



Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat
Képviselő-testületének

Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága

Elcso-270/2017

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimrei Polgármesteri Hivatal		
2017.03.23.		
PEST SZENTLŐRINC SZENTIMRE I. MELL. DE		
10-2194/2017. AMI-SZIVÜGYÜNK		
ELOADÓ:	ELOSZÁM:	IRAT. H.
<i>R</i>		

Sorszám: 3.

JEGYZŐKÖNYV a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság 2017. március 13-ai rendkívüli üléséről

Készült: a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság **2017. február 23.** napján, a Polgármesteri Hivatal I. emeleti Aulájában (1184 Bp., Üllői út 400.) megtartott **nyílt rendkívüli** ülésén.

Jelen vannak:

Bizottság részéről: Tóth Kálmán elnök, Petrovai László, Erdődy Viktor, Mester Attila, Mogyorósiné dr. Pécsi Ildikó (Köszegi János alelnök, Havasi Zoltán jelezte távolmaradását)

Hivatal részéről: Dömötör István alpolgármester, dr. Borbély György JKPI, Jankovits Vera főépítész, Hartung Melinda főépítési asszisztens, Feil György (MÉKI)

Meghívottak: Bátorfi Gábor és Egyházi Ferenc (BKK), Csurilla Imre, Hasprai Alexandra, Bános Dániel, Mojzes Petra, Berkes Gergely, Forgács Dávid (Lonberg-Linakron Konzorcium)

A Bizottság 5 fővel határozatképes.

Tóth Kálmán: köszönti a megjelenteket és a meghívott vendégeket a Budapesti Közlekedési Központ munkatársait és a LONBERG-LINAKRON Konzorcium tervezőit. Megnyitja az ülést, megállapítja, hogy a Bizottság 5 fővel határozatképes. Kéri a Bizottság véleményét a meghívóban lévő napirendi pontokról.

(jelen van 5 fő bizottsági tag)

36/2017. (III.13.) sz. TFFB határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 5 igen szavazattal egyhangúlag **elfogadja** a meghívóban meghirdetett napirendi pontokat:

1, Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok című dokumentáció tartalmának elfogadása

TFFB-8

2, Egyebek

Tóth Kálmán: kéri a meghívott vendégeket, hogy ismertessék a tanulmánytervet.

1. Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok című dokumentáció tartalmának elfogadása
TFFB-8

Tóth Kálmán: előterjesztőnek nincs kiegészítése, megadja a szót a meghívott vendégeknek.

Bátori Gábor: bemutatja a kollégáit és a tervező csapat tagjait. Az előzményekről elmondja, hogy készült egy tanulmány 2014-ben, Tarlós polgármester úr városvezetői döntése alapján 2016-ban ennek a tanulmány tervnek az eredményeként kijött ütemezett fejlesztésnek az első ütemére kaptak felhatalmazást, hogy engedélyezési és kiviteli terv szinten vigyék tovább a tervezést. Tekintettel arra, hogy a 2014-es tanulmánytervben több olyan kérdés volt, ami a XVIII. kerület észrevételei alapján továbbtervezést igényelt, ezért beiktattak a mostani tervezési szerződésükbe egy ún. tanulmányterv felülvizsgálati fázist, aminek az a célja, hogy részletesebben megvizsgálják azokat az igényeket, felvetéseket, ami a kerület részéről megfogalmazódott. Ez a tanulmányterv február végén leszállításra került, most a BKK-nál a véleményezési időszakban van, azért kérték, hogy itt szakbizottság jelenlétében ezt ismertethessék, mert szeretnék azt, hogy a továbbtervezéshez egy olyan műszaki diszpozíciót adhassanak a tervezőnek, ami már kevés olyan kockázatot hordoz, hogy a további tervfázisokban itt, főleg gondolva az engedélyezési eljárásokra, akármilyen probléma, nézeteltérés legyen, tehát egy megvalósítható műszaki tartalmat szeretnének továbbtervezésre a tervezőjüknek kiadni. A következő fázis egy engedélyezési terv készítése lesz, a teljes tervezési szerződés véghatárideje az 2018. július vége, amikor azt gondolják, hogy a teljes projekt engedéllyel, jóváhagyással rendelkezni fog és amennyiben forrást találnak a kivitelezésre, akkor el tudják kezdeni 2018. év végén a közbeszerztetést, 2019-ben az építést. A kivitelezésre vonatkozóan - főleg az olimpia kapcsán - napvilágot látnak nyilatkozatok, azt elmondja, hogy ebben az olimpiai projekt kupacban a gyorsforgalmi útnak nem az I. ütemű, hanem a II. ütemű fejlesztése szerepelt, ami abban különbözik az I. ütemtől, hogy már a külön szintű csomópontok, tehát már a 2x2 sávós átvezetést építenék. Tehát ez a mostani kommunikáció ez eléggé félreérthető, tehát nagyon bíznak abban, hogy ennek az I. ütemnek a megvalósulása olimpiától függetlenül megoldható és találnak rá politikai akaratot és majd forrást 2019. évre.

„Hogy mik voltak azok a pontok, amiket külön tanulmányterv szinten újra megvizsgáltattunk? Egyrészt ugye egy új szintbeni csomópont létesítését vizsgáltuk az Attila utca ill. a Vajk utca térségében. Megvizsgáltuk a gyalogos hídnak a változatait a Csaba utca térségében, esetleg egy utcaközzel eltolva a Csongor utcánál. Vizsgáltuk az összenyitott keresztmetszetről az ingatlanok megközelítését, itt a legnagyobb problémás dolog ugye a Postának a megközelítése, jelenleg ugye a szerviz úton tudnak megállni, parkolni, de ha ez összenyitásra kerül, akkor ez nem lesz lehetséges, illetve, külön vizsgáltuk az összes csomópontot, csomóponti kialakítást, aminek főleg az az oka, hogy ezzel az összenyitással azért meg fog változni a csomópontoknak a forgalmi viszonyai és azt néztük meg, hogy ezek milyen beavatkozásokat hordoznak magukkal. Itt hogyha végigmegyünk a csomópontoknál a Hangár utcánál azt a hiányzó valós kapcsolatot néztük meg, ezt kihangsúlyoznám, hogy a tanulmánytervek a BKK-nál is véleményezés alatt vannak, tehát most BKK részről még nem tudom megmondani azt, hogy melyik az a változat a csomópontok esetében, amely támogatást fog nyerni. A Hangár utcánál ez a valós kapcsolat előrevetíti azt, hogy egy jelzőlámpás kialakítást fogunk nagy valószínűséggel kialakítani, amihez viszont még a csomóponti kapacitás vizsgálatokat még majd el kell végeznünk. Felsőcsatári útnál a nagy kérdés az a hídnak a keresztmetszete, itt akár egy kétsávós, akár egy háromsávós nyitás is versenyben van. A Ráday Gedeon utcánál ugye a közvetlen balos kanyarodási lehetőségeket vizsgálják, itt

azért vagyunk nehéz helyzetben, mert maga ez a tervezés nem tartalmazza a vasút feletti hídnak a felújítását. Ez azért van, mert ugye a NIF párhuzamosan tervezi az utat Ferihegyre, és amikor kiírtuk ezt a tervezést, akkor nem volt az kijelölve, hogy milyen nyomvonalon keresztezi a gyorsvasút a Ferihegyi gyorsforgalmi és amennyiben a híd után keresztezte volna, akkor nyilván a NIF-projektbe kellett volna ezt beleszerkeszteni. Mostani állapot szerint – bár ez még változhat – a híd előtti keresztezés az elfogadott, ami viszont azt vonja maga után, hogy akkor ezt a vasúti felüljárót a BKK-nak kell felújítani. Amennyiben a NIF-től kapunk egy egyértelmű állásfoglalást arról, hogy biztos a nyomvonala, akkor a BKK ennek a hídnak a felújítástervezését meg fogja indítani egy külön szerződés keretében, ugye az lesz a kérdés, hogy négy-sávossá vagy maradjon a két sáv? Előzetesen azt mondom, hogy a négy-sávosság lesz az üdvözlendő. Igló utcánál egy kisebb csomóponti korrekciót néztünk, ami segíti az egyszerű csomóponti mozgásokat. Illetve külön néztük azt, hogy milyen fizikai elválasztásra lenne szükség itt a gyorsforgalmi úton, erre is született egy tanulmányrész, azt a tanulmányrészt most azért nem javaslom nagyon foglalkozni vele, mert itt nagy valószínűséggel a gyorsforgalmi útnak a hálózati szerepe az ebbe a tanulmányban félre lett értelmezve, tehát nem gyorsforgalmi út, hanem egy belterületi elsőrendű főút, amire más szabványelőírások vonatkoznak, tehát ez újra..., tehát ezek javítva lesznek, ez a tanulmányrész.”

Átadja a szót a tervezőjüknek, aki bemutatja elsősorban az Attila úti csomópontot, utána pedig az összes többi csomóponti kialakításra a változatokat. Előljáróban elmondja, hogy másfél-két hete már voltak a kerületben egy egyeztetésen, ahol bizottsági elnök úrnak és alpolgármester úrnak bemutatták az addig elkészült anyagokat. Itt nagy problémáik voltak a szintbeni csomóponttal kapcsolatban, de közben megértették azt a kerületi igényt, hogy itt Erzsébet-Béla telep számára ez egy nagyon pozitív dolog lenne, ha itt egy új szintbeni csomópont létesülne. A vizsgálataik azok olyan eredményre jutottak, hogy ez műszakilag nehezen megvalósítható. Ami előnyt nyújt annak a másik oldalon húsz-harmincszoros hátrány keletkezik, de majd ezt is a kollégája részleteiben kifejti. Röviden ennyit szeretett volna előljáróban elmondani, amennyiben esetleg ez alapján már kérdés vetődik fel, akkor kéri, hogy kérdezzenek mármost is, de utána is várják kérdéseiket.

Tóth Kálmán: a Bizottság tagjainak a jelenleg elmondottakhoz nincs kérdése, kéri folytassák az ismertetőt.

(Vetítés elkezdődik.)

Egyházi Ferenc: „Elsősorban a gyorsforgalmi útnak a Gyömrői úti szakaszával foglalkoztunk tanulmánytervi szinten, a feladatnak a leírása ugye az, hogy mi a célja ennek az I. ütemű fejlesztésnek? Elsősorban a kapcsolat...feloldása, tehát az, hogy a mellette lévő lakótelepek is tudják használni a gyorsforgalmi utat, úgymond megspórolják ezen a szakaszon, mert az Erzsébet-Béla telepiek nem tudnak ráhajtani. Másodsorban a gyorsforgalmi út forgalombiztonságának növelése, hiszen ma a gyorsforgalmi úton pont az ellenkező irányok között nincsen acélszalag korlát, tehát éppen ezért rendkívül súlyos balesetek történnek és baleset esetén meg nincs forgalomelterelési lehetőség. Harmadsorban pedig a gyorsforgalmi út sebességének az 50 km/órás megtartása, azon a bejutási szinten inkább csökkentése mint megtartása. Ennek érdekében a Gyömrői úti szakaszon a Felsőcsatári út – Csévész út ill. a Csévész út - Ti...utca csomópontok között a gyorsforgalmi út mellett lévő acélszalagkorlátok elbontásra kerülnének és ezzel egyúttal ezen a szakaszon 2x3 sávós útpálya alakulna ki és természetesen a külön szintű 2x1 sávós átvezetések azok a csomópontokban megtartandóak, megmaradnának. Itt vannak ezek az elválasztási

lehetőségek, itt csak annyit mondanék, hogy az első az egy kettő záróvonalas elválasztás, a második az egy betonelemekkel történő elválasztás, a harmadik az pedig acélszalagkorlátok közötti elválasztás. Mindenképpen ezek közül a fizikai elválasztást tartanánk jónak, tehát azt, amelyik az ellenkező irányok között mindenképpen fizikálisan védi a járműveket egymástól. Itt van a jelenlegi állapotnak a funkció ábrája, ami ugye azt mutatja, hogy jelenleg a gyorsforgalmi út van elválasztva acélszalagkorlátokkal... Különböző verziók voltak előzetesen az előző tanulmánytervben még egy ilyen különböző sávokkal, 50, 70 és 90 km/óra sebességhatár jöhetett volna be, ez túlságosan vegyes közlekedést alakított volna ki, úgyhogy tulajdonképpen a végső javaslatunk az az lett itt a javasolt változatban, hogy maga a gyorsforgalmi útszakasz az elbontás, az acélkorlát elbontása után is egységesen 70 km/órás sebességű lenne, míg mellette a Gyömrői úti két-két forgalmi sáv, főként a Felsőcsatári utca és a Csévész utcai szakaszon, ott ahol egyébként a beépített szakasz található, ott továbbra is megmaradna az 50 km/óra, illetve a Csévész és az Igló utca között, ahol ma is 70 km/óra a sebesség, ott pedig egységesen mind a három sávon 70 km/óra kerülne bevezetésre. Itt csak nagyságrendileg a forgalmakat mutatnánk be, hogy mekkora forgalom megy ma a belső sávon, tehát a gyorsforgalmi úti szakaszon és mekkora forgalom van a jelenleg a Gyömrői úti szakaszon. Ezek most keresztmetszeti forgalmak a reggeli és a délutáni csúcsban, egyetlenegy ami lényeges ebben az átrendeződésben, ha elbontjuk az acélszalagkorlátokat, az az, hogy körülbelül irányonként egy olyan 200-400 egység jármű/óra forgalom az átterelődik a gyorsforgalmi útra, tehát körülbelül ilyen mértékben pedig csökken a szélső két sáv forgalma, ami abból a szempontból kedvező, hogy a rajta lévő jelzőlámpás csomópontoknak a kapacitása ily módon sokkal jobban fogja bírni azt a csökkent forgalmat, mint a mai állapotban, tehát bizonyos túlterhelt csomópontokban, mint főleg például a Csévész utcai forgalom, ez mindenképpen kedvező hatású lehet. És csak akkor azért mutatom ezt az ábrát újra, ugye itt van az a négy darab csomópont, amivel foglalkoztunk, hogyha balról jobbra, akkor a Hangár utcai csomópontról van szó, a Felsőcsatári utcai csomópontról, a Csévész, a Ráday Gedeon utcai csomópontról, Igló utcai csomópontról, ezeknek az átalakítását is javasoltuk, tehát kisebb csomóponti korrekciókat, a már előbb elmondottak alapján például a Gyömrői útnál megadtuk a balra kanyarodási lehetőséget a Hangár utca irányába. Ez abból a szempontból rendkívül kedvező, hogy például a következő Felsőcsatári utcai csomópontban, az a balra kanyarodó forgalom, ami ott egyébként bizonyos torlódásokat vagy rossz forgalmi helyzetet okoz, az például csökkenthető azáltal, hogy bizonyos forgalom már itt ezen a ponton le tud bonyolódni a Hangár utca irányából, hiszen a Felsőcsatári utcai balra kanyarodó forgalom egy része is ide át tud terelődni. A következő a benzinkút környéki kapcsolatoknál, tulajdonképpen csak azt emelném ki, hogy ma ami rendkívül kedvezőtlen az az, hogy a benzinkúton keresztül is kialakul egyfajta a Gyömrői út és a gyorsforgalmi út közötti forgalmi kapcsolat. Ugye elsősorban a Gyömrői útról, ha valaki fel akar menni itt a gyorsforgalmi útra a benzinkút környékén, az csak a benzinkút területén keresztül tudja azt megtenni. Mi itt egy teljesen szétválasztott kapcsolatot terveztünk, tehát mind a lehajtás mind a felhajtás az a benzinkúttól függetlenül tudna lebonyolódni. Míg az északi oldalon pedig, ott ahol ma a forgalomnak csak a...tehát csak a közösségi járművek tudnak felhajtani a Gyömrői útról a gyorsforgalmi útra, ezt itt egy sokkal hosszabb becsatlakozó sávval ezt a lehetőséget megadtuk a forgalom számára is, ami megint csak az Erzsébet-telepi lakosság számára kedvező, tehát, hogy fel tudnak hajtani itt az utolsó pontban is a gyorsforgalmi útra, hogyha ezt igénylik és szeretnék. Márpedig van ilyen igény hiszen ma az akadályok ellenére is sokan szabálytalanul is megteszik ezt és ezt legalizálnánk, ezt a helyzetet. A következő az a Felsőcsatári úti csomópont, itt többféle verziót is vizsgáltunk, itt a legnagyobb problémát a Gyömrői úton a város felől a Felsőcsatári felé balra kanyarodó forgalom okozza, abból adódóan, hogy akik felállnak itt ezen az átkötő hídon, a Gyömrői út két útpályája között, ott

összesen két autó tud úgy felállni talán, hogy egyébként nem torlaszt vissza. Tehát ennek az elősegítése érdekében, már segít az előbbi Hangár utcai csomópont azzal, hogy bizonyos forgalmat ebből itt leveszünk, másrészt azzal, hogy itt ez a híd, ami ma egyébként úrszelvényi problémákat is okoz, tehát magán a gyorsforgalmi úton is, bizonyos magasságú járművek nem tudnak áthaladni, ami baleseteket is szokott okozni, ezt megszüntetjük, ezt a hidat megemeljük a magassági úrszelvénynek megfelelő 4,5 méterre, ebből adódóan, most már minden jármű tudja használni, tehergépjármű és gépjármű is tudja használni ezt az aluljárót, és ami után átépítésre kerül, a mi tervezői javaslatunk az az, hogy akkor ebbe az irányba, a Felsőcsatári felé, már egy háromsávos hidat alakítanánk ki, amelyből különválasztanánk a visszakanyarodókat és a balra kanyarodókat és ebből adódóan sokkal több jármű tud itt felállni, legalábbis négy jármű tud itt felállni ezzel kapcsolatban itt a hídon és ugyanakkor, mint amit már említettem, hogy a Gyömrői úton, meg egyébként is csökken a forgalom, tehát bizonyos jelzőlámpa átalakítással is ez a fajta torlódás amit említettem, ez megszüntethető lenne.

A következő a Csévész úti csomópont, itt az összes jelzőlámpás csomópontok közül ez az, ami forgalmilag a legkedvezőtlenebb, forgalmi szempontból, hiszen mind a Csévész utca irányából, mind a Ráday Gedeon irányából jelentős forgalmi torlódások alakulnak ki. A Csévész utca felől akár egy kilométer hosszú sor is feláll a reggeli csúcsforgalomban, tehát egyrészt itt ebben a csomópontban már önmagában kapacitásproblémák vannak és itt merült fel annak a kérdése ugye, hogy a Ráday Gedeon utca felől a Gyömrői út felé, a városközpont felé kanyarodó balra forgalom, ami ma egy indirekt kapcsolaton bonyolódik le, ezt egy direkt kapcsolattá tegyük. Na, most ennek nyilván az volt eddig is az akadálya, nem volt véletlen az a kialakítás, hogy ezek a bizonyos kapacitásproblémák, hiszen abban az esetben, hogyha ezt a direkt kapcsolatot megtesszük, ennek a kapacitását tovább csökkenti, tehát gyakorlatilag csak akkor tudjuk ezt megtenni, hogyha valahol pedig a csomópont átalakítás kapcsán pedig tudunk kapacitás többletet adni. Ennek az lenne a lehetősége, hogyha a Ráday Gedeon utcai mostani háromsávos híd az átépítésre kerülne négy forgalmi sávra, tehát azt jelenti, hogy a Ráday Gedeon utca felé is kialakulna az a két forgalmi sáv, mint ami a Ráday Gedeon utca felől kialakul. Ebben az esetben a Csévész utcából áthaladó forgalom nemcsak egy sávon, hanem két sávon tudna lebonyolódni, tehát ez a fajta kapacitás többlet ill. önmagában a Gyömrői útnak a forgalmának a csökkenése, ez a két tényező teszi azt lehetővé, hogy körülbelül a mai állapotnak megfelelő forgalmi viszonyok mellett, ez a bizonyos direkt balos megvalósítható lenne. Talán még egy picit még a torlódások is csökkenthetők lennének, nagy kapacitásnövekmény így ebből nem adódna, ha ez a direkt balos megvalósulna, de mindenesetre a mai állapotnak megfelelő állapotot így ki tudnánk hozni. Abban az esetben, hogyha ez a négysávos híd nem épül meg, ill. nem tudjuk biztosítani a Csévész utcai keresztirányban a kétsávos átvezetést, akkor ez direkt balos mindenképpen azzal jár, hogy a mai dugóhoz képest is jóval nagyobb torlódások alakulnának ki, tehát itt mindenképpen feltétele a Ráday Gedeon utcai hídnak a négysávos kiépítése.

Az Igló utcai csomópontban önmagában nagy kapacitásproblémák nem lennének abban az esetben, hogyha ez a szintbeni vasúti átjáró a Szemere-telepnél nem lenne, ahol ugye 10 percnél hosszabb lezárások is vannak a vasútnál. Ez óriási problémákat okoz, mert időnként az a nagyon kevés jármű is, ami itt át akarna haladni, az sem tud áthaladni és ráadásul még a Gyömrői út irányából, például a városközpont irányából délután, a jobbra kanyarodó sávnak a nem elégséges hossza azt is jelenti azzal, hogy nem tud átmenni a vasúton, hogy belóg a Gyömrői út egyenes forgalmi sávjába is a forgalom és azt is zavarja, vissza torlasztja. Illetve még egy probléma, hogy még a balra kanyarodók is időnként vissza torlasztanak, tehát gyakorlatilag ebből az irányból egy önálló balra és jobbra kanyarodó sávot is terveztünk ill. a jobbrát azt meghosszabbítottuk. Azonkívül pedig itt a balra kanyarodó járművek a Gyömrői

útról mindkét irányból - a megépült középső járdasziget miatt – tulajdonképpen még a teherautóknak és a buszoknak még kanyarodási problémái is vannak, sokszor úgy tudnak balra kanyarodni, hogy először igénybe veszik még az egyenes forgalmi sávot is, tehát gyakorlatilag itt ilyen jellegű problémák is vannak, amit mi orvosoltunk ennek a csomópontnak a kialakításában.

Most térnék át a Felsőcsatári út és a Csévész utcai csomópontoknak a kérdésére, ill. hogy meg kellett vizsgálnunk azt, hogy mi volna, tehát mivel járna az, hogyha itt a Vajk utca - Attila utca környezetében kialakítanánk egy új jelzőlámpás szintbeni csomópontot. Erre a kialakításra mind az Attila, mind a Vajk utca esetében két változatot dolgoztunk ki, ezek a változatok egyébként teljesen megegyeznek, akár az Attila, akár a Vajk utcánál történének. Ez ugye azt jelentené, hogy...tehát az egyik verzióban azt, hogy...előbb el kell mondani, hogy ez a 2x3 forgalmi sáv, ami itt a beépítés miatt itt megtalálható, ez nem bővíthető, egyszerűen a keresztmetszeti adottságok, azok nem teszik lehetővé, hogy plusz sávot elhelyezzünk. Tehát mindenképpen ebben a hat sávban kell elhelyezni a Gyömrői útról a balra kanyarodási lehetőséget, ebben a hat sávban kell megadni. Tehát ebben az „A” változatban egy olyan megoldást hoztunk ugye, hogyha a belső forgalmi sáv az nem egyenes, hanem egyenes-balra vegyes forgalmi sáv lenne és ebben az esetben ugye azt jelentené viszont, hogy a Gyömrői úti egyenes irányokat 2x3 fázisban csak külön lehetne engedni. A Vajk utca ill. Attila utca felől pedig ugye megadnánk szintén mind a jobbra ill. balra kanyarodási lehetőséget.

A „B” változatban annak érdekében, hogy legalább a Gyömrői úti irányokat egy fázisban lehessen elengedni, ennek érdekében belül, a legbelső sávot azt önálló, balra kanyarodó sávnak alakítottuk ki és mellette két egyenes forgalmi sávot terveztünk. Ez viszont azt jelentené ugye, hogy a Gyömrői út irányából érkezőknek valahogyan be kellene verekedni még a gyorsforgalmi úton keresztül is, a legbelső sávon magukat, ami forgalombiztonság szempontjából rendkívül kedvezőtlen, egyébként a többi részletében olyan lenne, mint a másik változat. Itt most a „C” és a „D” egyébként az Attila utcára ugyanaz a két csomóponti változat, tehát ilyen szempontból ez lényegtelen. Mi elvégeztük ehhez a csomóponti kialakításhoz ennek a két csomópontnak a várható forgalmi viszonyait, ebből adódóan a következő ábra mutat jó támpontot, ebből ez azt jelenti, hogy a jelenlegi állapotban miután egy folyópálya szakasz van, a Gyömrői úti folyópálya szakasznak a jelenlegi kapacitás kihasználtsága csomópont nélkül, mind reggel, mind...Az első az a délelőtti, a másik a délutáni csúcsforgalmi adatokat mutatja, tehát gyakorlatilag 51-52 %-os kapacitáskihasználtságú maga a főpálya, maga a gyorsforgalmi úti szakasz belül, a belső sáv, azok olyan 77-98 % között mozognak jelenleg. Abban az esetben, hogyha az első bemutatott változat alakulna ki, akkor a csomópontban ilyen 113-116 %-os kapacitáskihasználtság adódna, ami azt jelentené, hogy az a forgalom, ami le akarna bonyolódni, ezt nem tudná ez a csomópont lebonyolítani, tehát gyakorlatilag ide elhelyezett szintbeni csomópont óriási forgalmi torlódást okozna. Ez most ugye nem csak azt jelenti, hogy Gyömrői úton ugye, akik átmenő forgalommal ezt a szakaszt ismerik, nem azok kerülnének csak bele, hanem azok, akiknek ezt létrehoznák, tehát az Erzsébet-telepiek is. Tehát, gyakorlatilag egy olyan állapotot hoznánk elő, hogy Ők is csak ezen a dugóval kialakított csomóponton keresztül tudnák elérni az Erzsébet-telepi területeket. Tehát igazán nekik sem tudunk előnyt juttatni ebből, hiszen automatikusan el is fogják kerülni, elkerülnék ezt a csomópontot, hiszen nem akarnak dugóban állni, még hogyha útban egy picit talán rövidebb is lenne így a kapcsolatuk. Ugyanez van egyébként a másik csomópont esetén, még itt is jóval 100 % feletti kapacitáskihasználtság adódtak és a következő ábrán pedig éppen azt mutattuk be, hogy kinek, mely lakosoknak, kiknek, mennyi időnyereséggel ill. idővesztéssel járna. Itt az első három ábra az azt jelenti, hogy azok, akik egyébként innét, mondjuk akár az Attila, akár a Vajk utcáról jobbra kis ívben a város felé kanyarodnak és el van bontva az acélszalagkorlát,

ugye ami itt most alapeset, abban az esetben, ha be tudnak menni a gyorsforgalmi útszakaszra is, hiszen azt megállapítottuk, hogy lenne rá igény, akik ma nem a Gyömrőin szeretnének bemenni, hanem a gyorsforgalmi úton, mert ma az acélszalag korlát miatt nem tehetik meg, azoknak egy csúcsórában kb. 570 perc nyereségük adódna. A többi kanyarodó irányban, tehát azok, akik a Vajk u., Attila utcáról balra akarnak kikanyarodni és mennek a városhatár irányába ill. az a forgalom, aki a városközpont felől jön és balra kanyarodna be közvetlen az Attila vagy Vajk utcára és nem a Felsőcsatárin, ezeknek lenne ez az 53-118 percnyi nyereség, de hozzá kell tenni, hogy ez akkor, hogyha nem azon az előbb említett forgalmi dugóban lévő csomópontban kell megtenniük, hanem ha ott most nem lenne egyébként egyéb forgalom és az 570 perc teljesen független a csomópont kialakításától hiszen annak nem ahhoz van köze, hanem ahhoz van köze, hogy elbontjuk-e a szélső acélszalagkorlátot, tehát tudják-e az Üllői út felé használni ezt az útpályát. Tehát gyakorlatilag itt az összes időnyereségnek a háromnegyede az nem a csomóponttól, hanem az acélszalag korlát elbontásából adódik, tehát azt továbbra is megnyerik az Erzsébet-telepiek és az a bizonyos 53-118 perc nyereséggel szemben pedig az említett forgalmi csomópontoknak a forgalmi többletéből vagy eljutási idő többletéből adódik ez a 3200 ill. 1200 perc veszteség, amit egyébként azoknak is akik az Erzsébet-telepre mennek, azoknak is el kéne szenvedni, tehát gyakorlatilag elfogy az az előny ami miatt az egész tennénk. Tehát, ezek alapján tulajdonképpen forgalmilag nem tudjuk ezt javasolni, mert sokkal rosszabbat okozunk, nemcsak a Gyömrői úton haladóknak, hanem egyértelműen az Erzsébet-telepieknek is. Hát köszönöm szépen, ennyit szerettem volna.”

(Vetítés vége)

Bátori Gábor: kéri a kollégákat, hogy addig készüljenek fel, de addig is válaszolnak a közlekedési kérdésekre.

Tóth Kálmán: kérdés szakasz következik.

Petrovai László: „Köszönöm szépen, igyekeztem otthon is megismerni ezt az anyagot, de azért nekem is elég sok olyan újdonság is lejött, ami talán az anyagnem nem volt ilyen egyértelmű. Próbáltam jegyzetelni és akkor sorba mennék. Az első kérdés az egy kicsit provokatív lesz, azt említette Ön, hogy elvárás a gyorsforgalmi útnak megfelelő pályán a 70-es km-es sebességnek a megtartása, ki támasztja ezt az elvárást? Miért elvárás és mennyiben lényeges elvárás, hogyha pontosan az a célunk, hogy ezt az eddig elhatárolt és a területtől leválasztott útszakaszból egy rendes városi utat csináljunk, ahol lakott területek között ill. viszonylag jól kihasznált gazdasági területek között az 50 km/órás, 2x3 sáv is tökéletesen jó átjárást tudna szerintem biztosítani úgy, hogy ráadásul a 70 km-es sebességből adódik egy csomó olyan balesetveszélyes helyzet, amit Ön is említett. Tehát, az első kérdésem az az, hogy honnan származik ez az elvárás, hogy feltétlenül meg kell tartani ezt a 70-es sebességhatárt? Én szerintem a Hangár utcai csomópontnak a kialakítása, amivel semmi baj nincs, az egy tök jó megoldás, csak azért azt szeretném elmondani, hogy tulajdonképpen azért az olyan sokat nem segít, gyakorlatilag azon a régi, felhagyott iparterületen kialakult új logisztikai központ vagy üzemnek a közlekedése az egyetlen, amelyiknek a balra kanyarodása...senki más sincs, aki előtte ne tudna balra kanyarodni. Tehát ott, aki a gyorsforgalmi dombja mögül kijön, annak van egy ilyen igénye, szerintem senki másnak nincsen, tehát nagyjából asemmi baj nincsen vele. Tovább megyek, a Felsőcsatárinak a háromsávósítása, ha ez megoldható, az persze rendben van, de mondom, hogy a Hangár utcai csomópont....semmit tehermentesíteni. És akkor előrébb venném az Attila és a Vajk utcai csomópontot és nem mennék az átalakított

csomópontok felé, mégpedig azért, mert ezek viszont tehermentesítik a Felsőcsatári utat. Tehát, azt azért észre kell venni, hogy a Felsőcsatári útnál – többek között – azért is van egy ilyen balra kanyarodási torlódás, mert a Budapest felől, a belváros felől érkezők, akik haza szeretnének menni Erzsébet és Béla telepre, azok vagy ott fordulnak vagy utána már csak a Kőhídnál tudnak, tehát azért fordulnak ott olyan sokan, mert nincs máshol lehetőségük rá. Tehát, én nem tudom, hogy a forgalmi számítások ezt mennyire hozzák ki, de azért akár az Attila, akár a Vajk utcánál készül egy ilyen szintbeni kereszteződés, ami biztosítja a balra kanyarodás lehetőségét, az igenis nagyon rásegít a Felsőcsatári úti balra fordulásra, én azt mondom. Nem beszélve a hétköznapi forgalomról még ott van a hétvégén a Sárkány Centernek a forgalma, amelyik ugye megint egy olyan opció, ami...akik oda mentek vásárolni, azok csak úgy tudnak kijönni, hogy már csak a Kőhídnál...nem kevesen vannak, akik konkrétan be szeretnének menni az Erzsébet-Béla telep felé. A Csévézőnél elmondottak, ezek a kapacitászámítások ezek nagyon megleptek, nem akarok vele vitatkozni, ezek biztos így vannak, viszont nekem nagyon az jött le ebből – bár Ön nem mondta ki –, de hogy egy híd átépítésével és egy csomópont elég durva áthangolásával esetleg tudjuk hozni azt, ami most van, akkor ez nekem nem úgy tűnik, hogy ezek szerint a Csévéző úti csomóponttal kvázi nem is szabad foglalkozni?”

Egyházi Ferenc: „Ugye ez a kerület felől volt kimondottan igény az, hogy ezt...”

Petrovai László: „Jó, csak ezt nem mondta ki...”

Egyházi Ferenc: „Akkor inkább azt mondom, hogy ezekkel az átalakításokkal lehet egy nagyon picit segíteni ill. van ez a bizonyos direkt kapcsolat, ami kerületi részről igény lett volna, így van, nagy ennek az ára, mindenképpen jelentős, tehát ez...”

Bátori Gábor: „Annyit hozzá tennék, hogy annak a Kőhidnak a szélesítése az még azt is segítené, hogy a kerékpáros infrastruktúrát, amit jelen fázisban meg fogunk tervezni, amiről még nem volt szó, a Ferihegyi I-től eddig a csomópontig, annak az elvárása a kerület felé....sokkal kedvesőbb. Tehát nem mondanék le arról, hogy azt a hidat átépítsük.”

Petrovai László: „Oké, ugye ott van még egy igény, ezzel a hiddal szemben, az pedig a teherbírása, ami ugye ma eléggé gátja ott annak az iparterületi sávnak ami a vasút mellett húzódik, gyakorlatilag nem tudják azt a hidat olyan teherautókkal használni, amelyek utána ezt az iparterületet el tudnák látni.”

Bátori Gábor: „Hogyha hozzányúlunk akkor nyilván az a cél, hogy ez megoldódjon.”

Petrovai László: „Világos.”

Egyházi Ferenc: „Úgy fogalmaznék, talán ebben a csomópontba, hogy a négysávos hídra mindenképpen szükség van, hiszen ma kapacitásproblémák vannak ebben a csomópontban. A négysávos híd az lehetőséget ad arra adott esetben, hogy mi legyen itt a fontosabb? Az az igény, hogy itt a közvetlen balra kanyarodási kapcsolat meglegyen, ahol egyébként buszok is közlekednek és mondjuk ebből azért a közösségi közlekedés szempontjából is időnyereség van, ami nem mellékes kérdés. Tehát ez a fontosabb vagy az a fontosabb, hogy az indirekt kapcsolat megtartásával jelentős mértékben lehet esetleg ezt a forgalmi dugót, torlódást csökkenteni, ami egyébként azért viszont még forgalmat is vonzhat ide ugye, akkor, hogyha ennek a kapacitása nő, nyilván ilyen szempontból kell eldönteni majd.”

Petrovai László: „És akkor nekem még egy, ugye ami volt, az Igló utcai csomópont, az tűnt fel, valami olyasmit említett, ha jól emlékszem a fogalmazásra, hogy „a kevés jármű is, aki itt akar befordulni, még az se tud mindig felállni a sorompóhoz”, itt azért szeretném jelezni, azért van kevés jármű, mert nem tudnak befordulni. Tehát, hogyha ott egy normális forgalmi kapcsolat alakulna ki, biztonságos felállási lehetőséggel meg ilyen, akkor azért sokkal többen lennének, akik még a viszonylag hosszú sorompó ideje vagy zárva tartása ellenére is választanák azt az átjárási lehetőséget, minthogy bejöjjenek a Szarvas Csárdához és úgy menjenek ki, vagy pedig kimenjenek egészen a reptéri vasúti átjáróig és forduljanak vissza. Tehát, hogy az egy tök egészséges opció, csak egyszerűen annyira kulturálatlan most a megoldása, hogyha azon lehet segíteni, akkor mindenféleképpen ...rajta. Köszönöm, nekem most így elsőre ennyi.”

Tóth Kálmán: minden kérdésére választ kapott Petrovai úr? Igen, akkor, ha más kérdés nincs, akkor neki lenne véleménye.

„Csatlakoznék az előzőhöz, hogy én is írtam egy pár dolgot, hogy én valóban azt nem látom, hogy a 70 km-es sebesség esetén a sávok között, hogy lehet megtartani a 70 és 50 opciót, tehát mi biztosítja azt, hogy nem fognak 70-nel menni a szélső sávban? Én szerintem semmi, ez csak gyakorlat. A másik, hogy értem én azt, hogy mindenáron nyissuk ki ezt a korlátot, az anyag is úgy készült, hogy gyakorlatilag kiemeli azokat az előnyöket, amit a korlátok elbontásával kaphat a Főváros és a Ferihegyi repülőtér, de én továbbra sem látom lokálisan a kerületnek az érdekeit ebben az előterjesztésben. Tehát minden, ami nekünk jó lenne, az azért benne van, hogy drága, nem megvalósítható és ott vannak a negatívumok kiemelve. Én a Gyömrői útról a felhajtás lehetőségét, amikor a Gyömrői útról a benzinkútnál ugye most a felhajtást ugye azt most legalizálnák - ezt a kifejezést használta -, ez a legalizálás ez terhelné továbbra is azt a kétsávós maradék bevezető utat és azt nem tudom, hogy bírná például az a két sáv, mert most ugye nem lehet ráhajtani, tehát most nincs, de abban a pillanatban, hogy visszafűzzük kettő sávra az milyen mennyiségű torlódások fognak a 2x3 sávon megjelenni, tehát ezt most nem tudjuk. Én továbbra is azt látom, hogy értem én, hogy az a vasúti átjáró szűk és ott egy - ugye azt a kifejezést használtuk, hogy nagy különbséggel lehetne a jelenlegi állapotot fenntartani akkor is, hogyha négy-sávossá építenénk át -, de a mi szempontunk ebben a Bizottságban mégiscsak a kerületi érdek, s a kerületnek az az érdeke, hogy balra tudjunk kanyarodni, mert az a torlódás, az a XVII. kerület felől érkezik a kerületünkbe és az, hogy torlódás van, az ebben a tekintetben nekünk, abból a szempontból, amit szokták..., használták is azt a kifejezést, hogyha az áteresztő képességet megnövelnék, akkor a kerületet tovább terhelnék, Tehát abban nem biztos, hogy mi érdekeltek vagyunk, hogy terhelődjön az a kereszteződés, viszont abban igen, hogy balra tudjunk kanyarodni. Azt én még egyszer leszögezem, világosan kell látni, hogy jelen pillanatban a két acélkorlát közötti forgalom az Budapest szempontjából rossz, nekünk jó, mert ott van, mi használjuk kerületi szinten a Gyömrői utat és szintben is használjuk. Abban a pillanatban, hogy ez a sáv meg lesz nyitva, akkor szét lesz terítve az a probléma 2x3 sávra és én továbbra sem látom a kerületi érdekek figyelembevételét ill. beszélünk róla, hogy ez benne van, de mindenütt „A” meg „B-C” verzióban és meg van, hogy eleve az miért nem jó a projektnek. Ez nem kérdés volt, a véleményem mondtam el, ha más kérdés nincs, akkor mehetünk tovább.”

Bátori Gábor: „Röviden válaszolnék, ugye ez a 70 versus 50. Ugye itt volt olyan most már pár hónapja, ugye mióta Budapest Közút kirakta a 70-es táblát itt ugye 90-es sebesség volt, ami reptér elérés szempontjából ugye egy gyors elérés volt, ugyanakkor számoltuk azt is, hogy egy 70 km/órával a reptérnek az elérése az 20-1,5-2 percre jött talán ki, az talán még magyarázható, kezelhető. Tehát azt nehéz megmagyarázni, hogy ráköltünk több milliárd forintot egy projektre és gyakorlatilag Budapest, mármint az ország nemzetközi repülőterének az elérhetőségét 5-6 perccel rontjuk, mert az 50 km/óra az azt jelentené. Közben a 70 km/óra a külső szakaszokon, a nem beépített szakaszokon szerintem semmi problémát nem okoz, a tervezői javaslat szerint ugye a beépített szakaszon, a Ráday Gedeon utca és a Felsőcsatári között pedig egy sávonkénti forgalmi szabályozás lenne, aminél a belső sáv az, a másik kettő az 50. Ez megfelel annak az elvnek ugyebár, hogy itt ingatlan megközelítések is vannak, ugye ingatlan megközelítést az 70 km/órás sebességnél egyrészt balesetveszélyes, másrészt nincs olyan hatóság, amelyik engedélyezi. A sebességekkel kapcsolatban még hozzá tenném azt, hogy a projekt következő fázisában az engedélyezési és kiviteli tervezésben nagyon komolyan foglalkozni fogunk azzal, hogy ezt a teljes útvonalat egy, úgy fogalmaznám, hogy egy XXI. századi okosságokkal felszerelt útvonalat csináljunk. Ez azt jelenti, hogy VJT-k lesznek, tehát változtatható jelzéseképi táblák, amit Ön mondott, hogy ki fog ott majd 50-nel ott közlekedni, majd hogyha felszereljük ugyanazokat a kamerákat, amik a Nagykőrösi úton is fent vannak, akkor higgyék el, hogy az használni fog. Teljes szakaszon szeretnénk egy aléptímenyt építeni, amiben optikai kábeleket fogunk behúzni, ami forgalomfigyeléssel is fog foglalkozni. Tehát be lesz kötve az egész rendszer a Budapest Közútnak a Szamuely téri központjába, tehát azok a dolgok, amiket szabályozással, technikával hozzá tudunk tenni ahhoz, hogy ez a 2x3 sávós összenyitott pálya biztonságos legyen, az autósokat ösztönözze a szabályok betartására, azt a BKK-nak alapvető érdeke, hogy ez megtörténjen, sőt van egy nyomás ill. egy partneri kapcsolatépítés a technológiákkal foglalkozó cégekkel is, akik nagyon örülnének annak, hogyha végre Budapesten. Magyarországon egy megfelelő informatikai háttérrel kiépített útszakasz alakulna ki, ami szerintem egy repülőtér megközelítő útvonalhoz abszolút adja magát.

A Hangár utcai csomópontra az a válaszom, hogy bármilyen hiányzó kapcsolati hiányt, hogyha tudunk pótolni, akkor ráadásul ez az egész projekthez képest nem egy nagy befektetés, akkor azt mondom, hogy oldjuk meg. Attila úti forgalmi átrendeződés ill. a Felsőcsatári csomóponttal való kapcsolata: tehát itt olyan szempontból, csomóponti kapacitás szempontjából szinte mindegy az, hogy itt óránként 5 autó akar befordulni vagy óránként 50, mert ugyanúgy meg kell neki adni a fázist. Amint megadom neki a fázist onnantól kezdve ugye közbelső idő és így tovább, tehát a csomóponti kapacitás az lecsökken, függetlenül a forgalomnak a nagyságáról, ami ugye bemutatták a tervezők, hogy a kanyarodó forgalom ez nem túl nagy. Csévész utcánál a balos kapcsolat: mi azon vagyunk, hogy ez megvalósuljon, itt ez az a pont, amit a forgalomtechnikai kezelőnkkel folyamatosan egyeztetünk, rájuk egymás fülét, hogy itt mi lenne a jó megoldás. Hát amit a tervező elmondott, hogy körülbelül ugyanazt tudnánk produkálni nagyberuházással, mint a jelenlegi állapot, ez azért elgondolkodtató. Mindenesetre én elfogadom azt a kerületi igényt, hogy itt a balos kapcsolat fontos és hogyha ez az ára annak, hogy a kerület részére megkíméljen a projekt, akkor azon leszek, hogy ez a balos kapcsolat megvalósuljon. Igló utca: hát ugye az Igló utcai csomópontnak meg a vasúti átjárónak van egy nagyon nagy – hogy mondjam – handicap-je, az pedig az, hogy itt ettől a csomóponttól pár száz méterre van egy tervezett hálózati elem, amire nagyon-nagyon várjuk, hogy megvalósuljon, ugye amikor az Auchan megvette a telket, akkor nagyon örültünk, hogy talán azt a csomópontot megépíti, aztán jött az ingatlanpiaci válság és gyakorlatilag az Auchannak most azzal a telekkel már teljesen más az elképzelése. Itt amit szerintem ebbe a projektbe mindenféleképpen meg kell valósítani az az, hogy kintről a jobbos felállónak a

hosszát azt meg kell növelni, tehát arra a hely is megvan, az akarat is megvan. Maga a vasúti területen, a vasúti átjáró építése, átépítése akár buszsáv biztosításával azt már problémásabbnak látom, valamelyest az is segítené azon a csomóponti kialakításon, de azért egy biztosító berendezésnek az átépítése alsó hangon ott azért, tehát mondok egy számot, az 200 millió körül van. Nem tudom van-e olyan kérdés, amire nem válaszoltam?

Tóth Kálmán: „Nekem nincs, én azt szeretném mondani, hogy Ön itt a 70 és 50, tehát én azt értem, hogy az igény az, hogy ne csökkenjen a repülőtérré való kijutás, de azért azt szögezzük le, hogy a Budapest tekintetében ez az út volt, ahol a legtöbb súlyos és halálos baleset történik. Tehát a repülőtérré való kijutást nem az 1 vagy 2 perc gátolta, a repülőtérré való kijutást az acélkorlátok közé szorított sáv és ott nem arról van szó, hogy 1 vagy 2 perc, hanem 1 vagy 2 óra.”

Bátori Gábor: „Ezt fogjuk most megszüntetni.”

Tóth Kálmán: „Azért mondom, tehát itt akkor ne percezzünk, tehát hogy most ne úgy állítsuk be, hogy az a taxis, aki későn indul el és a belvárosi dugókból kiszabadul ide akkor az padlógázzal fog menni, én biztosan tudom, mert itt lakok, ha egy taxisnak kinyitjuk 2x3 sávra és 70-et engedünk, az három sávon fog 90-nel cikázni, ha megkapta a 10 EUR-t, a jattot, hogy kiérjen a reptérre. Ezt szögezzük le. Az, hogy ezeket a technikákat hogy és mikor fogják alkalmazni, én azt tudom, hogy azoknál a fix kameráknál lelassítanak az autósok, ezt meg lehet látni a Nagykőrösi út bevezetésében és aztán újra padlógáz, ha el vannak késve. Tehát, ha nem tudnak egy olyan sebességkorlátozó megoldást, ami például XXI. században Bécs, Németország, ahol egy induktív tekerceselt kamera ellenőrzi a rendszámot és átlagolt áttebbesség-hajtással meghatározzák, akkor ennek nincs realitása, hogy be fogják tartani. Én továbbra sem értem azt, hogy a 70 és az 50 között, most másfél perceken vitatkozunk, belső sávra 70, külsőre 50, nem fogják betartani, de jól fog keresni rajta az aki időnként ellenőríz, meg a Rendőrség, meg az Önkormányzat, ha kirak majd egy kamerát, de lakosság szempontjából egy balesetveszélyes helyzetet teremtünk, ha megengedjük a 70-et, még a 60-ra is azt mondom, hogy igen, de ha 70-et fogunk engedni, ők 80-nal fognak menni vagy 90-nel és 2x3 sávon fogják ezt megtenni.”

Bátori Gábor: „Erre az a válaszom szokott lenni, hogy bármilyen közlekedési infrastruktúrát, bármilyen beavatkozásnál feltételeznünk kell az autósoknak a szabálykövetését, másrészt pedig hozzá kell rakni azokat az ellenőrző funkciókat. Én egyébként, amit mondott, hogy egy olyan hurok, amik átlagsebességet mér, manapság már az is megoldható, tehát nem látok ebben problémát.”

Tóth Kálmán: „Melyik átlagot nézzük a belső sáv 70-ét vagy a külső sáv 50-ét?”

Petrovai László: „Én tulajdonképpen ehhez szeretnék csatlakozni, ha szabad még egy pár mondattal, mert egyrészt tényleg pár perceken folyik itt most a beszélgetés, hogy most 5-6 perc romlásra becsülik? De ugye nem tudom, hogy mennyiben veszik figyelembe, hogy az áteresztőképessége magának az útnak, az jelentősen jó az átlag, hogy 1x2 plusz egy helyett van három sáv.”

Bátori Gábor: „Akármilyen 1-2 percről beszélünk, akkor azt szorozzuk be a járművekkel a számával, úgy már nagyon sok.”

Petrovai László: „Világos, alapvetően nekem inkább az volt velem a problémám, hogy én azt gondolom, hogy a XXI. században, ahogy mondta, hogy XXI. századi utat szeretnének csinálni, én nem úgy gondolnám, hogy egy repülőtéren az elérésében a személygépkocsival való megközelítés az épp preferenciális kérdés. Tehát, ahogy mondta gyorsforgalmi vasutat, ahogy létezhetnek oda olyan buszjáratok, amik célirányosan oda mennek és mondjuk azok védett sávban közlekedhetnek vagyis megkapják azt a lehetőséget. Én nem gondolnám azt, hogy a személygépkocsi, mint olyan, annak a repülőtérré való kijutása ez valamilyen különleges igényként kell támasztódjon, főleg nem a jövőben, ami várhatóan kifejezetten el fog tolódni, ahogy népesül a város, kifejezetten el fog tolódni a közösségi közlekedésnek a lehetőségei felé és még egy utolsó gondolat ehhez, hogy nekünk ez egy adottságunk, hogy a Ferihegyi Repülőtér vagy a Liszt Ferenc Repülőtér már körbeépülte a város. Tehát ez egy városi reptér, tetszik nem tetszik ez van, nem lehet összehasonlítani Moszkvával vagy Leningráddal, vagy bocsnát Szentpétervárral, vagy azokkal a nagy nyugati repülőterekkel, amelyek kilométerekre vannak a városközponttól és egy gyorsforgalmi út kell, hogy oda menjen. Ez majdnem olyan, mint New Yorkban a La Guardia, hogy beszállnak két felhőkarcoló közé a gépek és oda kell érni. Tehát én azt gondolom, hogy valamilyen más megközelítési rendszerrel kell rendelkezni és akkor ezek az 5-6 perces késések nem jelentenek problémát.”

Bátori Gábor: „Tehát itt a megtévesztő az elnevezés, amit mondtam, hogy gyorsforgalminak hívjuk, de ez egy belterületi első rendű főút.”

Tóth Kálmán: „Ezt szeretnénk most kiteljesíteni.”

Bátori Gábor: „Tehát amit mondtam az elején annyiban egyetértek, hogy amennyiben megvalósul a gyorsvasúti kapcsolat is, akkor már nyilván valamelyest csökkenni tud a reptérnek az autós megközelítése is, de hogyha magát a gyorsforgalminak a forgalmát megnézzük, akkor abban a reptér az csak egy szelet, a másik szelet az agglomeráció, a harmadik kisebb szelet pedig a kerületi forgalom.”

Tóth Kálmán: „Ha a Bizottság részéről más kérdés nincs, akkor menjenek tovább.”

Bátori Gábor: „A hidakról beszéljünk, a terveket? Ott ugye az a döntési pont, hogy egyrészt kaptam egy olyan jelzést, hogy nem biztos, hogy a Csaba utcánál kéne azt a gyalogosfelüljárót létesíteni, tehát erre vonatkozólag készítettünk vizsgálatot, illetve a hídnak a szerkezetére, akadálymentesítésére készítettünk még különböző változatokat, ami a BKK szempontjából ugye alapkérdés az az, hogy azért itt egy akadálymentes megoldásra lenne szükség. Maga a hely igényel egy akadálymentes megoldást, ez egyrészt lámpával biztosítható, ami elég nehézkes, úgyhogy itt talán a nagyobb valószínűsége egy lépcsős ill. liftes megoldásnak van, aminek ugye az a hátulütője, hogy liftet mindenki tud építeni csak kell üzemeltetni. Itt nagy dilemmában vagyunk még, hogy maga a híd szerkezet az viszont legyen.”

Tóth Kálmán: „Kérdem alpolgármestert, hogy a hídról szeretne-e valamit mondani?”

Dömötör István: „Majd szavazás előtt.”

Bátori Gábor: „Még annyit elmondanék, hogy ugye itt lesz egy határozathozatal, függetlenül az eredményétől, hogyha ennek az az eredménye, hogy egy támogatás, azt megköszönjük, hogyha az az eredménye, hogy nem támogatás, nekünk a továbbtervezés szempontjából az is egy fontos input, mert eddig beszélgettünk a problémákról, beszélgettünk a műszaki megoldásokról, de nem született olyan egyértelmű írásos állásfoglalás a kerület részéről, amit akár tudnánk használni arra, hogy eszkaláljuk a problémát. Röviden ennyit szerettem volna.”

Tóth Kálmán: megadja a szót alpolgármester úrnak.

Dömötör István: „Köszönöm szépen. Tisztelettel köszöntök én is mindenkit és most elsősorban képviselőként, az érintett településrészeknek a képviselőjeként szólnék. Nem valószínű, hogy sok újdonságot mondanék. Az elmúlt két évben összeültünk többször, elmondtam, hogy milyen igények lennének, az ami kialakul miért nem jó. Akkor ezeket próbálnám összefoglalni.

Egy kicsi politikát belevéve és itt elsősorban az ellenzéki képviselőtársakhoz vagy bizottsági tagokhoz szólnék, hogy amikor például egy ilyen projektet, mint az Olimpia rendezés, napi politikai indokok vagy érvek mentén hozzuk ilyen helyzetbe és lehetetlenítünk el, akkor legközelebb, amikor ilyenbe bele tetszenek szólni, akkor gondolják végig, hogy ennek a saját lakókörnyezetünkre milyen hatásai lehetnek. Meggyőződésem, hogyha lett volna Olimpia, akkor itt nem I. meg II., hanem még a III. ütemről is lehetne szólni, két évvel ezelőtt is tudtuk, hogy három ütemes tervezésben gondolkodunk és például ez egy olyan tizenmilliárdos lett volna, amit persze lehetett volna azt mondani, hogy az Olimpia rendezésének ez a költsége, de nyilván utána 200 ezer ember használt volna évtizedeken keresztül. Tehát én azt gondolom, hogy akár itt a repülőtéri gyorsvasút, akár ennek a Ferihegyi Repülőtérre vezető útnak és a Gyömrői útnak a rendezése egy 2024-ben megrendezésre kerülő Olimpia esetén nagyon gyorsan és nagyon megnyugtató módon tudott volna rendeződni. Ezt most nem látom.

Ha beszélünk itt arról, hogy kéne ennek az útnak a kapacitását bővíteni, rendezni a forgalmi helyzetet és egy olyan kapcsolatot létrehozni a várossal, ami elvárás lenne, akkor nem értem, hogy miért nem úgy kezdjük a tervezést és a beszélgetést, hogy a befelé irányuló közlekedési irányok, Kőbánya-Kispest Terminálnál hogy fogjuk megoldani legalább a minimum 2x2 sávós közlekedést? Nagyon szépen, nagyon hangzatos számításokat, ígéreteket látunk, halljuk azt, hogy mennyivel gyorsulna egy főre vagy egy gépjárműre a sebesség, de arról nem beszélünk, hogy amikor egy háromsávós út le fog szűkülni egy egysávós útra, akkor az meddig fogja vissza torlasztani a forgalmat. Ismét megtapasztalhattuk itt a külvárosban, hogy – bár mondjuk ebben nincsen konszenzus –, hogy a rendszerváltás óta egyfajta demokrácia van és azt gondolom, hogyha például egy népszavazás van, akkor a Kormány hajlandó visszavonni az Olimpiai pályázatot, ill. a Főváros visszavonja az olimpiai pályázatot, akkor az a demokráciának egyfajta megnyilvánulása, addig a szakmai körökből ez teljesen hiányzik. Ezt számtalan esetben tapasztaltam, akár az építészetnél, akár a közlekedéstervezőknél, ha ők szakmailag jónak tartanak, akkor azt tűzön-vízen keresztül megvédik, mindenféle jogos, jogtalan, felkészületlen vagy felkészült lakossági igényt gyakorlatilag, ha az nem illik bele abba a szakmai közgondolkodásba, amit tanultak az egyetemen, aminek szakmai szempontból relevanciája van, akkor azt lesöprik az asztalról vagy durván vagy kulturált módon, de gyakorlatilag helyi, laikus igényeket érvényesíteni szinte lehetetlen. Nem biztos, hogy ez rossz, mert egyébként egy káosz is kialakulhatna belőle, de akkor amikor van egy rendkívül markáns kerületi vélemény olyan emberek részéről, akik itt élnek és ezeket a zeg-zugos kis utcákat ismerik, ennek a telepnek a közlekedési morálját, szokásait ismerik és feltételezéseken túlmenően biztosak abban, hogyha az általuk javasolt megoldásokat megépítenék, akkor nem azok a félelmek válnának valóra, amit a szakma vízionál, hanem azok a könnyítések jönnének

be, amit mi érzünk, hiszen nap, mint nap használjuk ezeket az utakat. Tehát ebben szerintem van fejlődési potenciál a szakma részéről.

Nehéz akkor érzelemmentesnek maradni, amikor az a szakember, aki meg van bízva a tervezéssel az Igló utcánál Gyömrői útról beszél, ez most csak egy kis szurka. Tehát, a Gyömrői út az a 2x2 sávós út, a Csévész utcánál bemegy az erdőbe egy földútként és az Igló utcánál már csak a Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út van, tehát így hívják az utat. Mind a külső sávokat, mind a középső sávot, célszerű kicsit alaposabban utána járni ezeknek a dolgoknak, ha mondjuk több ezer embernek az életéről döntünk 10-20 évvel előre. Talán emlékeznek rá, akik végigülték ezt a többfordulós tárgyalást, hogy az első és legfontosabb érv az Attila utca vagy a Vajk utcánál megvalósítandó szintbeni csomópontnál az volt, hogy „Úristen, Úristen” berakunk még egy lámpát és kapunk egy Szerencs utcai csomópontot. Majd most azt hallom, hogy a Hangár utcánál csinálunk lámpát. Nyilván ott már csak a két, tehát a Gyömrői útnak a forgalma lesz, de hát azt is lámpával fogjuk megakadályozni vagy lassítani, az miért elfogadhatóbb, minthogyha mondjuk ezt az Attila utcánál vagy a Vajk utcánál tesszük? A különbség annyi, hogy az a közlekedési lámpa az egyvaló igaz - egy iparterületet és egy céget fog kiszolgálni, addig amíg az Attila utcánál vagy a Vajk utcánál meglévő lámpa az pedig egy körülbelül erős 3000-es lakóközösségnek az érdekeit szolgálná. Az Igló utcai Auchan csomópontnak a megvalósításánál nemcsak az ingatlanpiaci dolgok szóltak bele, hanem a Simon-ügy is, de ez csak egy ilyen szurka-piszka. És végül pedig, ami talán az állatorvosi ló, meg az egész projektnek az, az új gyalogos felüljárónak az építése. Ezt a kerülettől soha senki nem kérte, erre lakossági igény nincsen! Építünk egy gyalogos felüljárót úgy, hogy ott minimum, minimum egy lakóingatlant ki kell sajátítani, tehát ez vagy a Gondozási Központ, ahol éveken keresztül több millió forintot áldozunk rá az ingatlanok fejlesztésére vagy a Vegyesbolt, ami szintén körülbelül legalább egyezer-ezeröttszáz embert lát el, vagy ha elvisszük a Csongor utcához, akkor ott egy lakóingatlant kell kisajátítani úgy, hogy a másik oldalon semmilyen közösségi közlekedési kapcsolat nincsen. És nekem ne mondják azt, hogy ezt meg lehet oldani, mert 10 éve képtelenek vagyunk arra, de lehet, hogy már 15, hogy az Attila utcánál megállítsunk - ahol van gyalogos felüljáró -, hogy megállítsunk olyan gyorsjáratú BKV-buszokat, amelyek közvetlenül Kőbánya-Kispestre mennek ki. 200-as, 284-es, 282-es, 193-as E, sorolhatnám, 15 éve küzdünk a BKK-val és mindig arra hivatkoznak, hogy itt globális szempontokat vagy fővárosi szempontokat kell figyelembe venni és ilyen lokális igényekkel Ők nem tudnak foglalkozni. Hát mi meg akkor nem tudunk foglalkozni összefővárosi érdekekkel, nekünk az a dolgunk, hogy tűzön-vízen keresztül az itt élők érdekeit képviseljük. Itt már nemcsak Erzsébet-Béla telepről szól, hanem ahogy elnök úr mondta, ez gyakorlatilag a fél területet érinti és hogyha ezt megcsináljuk, akkor a területnek vagy ennek a kerületrésznek még rosszabb lesz, mert való igaz, hogy a középső sávnak a kinyitásával a Gyömrői út is szinte használhatatlanná fog válni normál időben is.

Végezetül, azt mindenesetre köszönöm és ebben sok negatívum és esetleg bántó megjegyzés után azt viszont őszintén köszönöm, hogy egy kétéves folyamatot hagyunk magunk mögött vagy vagyunk benne, erre korábban én nem emlékszem, hogy lett volna példa, hogy ennyire..., legalább ilyen szinten komolyan vették a területet és ennyire sokszor és alaposan tudunk ezekről a dolgokról beszélni. Az, hogy a végeredmény az..., az számunkra úgy tűnik, minthogyha a korábbi gyakorlatot alkalmaztuk volna és döntés előtt egy ilyen kozmetikai kezelésre eljöttek volna, úgyhogy ez előre lépés. Én hiszek abban, hogy mindig tudunk fejlődni és javulni, az első lépést megtettük, de hát azért - hogy mondjam - ez édeskevés.

Elnök Úr! Ha megengedi akkor lenne egy módosító javaslatom:

„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a bemutatásra került „Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok” című dokumentáció tartalmát megismerte. A kerület által felvetett kérdésekre, javaslatokra, nem kaptak megnyugtató válaszokat, illetve javaslataikat nem vették figyelembe, ezért a „Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok” című dokumentum tartalmával nem ért egyet, azt nem támogatja. Határidő: 2017. március 13., Felelős: polgármester.”

Bátori Gábor: *„Annyi kiegészítést kérhetnénk, hogy legyen az is a határozatban benne, hogy a kerület akkor egy, az egész tanulmánytervről egy írásbeli véleményezést ad a BKK részére, mert a határozat most azt fogja tartalmazni, hogy ez nem kerül elfogadásra, de viszont nekem az input az az lenne, hogy legyen pontszerűen leírva, akár a későbbiekben, hogy akkor a kerület ad egy szakmai véleményt erre az elkészült tanulmánytervre.”*

Tóth Kálmán: *kérdezi alpolgármester urat, hogy befogadja-e a kiegészítést, vagy fenntartja javaslatát?*

Dömötör István: *„Mivel ez egy bizottsági ülés és nem egy konzultáció, ahol tudunk így beszélgetni egymással, tehát én azt gondolom, bárki tud módosító javaslatot a Bizottság elé benyújtani, én változtatás nélkül fenntartom a módosító javaslatomat. Az elmúlt két évben tettünk pár javaslatot, amit szerettünk volna, ha megvalósul, ebből...és egyébként azt halkan teszem hozzá, hogy az A-B, meg az I. változat, meg a C változat, meg a...melyiket kéne támogatni? Mert egymásnak ellentmondó javaslatok vannak.”*

Bátori Gábor: *„A tanulmányterv, mint műfaj az arról szól, hogy több változatot dolgozunk ki, ami után a döntéshozók...”*

Dömötör István: *„Jó, de mit támogassunk? Ebben benne van az Attila utcai meg benne van az is, hogy ne legyen.”*

Bátori Gábor: *„Nekem most igazából arra lenne szükségem, hogy a lezárt szakmai anyagot a kerület szakmailag véleményezze, abba a döntési pontokban foglaljon egyértelmű állást.”*

Petrovai László: *„De ez nem volt benne a határozati javaslatban eddig sem, a döntési pontokban való állásfoglalás.”*

Dömötör István: *„Mondjuk ez nem az Ő hibájuk, fenntartom a módosító javaslatomat, változtatás nélkül.”*

Tóth Kálmán: *mint bizottsági elnök, az a véleménye, hogy a határozati javaslat az eredeti formájában alkalmatlan volt arra, hogy az eredetivel egyetértsenek, mert nem volt mivel egyetérteni. A Bizottság tagjait kérdezi, hogy Dömötör úr módosító javaslatával egyetértenek-e? Tehát először azt teszi fel szavazásra és ha elfogadják, akkor az eredetiről már nem szavaznak. Kéri a Bizottság véleményét.*

(jelen volt 5 fő bizottsági tag)

37/2017. (III.13.) sz. TFFB határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 5 igen szavazattal egyhangúlag a bemutatásra került „Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok” című dokumentáció tartalmát megismerte. A kerület által felvetett kérdésekre, javaslatokra, nem kaptak megnyugtató válaszokat, illetve javaslataikat nem vették figyelembe, ezért a „Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztésének 1. üteme, Tanulmányterv kiegészítő vizsgálatok” című dokumentum tartalmával **nem ért egyet, azt nem támogatja.**

Határidő: 2017. március 13.

Felelős: polgármester

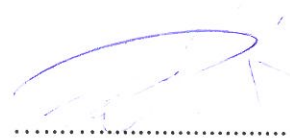
2. Egyebek

Tóth Kálmán: egyebekben nincs senkinek hozzászólása, köszöni a részvételt, az ülést bezárja.

(A Bizottság a napirendi pontban határozatot ~~nem hozott.~~)



Tóth Kálmán
elnök



bizottsági tag

Jegyzőkönyvvezető: Pongóné Márton Márta

