



BUDAPEST FŐVÁROS XVIII. KERÜLET
PESTSZENTLŐRINC-PESTSZENTIMRE ÖNKORMÁNYZATA
KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉSI BIZOTTSÁGA

1184 BUDAPEST, ÜLLŐI ÚT 400. TEL.: 296-1306, 296-1300*1530 www.budapest.hu

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimrei Polgármesteri Hivatal		
PESTSZENTLŐRINC-PESTSZENTIMRE		
IKT.DÁT:	2020.02.07 A MI SZÍVÜGYÜNK	
IKT.SZÁM:	BIZOTTSÁGA	MELL. DB.
	20/116-1/2020.	
ADÓ:	ELŐSZÁM:	IRAT: H.
Pu		

Sorszám: 2.

JEGYZŐKÖNYV

a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság 2020. január 29-én tartott rendkívüli üléséről

Készült: a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság 2020. január 29-én, a Polgármesteri Hivatal I. emeleti Aulában (1184 Bp., Üllői út 400.) megtartott rendkívüli nyílt ülésén.

Jelen vannak:

Bizottság részéről: Banga Zoltán elnök, Dabasi Ottóné alelnök, Kassai Dániel, Tóth Kálmán, Baranyi Sándor, Székely Imre, Bohoczki József

Hivatal részéről: Petrovai László alpolgármester, dr. Ronyecz Róbert jegyző, Chorbák Zoltánné dr. aljegyző, Komáromi Zoltán városigazgató, dr. Márk-Szabó Nikolett irodavezető-helyettes (TÜI), Hartung Melinda főépítési asszisztens, Jankovits Vera (főépítész), Marosi Zoltán irodavezető-helyettes (MÉKI),

Meghívott vendégek: Somodi László (KKBK Zrt.), Szabó Levente (KKBK Zrt.), Mojzes Petra (KKBK Zrt.), Nyul Zoltán (NIF Zrt.), Bodó Imre (NIF Zrt.), Kéki Róbert (NIF Zrt.), Bede Áron (FŐMTERV), Badalay Endre (TRENECON Kft.).

A Bizottság 7 fővel határozatképes.

Banga Zoltán: sok szeretettel köszönti a bizottság teljes létszámban megjelent tagjait, a Hivatal munkatársait, vezetőit és a nagy számban megjelent vendégeket. Örömmel látják őket, hiszen egy nagyon fontos téma van a Bizottság előtt. Mivel ilyen sokan megjelentek az ülésen, szeretné kérni, hogy kicsit formalizáltabb legyen a hozzászólás, ezért a moderálási szabályokat most szigorúbban fogja követni, mint esetleg a korábbi üléseken. Megállapítja, hogy a Bizottság 7 fővel határozatképes. Ismerteti, hogy két napirendi pont szerepel a meghívóban, az első a repülőtérre vezető út tervezése. Pontos információt fognak kapni arra vonatkozóan, hogy jelen pillanatban hogy áll ez a kérdés. Az előterjesztés címe így hangzik: a Liszt Ferenc Repülőtér közúti elérhetőségének javítása című megvalósíthatósági tanulmány. A második napirendi pont az Egyebek lesz. Kéri a Bizottság tagjait, hogy amennyiben egyetértenek a napirendi pontokkal, kézfeltartással jelezzék.

(jelen volt 7 fő bizottsági tag)

3/2020. (I.29.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 szavazattal egyhangúlag egyetért a meghívóban meghirdetett napirendi pontokkal és azok sorrendjével:

1. Döntés Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítása című megvalósíthatósági tanulmányterv tartalmáról TFFB-02
2. Egyebek

1. Döntés Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítása című megvalósíthatósági tanulmányterv tartalmáról TFFB-02

Banga Zoltán: szeretettel köszönti a Bizottság ülésén Petrovai László alpolgármester urat, aki az anyag előterjesztője. Érdeklődik, hogy kíván-e szóbeli kiegészítést tenni.

Petrovai László: szeretettel és tisztelettel köszönt mindenkit. Kifejezi örömét, hogy az ügy komolyságának megfelelő létszámmal és érdeklődéssel vesznek részt az ülésen. Egy tanulmánytervet fognak bemutatni a NIF és a KKBK képviselői, illetve az általuk megbízott tervezők, valamint azt a folyamatot, ahova munkájuk során jelenleg eljutottak. Úgy gondolja beszámolnak a háttérrel is, hogy miért került ismét napirendre ilyen sürgősséggel ez az ügy, illetve arról, hogy miért ennyire nagy apparátussal lendültek neki ismét ennek a munkának. Somodi László igazgató úrtól kérdezi, hogy a Hivatalnak küldött levele első két pontjának lényegét kívánja-e ismertetni.

/Somodi László jelzi, hogy ismertetni kívánja./

Petrovai László: ebből kiderül, hogy mi a bizottsági ülés és a határozat tétje, egyáltalán annak, hogy itt összegyűltek és véleményt alkotnak erről a tervről. Azt szeretné kérni, hogy ismerjék meg a tervet, illetve a KKBK és a NIF álláspontját, utána tárgyalják végig az összes lehetséges kérdést annak érdekében, hogy az ülés után mindenki úgy tudjon felállni, hogy a maga részéről elégedett azzal a folyamattal, ami itt lezajlott.

Banga Zoltán: megköszöni alpolgármester úr kiegészítését. Javasolja, hogy akkor eszerint haladjanak tovább. Mivel nem ismeri a meghívott vendégeket, annyit szeretne kérni tőlük, hogy maguk között koordinálják egy kicsit azt, hogy hogyan ismertetik ezt az anyagot. Somodi László urat illeti az első szó.

Somodi László: tisztelettel köszönti a jelenlévőket. Ismerteti, hogy a kormánynak egy másfél évvel ezelőtti döntése nyomán dolgoznak ezen a projekten. Magyarország legfontosabb nemzetközi repülőtere és a város közötti kapcsolatot szeretnék javítani, aminek van vasúti és közúti vonatkozása is, a kormányzat mindkét módot szeretné javítani. Jelenleg a közúti vonatkozás tekintetében ülnek itt. Az út elég heterogén terepviszonyok között halad. Nem egy mechanikus, egyszerű kérdés ennek az útnak a felújításáról vagy kibővítéséről beszélni, hiszen érint lakóterületeket, ipari területeket, van, ahol keskenyebb, van, ahol szélesebb, vasút mellett halad, vasutat keresztez, fontos csomópontokat, útelágazásokat érint, ezért alapos munkával szeretnék a műszaki részleteket végigvenni. A folyamat úgy nézne ki, hogy egy tanulmány szintű fázisig jutnának el most, ennek készült el a munkaanyaga, ennek egyeztetése miatt keresték meg a kerületet. Főépítész asszonnyal, illetve más vezetői szinten még másik két alkalommal volt már egyeztetés, tehát többször találkoztak már a kerület vezetésével, folytattak már konzultációt ebben a kérdésben. Ebben a tanulmányi fázisban szeretnék eljutni odáig, hogy alapszinten legyen meg az útnak a filozófiája, hogy nagyjából milyen széles, hol van felüljáró, hol nincs felüljáró, hol külön szintű, hol nem, hol van szervizút, hol nincs, hol van új kapcsolat, hol nincs, esetleg hol érint kisajátítást hol nem, tehát a lakókat milyen mértékben érinti. Ha ez az egyezség megvan, akkor mennének tovább az engedélyezési terv fázisára. A kormány a pénzügyi forrást a kiviteli tervezésig rendelkezésükre bocsátotta. A munkának most egy kisebb részét vették előre, de megvan a pénz a következő teljes tervezési fázisra. A kivitelezésre még értelemszerűen nincs, de csak akkor tudnak folyamodni érte, ha a tervek elkészültek és az engedélyekkel együtt rendelkezésre állnak. A jövetelüknek nyilván van egy szakpolitikai döntéshozó célja. Szeretnék azt, hogy lehetőleg a kerülettel egyezségben és a lakók örömeire valósuljon meg a beruházás. Van egy eljárásrendi vetülete is, hiszen úgy látják – de ez majd a vitából és a prezentációból fog kikerekedni –, hogy az út korrekt kialakítása érinteni fog településszabályozási kérdéseket, a helyi építési szabályzatot, ilyen például a közlekedési és nem közlekedési terület lehatárolása. Tehát mindenképpen egy olyan kérdésről van szó, ahol szerződéses

típusú együttműködésre is szükség van. A projekt úgy néz ki, hogy a NIF Zrt. - Nyul Zoltán vezérigazgató-helyettes úr vezetésével - az építető, a tervezők velük állnak kapcsolatban, és van egy belső szerződéses rendszerük, a KKBK Nonprofit Zrt. és a NIF Zrt. együttműködése a projekt menedzsmentben valósul meg. Ennek a részleteivel most nem untatná a jelenlévőket. Alapvetően egy többlépcsős folyamatról van szó. Úgy fordultak a Hivatalhoz, hogy a kerület állásfoglalását kérik. Az már a kerület döntése volt, hogy ezt egy válaszlevélben, egy bizottsági ülésen, egy képviselő-testületi ülésen vagy hogyan fogalmazzák meg. Köszönettel veszik a bizottsági ülést, de minden más módot is köszönettel vettek volna. Ez így még erősebb, mint ha egy sima válaszlevél érkezett volna, hogy ezt támogatják, ezt nem. Szeretnék összecsatornázni és a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa szintjén is összegezni a teljes eredményt, és az egész tükrében döntene a kormányzati felelős abban, hogy elinduljon a következő tervezési fázis, és esetleg van-e még valami vita. Nyilvánvalóan az lenne jobb, ha semmiben nem lenne vita, de ha esetleg van valami olyasmi, ami nem megy, akkor azt egy magasabb szinten lehetne eldönteni. Tehát a kerület véleményét szeretnék becsatornázni egy fővárosi véleménybe. Pontosan tudják, hogy ez ugyanúgy egy önkormányzat mint a fővárosi, ugyanúgy van településszabályozási jogosítványa, hatásköre mint a fővárosinak, tehát eljárási értelemben nekik a kerülettel is és a Fővárosi Önkormányzattal is együtt kell működniük. Az út kezelője alapvetően a főváros, a becsatlakozó utcák kerületiek is, de alapvetően a főváros az út kezelője, tehát útkezelői értelemben az út kezelőjével kell együttműködniük. Politikai értelemben mindenkivel, településrész szabályozási értelemben is mind a kerületi, mind a fővárosi önkormányzattal együtt kell működniük és szeretnék megállapodásra jutni.

Nyul Zoltán: nagyon sok minden elhangzott, úgyhogy hosszabban nem is szeretné kiegészíteni. Egyértelmű az együttműködési szándék, az együtt gondolkodás, és ebből a szempontból örülnek minden olyan partnernek, akikkel együtt lehet gondolkodni. A kerület, nem kerület kérdéskörében egyértelműen látszik, hogy vannak földrajzi adottságok, tulajdonképpen egy egész Dél-Budapestet és bizonyos szempontból azon túli területet is érintő komplex fejlesztésről van szó. Hogy ezek közül hol vannak a jogi határvonalak és hol vannak a gyakorlati hatások, az két különböző dolog, ezért nagyon fontos számukra minden irányú vélemény megismerése, mert azokból tud majd a nagy egész kialakulni. Ezért szerencsés, hogy létezik az a fórum, ahol a kormányzat és a főváros meg tudja tárgyalni majd azokat az eredményeket, ahova jutottak. Még egy dolgot szeretne hozzátenni az elhangzottakhoz. Ha valaki a jelenlévők közül azt gondolja, hogy egyszer már jártak ebben a fázisban, sőt talán még ezen túl is, az nem hamis gondolat. Korábban is volt már ennek a gyorsforgalmi útnak fejlesztési elképzelése, ami valamilyen szinten járt. A most megszületett kormányzati döntés, ami ezt a menetrendet meghatározta, az ilyen értelemben újra kezdte ezt a munkát, ahol természetesen minden előzményt igyekeznek hasznosítani és figyelembe venni. Ez egy kiváló lehetőség arra, hogy jobban átgondolják mindazt, amire korábban nem volt lehetőség. Ilyen értelemben tehát inkább a lehetőséget hangsúlyozná és nem a visszalépés jellegét a kérdésnek. Azért szerette volna ezt mindenképpen szóba hozni, mert lehet, sőt biztos, hogy ülnek itt többen is olyanok, akik azt gondolhatják, hogy ez egy ismétlés. Nem ismétlés, csak újra elkezdték a folyamatot együtt megalkotni. Át is adja a szót a tervező kollégáknak, hogy haladjanak át a prezentáción, utána pedig a kérdéseken végig tudnak majd menni.

Kéki Róbert: mielőtt a tervező elkezdi a prezentációt, szeretné köszönten a Bizottság tagjait és a jelenlévőket. Megköszöni a mai egyeztetés lehetőségét. Röviden ismertetni szeretné, hogy kik ülnek itt a megrendelői részről. Ő Kéki Róbert, a projektvezető, Bodó Imre úr a projekt irodavezető a NIF Zrt. részéről. A tervezőket a Trenecon Kft. részéről Badalay Endre képviseli, Bede Áron a Főmterv részéről fogja a prezentációt előadni. A KKBK Zrt. kollégái: Mojzes Petra és Szabó Levente projektvezető.

Bede Áron: szeretettel köszönti a jelenlévőket. Ő Bede Áron a Főmterv Zrt.-től és a Trenecon Kft.-vel együtt dolgoznak ezen a projekten. A projektet létrehozta az 1693/2018. sz. kormányhatározat, amely a kiemelt budapesti közösségi fejlesztések keretében a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szól, ezen belül a Liszt Ferenc nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének

javítására célozva öt pontban emeli ki a követendő irányvonalat. Ezeket gyorsan felsorolná, mert fontosak:

- a fejlesztés révén kellő kapacitású, csekély zavarérzékenységgű közlekedési folyosónak szükséges létrejönnie a Repülőtér és az Üllői út-Határ úti csomópont között.
- a fejlesztés nem növelheti Budapest belvárosának közúti terhelését, illetve az agglomerációból és a külső kerületekből beáramló forgalmat.
- a fejlesztésnek meg kell teremtenie a Repülőtérre vezető út és - az 1.1 alpont szerinti tervezési feladathoz igazodva – az Új Duna-híd közlekedési hálózata közötti közvetlen kapcsolódást.
- a fejlesztésnek javítania kell az érintett városrészek közötti keresztirányú közúti és gyalogos kapcsolatokat.
- a Repülőtérre vezető út kialakítása révén – nagyvároshoz méltó környezetalkotási minőséget képviselve – ösztönöznie kell az érintett városrészek fejlődését és az út menti területek funkcionális átalakulását.

Ebből kiindulva kezdték el a munkát.

A tervezési terület: Üllői út-Határ út csomóponttól Budapest közigazgatási határáig terjed.

Feladat: az útvonal funkciói, hálózati szerepe, belső szakaszának ideális nyomvonalát megkeresni, forgalomtechnikai adottságai, valamint a kapcsolódó területfejlesztési és közlekedésfejlesztési elképzelések figyelembevételével.

Jelenleg megvalósíthatósági tanulmány készítésének folyamatában tartanak. Decemberben készült egy változatelemzési dokumentum, egy munkaközi változat. 2020 februárjára kell véglegesíteniük az MT-t */Megvalósíthatósági Tanulmány/*, ehhez kapcsolódóan folyik az egyeztetés az önkormányzatokkal, ezután kerül az anyag szakpolitikai felterjesztésre a Fővárosi Közfejlesztési Tanácshoz. A döntést követően indulnak az engedélyezési és kiviteli tervek.

Rögtön az elején megvizsgálták, hogy a kormányhatározat szerint ütemes kiépítésnek nincsen helye, egy ütemben kell ezt a fejlesztést véghez vinni. Mit is takar az, ha lenne egy nulladik ütem, van-e annak lehetősége? Ezt a korábbi vizsgálatok is nézték, a BKK első üteme foglalkozott ezzel, de az első ütemű kialakítás pont szembe megy a kormányhatározattal. Ha esetleg el kellene bontani a védőkorlátokat, az milyen problémákat szülne? Egyrészt egy pályaszerkezet technológiai probléma van, ahol a korlát alatti aszfaltréteget létre kell hozni, új pályaszerkezetet kell beépíteni, illetve a főpálya és a szervizutak között jelenleg szintkülönbség van, amit ki kell egyenlíteni. Szintén az elbontásnak forgalomtechnikai problémái vannak, csak egy fizikai elválasztás fér bele ilyenkor a keresztmetszetbe, illetve közműproblémával is találkozhatnak, a közműkiváltással ugyanúgy foglalkozni kell. Ezeknek a beavatkozásoknak a nagy része hatósági engedélyköteles. Tehát nem lenne egyszerű feladat, ha lenne nulladik ütem. Így – ahogyan a kormányhatározat is szól – nem ütemes fejlesztésben gondolkodtak ezután, hanem együtemű kiépítésben. Röviden bemutatná a változatelemzés módszertanát. Mivel elég sok elemből áll maga a projekt, ezért egy többszintű elemzéshez nyúltak. Ez egy háromszintű elemzés. Jelenleg a decemberi szállításuk a II. szint, a főváltozatok meghatározásáról szól. Az I. szinten egy előzetes vizsgálatot folytattak, ahol kvázi a főváltozatoknak a projektelemeit határozták meg, így születtek meg a II. szinten az egyes főváltozatok. Öt darab főváltozatot határoztak meg, mely után egy előszűrést követően három főváltozattal mentek tovább a vizsgálatok során.

/3 db térkép látható a prezentációban. L. az 1. sz. melléklet 6., 7. és 8. oldalán./

Az első képen egy jelenlegi forgalmi terhelés látható a környéken, illetve az útvonalon, egy 33 ezres egységjármű keresztmetszeti forgalma jelenik meg a repülőtéri úton. Ha kiválasztanak egy keresztmetszetet, ami az ábrán */7. oldal/* lila kiemeléssel látszik, és megnézik, hogy azon a keresztmetszeten mekkora forgalom áramlik, és ez a forgalom hova megy, honnan származik, akkor kapják a következő ábrát */8. oldal/*. Ez az úgynevezett gyorsforgalmi útra vett keresztmetszeti ábra. Ezen jól látszik, hogy főleg az agglomerációból és a reptérről jön a forgalom, illetve ez a forgalom a belvárost keresi és ugyanez igaz visszafelé is. Ha megnézik a szervizutat, a Gyömrői utat ugyanebben a vonalban – nem a gyorsforgalmi utat –, akkor egyértelműen látszik, hogy ez inkább kerületközi forgalmat jelent, és az is elég jelentős, 14 ezer jármű irányonként. A projekt vizsgálata során felvették

egy projekt nélküli esetet, ami azt jelenti, hogy a tárgyi projektől függetlenül megvalósuló/megvalósítandó projekteket veszik figyelembe a kifizetett távlati évben. Így figyelembe vették:

- az új Duna-híd meglétét,
- az M4 gyorsforgalmi utat,
- a Kőér utca – Gyömrői út – 100. sz. vasútvonal külön szintű csomópontját, a repülőtérre vezető gyorsvasúti kiágazást, ami jelenleg engedélyezési tervvel rendelkezik. Ami abban az engedélytervben szerepel, azt vették most figyelembe.
- területfejlesztésekben figyelembe vették a BOSCH fejlesztést,
- a repülőtér fejlesztéseit: az új főportát, a Cargo Terminál, az új utas terminált,
- az AirportCity-nek az I. ütemű fejlesztését vették figyelembe,
- távolabbi fejlesztések közül az észak-csepeli kerületfejlesztést nézték.

Ahogy már említette, az előzetes egyeztetésekből kifolyólag két főváltozatot visznek tovább, ebből az egyik az ún. III. változat. Ezek a főváltozatok a főpálya kialakítására vonatkoznak. Az vizsgálták a Megvalósíthatósági Tanulmány II. szintjén, hogy a főváltozatot milyen műszaki megoldással alakíthatják ki, majd az MT III. szintjén vizsgálják meg az egyéb kiegészítő vizsgálatokat, részletesebb vizsgálatokat, mint például a keresztirányú kapcsolatok, illetve egyéb területi kiszolgálások. A III. változat a főváltozatok közül egy teljes bővítést jelentene. Ez azt jelenti, hogy a közös szakaszt, a Felsőcsatári út és az Igló utca közötti közös szakasznál összenyitásra kerülne a keresztmetszet, egy 2x3 sávossal kialakítással számoltak a főváltozatok esetén, illetve a Felsőcsatári úttól egészen a Határ útig egy 2x2 sávossal. Ez azzal is jár, hogy a műtárgyak is mind bővítésre kerülnek, a Felsőcsatári útnál egy 2x2 sávossal aluljáró, a Csévész utcánál, Igló utcánál egy 2x2 sávossal felüljáró, a KÖKI-nél pedig a vasút fölötti felüljáró is 2x2 sávossal bővítésre kerülne, illetve a KÖKI-nél is egy 2x2-es bővítés valósulna meg ezen változat szerint. Egy táblázatban összegyűjtötte a lényegesebb pontokat /11. oldal/. Ebben az esetben a főúton ez 70 km/órás megengedett sebességet jelentene. A főváltozatnál figyelembe vették, hogy a Kőér utca Gyömrői úti csomópont külön szintű csomópont, illetve az Üllői út 100-as vasút, 4-es számú főút csomópontja is egy külön szintű csomópontot jelentene. A másik főváltozat az V., ami egy optimális fejlesztésű változat /13. oldal/, mely főleg a belváros felé áramló forgalmat fogná vissza, ami azt jelenti, hogy az előző változathoz képest a Felsőcsatári úttól befelé a KÖKI-ig 2x2 sávossal kialakítás valósulna meg, de ebből a 2x2 sávból egy-egy sáv buszsáv lenne. Tehát a személygépkocsi forgalom a Felsőcsatári úttól befelé maradna ugyanúgy 2x1 sávban, ahogy jelenleg is. Az ettől kifelé lévő megvalósítás megegyezik a III. változattal, szintén egy táblázattal összefoglalva. A két csomópont, ahogy már említette, az ugyanúgy külön szintű kialakítású lenne. Összefoglalva elmondta, hogy mi is az a különbség, ami megjelenik az V. és a III. változat között. A KÖKI terminálnál 2x1 sávban valósulna meg a forgalom, ott nem kellene a terminálhoz hozzányúlni. A további kiegészítő vizsgálatok, amelyek most zajlanak a Megvalósíthatósági Tanulmány III. szintjén, illetve egyéb kiegészítő vizsgálatok többek között a keresztirányú kapcsolatok /15. oldal/ Megnézték a Felsőcsatári útra egy-egy lehetőséget, a Hangár utca – Lakatos utca közötti új felüljáró lehetőségét, a Csévész utcai csomópontot, illetve a Szemere telep kiszolgálását jelentő Igló utca környéki kiépítések lehetőségét. Ha a Felsőcsatári út, Hangár utca térségét nézik, akkor az egyik vizsgálat a Felsőcsatári útnál a főpálya aluljáróba vezetését nézte egy 2x2 sávossal aluljáróba. Az előző tanulmánytervekhez leginkább ez hasonlít, ott is 2x2-es aluljáróban gondolkodtak. Most abban térnek el, hogy az út tengelyét északra húznák, ez az északi lakóházakat érintené, a kisajátítás ott lenne kérdéses, illetve adtak egy visszafordulási lehetőséget, ami jelenleg ebben a csomópontban nem megoldott. A másik vizsgálatuk a Hangár utca – Lakatos utcai felüljáró /17. oldal/, ez egy új elem. Ez egy kicsit komplexebb csomópontot jelent, ugyanis ahhoz, hogy minden irányban meg tudják adni a kapcsolatot, ezért a Hangár utcával és a Hangár utcán keresztül a Gyömrői úti csomópontban egy összetett csomópontban kell gondolkodni. A jobboldali ábrán, egy funkció ábrán felvázolták, hogy ez kb. milyen irányokat is jelent. A bal oldali ábrán a Hangár utca – Gyömrői útnak egy csomópont áttervezését lehet látni. Ezt a felüljárót három szempontból vizsgálták meg. Megnézték, hogy ez a felüljáró milyen viszonyban van akkor, ha a Felsőcsatári úti csomópontnak különböző kiépítettségei vannak. Az ábrán az mutatják /18. oldal/, hogyha a Felsőcsatári út – Gyömrői úti csomópont külön szintű, tehát ahogy mondta, a főváltozatban

vizsgálták meg, hogyha 2x2 sávós aluljáró vezet át, akkor a forgalom hogyan rendeződne át a főváltozathoz képest. A pirossal jelzett terület a forgalomnövekedést jelzi, a zöld pedig azt, ahol a forgalom csökkenne. Tehát ha lenne egy ilyen új felüljáró, akkor látható, hogy az a Sibirik Miklós felüljáróról lenne egy 5000-es forgalmat, és az új felüljáró egy 14 000-es egység jármű/nap növekedést jelentene. Valamennyi forgalom menne a Harmat utca felé, illetve a főpályával párhuzamos utcákról venne le a forgalmat, a Nefelejcs utcáról, illetve az Üllői útról is. Megnézték azt a lehetőséget is, hogyha a Felsőcsatári út – Gyömrői út egy szintbeli csomópont lenne /19. oldal/. Ez egy jelzőlámpás csomópont, ahol minden kanyarodási irány engedélyezve van. Ebben az esetben már nagyobb forgalom jutna a Harmat utcára. Megnézték azt, hogyha a Felsőcsatári út – Gyömrői úti csomóponton szintbeli kialakítás maradna, viszont nem lenne egy teljes értékű csomópont, hanem csak jobbra ívű kanyarodás lenne engedélyezett /20. oldal/. Itt szintén az új felüljáróra hárulna az a forgalom, ami most a Felsőcsatári úti csomópontban megjelenik, még jobban megnövekedne az új felüljáróra csatlakozó utaknak a forgalma. A múltkori szakmai egyeztetés kapcsán felmerült egy másik esetleges nyomvonal vezetés. Ez azt jelentené, hogy a vasúton átvezetett felüljárót nem vinnék el Lőrincen a Harmat utcai – Hangár utcai csomópontig, hanem a Hangár utca – Gyömrői úti csomópontba vezetnék be. Egyrészt ez a megoldás a Hangár utca – Gyömrői úti csomópontnak a kapacitását nagyban megnehezítené, így egy komplexebb csomópont kialakítása a lehetséges oda, akár egy turbó körforgalom vagy annak még egy kibővített változatát lehetne kialakítani. Problémás lehet a vasúton átvitt felüljáróról levezetni a forgalmat a Hangár utca felé. Itt egy majdnem 7 méter magasan vezetett felüljáróról beszélnek, tehát alá kellene még bújtatni azt a leágazást, ami a Hangár utca felé vezetne, így ez műszakilag egy komplexebb, bonyolultabb megoldást jelent az előző változathoz képest. Viszont megnézték ennek a forgalmi vizsgálatát is. A forgalom nagyság kb. ugyanaz, itt a forgalom inkább a Gyömrői út felé jelenne meg, annak forgalmát terhelné. Ahogy látszik a képen, a Hangár út – Gyömrői úti csomópontra elég nagy forgalomnövekedés hárulna, ezt a csomópontot fejleszteni kellene. Szintén három szempontból vizsgálták meg, hogy mi van akkor, ha a Felsőcsatári út – Gyömrői úti csomópont külön szintű csomópont, ha jelzőlámpás csomópont, illetve csak egy jobbra kis ívű kanyarodást engedélyeznek abban a csomópontban. Ezt így összefoglalva a Felsőcsatári út – Hangár utca térségére: a Felsőcsatári úti csomópontra javaslatuk, hogy a főpálya 2x2 aluljáróban történő vezetése. Ez nyilván területkiszájtítással jár, egyrészt a csomópont bővítéséhez szükséges területkiszájtítás, ugyanakkor ami pluszt tud adni, hogy visszafordulást biztosítanak ebben a csomópontban, ami jelenleg nem adott. A Hangár utca – Lakatos utcai új felüljáró átvezetésében pedig a Hangár utca – Harmat utcai csomópontos bekötést javasolják a forgalom jobb eloszlása szempontjából. Külön vizsgálatban megnézték az Erzsébet-, Béla-telep közötti folyópályán a keresztmetszeti kialakítást /26. oldal/. A korábban vizsgált BKK-s minimális, csökkentett tartalmú fejlesztési állapotot vették figyelembe a főváltozatok vizsgálatánál. Hogy a főváltozatnak milyen a keresztmetszeti kialakítása, az a forgalomfejlődés szempontjából mindegy, ugyanúgy azt a 2x3 sávot vették figyelembe, ami szűkített 2x3-at jelent. A szűkítettet úgy értik, hogy nem nyúlnak a telkekhez, nem kell területet kiszájtítani. Egyrészt szűkített forgalmi sávokat tudnak csak kialakítani, valamint ez sávonkénti sebességkorlátozást jelentene, ezzel a BKK tanulmány is így számolt. Ennek itthon még nincs gyakorlata, ez azt jelenti, hogy a belső sávban 70 km/órás sebességet engedélyeznek, viszont a legelső sávban 50 km/órás sebességet kell hogy biztosítsanak. Ennél a módnál a buszöböl kialakítását nem lehet megoldani, illetve nincs önálló parkolósáv ebben az esetben és városképileg sem támogatható keresztmetszet, zöldsávot sem tudnak ebben a keresztmetszet kialakításban biztosítani. Egy másik vizsgálat, a BFVT által készített tanulmány foglalkozott egy szervizutas kialakítással /27. oldal/, ami egy kicsit jelentősebb területkiszájtítással járó keresztmetszeti kialakítás, egy 49 méteres szélesítést jelentene, ami nagyobb beavatkozást jelent. Ugyanakkor a BKK korábbi tanulmánya foglalkozott egy 2x2 forgalmi sáv és 1-1 kétoldali szervizút + parkolósáv kialakítással, ami már egy fenntartható környezeti kialakítást jelent. Ezt a keresztmetszetet alapul véve vizsgálták a főpályát, ők ezt a kialakítást javasolják. Ezt a kialakítást úgy javasolják, hogy a Felsőcsatári út és Csévész utca között egy külön szintű csomópontok valósulnának meg, a merőleges utcák a szervizútra kötnének rá.

A csomópontok előtt lenne a 2x3 sávós összenyitás, tehát fonódhat a szervizút és a főpálya forgalma. Ez a kialakítás kiszájtítással jár. Jelzőlámpás keresztezést ebben az esetben nem javasolnak, az

közlekedésbiztonsági kockázatot jelentene. A déli oldalra a parkolósávot az előző szakmai egyeztetés alapján elvetették, nem szükséges, ezt a parkolást meg lehet oldani a déli terület fejlesztése során a területen belül. Az északi oldalon a parkolósávot bent hagyták attól függően, hogyha tömbkiszajátítás történik, akkor az ingatlanfejlesztéstől függően a parkolósáv maradhat, de ha telekkiszajátítás történik, akkor nem feltétlenül szükséges a parkolósáv, helyettes zöldsávot bővíthetnének a parkolósáv irányába. Felrajzolták, hogyha ezt a keresztmetszetet alakítanak ki, akkor milyen területi lehatárolást jelentene ez. Ez összességében 68 122 négyzetméter telket jelent, amihez hozzá kell nyúlni, ez 67 darab telket jelent. Ebből gyakorlatilag az új közterület az 18 278 négyzetméter. Azt azért szeretné kiemelni, hogy a 68 122 négyzetméterben benne van a 28 545 négyzetméteres sportpálya közepén. A sportpályából 1886 négyzetmétert venne el az új közterület. De gyakorlatilag 67 telekről lenne szó, amihez hozzá kéne nyúlni. A kritikus pont az Attila utca és a Vajk utca közötti tömb, ahol elég kicsi telkeket érintenek. A vizsgálataik szerint elég az első teleksort kiszajátítani, a következő házsorhoz, teleksorhoz már nem kell hozzányúlni, így nincs szükség az egész tömb kiszajátítására. Megnézték, hogy milyen új kapcsolatokat lehet még kialakítani, mert a kerülettől volt egy ilyen kérdés. A BKK foglalkozott ezzel korábban, ők szintbeli csomópontokban gondolkodnak. Erre vetette fel most két változatukat. Mindkettő a bentről kifelé tartó irány szempontjából kanyarodást jelentene és merőlegesen rávezetné a forgalmat a főpályára, majd egy lámpás csomópontba vezetné át a forgalmat, míg a kintről befelé menő forgalom jobbra kis ívben megoldaná a kikanyarodást, ahogy most jelenleg is. Viszont úgy gondolják, hogy ezzel a kialakítással számos probléma van. Egyrészt a főpálya kapacitását csökkentik, a Gyömrői úton torlódás alakulhat ki csúcsidőben. Ha az engedélyezett nagy ívű balra kanyarodás – ha nem ezt a fajta kialakítást veszik, ami az előző ábrán jelenik meg –, az erős forgalombiztonsági kockázatot jelent. Megné az elkerülő útvonalak esélye, így Erzsébet-, Béla-telepen megnő a forgalom, ezért nem feltétlen javasolt ez a kialakítási mód, illetve mindenképp szeretnék elkerülni a jelzőlámpás szintbeli csomópontot egy ilyen úthálózatban, valamint ezek az új kapcsolatok a vasúton túlra nem adnának új kapcsolatokat. Megvizsgáltak egy olyan lehetőséget, melyben a visszafordulás lehetőségét egy külön szinten nézték meg. Ez egy U alakú vagy patkó alakú aluljárós megoldást jelentene. Ez a Csévész útról érkező forgalmat, akik a szervízúton jönnek, de a kerület központja felé szeretnének tartani, ne kelljen a Felsőcsatári útig elmenniük, egy aluljáróban meg tudnának fordulni és az ellentétes szervízútra visszafordulni. Ez nem keresztezi szintben a főpályát. Ez körülbelül egy 1,5 milliárdos pluszköltséget jelent, ha nem többet. Ugyanakkor csökkentett sebességgel tudnak csak ebben az aluljáróban haladni, és ez is csak a személygépkocsik számára biztosítható, tehát egy kukásautó nem tudna ebben megfordulni. Ez a kialakítás plusz területkiszajátítással jár az előzőhöz képest, egyrészt a déli oldalon, valamint az északi oldalon is, ahol a műtárgy, illetve a hozzá szükséges lámpás rész van. Átérnek a Csévész utcai csomópontra. Ott megnézték a korábbi tanulmányban megjelenő 2x2 sávós felüljárós változatot. A jelenlegi felüljáró kerülné bővítésre déli irányban. Azt a csomópont kialakítást, ami abban a tanulmányban szerepel, azt el tudták fogadni. Annyit még megnézték, hogy a jelenleg engedélyezési tervvel rendelkező repülőtéri vasút vonala hogyan érinti ezt a csomópontot. Ez a reptéri nyomvonal figyelembe vette a Csévész utcai csomópontot. Ők ezt a csomóponti kialakítást javasolják, ugyanakkor megvizsgáltak egy másik lehetőséget is, hogyha a főpálya szintben halad, viszont a keresztirányú átvezetést külön szinten oldják meg /35. oldal/. Ez egy kicsit íves megoldású felüljárót jelentene. Nem szeretnének egy felüljárót úgy átvezetni, hogy a főpályáról lecsatlakozó és a keresztirányú útra kereső forgalom a lakó utcákon keresztül történjen, ezért körforgalmú csomópontokból indulna ki ez a felüljáró. Először egy 2x1 sávós felüljárót feltételeztek, illetve megnézték a két körforgalmat forgalomkapacitási szempontból, és a következőket állapították meg: ez a fajta körforgalom kialakítás se bírná el a keresztirányú forgalmat, a kereszt irányú műtárgyat is szélesíteni kellene, mivel íves kialakítású, a sebességet is korlátozni kell, továbbá zöld területben épülne ki. Ezt a fajta kialakítást tehát nem javasolják tovább tervezésre. Rátérne a Szemere telepi kapcsolatra /36. oldal/. A főváltozatokban egy 2x2 sávós felüljáróval számoltak, ami az Igló utcánál kialakítható. Szintén egy korábbi BKK-s tanulmányban már kidolgozásra került. Itt a vasúti átjáró keresztezése ugyanúgy szintben történik, ahogy jelenleg is. Ehhez képest néztek meg két alternatívát. Az egyik egy keresztirányú kapcsolatot vezetne műtárgyba, ebben az esetben ez egy aluljárós megoldás lenne. Ugyanúgy biztosítani kell minden irányban a főpálya felé az irányokat. A Május 1.

térnél körforgalmat alakítanának ki, onnan indulna egy aluljáró, keresztezve a főpályát, majd jönne fel a Zemplén utcánál. Itt három telket kell érinteni a csatlakozások miatt. Az Igló utcába kötne be és az Igló utcából a befelé irányba lenne a kapcsolat, a kifelé irányból pedig egy-egy rámpával közelíthető meg majd az aluljárós műtárgy. Mivel a kereszteződés aluljáróban történik, ezért egy kibővített, széles aluljáróval kell számolni. Megnézték forgalmi vizsgálatban, hogy ez plusz forgalmat nem jelent az előző, azaz a 2x2-es felüljárós változathoz képest, itt egyszerűen csak átrendeződik az itt megjelenő forgalom, ebben a csomópontban jelentene egy kialakítási módot. A másik alternatíva pedig ettől a helyszíntől beljebb, távolabb alakítana ki egy külön szintű csomópontot, hasonlóan mint az előző esetben, aluljáróba vezetve a keresztirányú kapcsolatot, és minden irányba csatlakozna és megadná a főirányt, a kapcsolatokat a főpályával. Az általuk használt egységes forgalmi modellben szereplő hálózati elemeket tették be a vizsgálataikba. Ez a Külső-Kerületi körútnak a nyomvonalához illeszkedik. Mindkét vizsgálatot főleg forgalmi szempontból nézték meg, a műszaki megvalósíthatóság egy részletesebb terv fázist jelent, úgyhogy inkább a forgalmi vizsgálat lényegesebb most. Ennél a vizsgálatnál az derült ki, hogy a ráhordó utcákban növekszik meg a forgalom, az előző, Igló utcai aluljárós megoldáshoz képest, tehát megnő a Honvéd utca – az Üllői út és a Május 1. tér között húzódó utca –, illetve a Ráday Gedeon utca forgalma. /40. oldal/ Ebben az esetben szintén a piros szín jelöli a forgalomnövekedést, a zöld pedig a forgalomcsökkenést. Ha itt egyéb területfejlesztés beindul, akkor a kialakított csomópont kapacitását felül kell vizsgálni, nem biztos, hogy elbírja azt a forgalomnövekedést, ami a területfejlesztésből adódóan megjelenne. Az utolsó csomóponti vizsgálat az Üllő út – Repülőtéri út – 100. sz. vasútvonal vizsgálata /41. oldal/ A MÁV-val történt egyeztetés során ők is támogatták a külön szintű csomópont megvalósítását. Itt korábban készült egy engedélyezési terv, amit figyelembe vettek, amely szerint az Üllő út csatlakozása a 4-es számú főútra a vecsési kettős körforgalmon keresztül történne, amit azért nem tartanak szerencsésnek, mert a reptérrel történt egyeztetésük során kiderült, hogy a reptér fejleszteni szeretné a J portáját, azaz az új főportáját, ami a kettős körre csatlakozna rá. Tehát ott megnövekedne a kettős körforgalomnak a forgalma, és ezt a csomópontra vonatkozó engedélyezési terv nem is vette figyelembe. Egy olyan lehetőséget kezdtek el vizsgálni, ahol az Üllői út felé való közlekedési kapcsolatot nem a kettős körön keresztül biztosítanák, hanem attól függetlenül egy közvetlenebb kapcsolatot jelentene. Ez az az engedélyezési terv, ami elkészült korábban. Ők pedig elkészítettek erre egy funkció ábrát /43. oldal/ Piros színnel berajzolták azt, hogy mi az, ami új hálózati elemként jelenne meg ezen a területen. A kettős kör és az Üllői úti csatlakozás között behúztak egy fonódási szakaszt, ahol lehajtóval/felhajtóval lehetne az Üllői út, illetve az Üllői útról a 4-es számú főút közötti kapcsolatot megteremteni. Ezt egy következő tervszak fázisban lehet megvizsgálni, hogy pontosan milyen aluljárós megoldást jelent ez az Üllői út esetén. Szóba került, hogy jelenleg van a 4-es számú főútról kifelé, az Üllői út felé haladva egy jobbra kisívű kanyarodás, ami jelenleg biztosítva van. Mivel ez külön szintű csomóponttá változik, ezt a jobbra kisívű kanyarodást nem tudják biztosítani, viszont a reptérrel folytatott egyeztetés során kiderült, hogy a reptér a D portát és a rendőrségi portáját bezárná akkor, ha megépül az új főporta. Tehát ami erre az útra forgalmat generálna a reptéren keresztül, az megszűnne, illetve az Igló utcai külön szintű csomópontok ha megépülnek a vasutat keresztezve, tehát nem szintben történne a vasút keresztezése, akkor szintén azt a csomópontot kezdenék újra használni a közlekedők. Ugyanis az a vasúti csomópont a Ferihegyi vasútállomás közelsége miatt egy hosszabb zárva tartási idővel működik, mint ez az Üllői úti csomópont, tehát jobban szeretnek erre az Üllői úti kereszteződés felé menni az autósok. De ha az Igló utcánál kiépül a külön szintű csomópont, akkor maradnak annál a csomópontnál. Ezért ők úgy gondolják, hogy nem szükséges külön ezért egy jobbra kis ívet kiépíteni ennek, viszont ha valaki mégis itt akar befordulni az Üllői út felé, az is biztosítva van, ha elmegy a vecsési kettős körforgalomhoz, ott vissza tud fordulni és úgy meg tudja közelíteni az Üllői utat. Végezetül a gyalogos és kerékpáros kapcsolatokat foglalta össze egy táblázatban /44. oldal/, ezt is vizsgálják ily módon a Megvalósíthatósági Tanulmányban. Összesen 5 gyalogos, kerékpáros felüljáróról beszélhetnek. Egyrészt a jelenlegi Száva utcai gyaloghíd, ami most az Üllői út fölött, pont a projekt tervezési határán van, azt mindenképpen fel kell újítani, tehát az bekerült a projektbe. Van egy önálló projekt, a speciál terv által kezelt Attila utcai gyalogos felüljáró, ami közvetlen kapcsolatot adna a gyalogos felüljáróval a vasútállomás, Gyömrői út között. Ők úgy gondolják, hogy

ez jó, ezzel számolni kell. Új gyalogos felüljárót kell figyelembe venni a Vajk/Csaba utcánál, ugyanis itt van egy-egy buszmegálló, ezeket is ki kell szolgálni gyalogos felüljáróval. Új gyalogos felüljárót kell biztosítani az Igló utcánál abban az esetben, hogyha az aluljárós változat kerül kiépítésre. Miután megszűnik a D porta, így megszűnik ott a zebrás, jelzőlámpás csomópont, így biztosítani kell a gyalogosoknak is egy felüljárót, mert a dolgozóknak mint személyi bejárat megmarad, illetve a buszmegállók is ott megmaradnak. Ezt a gyalogos felüljárót átvezetnék a vasút fölött is, bevezetve a legközelebbi utcába. Ennyit szeretett volna elmondani. Megköszöni a figyelmet.

Banga Zoltán: kis szünet után a következő javaslata lenne. Látja, hogy alpolgármester úr jegyzetelt, talán van kérdés, észrevétel is. Első körben szeretné megkérni a Bizottság tagjait, hogy mondják el a felvetődő kérdéseiket, észrevételeiket. Ezután adna lehetőséget a válaszra, utána pedig szeretné még egyszer visszavenni a kérdezés lehetőségét. Így talán sikerül mindent kitárgyalniuk. Most tehát megadja a szót Petrovai László alpolgármester úrnak.

Petrovai László: valóban elég sokat jegyzetelt. Mielőtt tételesen végigmenne a bemutatott anyagon, feltenné a még benne maradt kérdéseket. Valóban több egyeztetési fórumon vettek már részt. Szeretné felolvasni a levelet, hogy egyértelművé váljon az, ami itt most a TFFB tagsága előtt áll. Somodi László igazgató úrtól kapott egy levelet, aminek az egyik bekezdését szeretné szóról szóra felolvasni, hogy mindenki előtt világossá váljon, mit is csinálnak.

„Bár a bizottsági határozattervezet nem fogalmaz ebben közvetlenül, de az Alap kikötések 1., 3. és a további csomóponti kikötésekben megfogalmazottak alapján, a határozat elfogadása esetén, úgy tekintjük – mármint a NIF és a KKBK -, hogy a Kerület támogatja az út szabályozási szélességének bővítésével, ingatlanok kisajátításával járó, kedvező közlekedési szolgáltatási szintet adó útfejlesztési változat megvalósítását. A végrehajtáshoz, a kérések érvényesítéséhez szükséges lesz a következő tervfázisokkal párhuzamosan a településszabályozási eszközök (pl. Helyi Építési Szabályzat) módosítása, a közlekedési területként kijelölt sáv szélesítésének önkormányzati rendeletbe foglalása. Ehhez együttműködési Megállapodás megkötése lesz szükséges a Kerület és az Építető között. Az Önök által – mármint az Önkormányzat által - készített határozattervezet bizottsági elfogadása esetén úgy tekintjük, hogy ennek az Együttműködési Megállapodásnak a megkötésére a Kerületi Önkormányzat készen áll.”

Tehát legyen világos mindenki számára: arról szól a történet, hogyha kialakul egy olyan egyetértés a bemutatott tanulmányokkal szemben, ami a KKBK-nak és a NIF-nek lehetőséget biztosít a továbbtervezés műszaki megalapozására, akkor ezzel azt is kimondják, hogy az Önkormányzat a maga feladatát ebben, tehát a szabályozási tervnek az ehhez szükséges módosítását el is végzi. Nehogy abba fussanak bele, hogy elkészül egy olyan terv, aminek túloldalon a szabályozása nem áll rendelkezésre. Ezt szükségesnek tartotta elmondani. Végigtekintve az elmúlt hetek történéseit először kezdené az általános megállapításokkal. Megérti azt a törekvést - és természetesen a Bizottság tagjai majd elmondják a saját álláspontjukat -, hogy a Ferihegyi repülőtérnek, az ország egyetlen, nagy, nemzetközi repülőtérének az elérését európai színvonalúvá kell tenni. A kerület érdekein túltekintve, fővárosi és országos érdekeket nézve önmagában ezt támogatni is tudja. Ugyanakkor azt mondja – és ezt képviselték az eddigi tárgyalások során is -, hogy mivel ez az út egy városi főút is egyben, és amely a kerületnek lakott részein, illetve gazdasági területein vezet át és azoknak a kiszolgálásában is szerepet játszik, olyan megoldásokat kell találni, amelyek a kerület érdekeit nemhogy nem sértik, hanem kifejezetten javítják lehetőségeit. Ez részben a kormányhatározatban szerepel is és a bemutatott csomóponti és egyéb műszaki megoldások egy része ebbe az irányba megy. Azt gondolja, hogy nekik, mint kerületi bizottságnak, az a feladatuk, hogy megnevezzék azokat a még mindig problémásnak látott helyeket ebben a folyamatban, ahol további egyeztetéseket látnak szükségesnek, vagy próbálják orientálni a tervezőket ebbe az irányba. Senkit nem megsértve szeretné felhívni kifejezetten a tervezők véleményét arra, hogy ők egy nagy egészben gondolkodnak, de mivel ez egy városi főút, meg kellene próbálni behelyezkedni a helyben élőknek a közlekedési szokásaiba. Ez a kerület is ezen az úton él, nem tudnak ettől eltekinteni. Az elhangzottak alapján helyenként feljegyezte, hogy nincs igaza a tervezőnek, de aztán kihúzta, mert megtalálta a nyomát, látta, hogy bizonyos esetekben fölismerték azokat a megoldásokat, amiket a kerületben élők, a lokális forgalom

igényel ebben a fejlesztésben. Tehát látja az erre való törekvést, de még nem mindenhol találta meg, ezeket próbálja majd kiemelni. Még mindig általánosságban a nyomvonalról és a pályaszerkezetről szólva: ez az útvonal a kerületnek egy olyan részén halad át, ahol markáns eltérés van az északi és a déli oldal között. Az északi oldal jellemzően egy lakóterületi rész, ami mellett elhalad, míg a déli oldal egy klasszikus rozsdáövezet, illetve beépítetlen terület, hogyha kilépnek ebből a zónából, teljesen mások benne a fejlesztési potenciálok, illetve a kiszolgálandó igények is mások. A bemutatott tervekben eredetileg ez a fajta kettősség - aminek véleménye szerint meg kellett volna jelenni az út keresztmetszeti tervezésében – ez nem jelent meg. Most már itt elhangzott, hogy az egyeztetéseken eldőlt, hogy tulajdonképpen a déli területen a parkolószáv, szervizút kialakításra nincs igény, hiszen a rozsdáövezet átalakulásával az ott indukált fejlesztésekkel magán a területen belül kell ezeket a történéseket megoldani, míg az északi oldalon, akár lakóövezet, akár intézményi terület alakul ki, ott erre igény van. Innentől kezdve aszimmetrikussá válik tulajdonképpen ennek az útnak a keresztmetszete. Ennek abban a tervben, ami majd ezután készül, már markánsan kellene megjelennie. Abban a pillanatban viszont, hogyha ez az aszimmetria tudatosan ebben a tervben, akkor az az igény, amit az alapkikötések 2. pontjában leírtak, miszerint úgy vélik, hogy a 2x2 sávós belvárosi autópálya + szervizút felfogástól el kellene szakadni a 2x3 sávós főút, zöld sávval elválasztott főút irányába. Azt gondolja, hogy a város érdekeit ez sokkal jobban szolgálja, miközben azt az igényt, amit a kormányhatározat támaszt, azt semmiben nem gátolja. Ez az egyik. Nagyon-nagyon fontosnak érzik – és ezt már sokszor jelezték –, és ő is mindig ebből indul ki, hogy a szabályozási szélesség változása valamilyen szintű kisajátítással kell hogy járjon. A jelenlegi szélességben – ahogy mondták is – csak korlátozott szintű szolgáltatást tudnának nyújtani: egy 2x3 sávós autópályát mindenféle zajcsillapítás, parkolás, buszöblök, kerékpárút és egyéb nélkül, tehát azok nélkül a korszerű útszolgáltatások nélkül, amire úgy gondolja, hogy az itt élőknek igénye lenne. Tehát abból a koncepcióból indul ki, hogy a szabályozásnak a szélességét meg kell változtatni. Ebben az esetben három alapintézmény esik arra a területre, ami kisajátítással, illetve a szabályozás szélességével érintett. Szeretné a jegyzőkönyvben rögzíteni: csak abban az esetben tudja a szabályozási szélesség megváltoztatását, bővítését támogatni, hogyha ennek a három alapintézménynek az elhelyezése előtte üzemelés szintjén megoldódik a projekt keretei között. Azt gondolják, hogy van erre szabad terület, hiszen van még építésre alkalmas terület is közvetlenül az út mellett, amit ráadásul a kisajátítás részben érint is, de ott máshol is lehet erre találni alkalmas területet. Ez a három intézmény: a posta, a gyógyszertár és az orvosi rendelő. Egy-egy-egy található ezekből a területen, melyeknek a szolgáltatása gyakorlatilag az egész időtartam alatt nem maradhat ki, és nyilvánvalóan utána sem. Ha ezt nem lehet biztosítani a projekt keretei között, akkor nem tudják támogatni azt, hogy ezeknek a kisajátítása bármilyen szinten megtörténjen. Szeretné kérni, hogy amikor kialakul az a fajta terv, ami már egy kiviteli tervnek az alapját szolgálja, akkor egy lakossági fórumon az érintett lakossággal az építető is ismertesse meg a kormányzati szándékot. Általános kérdése a felüljáró bővítésének technológiájára vonatkozik. Próbálja értelmezni a szöveget, de ebből a szempontból egy kicsit pongyolán fogalmaznak. Egyedül a kőhídi csomópontnál hallotta azt, hogy a pálya bal irányba történő eltolásával a felüljárót úgy kívánják plusz két sávval bővíteni, hogy délre építik mellé a felüljárót. Ennek látja a műszaki megvalósítását. Az adott nyomvonalakon az adott műtárgyaknak a bővítését, mármint amikor felüljáróról beszélnek, nevezetesen a Szemere-telepnél van még egy ilyen, akkor ott is valami olyasmi történik, hogy az adott felüljáró mellé épül egy másik felüljáró. Most elmondaná a személyes véleményét, bár úgy gondolja, hogy sokakkal egyetértésben, hogy a kerületnek szüksége van új haránt irányú kapcsolatokra, még hozzá eltérő szintű haránt irányú kapcsolatokra. Ebből a szempontból az V. változat az, amelyik számol azzal, hogy a Hangár utca térségében új összeköttetést biztosít külön szinten a szomszédos kerületek irányába. Azt gondolja, hogy ez előnyösebb a kerület szempontjából, de a Bizottság tagjai majd elmondják a véleményüket. Megköszöni, hogy megvizsgálták a felvetődött lehetőségeket, hogy közvetlenül ott, abban az egyébként sem egyszerű csomópontban még bekötnék ezt a felüljárót. Volt közöttük némi félreértés, hogy a vázlat nem pont azt mutatja, amiről beszéltek, de azért az látszik, hogy nem működőképes a történet. Ő személy szerint el tudja azt fogadni, hogy az eredetileg felvázolt koncepció mentén érdemes tovább menni, mert ez az új koncepció nem működőképes. Most tulajdonképpen majdnem át is tértek a csomópontokra, egyetlen egy dolgot szeretne még kiemelni. Amennyiben az V. változat

lesz a befutó, akkor ennek két vonzata mindenképpen van. Mutatták a forgalomszámlálások is, hogy ez a Lakatos útra forgalmat fog generálni, ami a maga módján olyan értelemben természetes, hogy ha azt mondják, hogy haránt irányú új összeköttetésre van szükségük, akkor ott valaki járni is fog. Tehát ez egyértelmű. Viszont a kerületnek ebben olyan dolga lesz, hogy a Lakatos út lakótelepi részén – ahogy jelenleg is van – a teherforgalmat továbbra sem szabad megengedniük. Ott van egy ipari övezet, aminek a kiszolgálásában nagyon jól közre tud működni az új csomópont, de azt, hogy onnan az Üllői útig teherforgalom bonyolódjon, ezt továbbra sem szabad engedni. Amit viszont a beruházás keretei között szeretnének elérni, az egy teljesen apróság ehhez a volumenhez képest. Van ott egy iskola, ami előtt van egy zebra. Éveken keresztül mostanáig nem tudták elérni, hogy ott lámpás forgalomirányítás történjen a gyerekek védelmében. Most egy olyan mértékű forgalomnövekedésre lehet ott számítani a 2x2 sávós főúton, ami már indokolná, illetve szükségessé is teszi az átkelés lámpás biztosítását. A Lakatos út – Hangár utcai csomópontról már beszélt. A Felsőcsatári útról nem igazán tud újat mondani, úgy gondolja, hogy abban a kérdésben eddig sem volt köztük vita. Ha a visszafordulás lehetőségét biztosítani tudja az új csomópont, akkor az minden olyan szolgáltatást nyújt az itt élők számára ezzel a külön szintű aluljáróval és fölötte a minden irányú csomóponttal, ami szükséges lehet. A Csévéző utca – Felsőcsatári út közötti szakaszon a csomópontban vizsgáltak két lehetőséget. Teljesen egyetértenek abban, hogy azonos szinten nem működik az esetleg új összeköttetés, sem lámpával, sem körforgalommal, semmilyen módon. Balesetveszélyes helyzet, az egész beruházás létjogosultságát kérdőjelezi meg, vagy azt a célt gátolja meg, amiről szó van. Ezzel együtt azt gondolja, hogy a külön szintű átjárásnak a lehetőségét nem kellene elvetni. Vizsgáltak egy patkó alakú visszafordítást aluljáróval. A patkó alaknak egyetlen problémája van, hogy egy irányba működik. Vagy két nagy patkót kellene csinálni, hogy mindenki mindenhol vissza tudjon fordulni, vagy ugyanabból a beruházási költségből, amiből ezt az aluljárót meg lehet csinálni, más forgalomtechnikai megoldással, más forgalomirányítással, más sáv kialakításokkal elképzelhetőnek tart egy megoldást. Még mindig elképzelhetőnek tart egy olyan megoldást, ami biztosítja azt, hogy akik a város felől érkeznek, akik az agglomeráció irányából érkeznek – nyilván nem ők fognak, hanem akik a kerület más részeiből érkeznek oda, illetve Erzsébet-, Béla-telep felől is – mindkét irányból el lehessen hagyni azt a területet. Azt gondolja, hogy az az érvelés, ami itt elhangzott, hogy ez elkerülő utat generál, az nem állja meg a helyét, tehát ezt vessék el. Ami pedig még egy korábbi megbeszélésen elhangzott, hogy ott beszorul egy teherautó meg ilyesmi... Nem feltétlenül kell teherautónak közlekednie ebben az aluljáróban. Vannak ebben a városban máshol is olyan szűk aluljárók, amelyek kifejezetten csak a személyi forgalomra vannak kitalálva azért, hogy ott személyautó átmenjen, de nem akar ott senki átvezetni kukásautót, nyergesvontatót meg ilyesmit. Véleménye szerint lényegesen kisebb helyigénnyel, lényegesen kisebb úrszelvénnel, kifejezetten a helyi lakosság igényeinek a kiszolgálására a felvázolt keretek között meg lehet ezt oldani. Kéri, hogy ezt a kérdést azért még tartsák melegen. A következő csomópont a Kőhídi csomópont. Ott az íves, két körforgalmas megoldásról elég hamar kiderült, hogy nem életképes. A 2x2 sávós felüljáró valószínűleg működik. Azt gondolja, hogy az eddigi egyeztetések tapasztalatait összefoglalva két komoly igényük van: alatta egy minden irányú csomópont kell, hogy kialakuljon. A jelenlegi csomópontnak az a problémája, hogy a Ráday Gedeon utcából érkezve nincs közvetlen balra fordulási lehetőség, hanem van egy visszafordító, amit ez a beruházás meg kellene, hogy szüntessen. A másik – bár nem ennek a projektnek a tárgya, de mindkét projektnek ugyanaz a gazdája –, el kell, hogy itt hangozzon, hogy a vasút szempontjából az a nyomvonal, ami a terven látszik, az a kerület szempontjából továbbra is elfogadhatatlan. Úgy ítélik meg, hogy amikor ez a két projekt elindult, volt egy egyeztetési probléma, vagy a vasúttervező megijedt attól, hogy egy híd alatt kell átvezetnie a vasutat, nem tudják, de az a megoldás, hogy a Béla-telepnek a déli sarkán gyakorlatilag 70 ingatlant letarol és nyitott folyosóban vezet egy 120 km/órás sebességgel száguldó vonatot, az a kerület szempontjából elfogadhatatlan. Ha a repülőtérei vasút elmegy 50-60 méterrel odébb és a csomópont tengelye alatt megy át teljesen terepszint alatt, akkor az egy olyan dolog, amit annak érdekében, hogy felszabadul a 100-as vonalon a vasúti kapacitás és ezáltal egy kicsit jobban átjárható a vonal, meg egyébként is a beruházás akkor tovább tud menni, úgy gondolja, hogy ezt tudja akceptálni a kerület, de azt a nyomvonalat, ami a terven szerepel, azt egészen biztosan nem. A lakossági ellenállást pedig nem is tudják megfékezni. Tehát ez nemhogy politikai döntés, hanem ez egy olyan közösségi érdek,

amit senki nem fog felvállalni. Szemere-telepen megvizsgálták a kerület által tett javaslatot, arra majd szeretne visszatérni. Az a javaslat, amit a tervezők felvázolnak a Szemere-telepi csomópontnak a külön szintű leküzdésére, az valóban működik, ezt el kell fogadni. Egyetlen egy problémája van a kerület által javasolt másik megoldással szemben: a cargonak a forgalmát, tehát a teherforgalmat rajta hagyják az Igló utcán, ahogy most is működik. Gyakorlatilag egy lakótelep közepén egy főúton vezetik át a reptér forgalmát. A kerület által tett javaslat, amire a vizsgálat született - a nyomvonal ugyan tökéletesen nem az, amire gondoltak, de erről majd érdemes lesz külön beszélgetni -, tehát az a fejlesztési javaslat, ami a korábban tervezett KKK /Külső-Keleti körút/ nyomvonalából azt a csomópontot megvalósítja, az képes lenne ezt a teherforgalmat teljesen kikapcsolni a lakóövezetből. Tehát olyan járulékos haszna lenne a kerület számára, amit szeretnének elérni. A Külső Gyömrői útnak a projekt keretében történő megépítése - az a pár száz méteres földút az erdő mellett, aminek a becsületes neve Külső Gyömrői út - megoldást jelentene: ellátja a repülőteret, oda viszi a teherforgalmat, kikerül minden lakóövezet, és a csomópont egy zöldmezős területen, kisajátítások nélkül, mindenféle zavaró hatástól távol kialakulhat, és akkor már csak a déli oldalnak a ráhordását kell megoldani. A Szemere-telepi átjáró jelenlegi helyén pedig elbontható lenne a felüljáró, hiszen akkor teljesen megszűnne a keresztezési igény. Amit biztosítani kell, az egy gyalogos/kerékpáros aluljáró ez alatt, hogyha nem akarnak lámpával átengedni gyalogosokat a vasútállomásra. Ott tehát nincs semmilyen más forgalmi igény. A 100-as vasút esetében még ragaszkodott volna a visszaforduláshoz, de teljesen logikus az érvelés. Ha a reptér átalakítja a portarendszerét és a D porta megszűnik, ugyanakkor a Szemere-telepnél, az Igló utca környezetében megvalósul a csomópont, akkor tényleg nincs, aki kimenjen Vecsésre azért, hogy visszaforduljon, vagy legalábbis olyan kevesen, hogy valószínűleg inkább már az Igló utcánál átmennek a csomóponton. Tehát teljes mértékben elfogadja, hogyha geometriailag nem lehet megvalósítani a visszafordulást a Ferihegyi repülőtérre vezető útra, az Üllői útra, akkor ott már valóban nem lesz olyan forgalmi igény, ami ezt indokolná. Tehát a maga részéről ezt elfogadta. Amit ellenben nem látott, bár a tárgyalások során említették, és szeretné, ha a Bizottság tagjai előtt ez világos lenne az a következő. Volt a kerületnek egy olyan kérése, hogy a tervezés során vizsgálják meg annak lehetőségét, hogy az aluljárót, ezt a külön szintű csomópontot olyan úrszelvénnel és olyan lejtviszonyokkal alakítsák ki, hogy távlatilag, valamikor a jövőben esetleg a kötöttpálya, a villamosvonal meghosszabbítása is átvezethető legyen rajta. Erre most nem látott hivatkozást, és ezért szeretné felhívni az érintettek figyelmét. Most ugyan még nincs ott a villamos, de ha ezt most nem jól építik meg, akkor soha nem is lesz. Most lehet beavatkozni olyan módon, ami távlatilag, 20-30 évre előre biztosítja a megvalósítás lehetőségét. Most hirtelen ennyit tudott elmondani. Ha felvetődnek kérdések, közösen megpróbálnak válaszolni. Az sem lenne baj, ha a Bizottság tagjainak lenne olyan álláspontja, ami eddig nem merült fel.

Banga Zoltán: megköszöni alpolgármester úrnak az elmondottakat. Először a Bizottság tagjainak adná meg a szót, utána kéri a meghívott vendégeket, hogy reagáljanak. Lehetséges, hogy ennek függvényében esetleg további kérdések is felvetődnek. Mielőtt a vita, hozzászólás szakaszt megnyitná, megköszöni a vendégeknek az eddigi áldozatos munkát, és azt a figyelmet, amivel ezt a projektet a kerületben tervezték. Külön megköszöni a Hivatal munkatársainak, alpolgármester úrnak a szakmai egyeztetést, hiszen eddig is már elég komoly munkát végeztek annak érdekében, hogy közösen megtalálják a lehető legjobb megoldást. Szeretné kérni a Bizottság tagjait, hogy akinek van kérdése, hozzászólása, jelentkezzen. Megadja a szót Tóth Kálmánnak.

Tóth Kálmán: megköszöni a kimerítő tájékoztatást. Ő maga évek óta már nagyon sok hasonló egyeztetésen vett részt, Nyul úrral személyesen is beszélt egy fővárosi szintű egyeztetésen. Voltak közöttük nézeteltérések.

Nyul Zoltán: a viták mindig előremutató dolgok.

Tóth Kálmán: Petrovai úr hozzászólását is megköszöni. Úgy összefoglalta az elhangzottakat, hogy ő már ehhez nem is tud mást hozzátenni. Ő is nagyon régóta részt vesz már ezekben az egyeztetésekben. Nem szeretne túl sokat mondani, mert gyakorlatilag már minden elhangzott, amit

mondani szeretett volna. Két olyan szempontot szeretne csak kiemelni, amit Petrovai úr nem mondott el. Csak érintették azt a kérdést, hogy az Igló utcánál egy lehetséges fejlesztés esetén szűk lesz a keresztmetszet. Ő biztos abban, hogy lesz fejlesztés. Az egy magántulajdonban lévő terület, ami jelenleg - tulajdonosi körrel folytatott tárgyalás során - exlex állapotban van. Nem tudja, hogy az most ipari vagy intézményi besorolásban van-e. Erre Jankovits Vera főépítész asszony tudna válaszolni.

Jankovits Vera: még nincs eldöntve.

Tóth Kálmán: vannak igények a lakóövezetté sorolásra. Önkormányzati szinten úgy gondolják, hogy lenne annak relevanciája, hogy ott a már meglévő épületszövetben egy ipari övezet kerüljön besorolásra. Ott egészen biztosan egy nagyon komoly forgalomnövekedéssel kell számolni, tehát sokkal komolyabban kellene venni ezt a csomópontot. Már csak azért is, mert van még egy probléma, amit Petrovai úr is tud. Nem tudja, hogy ebben egyetértenek-e. A kerületnek egy nagyon komoly forgalomtechnikai gondot okoz a Nagybánya utcánál meglévő vasúti megálló, ahol jelenleg egy buszforduló van kialakítva. Az még akkor épült, amikor a Ferihegy I-es terminál egy low-cost járatnak adott leszállási lehetőséget. Akkor úgy gondolta az akkori vasút, hogy ad egy vasút kapcsolatot a le- és felszálló utasoknak. Ez most megszűnt, Ferihegy-1 már csak egy munkahelyi terminál, ahova az ott dolgozók lépnek be. Ha jól tudja, az a felüljáró uniós pályázatból épült, és lassan le fog járni a fenntartási kötelezettsége. Ez jó, hogy megvan, de ő nagyon szeretné, ha középtávon megtörténne az – akár a projekt keretében –, hogy a megállót áthelyeznék a Szemere-telepre. Ott ki lehet alakítani egy P+R parkolót, a terület el tudná viselni, megszűnne a kerületi probléma a lakossággal a Nagybánya utcánál. Ezt a két szempontot figyelembe véve sokkal fontosabb súlypontú kereszteződésnek kellene lennie. Csak ennyit szeretett volna elmondani, a többi kérdésben egyetért Petrovai úrral.

Banga Zoltán: megadja a szót Bohoczki Józsefnek.

Bohoczki József: kerületi lakosként ő is sokat használja a Gyömrői utat és a gyorsforgalmi utat is. Ami neki problémát okoz ha dugó van, az nem az, hogy nem elég nagy kapacitású az út, hanem hogy hova tudna menni másfelé, milyen alternatív megoldások vannak. Ha lennének alternatív útvonalak, akkor kisebb lenne az egész útnak a terhelése. Nem hallott a beszámolóban - még utalás szintjén sem - egy olyan gondolatot, amit több mint tíz évvel ezelőtt hallott, egy olyan útnak a megépítését, ami párhuzamos útvonal lenne a Gyömrői úttal, a vasút másik oldalán, a déli oldalon. Vak Bottyán utca – Alsó erdősor – áthalad a kispesti erőmű háta mögött és a Jegenyefasorba érkezik a lőrinci oldalon, Liget utca, Fedezék utca, egészen a Szemere-telepig, tehát a mostani Igló utcai kereszteződésig. Szinte akadálytalanul, kisajátítás nélkül, lakóházaktól távol, barna övezeti, szabad területen futott volna ez az útvonal. Az eredeti gondolat annak idején még az Üllői útnak a tehermentesítését célozta volna ezzel, de ez ide is illeszkedik. A Gyömrői út és az Üllői út közötti részen tulajdonképpen nincs is más útvonal, csak a Nefelejcs utca és Kispesten a Derkovits utca, amit teleraktak akadályokkal, hogy a lőrinciek lehetőleg ne válasszák azt az útszakaszt. Ezen kívül más alternatív útvonal nincs, és ezt sem tudják használni, mert a Nefelejcs utcának vége van a Szemere-telepi pakura tavak területén. Ott még egy további lehetőség, hogy azt az útszakaszt megnyitni a Honvéd utca, illetve az Igló utcai kereszteződés irányába. Már is két párhuzamos útvonal keletkezne, ami jelentősen csökkentené a Gyömrői út igénybevételét. Ő nem abban gondolkodna, hogy a sávokat növeljék minden határon túl, hanem az alternatív lehetőségeket lehessen választani. Alpolgármester úr már elmondta, hogy a kerület számára előnyös lenne az a csomópont, ami a Külső Keleti Körutat is figyelembe veszi. Ez egy kicsit elhúzza megint az útvonalat egy feltáratlan terület felé, csökkentve a lakóházak melletti terhelést. Ez egy jó megoldás lenne. Kérdésként merül fel, hogy az említett alternatív útvonal egyáltalán gondolati szinten felmerült-e vagy számoltak-e ezzel, amikor ezt a projektet kidolgozták?

Banga Zoltán: mivel más nem kíván hozzászólni, neki lenne néhány észrevétele, kérdése. Egész pontosan négy észrevétele lenne, illetve szeretne ezekre vonatkozóan információt kérni. Abszolút egyetért Tóth Kálmán képviselőtársának a Nagybánya utcára, a jelenlegi Ferihegyi vasútállomásra

vonatkozó megjegyzésével. Az állomás be van vezetve egy sűrű lakókörnyezetbe, buszmegállóval és mindennel. Nyilvánvalóan azok, akik igénybe veszik, használják is, hiszen megvan a csatlakozási pont, de ugyanezt talán máshol is ki lehetne alakítani. Lehet, hogy ez még nem a projekt mostani fázisának a kérdése, de a zajvédő fal kialakításával kapcsolatban is szeretne érdeklődni. Több olyan budapesti bevezető út van, ahol ez először nem valósult meg és évtizedes problémát okozott – gondol itt az M5-ös autópályára. Azt kéri, hogy erre már most gondoljanak, főleg ott, ahol ez az út lakóövezetek mellett haladna el, hogy ez hogyan legyen kialakítva, hol szükséges, és akkor legyen betervezve. Az útpálya kialakítással kapcsolatban számára nagyon szimpatikus az a rész, ahol a zöldsávossal elválasztás szerepel. Laikusként és használóként is úgy véli, hogy ezt támogatni tudják és örömmel vennék, ha végül így valósulna meg az út építése. Nem tudja, hogy mennyiben érintették az aluljárók kapcsán - hogy készül-e új vagy sem - az aluljárók magasságát. Ugye történt már súlyos baleset, amikor az emeletes busz belefutott egy aluljáró/felüljáróba. Ha lehetne, akkor egy olyan szabályozást kellene kialakítani, mellyel ez elkerülhető lenne. Az utolsó, és számára leglényegesebb az Üllői út és a 100-as számú vasúti pálya kereszteződése. Azt a szempontot szeretné felvetni, illetve kéri, hogy vegyék figyelembe, hogy ezen a részen, tehát az Üllői úttól bármerre – keletre, délre eső részen, a Béke tértől kifelé vezető útszakaszon – elég jelentős az odatelepült lakosság szám, akik szeretnének eljutni valahogy a belvárosba. Itt már most is vannak fejlesztési tervek a régi orosz laktanya területén, ezeket a területeket érintően érdeklődik. Az a közlekedési kapcsolat, hogy adott esetben az Üllői úton kicsit kifelé haladva, 6-8-10 kilométeres szakaszon, majd rácsatlakozva a Ferihegyi útra és úgy elérve a belvárost, a száz lámpán történő végig araszolgatás, az egész városrésznek a szennyezése szükséges-e? Megfontolná annak lehetőségét, hogy ezt a közlekedési kapcsolatot úgy alakítsák ki, hogy lehetőség legyen arra, hogy az Üllői útról a befelé vezető oldalra egy egyszerű, viszonylag nagyobb átbocsátási képességű csomópontot alakítsanak ki – függetlenül a repülőtértől, függetlenül a cargótól vagy bármitől. Számára lényeges lenne, hogy az Üllői útra a Ferihegyi útról történő jobbra rákanyarodás valahogy biztosítva legyen. Úgy gondolja, hogy sokan választanák ezt ahelyett, hogy a Határ úttól Kispesten és egész Lőrincen át araszolgatva jutnának el ezekhez a most is sűrűn beépített lakossági területekhez, ahol további fejlesztések is tervben vannak. Ennyit szeretett volna elmondani. Most először alpolgármester úrnak adná meg a szót.

Petrovai László: szeretne reagálni az elhangzottakra.

Banga Zoltán: alpolgármester úr után a vendégeket szeretné felkérni válaszadásra.

Petrovai László: ahogy Tóth Kálmán is említette, gyakorlatilag 6-8 éve tárgyalják ezeket a dolgokat, és mostanra azért nagyjából kialakult a közös álláspont. Két sűgást kapott: a bal oldalán ülő az Auchan-fejlesztést említi, a jobb oldalán ülő pedig a Nagybánya utcai megálló kérdését. Igen, ezekről nem beszélt, de mindkettő releváns. Az Auchan-terület biztos, hogy fejlődni fog, ott már van egy ipari terület. A Bohoczki úr által említett párhuzamos út az is ugyanabba a csomópontba fut bele, amit ők javasolnak. Tehát a vasút mellett délen párhuzamosan futó út is azt a csomópontot terheli. Az egy teljesen életképes új csomópont, ami ráadásul egy fejlesztési területnek a megközelítését nyitja meg. Sokkal jobb, mint bármilyen erőfeszítés a Szemere-telep jelenlegi helyén. Plusz azt a vasúti kérdést, amit szintén Tóth Kálmán feszegetett és teljesen logikus, hogy Szemere-telepen lehetne újra éleszteni a vasúti felszállást. Annak a P+R parkoló lehetőségét építi el a nagy ívű aluljáró, merthogy pont ott lenne a lehetőség a vasút állomás mellett egy P+R parkolóra. Amit viszont meg lehetne valósítani ennek a fejlesztési keretei között, tehát ezek szerint teljes összhangban mozog az egész Bizottság. Ezzel akkor Tóth Kálmán és Bohoczki úr felvetésére is reagált. Banga Zoltán a ferihegyi megállót csak megerősítette. A zajvédő fallal kapcsolatban próbálta végig sakkozni azokat a területeket, ahol ez szóba jöhet, de kevés ilyen hely van, valóban inkább a Ganz-telepi terület, mert a belső részeken, Erzsébet-, Béla-telep részén ez konkrétan egy városi út, aminek épp az lenne a lényege, hogy szolgáltatások települjenek az útra. Tehát ott nem nagyon tudnak zajvédő falat emelni, ott az újonnan felépülő épületek fogják a zajvédelmet biztosítani, nem akarják falak mögé szorítani az ott élőket. De erről akkor majd még beszélni kell, ha gondolják. Az aluljárók magasságának a kérdésével ő is egyetért. Úgy gondolja, hogy ez egyszerűen csak el lett hanyagolva. Elektronikus

eszközökkel, lámpás forgalomirányítással biztosan lehetne azt kezelni, hogy odamegy egy magas jármű és nem fér be. Ezt valahogy lehet előre jelezni, annál határozottabban is, minthogy fennakad egy vason. Ezt biztos, hogy meg lehet oldani. Amit Banga úr felvetett, azt ő is mondta: nem kell a Határ úttól elindulni ahhoz, hogy az Üllői úton menjenek végig. Ha Szemere-telepnél megvalósul egy rendszeren kiépített csomópont, akkor nem kell kimenni Vecsésig, hogy visszakanyarodjanak. Ha valaki eljön a gyorsforgalmi úton vagy a Ferihegyi repülőtérre vezető úton a Szemere-telepi csomópontig, ott átjön és nem kell visszakanyarodnia. Aki be akar menni, az a Honvéd utcánál felkanyarodik oda, vagy kimegy a vecsési csomópontba, és két körforgalomban rá tud fordulni a megfelelő irányra. Tehát van választási lehetősége. Az, hogy onnan mindkét irányba visszafordulást adjanak, gyakorlatilag csak a Ganz-telep, Ganz kertváros északi részén élő lakosságnak... Lehet ezt kérni, de a projekt egész léptékében véleménye szerint a Szemere-telepi csomópontnak a kialakítása felszívja ezt az igényt.

Banga Zoltán: megadja a szót Somodi Lászlónak.

Somodi László: szeretné elkezdni és majd tovább adja a szót, csak egy-két általánosságot szeretne említeni. Megköszöni a lehetőséget, hogy eljöhettek és elmondhatták a javaslataikat. Számukra nagyon sokat lendítene az ügyön, hogyha támogatná a kerület a fasorral, zajvédelemmel rendelkező megoldást, akkor sokkal magasabb szinten tudna megvalósulni a projekt. Nyilvánvalóan ha a kerület azon az állásponton van, hogy egy darab házat sem bontanak le, azt is túléljük, és akkor egy 50 km/órás, koszos, keskeny valami valósulna meg. Tehát ha efelé mennek, akkor megköszönné a segítőkészséget, hogy az útszélesítés megtörténhessen. Mindent elkövetnek annak érdekében, hogy a kommunikáció egy lakossági fórumon keresztül rendezetten megtörténjen, hiszen nekik is az az érdekük. Nyilvánvalóan szintén fontos, hogy a helyi közszolgáltatás - orvosi rendelő, patika, posta – pótolva legyen. Itt majd szükséges lesz ennek a módjáról beszélni. Addig rendben van, hogy tisztességes piaci áron megveszik a telket. Majd a szerződéskötéskor rátérnek a technikai részletekre. A Postával csak-csak meg tudnak állapodni, az orvosi rendelő kerületi hatáskör, a helyi alapellátás része, de patikát nyitni nem fognak. Kérnek majd valami vizsont segítséget, hogy ez itt helyben megoldható legyen. Biztosan megoldhatók ezek a dolgok, de nyilván a hatáskörükön belül szeretnék tartani a tevékenységüket. Javasolja, hogy a későbbiekben egyeztessenek arra vonatkozóan, hogy milyen ütemezésben legyen a lakossági fórum, a tervezési időszakban vagy milyen időtávban. Ha zöld lámpát kapnak, akkor elindulnak a következő lépéssel, nem mondják azt, hogy most egy lakossági fórumig nem csinálnak semmit. Nyilván a tervezés első fázisában rendelkezésre állnak, hogy egy vagy több fórumon ismertessék a lakossággal is a terveket. A Szemere-telep – Igló utcai felüljáró kapcsán a következőket mondja. A repülőtéri útra vonatkozó kormányhatározatot már teljesítik azzal, hogyha a meglévő kétsávos felüljáró mellé tesznek egy másikat, és egyébként marad a szintbeli vasúti átjáró. Úgy gondolja, hogy talán meg tudják győzni a döntéshozót plusz elemként arról – még nem futottak neki –, hogy a 100-as vasútvonalat, a szintbeli átjárót váltsák ki. Ha azt meg tudnák tenni, akkor eljutnának odáig, hogy a Kőér utcánál, itt is és a vecsési határban is ki van váltva a szintbeli átjáró, és akkor egyetlen sorompó sincs a Nyugati pályaudvartól Vecsésig tartó forgalmas vasútvonalon. Abban szeretnének kérni egy lehetőséget, hogy ennek a Május 1. téri aluljárónak – hadd mondja ő is úgy, hogy az Auchanos aluljárónak – a lehetőségét nézzék meg és vessék össze. Ha a két megoldás egy árban van, akkor el tudják mondani, hogy a meglévő sorompó kiváltására ez egy egyenértékű megoldás. Ha lényegesen drágább az Auchanos aluljáró mint a Május 1. téri, akkor kétséges, hogy zöld utat kapnak-e a másik helyszínhez képest. Megkaphatják azt, hogy ennek a projektnek nem célja egy további kerületi ingatlanfejlesztésnek a támogatása, túl azon, hogy korrekten megoldja a repülőtéri út és a vasúti átkelést. Tehát mindenképpen javasolja, hogy egy ilyen összehasonlítást végezzenek. Csak még nem tartanak ott, hogy ilyen pontosan össze tudják hasonlítani. Nem mondja, hogy elzárkóznak az Auchantól, csak nyilvánvalóan ha az drágább mint a Május 1. téri aluljáró, akkor komolyabb kétségek merülnek fel, hogy zöld lámpát kapnak-e, összevetve a másik helyszínnel. Tovább is adná a szót. Lehet, hogy a kollégák értették, de ő nem értette pontosan, hogy a Nagybánya utcánál mi a probléma. A vasúti megálló helye, a csikorgás, a busz ahogyan megfordul a kis utcában? Pontosan mi a probléma? Ezt nem értette teljesen.

Petrovai László: el fogják mondani.

Kéki Róbert: a felvetéseknek egy részére reagálna, aztán átadná a szót a tervezőnek. Próbál végig menni azon, amit jegyzetelt. Talán a főpálya keresztmetszetről nem esett szó. Még a kérdések időszakában elhangzott, hogy a területhasznosítással kapcsolatban van egy alap felvetés és arra Somodi úr részben már reagált is. Azok a funkciók, amik áthelyezésre kell hogy kerüljenek, azokat mindenképpen kezelni kell. Ha jól érti, akkor a főpályánál nem kérdés hangzott el. Az hangzott el, hogy a 2x3 sáv - a szűken meglévő keresztmetszetben történő gondolkodást elfelejtve egy tágabb keresztmetszetben gondolkodva, de mégis 2x3 sávban - zöld sávval elválasztott kialakítás az, amit támogatnának. Ez abban tér el a tervező által javasolttól, hogy a tervező továbbra is 2x2 sávos főpályában gondolkodik és a szervizutas funkciót teljesen leválasztaná. A múltkori szakmai egyeztetésen már elhangzott, hogy ennek az egyik fő indoka az a sávonkénti forgalomszabályozás, ami elég nehezen kialakítható, nincs rá gyakorlat, forgalombiztonsági problémákat vethet fel és elősegíti a funkciókeveredést is. Talán ez a gondolkodás – de majd a tervező kollégák kiegészítik –, hogy főpályán menjen az a forgalom, ami centrum irányú és tipikusan az agglomerációból, illetve a repülőtérről a belvárost kereső forgalom, és a szerviz úton menjen az a forgalom, amely alkalmasint keveredik ezzel, hiszen ő is keresi a belvárost és ami kerületek közötti kapcsolatokban megjelenik, de mégis egy külön szerviz pályán tud működni. Nem beszélve a tömegközlekedésről, ami sokkal könnyebben kialakítható. Úgy gondolja, hogy most ez a két álláspont van, de majd a tervező erre még reagál.

Petrovai László: úgy látja, hogy kezd kialakulni a békés álláspont, meg fognak tudni állapotodni.

Kéki Róbert: próbálja keresni a kérdéseket a jegyzeteiben, mert nagyon sok megállapítás hangzott el, ami részben megválaszolásra került a prezentációban. A 2x2 sávos műtárgyknál elhangzott, hogy a déli oldalon bővítenek. A Csévész utca kérdését véleménye szerint külön kellene tárgyalni, ez a vasúti nyomvonalról függő dolog, de egyébként valóban ez az elv, hogy mindig a déli oldalra történik a bővítés. Felvetődött a közbenső csomópont kérdése az ominózus Felsőcsatári út – Csévész utca közötti szakaszon. A kollégák részéről elhangzott, hogy elfogadják a kerület részéről azt, hogy a szintbeli megoldásnak nincs létjogosultsága, véleménye szerint erről most akkor nem is kellene több szót ejteni. A külön szintű megoldás, a most a tervező által megvizsgált úgymond legegyszerűbb változat, a visszafordítás. A Felsőcsatári úti csomópont kialakításánál pont azért gondolták megadni a visszafordítást, mert az mindenféleképpen egy hiányzó kapcsolati, forgalmi irány. Tény, hogy a közbenső szakaszon is érdemes lenne megadni egy ilyet, viszont ennek a kialakítása nagyon sok mindent von maga után. A legalapvetőbb megállapítás az, amit a tervező most vizsgált, egy visszafordítási lehetőség. Ezt esetleg még lehet vizsgálni, hogy kell-e a második ezzel szembe fordítva vagy valahol máshol kialakítva. Amit a tervező elmondott, azt most nem sorolná fel, biztosan ki lehet alakítani ezt úgy is, hogy a sebességet ne kelljen annyira csökkenteni, ne csak a személygépjármű forgalom számára legyen használható, de ez még jelentősebb kisajátításokkal járna. Ez a legszűkebb változat, ami kifejezetten azt, ami elhangzott a korábbi szakmai egyeztetéseken, azt a személygépjármű forgalmat és annak a visszafordulását tenné lehetővé. Annak a mélyebb vizsgálata, hogy ennél komolyabb műtárgy, akár ahogy elhangzott, mindent irányt tudó, kvázi alsó csomópont, egy külön szintű, teljes értékű csomópont az valószínűleg ebbe a beruházásba, bármely fő csomópontot nézik, azzal vetekszik és annak a haszna. De ezt majd inkább a tervező forgalmi szempontból értelmezi, hogy van-e olyan forgalmi igény, ami egy ilyen volument alá tud támasztani. Nem tudja, hogy a vasúti nyomvonalról most vagy a végén beszéljenek-e.

Nyul Zoltán: véleménye szerint a vasúti nyomvonalról a végén beszéljenek, az összes többi elem haladjanak végig, és pár mondat szintjén beszéljenek a vasúti kérdésről. Azt nem ma fogják megoldani.

Kéki Róbert: a párhuzamos út kérdése nagyon jó, hogy elhangzott, mert van ilyen változatuk is. Pontosítani szeretne, nem ilyen, ami elhangzott, de volt párhuzamos nyomvonal vizsgálat. A kormányhatározatban van is ilyen cél, hogy hálózati funkciókat - a nyomvonalat felülvizsgálva – szükséges megnézni, hogy van-e esetleg olyan nyomvonal, amit be lehet vonni. Ennek két szintje volt. Első körben, még a főváltozat képzésnél volt egy olyan szintű vizsgálat, hogy milyen alternatív útvonalakat lehet bevonni, tehát már meglévő, végig kiépített útvonalat. Ez volt a Vak Bottyán utca, Basa utca és a Vaspálya utca. Ezekből bizonyos elemek be is kerültek a változatelemzésbe – a Basa utca. A főváltozatok közül a IV. számú arról szólt volna, hogy pont a funkciókeveredést kiváltandó egy új nyomvonal megvizsgálása a T1-es termináltól a KÖKI-ig, a KÖKI után visszakötve a jelenlegi nyomvonalba. Ez gyakorlatilag a mostani gyorsforgalmi út és a vasút közötti területen haladt volna. Ez főváltozatként szerepelt, de a jelentős kisajátítási költsége és egyéb vonatkozásai miatt a főváltozatok szűkítésénél kikerült a javasolt változatok közül. Ami elhangzott, az egy másik nyomvonal, meglévő utakat köt össze, javarészt meglévő utakat, amelyeknek nem feltétlenül ez a funkciója, illetve hiányzó kapcsolatokat pótol. Amennyire ő látja – de majd szintén kéri a tervező kollégákat, hogy egészítsék ki –, ez pont a Vak Bottyán útra és a KÖKI csomópontra kötne rá, amit ha csak a kispesti érdekeket és eddigi álláspontokat nézik, akkor ez teljesen ellentétes azzal, hogy azt tovább terheljék. Nem tudja mennyire lenne kapacitív ez a kapcsolat, az új nyomvonal, de kéri a tervezőt, hogy reagáljon majd erre. Az Üllői út 100-as vasútvonalon csomópont külön szintű kialakítása kapcsán a következőket mondja. Korábban elhangzott egy kérés: a közúti villamos műtárgyként való megépítése, közúti villamos úrszelvény biztosítása. Úgy gondolja, hogy már korábbi egyeztetésen is elhangzott, hogy ezen a vizsgálati szinten a műszaki kialakíthatóság ilyen mélységére még nem történt vizsgálat. Úgy véli – de erről majd szintén nyilatkoznak még a kollégák –, hogy van olyan műtárgy, amiben ez kialakítható, tehát ez nem kérdés, tény azonban, hogy ennek komoly költségei vannak. Viszont ahhoz, hogy erre egy olyan megnyugtató választ lehessen adni, hogy hogyan alakítható ki, ahhoz kellene tudni ennek a villamosvonalnak a funkcióját, viszonylatát, honnan jön, hova megy, milyen nyomvonalon, milyen kapcsolatokat keres, érdemes-e egyáltalán ott átbújtatni, de ez már egy másik kérdés. Ilyen szintű vizsgálat ebben az anyagban nem készült. Tehát a műszaki kialakíthatóságra azért nem tért ki a tervező, mert ezt így ebben a formában nem vizsgálták meg. Viszont ez a további tervezési fázisoknál figyelembe vételre kerülhet, és nyilván ez egy kérés, ezzel foglalkozniuk is kell majd. Az Igló utcával kapcsolatban több hozzászólás is elhangzott. Alapvetően arra keresték a választ, hogy a kormányhatározatba foglalt célokat hogyan tudják kielégíteni. Alapvetően – ahogy Somodi úr is elmondta – a 2x2 sávós felüljáró önmagában már kielégítené ezt, viszont a kormányhatározat arról is rendelkezik, hogy a keresztirányú kapcsolatokat rendezni kell. Ennek talán nem az a legmegnyugtatóbb módja, hogy a vasúti függést benne hagyják a rendszerben. Ez az, amiért a tervezőtől kérték, hogy vizsgálja mindenképpen azt, hogy helyben hogyan lehet ezt kiváltani. Erre készült az íves aluljárós megoldás. A cargo porta forgalmát, mint az Igló utcánál megjelenő és arról le nem kerülő forgalmat figyelembe vették-e a modellezésnél, hogy ez mennyire meghatározó.

Bede Áron: a reptéri egyeztetés során azt mondták, hogy a *HungaroControl* Igló utcánál lévő kapujánál a teherforgalmat csökkenteni fogja. Úgy tudja, hogy az A porta felé fogják átvinni. A porta továbbra is nyitva marad, de a jövőben csökkenni fog a forgalma.

Kéki Róbert: lehet, hogy akkor ennek a forgalmi alátámasztását még érdemes vizsgálni. A prezentációból igazán az látszik, hogy az alapváltozat forgalmi szempontból gyakorlatilag a vasúti függést egyáltalán nem kezeli, viszont a lakóterület közelében kialakított külön szintű megoldás pedig felvethet ilyen kérdéseket. Még a területfejlesztésre szeretne visszakérdezni, ami az Igló utca kapcsán hangzott el. Ugye az Auchanos fejlesztés, ami a vasúttól délre van? Az északi oldalon jelenleg nincs ilyen fejlesztési terület, de az északi oldalon valósulna meg az a földút kiépítés, ami gyakorlatilag ezt az átkötést...

Petrovai László: az egy munkahelyi övezet, vannak azért most is ott vállalkozások ennek a határán. Most ott a kis lakóutcákon keresztül kiszolgálják magukat, de övezeti besorolását tekintve az is egy

munkahelyi övezet, csak ott nincs ilyen nagy befektető mint az Auchan, de azon az oldalon az is egy gazdasági övezet.

Kéki Róbert: beszéljenek még a Nagybánya utcai vasúti megállóról. Ő úgy értelmezte, hogy van ott egy külön szintű gyalogos felüljáró, aminek az volt a létjogosultsága anno, hogy ott volt egy komoly, még a *SkyEurope* és a többiek - a fapadosok - idején egy utasforgalom, ami jelenleg nincs, emiatt szükséges ennek a megszüntetése. A gyalogos felüljáró másik oldalán van a buszforduló?

Banga Zoltán: megadja a szót Tóth Kálmánnak.

Tóth Kálmán: a jelenlegi helyzet az, hogy ez egy súlyponti vasúti megálló lett. Ennek okán a lakosság ott tud normálisan felszállni. Felszállhatna a Szemere-telepen is, de most csak Ferihegyen tud, mert Szemere-telepen a vonat nem áll meg. Ez egy duplikált probléma. Az egyik az, hogy a Szemere-telepi vasúti átjárónak a lámpája többek között azért is tart hosszabban nyitva, mert a két megálló között nem szakaszolták, és bárhol megáll a vonat, ameddig nem megy el, az ott zárva van. Azt nem szeretné hosszasan sorolni, hogy ott megsüllyedtek az utak, azok az útszakaszok, ahol jelenleg a buszforduló van és óriási forgalmat bír el, azok nem ezekre a buszokra készültek, folyamatosan megáll a csapadékvíz, a lakossággal nagyon nehéz konfliktushelyzetek alakulnak ki az ott parkoló autók okán, egyirányúsították az utcákat, az ingatlanok nagyon mélyen veszítettek értékükből emiatt a helyzet miatt. Ezt teljesen ki tudná váltani a Szemere-telepi megálló. Ehhez még hozzá szeretné tenni – hogy muníciót adjon a beruházóval történő tárgyaláshoz –, hogy az egész projektet tehermentesítené, ha az agglomerációs forgalmat meg tudná fogni a Szemere-telepnél, nem terhelné tovább a Gyömrői utat, illetve a Ferihegyi gyorsforgalmi utat, amin most be kell hogy menjenek a KÖKI-hez, és ott leteszik az autót a P+R parkolóban. Tehát ezzel a teljes projekt szűk keresztmetszeteit tudná csökkenteni. Egyszerűen a teljes agglomeráció le tudná tenni az autót, Ráadásul az M4-es is autópálya lesz előbb-utóbb, amit rá fognak vezetni erre. Tehát véleménye szerint a teljes projekt szempontjából nagyon fontos relevanciája lenne annak, hogy ott ki tudjanak alakítani egy olyan helyzetet, hogy akár a közeli jövőben ott egy nagyon komoly fejlesztést lehetne végrehajtani. És még egyszer hangsúlyozza, hogy ez az egész projekt szempontjából tehermentesítené az teljes útszakaszt. Mert ott le tudják tetetni az autókat, és a kötött pályás kapcsolat sokkal gyorsabb bejutási lehetőség a városba.

Nyul Zoltán: röviden szeretne hozzászólni. Elhangzott az M4-es. Jövő hét pénteken fogják átadni a következő szakaszt abba az irányba, tehát ennyire közel van, továbbá nyáron lesz egy újabb szakasz. Innen nézve két nagyon komoly szakasszal egészül ki a történet már idén nyáron.

Tóth Kálmán: ha még megtarthatja a szót, akkor a következőket szeretné elmondani. Az első projekt arról szólt, hogy bontsák le a kerítést és minden maradjon úgy, ahogy van, onnan jutottak el idáig, ami egy nagyon szép ívű program. De azért azt is el kell fogadni, hogy az itt élő embereknek óriási gondot okoz a repülőtér: a zaj- és környezeti terhelés, a légszennyezés, és nemcsak a levegőből érkező légszennyezés, hanem az air cargo forgalom, a kamionok és egyebek. Úgy gondolja, hogy az itt élő emberek megérdemlik azt, hogy ha egy ilyen nagy ívű kormányzati beruházás történik, akkor valami pluszt kapjon a kerület. Ez valóban egy plusz lehetne, nemcsak látszat, hogy a haránt irányú forgalom jobb lesz. Azért azt be kell látni, hogy a haránt irányú forgalom sem a kerületi lakóké, hanem döntően a Csepelről, Erzsébetről, XVI., XVII. kerületbe menő haránt irányú forgalom, ami megint csak a kerületet terheli. Tehát nagyon kéri, hogy amennyiben van rá lehetőség, akkor a Szemere-telepi csomópontot úgy vegyék figyelembe, hogy ez egy plusz lehetne az itt élő emberek számára, ami ellensúlyozná azt a nagyon komoly gondot, amit gazdasági fontossága mellett a repülőtér okoz.

Nyul Zoltán: azt mindenképpen megígérheti, hogy megnézik, hogy a Szemere-telepi forgalom leszedő hatás hogyan érvényesülhet a lehető legjobban. Ez egy olyan általános gondolat, amivel mindenképpen foglalkozniuk kell a főváros egésze szempontjából is. Erre egyébként ugyanaz igaz, mint amit a zajvédelem kapcsán részben már érintettek, hogy ezek nem lokális dolgok. Tehát itt most

nem arról kell beszélniük, hogy ezen az öt méteren lesz-e zajvédő fal, máshol meg nem, hanem hogy olyan komplex megoldások legyenek és annyira átfogóan nézzék az egészet, amiből logikusan jönnek majd az egyedi megoldások. Ahol fontos az esztétikum, ott az esztétikumra is tekintettel lévő zajvédő megoldások legyenek, ahol a funkcionalitás a lényeg, ott az legyen, és hogy az egészet összefüggésében nézzék. Ebben a mostani fázisban ehhez még korán van, de azt megígérheti, hogy a későbbi fázisokban elérkezik annak a szintje, amikor részletes vizsgálatok eredményeként az összes ilyen részletkérdést ki lehet beszélni. Azok már lakossági szempontból is lényeges információs szintek lesznek, mert megfoghatóvá teszik a dolgokat. Egyértelmű, hogy amikor majd eljutnak erre a szintre, akkor árnyalni fogják, hogy milyen megoldásokkal, hol teszik az egészet elfogadhatóbbá és élőbbé. Erre is ez igaz, hogy összességében ez a szempont egy olyan aláhúzott dolog az egész projektben, ami végig fogja kísélni. Tehát azt megígérheti, hogy nem lesz gond azzal, hogy ilyen típusú felvetéseket megnézzenek, hogy ezekhez a szempontokhoz, a kormányzati feladatkiosztáshoz, a projekt kereteihez, a projekt hatásterületeihez, aztán majd eljön az a pillanat, amikor a költségvetés elemeihez is illeszkedően menjenek ezek a dolgok. Előbb-utóbb mindent le kell tudniuk fordítani. Ma még nagyon kevés dolgot tudnak lefordítani a pénz nyelvére, de ne legyenek illúzióik, el kell jutni erre a szintre is, és akkor lesznek olyan típusú döntések, amik egyébként szakmai megoldásokat a pénzügyi hatásaikkal együtt tesznek le az asztalra, és akkor kell majd meghozni azokat a döntéseket. De ez egy szerves fejlődés. Ezért hasznosul a közös múlt is, mert minden gondolatot, ami akkor elhangzott, azokat most újra elő tudják venni, újra tudják gondolni és ilyen szinten haladnak előre. Több olyan dolog elhangzott, ahol a részletes műszaki vizsgálódások majd ezután jönnek. Sok mindenre nem azért nincs válasz, mert az nem fog eljutni a válasz szintjéig, hanem ebben a mostani fázisban még nem kell teljesen részletesen kidolgozott megoldásoknak lenni. A változatok számából levont irányokat keresték leginkább. Ha azt nézik, hogy január végén vannak és a decemberi ilyen típusú tárgyalásoknál, ahol az 1, 2, 8 változathoz merre menjünk típusú alapkérdések voltak, akkor látszik, hogy ez egy szerves fejlődés, és ilyen módon kell haladni előre. Ezekről annyit beszélnek a lakossággal, a kerülettel, a fővárossal és mindenkivel, amennyit kell. Ezek a fórumok nem elhalni fognak, hanem mennek tovább.

Banga Zoltán: érdeklődik, hogy van-e még valami, amit elmondának az első válaszadási körben?

Kéki Róbert: igen, még két apró dolgot szeretne elmondani. Elnök úrnak volt még néhány észrevétele. Akkor már végig is ér a reakciókon és a tervezőnek átadná a szót. A zajvédő falról már esett szó. A zöld sávok elválasztás nem kérdésként, hanem úgy merült fel, ami mindenképpen üdvözlendő, de annak a helye még kérdéses, hogy mit választ el mitől. Az aluljáró részre csak annyit reflektálna, hogy korábbi egyeztetéseken is elhangzott, a Felsőcsatári aluljárónak az úrszelvény problémája arra vezethető vissza, hogy az elmúlt évtizedekben egy folyamatos ráaszfaltozás volt, gyakorlatilag elfogyott az útszelvény. Az teljesen evidens, hogyha aluljárót vagy bármilyen műtárgyat terveznek, akkor a közúti úrszelvény plusz tartalékkal számol a tervező. Sajnos ez egy ilyen régi hagyománya ennek az útszakasznak, hogy sosem volt teljes pályaszervezés cserével orvosolva ez a probléma, újabb réteget kapott, és emiatt mindig emelkedett a pályaszint és végül beszorult a közúti úrszelvény, illetve lecsökkent olyan mértékig, ahogy a napokban is ez van. Volt még az Üllői 100-as lakossági forgalom. Jól értette - amire egyébként a tervező is reflektált -, hogy a kettős körforgalomban való megfordításra, a centrumból kifelé és az Üllői útra vissza kanyarodásra vonatkozik?

Banga Zoltán: ha esetleg ki lehetne vetíteni azt az oldalt, akkor jobban érthető lenne.

Kéki Róbert: korábbi szakmai egyeztetésen az hangzott el, hogy a centrumból kifelé jövő forgalom egy része az Üllői utat keresi visszafelé, tehát egy jobbra kis íves kanyarodást ez a csomóponti rendszer nem tud. Erre reflektálva terveznek – a tervező most ismertette, hogy egyrészt az Igló utcai csomópont miatt, a D porta zárása miatt valószínűleg nem jellemző, vagy nincs olyan nagy forgalom, de ha mégis megjelenik, akkor a műtárgyon áthajtva gyakorlatilag a kettős körforgalmakon keresztül

indirekt módon vissza tud fordulni. Tehát ez a megoldás úgymond szabad módon, mindenféle szabályozás nélkül, akár egy lámpát megvárva tud működni. Ez volt elnök úr kérdése?

Banga Zoltán: egy másik folyamatban azzal szembesülnek, hogy az Üllői úttól délre eső részen, ami most gazdasági besorolású övezet, intézmény fejlesztésű tervek vannak, konkrétan a repülőtér vagy a repüléshez kapcsolódó intézmények, tehát a szállodáktól kezdve a szimulátorig. Tehát ott van egy olyan terület, ami jelenleg is beépítetlen, de olyan besorolású, ami jelentős forgalmat generálhatna. Ennek kvázi az M4-es autópályára a rávezetése, a Ferihegyi úton való közlekedési kapcsolat kialakítása lehetőséget ad-e itt? Mert azért azzal ki tudna kerülni egy több kilométeres, most a kertvároson át vezető szakaszt, tehát Béke tér, Honvéd utca. Ez egy olyan jó 2-3 kilométer. Ez nyilván azt jelenti, hogy aki kifelé, a városi munkahelyet elhagyva és ezeket a helyeket megközelítve jön, annak is esetleg egyszerűbb lenne ez a fajta közlekedési kapcsolat. Ő érti, hogy az Igló utcai csomóponthoz egy nyilván szorosan kapcsolódik, csak azt kéri, hogy adott esetben ezt is legyenek szívesek szempontként figyelembe venni, ne csak a most ott lévő 300 kertvárosi házat, hanem ezeket a fejlesztési lehetőségeket, amiket - akár konkrétan a repülőtérre mutogatva - ő indukál, ő generál és ő szeretne még tovább vinni. Nem is állnának ellen, hogyha ez a fajta közlekedési kapcsolat megfelelően működhetne.

Kéki Róbert: átadná a szót a tervezőnek, mert úgy gondolja, hogy ezzel számoltak. Nem tudja, hogy visszafelé haladva még mi az, amire külön válaszolni tud.

Bede Áron: forgalmi modellezték távlatilag. A vecsési önkormányzat is jelezte, hogy Vecsésnek van egy olyan fejlesztési terve, hogy a Széchenyi utat bekötné az M0-s csomópontba. /kivetített térképen mutatja, hogy jelenleg meddig van kiépítve./ Ez az út abból a célból jönne létre...

Banga Zoltán: megkéri Bede urat, hogy álljon a térkép mellé és mutassa, hogy mire gondol.

/Bede Áron térképen mutatja, hogy melyik az az útszakasz, ami jelenleg nem létezik, és amit szeretnének kiépíteni, melyik a meglévő szakasz./

Bede Áron: ez az út abból a célból jönne létre, hogy az itt lévő logisztikai egységeknek, az ipari területnek a teherforgalma ne a vecsési kettős körforgalmon keresztül közlekedjen - főleg hogy megépül az M4-es autópálya, és ezáltal még nagyobb teherforgalom zúdul be -, hanem ezt az elkerülő útvonalat használja, és ezzel tehermentesítse valamennyire a kettős körforgalmat.

/Bede Áron ismét a térképen mutatja a bekötéseket. Többen felállnak és a térkép előtt folytatják a beszélgetést./

Kéki Róbert: a keresztmetszeti kialakítással kapcsolatban szeretne még valamit megemlíteni. Elhangzott, hogy esetleg egy 2x3 sávós, középen fasorral elválasztott keresztmetszetet alakítanának ki. Ennek van egy közlekedésbiztonsági kockázata: az átszökő gyalogosokat kell megfogni, és ezt középen fasorral nem lehet. A Nagykőrösi úton és az M3-ason is egy kerítés van felhúzva. Egy ilyen fizikai elválasztást be lehet rakni.

Banga Zoltán: ezután megadná a szót alpolgármester úrnak, hogy reagáljon az elhangzottakra, majd főépítész asszonynak, utána következhet még egy záró kérdéskör a kerület részéről.

Petrovai László: a zöldsáv kérdésében közben egy kis szakmai konzultációt folytattak a sarokban. Nagyon úgy néz ki, hogy a vendégek által javasolt megoldás jobban működik, ez az érv eddig eszükbe sem jutott, ez is teljesen jogos, hogy balesetveszélyes. A helyi képviselő - főépítész asszony kevésbé - és elnök úr is inkább amellel van, hogy ez a szerviz utas megoldás, amit eredetileg hoztak, ami a fotón szerepel, az a jobb megoldás. Két dologra szeretett volna reagálni. Az Igló utcával kapcsolatban már nagyon sok minden elhangzott. Csak a költség vonzatára szeretett volna egy kicsit kitérni.

Javaslatuk arról szól, hogy csinálnak egy új, kétsávos felüljárót a meglévő mellé. Van egy kétsávos, építenek mellé egy kétsávos felüljárót, és kell hogy csináljanak egy kétsávos plusz gyalogos/kerékpáros aluljárót nagy ívben, viszonylag hosszú nyomvonalon.

Somodi László: ha marad a szintbeli sorompó, akkor igen.

Petrovai László: ha megcsinálják a külön szintű csomópontot, akkor az az íves aluljáró kiváltja ezt.

Somodi László: igen, az kiváltja.

Petrovai László: az azzal jár, hogy megépítik a felüljáró párvát, és megcsinálnak egy olyan aluljárót, ahol autó is átmegy...

Somodi László: nem, nem, nem. Akkor ezt beszéljék át.

/Ismét a térkép előtt állva vitatják meg az egyes útvonalakat./

Petrovai László: akkor nincsen felüljáró, ezt félreértette. Viszont az aluljárónak kell tudnia a 2x2 sávot + a gyalogos + a kerékpáros forgalmat. Amit a kerület javasol, az pedig az, hogy a kettő kétfelé válik.

Somodi László: amit a kerület javasol, abban az esetben sem lenne felüljáró.

Petrovai László: az egyiket az autóforgalom megy át, a másikon pedig a kerékpáros és a gyalogos.

Somodi László: amit a kerület javasol, az plusz kiszolgáló utak építését is igényli. Tehát össze kell vetni a kettőt.

Petrovai László: amit Tóth Kálmán is elmondott az előbb, és végül erre jutottak, hogy nem mindig elég a forgalom számlálása. Itt azért a lakosságot a reptér élete az bizony eléggé terheli, tehát megérdemelnek valami pluszt. Ugyanebből a szempontból talán még mindig vizsgálendő az Erzsébet-, Béla-telep új feltárásának a lehetősége. Üljenek le egyszer, a geometriát sakkozzák végig. Lehet, hogy azt mondják majd, hogy tényleg nem lehet megvalósítani, de azért még érdemes elgondolkozni. A Szemere-telepnél eléggé biztosak benne, hogy a kerület javaslata talán jobban szolgálná az itt élők érdekeit és véleményük szerint olcsóbb is lenne. Ferihegy megállóval kapcsolatban Tóth Kálmán mindent elmondott. A probléma ismeretes a vendégek előtt is, csak már olyan régóta, hogy nem is emlékeznek rá. Két NIF-es projekt van két P + R parkoló kialakítására kisajátítással, mindennel együtt. Egyet most megcsináltak a lőrinci vasútállomás területén, de van másik, pont itt, a Nagybánya utcai vasútállomásnál, ami lóg a levegőben. Elvileg ott ki kellene sajátítani egy telket. Az, amit Tóth Kálmán már elmondott, és amit a jelenlévők közül nagyjából mindenki támogatni tud az gyökerében szünteti meg ezt a problémát. Nincs ott buszforduló, konkrétan lakó utcákban fordul meg a busz, tehát a fogalmazás sem volt teljesen pontos. Mindent elmondott, amit szeretett volna.

Banga Zoltán: megadja a szót főépítész asszonynak.

Jankovits Vera: több mint két órája közlekedésmérnöki szempontok szerint bemutatott tervet láttak. Szeretné, ha városépítészeti szempontok is elhangoznának, ami a kerület érdekében nagyon fontos. Az észak felé történő szabályozási szélességnek a bővítésével kapcsolatban elmondja, hogy szeretné, ha a kisajátítási vonal városépítészeti szempontból is tüzetesebben meg lenne vizsgálva, hiszen a hátrahagyott kísérő területeknek működőképesnek kell lenniük. Nemcsak azt szeretnék, hogy egy zajvédő fal vagy egy földszív épüljön, hanem hogy ott igazi városi főútként egy igazi nagyvároshoz méltó környezetalakítási minőség is létre tudjon jönni. Nagyon fontosnak tartja, hogy ez további

egyeztetéseket követően kerüljön végleges döntésre. Ha csak egy teleksort sajátítanak ki az északi térfal felé, akkor ez nem tud létrejönni, akkor csak a zajvédő fal a végeredmény. Nem egy autópálya bevezető útszakaszként szeretnék használni ezt az utat, hanem igazi nagyvárosi főútként. A kormányhatározatnak is az az elvárása, hogy egy nagyvárosához méltó környezetkialakítás is létre tudjon jönni a terv kapcsán.

Banga Zoltán: kérdezi a Bizottság tagjait, hogy az elhangzott észrevételek, viták kapcsán eszükbe jutott-e még valami. */Senki sem jelentkezik./* Még egy apróságot megemlítené. Szó volt arról, hogy a III. és az V. sz. változat között van egy olyan különbség, hogy az egyiknél a kétsávós út átalakul úgy, hogy buszsáv lesz a KÖKI-től.

Kéki Róbert: a Hangár utcától a KÖKI-ig lenne egy olyan szakasz, ahol 2x2 sávós a főpálya, és valamelyik útsáv pedig buszközlekedésre lenne.

Banga Zoltán: tulajdonképpen milyen buszközlekedés várható itt? Figyelembe véve azt, hogy ha adott esetben egy picit távlatilag nézik, akkor azt mondja, hogy itt megvalósul egy vasúti közlekedés, tehát a 200E vagy 100E nyilván okafogyottá válik.

Somodi László: az Alacskai lakótelep polgárai járnak mindenféle buszokkal Pestre. Elég sok busz kimegy a Ráday utcán és a Nefelejcs utcát kikerüli, azok itt jönnének. A XVIII. kerületi polgárok jelentős része, de vannak közöttük XVII. kerületiek is.

Banga Zoltán: arra gondolt, hogy nem feltétlenül a taxisokat kellene külön sávra ráengedni. Érdeklődik, hogy zárásként van-e még bárkinek hozzászólása, amit ebben a fázisban érdemes felvetni?

Petrovai László: abban még nem nagyon foglalt állást a Bizottság, hogy a III. vagy az V. sz. változatot támogatná-e inkább. A kettő között a kerület szempontjából az a különbség, hogy az V. sz. változatban van keresztirányú kapcsolat a Lakatos-telepnél, a III. számúban pedig nincs.

Somodi László: pontosítani szeretne. A Lakatos felüljáró bármelyikben lehet. A III. és az V. sz. változat között alapvetően az a különbség, hogy Kőbánya-Kispesttől a város felé 2x2 sáv, ráengednek-e 2x2 sávós utat a Ferencvárosra vagy nem. Egy ilyen belvárosi forgalomcsillapítási nézőpontból van egy különbség. A Lakatos út bármely változatba beépíthető, az önállóan kezelhető elem.

Banga Zoltán: 2x2 sáv vagy 2x1 sáv és buszsáv gyakorlatilag.

Somodi László: igen, igen, igen.

Petrovai László: annak idején nem teljesen tisztázták, ezért olyan határozati javaslatot készítettek elő, mely szerint vagy a III. vagy az V. sz. változat mellett kellene állást foglalniuk. Vagy módosítják a határozatot úgy, hogy a III. számúba is belefér és akkor még lehet róla beszélgetni, hogy a III. és az V. sz. változatnak a kerület határain kívülre eső lehetőségeiben foglalnak-e állást vagy nem. Érdeklődik, hogy mi legyen?

Somodi László: a III. és az V. között alapvetően a IX. és X. kerületet érintő különbség van. Ha abban állást foglal a kerület, azt megköszönik, de lehet, hogy e tekintetben majdnem teljesen mindegy, hogy III. vagy V. számút mondanak. Ha a kerületre eső részekre lehet fontos az állásfoglalás, az más.

Petrovai László: akkor tulajdonképpen át kellene fogalmazni a határozati javaslatot. Egy olyan határozati javaslatot hoznának, hogy az 1. számú mellékletekben szereplő III. vagy V. változatot is támogatni tudják, amennyiben a Hangár utcai eltérő szintű csomópont is megvalósításra kerül,

valamint amit az elején beolvasott. Akkor viszont a 3. számú mellékletben, mert az volt olyan, amelyik foglalkozott ezzel. Tehát a 3. számú mellékletben szereplő kikötések, Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Zrt. és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által elfogadásra kerülnek. Ez lenne akkor a határozati javaslat.

Banga Zoltán: akkor ezt pontosítani fogják szó szerint, mert úgy érzi, hogy ebben most...

Petrovai László: akkor mondja szó szerint. Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága az 1. mellékletben szereplő III. számú vagy V. számú változatot is **elfogadja**, amennyiben a 3. számú mellékletben szereplő kikötések a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Zrt. és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által elfogadásra kerülnek. Mert a 3. sz. mellékletben van a Lakatos utca – Hangár utca csomópontja. Érdeklődik, hogy volt-e a vitában olyasmi, ami a melléklet szövegében eltérő? Az alapkikötések 3. pontját akkor töröljék, mert az volt a középső zöldsáv, az eltérő volt a kerületétől.

Somodi László: ha azt tudnák alkalmazni, hogy van benne zöldsáv. Nem ragaszkodnak ahhoz, hogy expliciten benne legyen, hogy házsor bontása. Ha a zöldsáv mint fogalom megjelenik, az segít nekik.

Banga Zoltán: kéri alpolgármester urat, hogy akkor ezt a fél mondatot még tegye mellé.

Petrovai László: a 3. sz. melléklet III. pontját úgy módosítja, hogy a kialakuló új keresztmetszetben irányonkénti zöldsávok megjelenését kéri biztosítani.

Banga Zoltán: ha nincs más hozzászólás, kiegészítés, akkor lezárja a vitaszakaszt. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak az így módosított határozati javaslatról. Szavazás előtt még egyszer kéri a határozat szövegének felolvasását.

Petrovai László: Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága az 1. mellékletben szereplő III. számú vagy V. számú változatot is **elfogadja**, amennyiben a 3. számú mellékletben szereplő kikötések a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Zrt. és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által elfogadásra kerülnek. A 3. számú melléklet III. pontját a Bizottság az alábbiak szerint módosítja: a kialakuló új keresztmetszetben irányonkénti zöld sáv biztosítását kéri.

Nyul Zoltán: fontos jelezni, hogy ebben benne van a vasút, és a vasút esetében biztosan nem fognak tudni olyat mondani, hogy az úgy rendben van. Minden itt elhangzó határozati javaslatot javaslatként értelmeznek, ami belekerül a döntéshozatali folyamatba, az összes többi kerületivel, fővárosival, Fővárosi Közfejlesztések Tanácsával és mindennel együtt, úgy alakul ki. Tehát ezt ilyen értelemben kerületi javaslatként tekintik. Nem abban döntenek, hogy akkor abban minden így szerepeljen, mert főleg a vasútnál az koncepcionális kérdés.

Petrovai László: tudomásul veszi a kerület, hogy a vasút, a gyorsvasút az egy másik projekt, abban további tárgyalásokra van szükség.

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy aki támogatja az így módosított határozati javaslatot, az kézfeltartással szavazzon.

/Tóth Kálmán távozott az ülésről, jelen van 6 fő bizottsági tag/

4/2020. (I.29.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 6 egyhangú igen szavazattal az 1. mellékletben szereplő III. számú vagy V. számú változatot is **elfogadja**, amennyiben a 3. számú mellékletben szereplő kikötések a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Zrt. és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által elfogadásra kerülnek. A 3. számú melléklet III. pontját a Bizottság az alábbiak szerint módosítja: a kialakuló új keresztmetszetben irányonkénti zöld sáv biztosítását kéri.

Határidő: 2020. február 29.

Felelős: polgármester

Banga Zoltán: zárszóként még egyszer köszönetet mond a vendégeknek az idejükért és azért, hogy ilyen részletességgel a Bizottság elé tárták a terveket. Véleménye szerint ez már egy egyszerűsíthető változatként tud tovább menni a következő egyeztetések fórumára. Nyilvánvalóan a többi kerület, a MÁV és mindenki más hozzáteszi azt, amiben érintett vagy ami még számára fontos. A napirendi pont tárgyalását lezárja.

2. Egyebek

Banga Zoltán: érdeklődik, hogy kíván-e valaki hozzászólni. Megadja a szót Baranyi Sándornak.

Baranyi Sándor: az elején ígéretet kaptak a gyorsvasúti fejlesztés rövid bemutatására.

Nyul Zoltán: amennyiben ilyen típusú tájékoztatásra van szükség, akkor azt majd egyszer megszervezik. Logikailag az, hogy hogyan lesz a nyomvonala ennek a vasútnak, ez a kulcsa a dolognak, erre mondta azt, hogy biztos nem most fogják megbeszélni és meghatározni. Akkor tehát a kerület álláspontja az, hogy amelyik nyomvonallal ez a feladat elindult, az nem szolgálja a kerület érdekeit. Ezt a maga helyén kezelve ők ezt tovább is viszik. Hogy ennek mi lesz a folytatása és mi lesz a párhuzamos, egyébként folyamatban lévő jogi eljárások vége, hogyan fog ez a feladat tovább menni, ezt most nem tudja részletesen bemutatni. Ezért mondta azt, hogy csak pár mondatot beszéljenek róla, és nem a projektről szóló tájékoztatásként.


Baranyi Sándor: tehát amit láttak, az nem száz százalékos?

Nyul Zoltán: nekik úgy száz százalékos, hogy a tervező mint feltételt vette figyelembe. Tehát az alapfeltételek között ez az egyik volt. Egyértelmű, hogyha vasúti projekt vonatkozásában bármilyen változás van, akkor a kapcsolódó elemeket újra kell gondolni. Nincs olyan elem, amelyik ne érintené a másikat. De még egyszer megismétli: ők úgy értették, hogy a kerületi álláspont más nyomvonallal szól, ők azt tudják, hogy jelenleg milyen nyomvonal van, és az majd egy későbbi döntés lesz, hogy ezzel mit tudnak kezdeni. Magáról a vasúti projektről majd van értelme egy bizonyos pillanatban újra beszélni - akár ebben a körben is -, amikor majd lendületet kap az ügy, ez rajtuk nem fog múlni, csak ez még nem az a pillanat, az biztos.


Baranyi Sándor: megköszöni a választ.


Banga Zoltán: úgy gondolja, hogy ebben a kérdésben most nem tudnak tovább haladni, nem is várnak részleteket. Megköszöni a munkát a Bizottság tagjainak, a vendégeknek azt, hogy idefáradtak. A Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság ülését lezárja.

(A Bizottság a napirendi pontban határozatot nem hozott.)


Banga Zoltán
bizottsági elnök




bizottsági tag


Jegyzőkönyvezető: Horváthné Kovács Krisztina
