kerékpár-tárolókat is kialakítunk.

A vonal sebességének növekedését a jó pályaminőség, a mechanikai védelem (gömbcsüvegcsor), a jobb áramellátás és a tervezett jelzőlámpás szabályozás garantálja.

A 2-es villamosvonal

A Rókusi körúton, az Indóház tértől – a Kossuth Lajos sugárút és a Csongrádi sugárút között – új 2-es villamosvonal épül, az 1-es vonalból kiágazva. A járat jelentős autóbuszforgalmat vált ki (2-es, 83-as, 83/A). A kapacitás 20-30%-kal növekszik majd áganként, a jelzőlámpa-program viszont nem enged a jelenleginél több járművet a Belváros felé.

A körforgalmú csomópontokon minden behajtó ágat jelzőlámpa szabályoz majd, a körpálya több sávós, a behajtás előtti járműosztályozóba a továbbhaladás iránya szerint kell besorolni. A körpályán nincs sáv váltás, a csomópont gyors ciklusban működik. Európai példák nyomán korábban Győrben épült két ilyen rendszerű csomópont.

A villamos a Kossuth Lajos sugárúttól a Tesco középső csomópontjáig – a közút szélesítésével – középen halad. Onnan a Csongrádi sugárútig a körút külső szélére húzódik, ahol a kiserdőt megkerülve

alakítható ki a hurokforduló. A vonalszakasz végig füvesített vágánnyal, automata öntözőrendszerrel épül. Ez az Európa-szerte elterjedt esztétikus zajelnyelő megoldás megköti a port és párologtat. Az úttest közepén kiemelt szegély védi a szózástól, a járdától élő sövény választja el.



A szélső fekvésű szakasz helyén kettő, a Csáky és Vértói utca között három faszor található. A villamosvonal a két meglévő faszor között fut majd. Ehhez a középső (legfiatalabb, legkisebb értékű) sor fáit kell átültetni, de a fejlesztéshez kapcsolódik az esetlegesen kivágott fák pótlása is a területen.

A jó minőségű, füvesített pályaszerkezeten a villamosok minimális zajt keltenek.

Az alacsonypadlós járművekhez alkalmazkodva – az 1-es vonalhoz hasonlóan – a peronok is átépülnek. A vonal által érintett jelzőlámpák a villamos érkezésére szabad utat biztosítanak.

A 2-es (és a vele közös szakasszal is rendelkező 1-es) villamosvonalon 9 db új, alacsonypadlós, csuklós villamos közlekedik majd. Az 1-es vonalról felszabaduló Tatra villamosok a többi vonalra kerülnek.

A 3-as villamosvonal

A 3-as vonalon hosszabb lesz a Kálvária téri kitérő-szakasz, második vágány épül a Veres ács utca és a II. Kórház között – a kórház oldalán húzódó idős faszor megtartásával. A Kálvária tér mindkét végénél lesznek megálló. A Veres ács utcai megállóhely új helyre kerül, a Veres ács utca – Boross József utca csomópontjában körforgalom épül, a közúton zöld sávnak is marad hely.

A Kálvária sugárút belső szakaszára faszor, a másik oldalra kétirányú kerékpárút kerül. A 3-as vonal a Dáni utcától a Londoni körútig füves vágánnyal épül, a II-es kórházig terjedő részét teljesen felújítjuk, a régi villamosokat újakra cseréljük. A Textilgyári útnál és a Fonógyári úton deltaforduló épül. A megállóban kétoldali akadálymentes peronokat, a közút felől korlátokat és esőbeállót helyezünk el. A menetidő mintegy 15 százalékkal csökken.

A 4-es villamosvonal

A József Attila sugárút és a Tisza Lajos körút kapcsolódó vonalai is átépülnek, a peronok itt is akadálymentesek lesznek, a közút felől korláttal és esőbeállóval ellátva. Rendezzük a Szent György téri közúti és gyalogátkelőt, és közös tömegközlekedési sáv létesül a Glattfelder téri megállótól végig a Tisza Lajos körúton. A körút járdái is megújulnak, a középső szakaszhoz hasonlóan zöld sávot kapnak. Az Anna-kúti átépítés kiváltja az Anna fürdő előtti zajos kitérőket is. A menetidő mintegy tizedével csökken.

A trolivonalak

Elkészül a 8-as trolibuszvonal meghosszabbítása a Kálvin tértől a Tisza Lajos körúton a Klinikáig. A trolibuszok az Anna-kúttól a villamosokkal közös tömegközlekedési sávban fognak haladni. A 10-es autóbuszvonal helyén Tarjától új, 10-es számú trolibuszvonal épül. A járat a Csongrádi sugárútnál csatlakozik a Belvárost átszelő hálózathoz, a 8-as trolizhoz hasonlóan áthalad a Szent István téren, végállomása a Klinikáknál lesz.

