



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

Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága

1184 Bp., Üllői út 400. ☎:1675 Bp. Pf. 49. ☎:296-1300 🌐:www.bp18.hu

IKT.DAT:	Sorszám: 2	
	2022 FEBR 17.	
IKT.SZÁM:	11/7-112022.	MELL. DB.
ELŐZÁRÓ:	ELŐSZÁM:	IRAT. H.

JEGYZŐKÖNYV

a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság
2022. február 9-én (szerda, 15.00 órai kezdettel) megtartott
rendkívüli üléséről

Készült: a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság 2022. február 9-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, Mester István

Hivatal részéről: Petrovai László alpolgármester, Somody László alpolgármester, dr. Kóródi-Juhász Zsolt főosztályvezető (JTPF), Jankovits Vera főépítész (FFF), Baksa-Valánszki Sára főépítész asszisztens (FFF)

Meghívottak részéről: Ferenczi István (XIX.ker.Önk.); Lukács Norbert, Hantos Gyula, Szabó Márk, Weisz Attila, Kovács Zsolt - Ring Kft.; Horn Gergely, Bátori Gábor, Hernesz Csilla, Farkas Dóra – BFK; Tóth Kinga - Fómterv Zrt.; Kurucz Tibor, Jani Mihály - SpeciálTerv Kft.; Fazekas Bence - Utiber Kft.; Bodó Imre, Tüske Tamás - NIF Zrt.; Forgács Dávid, Déli Máté, Hartung Melinda - BFK

A Bizottság 5 fővel határozatképes.

Banga Zoltán: tisztelettel köszönti a megjelent vendégeket, örül, hogy ilyen sokan megjelentek a bizottsági ülésen. Köszönti Petrovai László alpolgármester urat, a Bizottság tagjait és a Hivatal munkatársait is. Megállapítja, hogy a Bizottság 7 fővel határozatképes. Kéri a Bizottság véleményét a meghívóban lévő napirendekről és azok sorrendjéről.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

2/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag **elfogadja** az alábbi napirendi pontokat és azok tárgyalási sorrendjét:

1.) Döntés Kőbánya-Kispest - Lajosmizse vasútvonal (142-es vasútvonal) elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú „Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány” véleményezésével kapcsolatban

TFFB-02

2.) Döntés Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítása című projekt Döntéselőkészítő Dokumentáció (DeD) véleményezésével kapcsolatban

TFFB-03

3.) Egyebek

Banga Zoltán: ismerteti az elsőnek tárgyalandó napirendi pontot.

1.) Döntés Kőbánya-Kispest - Lajosmizse vasútvonal (142-es vasútvonal) elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése tárgyú „Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány” véleményezésével kapcsolatban

TFFB-02

(Előterjesztő: Szaniszló Sándor polgármester)

Banga Zoltán: előterjesztő képviselője Petrovai László alpolgármester. Felkéri Batori Gábor urat, hogy röviden ismertesse a tanulmányt, amit már a bizottság tagjainak volt alkalma megismerni egy informális ülésen, de kéri, hogy a kritikus döntési pontokra világítson rá.

Batori Gábor: köszönik szépen, hogy eljöhettek és bemutatják a Döntéselőkészítő Tanulmány eredményeit, kormányhatározatuk van a Lajosmizsei vonal tervezésére ill. forrást is kaptak. ICOP EU-s forrásból terveztetik. A Lajosmizsei vonal jelenlegi állapota és utasforgalmi vonzóképesége nagyon alacsony, aminek alapvető oka az infrastruktúra és a nem kedvező menetrendi kínálat. A projekt kapcsán itt csúcsidőben 6 vonatpár tudna közlekedni, ehhez nyilván infrastruktúrát kell fejleszteni, kétvágányú kialakításokat kell a vasúti pályán készíteni, ill. a vasút elvágó hatását külön szintű közúti átkelőkkel orvosolni. Erre vonatkozólag küldtek az Önkormányzatnak egy rövid kivonatot a javasolt műszaki megoldásokról. Nyilván ismerik az Önkormányzat véleményét, hogy mit támogatnak, nyilván vannak különbségek a műszaki tartalom vonatkozásában az Önkormányzat és az ő véleményük között. A BFK feladata, hogy egy olyan projektet készítsen elő, ami távlatban is finanszírozható és megvalósítható. Egy ilyen vasúti projektet EU-s finanszírozásból lehet kivitelezni, ehhez kapcsolódóan megvalósíthatósági tanulmányban be kell mutatni a projektnek a megtérülését. Nyilván az utasforgalmi hasznok azok korlátozottak, tehát bizonyos szint fölé nem emelhetőek, még úgy is, hogy a vonal 5000 utasforgalmi nap helyett a készülő fejlesztés egy 3,5-4-szeres utasforgalmi növekedést prognosztizálnak. Figyelniük kell arra, hogy ez egy finanszírozható projekt legyen és e kapcsán lesznek majd véleménykülönbségeik azzal kapcsolatban, hogy a kerületi kérések mennyire teljesíthetőek. Egy szakaszon, Kispest és a XVIII. kerület határán fut a vasútvonal a Derkovits u. – Ady Endre út között, a kispesti szakbizottság előtt már egy héttel ezelőtt bemutatták a projektet. Van egy bizottsági határozatuk, ami arról szól, hogy alapvetően azon a szakaszon egy magasvezetésű változatot támogatott a Kispesti Önkormányzat. A projekt következő fázisa, hogy egy engedélyezési tervet kell csinálniuk, amihez pontosan meg kell mondaniuk a tervezőnek, hogy mi az a műszaki tartalom, amit tervezzen tovább. Ezt úgy tudják biztonságosan megtenni, ha ebben bírnak az érintett önkormányzatok támogatását, bírnak az ITM, mint finanszírozó és a MÁV, mint üzemeltető támogatását is. Tehát, nagyon sokféle véleményt kell becsatornázniuk ahhoz, hogy ez a tovább tervezés egzakt módon megtörténhessen. Most átadná a szót a tervezőnek, aki ismerteti az anyagot, fókuszálva a problémás helyekre, ill. bemutatnak még a kispesti szakaszról egy másik magasvezetésű változatot is, aminek az alapvető indoka az az, hogy az üzemeltető a magassági vonalvezetés tekintetében bizonyos kööttségeket próbál feljűk támasztani és ez azt okozza, hogy ezek a külön szintű keresztezések nem biztos, hogy teljesen egy szinttelolással, előfordulhat, hogy csak fél szinttelolással tudnak megvalósulni, de erre a tervező külön kitér és akkor utána szívesen válaszolnak a kérdéseikre. Köszöni szépen a figyelmet.

Banga Zoltán: felkéri Kovács Zsolt urat, hogy ismertesse terveket.

Petrovai László: elmondja, hogy volt egy informális bizottsági ülés, ahol megismerhették a terveket.

Kovács Zsolt: köszöni szépen, elmondja, hogy nagyon röviden szeretné bemutatni ennek a Döntéselőkészítő Tanulmánynak a tartalmát fókuszálva a tervezett állapotra, utána szívesen válaszolnak minden kérdésükre.

(Bemutatja kivetítőn a terveket.)

Banga Zoltán: köszöni szépen. Új dolgokat is megtudtak és látványban is sokat segített nekik a megértésben. Kéri alpolgármester urat és főépítész asszonyt, hogy pár mondatban véleményezzék az anyagot, hogy segítsék a döntésüket.

Jankovits Vera: kicsit szomorú, hogy a legjobban preferált változatra anyagi forrás szűkössége miatt nincs lehetőség, mert véleménye szerint főleg a kispesti térségben a vasút helye a térszint alatt lenne ezen a sűrű városi szövetben. A pilléreken álló, átjárható, felemelt vasúti megoldás lett volna a második, tehát igazából azt a kispesti térségnél el tudja képzelni. A Nemes utcánál nehezen tudja elképzelni, hogy a buszt egy patkó alakú mélyvezetéssel ott leviszik, sok szanalással járna, viszont lehet, hogy ezáltal egy igazi városközponti rész egyszerre, egy időben létre tudna jönni. Nem tudja, hogy itt a vasút mennyire lenne elzárva egy kerítéssel.

Bátori Gábor: a modellen zajvédő falak vannak, meg életvédelmi kerítések. Esztétikailag ez egy átlátható dolog lenne, ill. zaj szempontjából pedig készül egy környezetvédelmi hatástanulmány, amely pontosan meg fogja tudni mondani, hogy hol szükséges zajvédelmi létesítmény. Itt egy megújult infrastruktúra és egy csendes gördülőállomány az egy hatalmas előnyt fog jelenteni.

Kovács Zsolt: a Budapest-Esztergomi vasútvonalat tudja felhozni példaként, ott ezek a csendes motorvonatok járnak, amelyeket igazából alig lehet hallani és igen, megerősíti, hogy ez a kerületnek egy lehetőség arra, hogy ezt az alközpontot tovább tudja fejleszteni ennek a vasúti, közlekedési beruházásnak az apropóján, azontúl, hogy a hangsúly itt egy nagyon utasbarát, környezetkímélő közlekedés felé mozdul el. Pestszentimre térségéből a legjobb közlekedés a vasút lesz, sokkal jobb utazási időt biztosít, mintha bármi más közlekedési eszközt használnának.

Jankovits Vera: pontosan, ha menetrend szerint és tízpercenként fog járni, akkor óriási lesz.

Kovács Zsolt: viszonylag ez egy zárt, vasúti üzem jellegű fejlesztés lesz, tehát nem nagyon fog itt más vonat előfordulni, ezért ennek a menetrendszerűsége is jobb lesz, a legrosszabb a ceglédi vonal az országban, de összehasonlítva egy vegyesforgalommal, akkor ez inkább olyan lesz, mint egy HÉV-jellegű szolgáltatás.

Horn Gergely: a zajvédőfalakkal kapcsolatban elmondja, hogy itt nagy dilemmában van a MÁV, mert ez a vasútvonal hivatalosan országos közforgalmú vasútvonal, amin elvileg tehervonat is közlekedik, de ezt nem is nagyon szeretnék. Esetenként katonai vonatok előfordulnak, mert vannak honvédelmi létesítmények a vonal déli részén, de nem rendszeresen. Nem szeretnék, hogy úgy kelljen azt a vasútvonalat méretezni, hogy zajvédelem szempontjából,

rendszeres tehervonati forgalomra legyen kalibrálva, tehát inkább elkerülnék, hogy 4-5 méteres zajvédőfalak jelenjenek meg Pestszentimrén végig.

Jankovits Vera: ez elképzelhetetlen.

Kovács Zsolt: ezt mindenképpen zajsámítás szempontjából kellene méretezni, illetve mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy városképbe illő legyen. Erre már lehet jó példákat találni Magyarországon is.

Jankovits Vera: mindenképpen a vasút elvágó szerepét azt oldani kell. Kéri mutassa meg neki a 2/b változatot.

Horn Gergely: megmutatja a 2/b változatot és elmondja, hogy az a kérdés, hogy az egyenesen menő Nagykőrösi útnak le kell-e menni a lyukba vagy nem?

Kovács Zsolt: mindenképpen le kell mennie a lyukba, mert ahhoz nincs hely, hogy a Nagykőrösi út meg mellette egy plusz rámpa is elférjen.

Tóth Kálmán: szerinte ez az egyik legrosszabb megoldás.

Jankovits Vera: igen, mert még erősebb az elvágó hatása.

Kovács Zsolt: igen, ez így van. Ez egy hosszan elnyúló, nagy tájsebet ejtő létesítmény, mintsem egy városi alközpontba illeszkedő beruházás.

Bátori Gábor: ez inkább egy közlekedési létesítmény.

Kovács Zsolt: ez így van, de mint műszaki lehetőséget számításba kell venni.

Jankovits Vera: akkor ő a lehetséges változatok közül a 2/c-t támogatja.

Banga Zoltán: kérdés, vita szakaszban megadja a szót Tóth Kálmán képviselő úrnak.

Tóth Kálmán: vannak, akikkel nagyon rég dolgoznak együtt, nemcsak a projekt keretében, hanem a Ferihegyi Gyorsforgalmi út tervezésében is. Az Üllői út és Kispest kereszteződésénél a szintbeni kereszteződésnek ugye két változata volt, az egyik az a félszintbe való eltolás, a másik meg egy teljesen kiemelt, magas. Abban egyetért főépítész asszonnyal, hogy ott talán még az a megoldás elfogadható. Egy kérdése lenne, hogy mivel ott egy MÁV-terület lesz és egy nagyon komoly szlömösödés van minden ilyen magasvasút alatt, annak hosszútávon városképi szempontból milyen hatása lesz? Sok pénzt költ a kerület annak a térségnek a rehabilitációjára, szeretnék azt a részt felemelni, viszont ez a megoldás ennek ellene megy. A következő megoldás az Ady Endre út, azt már régen tárgyalták a 42-es villamos okán, az ott elfogadható. A Méta utca infrastruktúrája nem lesz alkalmas arra, hogy ott egy P+R parkolót kialakítsanak, a Méta utcai felüljáró már most túlterhelt, alultervezett, nem bírja el a forgalmat. Akik az M5-ösnél érkeznek be az agglomerációból, nem lesz megoldható, hogy azon az úton bejussanak a tervezett P+R parkolóba, ha nem lesz fejlesztés a közlekedési infrastruktúrába. Annak idején, amikor az a csomópont készült, akkor sajnos az volt az egyik feladata a csomópontnak, hogy a két nagy bevásárló centrumot kiszolgálja és arra hordja rá a forgalmat elavult közlekedési megoldásokkal, lámpákkal, körforgalommal. Szűk volt a költségvetés, még bicikli út sem létesült rajta és gyalogjáró sem, pedig már akkor kötelező volt jogszabályilag,

mégis így lett átadva. Nagyon komoly elvágó hatása van és főleg abban a tekintetben, hogy ennek a kerületnek a legfőbb problémája a keresztirányú forgalom. Mivel a tervezett M0-ás nem azon a csomóponton haladt, ahol kellett volna haladnia, ezért az M0-ás azt a szerepet nem tölti be, hogy a Dél-pesti régiót harántirányban megközelíthetőbbé tegye, ezért a teljes harántirányú forgalom ezen a Méta utcai csomóponton majd később a Kőhídon megy keresztül. Ha ezt még megterhelik pluszban az agglomerációból érkezőkkel, hogy azon keresztül vezetik a parkolóba, szerinte itt olyan közlekedési káosz lesz, ami nem lesz kezelhető. Ha tovább mennek és elérkeznek Pestszentimre központjába, hát ott méltatlan a helyzet. Ők városképi szempontból lokálpatrióták, szeretnék egy élhető, szép kerületet teremteni, főleg, ha már érkeznek Uniós források is. Ő azt látja, hogy ez a tájseb, nem tudja másként nevezni és megéri, hogy költséghatékonyak kell lennie a projektnek és azt is megéri, hogy a megvalósíthatóságot veszélyeztetik, ha plusz költségeket tesznek bele, de azért lássák be, hogy ez egy hosszú beruházás, az egyik vége kiszolgálja a kecskeméti, a másik vége az itteni agglomerációt, nekik is nagyon fontos ez a beruházás, de ezt most nagyon nehéz lesz megemészteniük, hogy a jelenlegi imrei csomópont hogyan lesz átépítve. Lesznek kisajátítások, bontások, ami belevág a lakossági szövetbe és még így is bonyolultan, a buszt keresztbe viszik meg a forgalmat egy U betűvel, tehát neki ez nem tetszik, megmondja őszintén, de ha meggyőzik arról, hogy ez a beruházás megvalósíthatóságának a rovására menne, ha bármi mást javasolna, akkor azt mondja, hogy gondolkodik rajta, hogy elfogadja-e, de most számára nem megnyugtató ez a megoldás. A másik az, hogy ez sokkal nagyobb horderejű a kerület életében, minthogy ezt most a bizottságban eldöntsék, hogy hogyan legyen, azt gondolja, minimum a Pestszentimrei Városrészi Önkormányzatot össze kellene hívni és az ott élő embereket tájékoztatni, hiszen az ő környezetükről van szó. Kezdeményezi, hogy az anyagot a Pestszentimrei Városrészi Önkormányzat tárgyalja meg és még egy képviselő-testületi döntést is el tudna képzelni az ügyben, hogy ne a bizottság döntsön ebben, ne vegye ezt a felelősséget magára, hanem a Képviselő-testület döntsön erről. Hosszútávra kell döntenie, ami meghatározza a kerület életét, élhetőségét. Voltak elképzeléseik az ITS-ben erről, nagyon sok plusz hozadéka van ennek, nagyon örülnek neki, de azt gondolja, hogy erről még tárgyalni kellene.

Banga Zoltán: képviselőtársának mondja, hogy kifejezetten kérték, hogy az anyag kerüljön a Képviselő-testület elé is, a Bizottság véleményt formál róla és utána fogja tárgyalni a Testület is.

Petrovai László: a márciusi rendes képviselő-testületi ülésre be fog menni az anyag és a részönkormányzat is fogja tárgyalni előtte.

Kassai Dániel: kérdezi, hogy a XVIII. kerület vonatkozásában hány ingatlant érint a kisajátítás és meg tudnák-e mutatni a térképen, hogy melyek azok a részek, ahol mindenképpen ez szükséges?

Bátori Gábor: szerinte abban a kivonatban, amit átküldtek, abban vannak számok az érintettségre vonatkozóan, összesítve mi az, ami felépítményes ingatlan, mi az, ami magántulajdonban vagy köztulajdonban van. Egyetértenek azzal, hogy a lakossággal is egyeztetni kell, a BFK részvételiségi folyamata úgy szokott kinézni, hogy a lakosság számára már olyan szűrt műszaki tartalmakat mutatnak be, ami már átment a döntéshozókon. Ezért először a szakbizottságnak, utána a Képviselő-testületnek mutatják be az anyagot, hogy valamilyen irányt már kapjanak, hogy merre menjenek tovább, nem szeretnék a lakosságot megkerülni. A Méta utca kapacitáshiánya kapcsán fognak későbbiekben születni részletesebb forgalmi vizsgálatok, maga a P+R 500-1000 férőhelyes lenne, 1000 lenne a felső határ, kétórás csúcsidőben 250 óránként, egy sávnak 1000-1200 az óránkénti kapacitása, tehát az ötödét-

hatodát tennék rá erre a P+R-re. Gyakorlatilag ennek a forgalomnak a jelentős része most is ott van.

Tóth Kálmán: a helyzet az, hogy nem arról van szó, hogy kicsivel több lesz, hanem a jelenlegi forgalmat sem tudja kiszolgálni csúcsidőben ez az út.

Bátori Gábor: akkor mondja azt az érvét - amit ilyenkor mindig elmond -, hogyha egy vasútvonalat fejlesztenek több száz milliárdból, aminek az az eredménye, hogy az utasok száma megháromszorozódik, megnégyszereződik, akkor ennek mellékhatásaként azt is szeretnék elérni, hogy az autóforgalomnak a növekedési szintjét azt megállítsák.

Tóth Kálmán: itt koncepcióbeli probléma van, mert ott állítják meg a növekedését, ahol nincs hatása a vasútra, mert van egy harántirányú forgalom.

Bátori Gábor: azokat fogják megállítani, akik Ócsáról meg Gyálról jönnek.

Tóth Kálmán: de azokat nem fogják megállítani, mert azok eddig sem álltak ott meg, azok bementek a városba az M5-ös bevezetőjén.

Bátori Gábor: ezt egy forgalmi vizsgálattal részletesen meg fogják vizsgálni, ezek feltételezések, de ez forgalmi modellezésben egyértelműen kijönnek majd az eredmények, hogy hol vannak a kapacitáshiányok.

Horn Gergely: itt még picit idő előtt vannak, van egy elképzelésük, hogy álljon meg itt a vonat és legyen egy P+R parkoló és azt hogyan közelítsék meg, de ez a részletes tervezésnek a szintje, most még nem tartanak itt.

Tóth Kálmán: történt már egy ilyen hiba, ahol részletesen nem tervezték és létesítettek egy megállót a Ferihegy I. Terminálnál, azt feltételezve, hogy az majd örökké működni fog, mert feltételezték, hogy a fapados repülőtársaságok onnan fognak indulni. Bevezették oda a buszokat, a Nagybánya utcába, mert az is a projekt része volt és a mai napig nem tudják elvezetni. Méltatlan helyzetbe kerültek ott a lakosok és nem tudnak azóta sem változtatni rajta. Ne hozzanak létre egy olyan problémát, hogy majd lesz vele valami.

Horn Gergely: még szeretné elmondani, hogy szó esett a lábakon álló vasútról meg a szlömösödésről. Az, hogy itt ennek a megemelt vasútnak az aljában pontosan mi van, az abszolút tervezési kérdés, ők nem ragaszkodnak ahhoz, hogy végig egy átjárható senki földje legyen egy kilométer hosszan, az bárhol megszakítható, a senki földje az nem cél. Le lehet zárni támfallal, lehet alatta helyiséget létrehozni, gyakorlatilag szabadon lehet „garázdálkodni”, ez a részletes tervezés során tisztázandó.

Tóth Kálmán: hát amire a MÁV engedélyt ad.

Horn Gergely: de most a gyepelő az ő kezükben van, a MÁV jóváhagyóként ott van ebben a folyamatban, de a tervezetést a BFK végzi és azért tudjuk irányítani a folyamatot, hogy az mindenkinek megfeleljen.

Banga Zoltán: köszöni szépen, most már több részletet is mélyebben látnak, mint ahogy korábban a rendelkezésükre álló anyagban feltüntetésre került, apróbb észrevételei vannak. A vasútvonal melletti Cséry-telep vasúti csatlakozásáról van szó, azt az információt kapták, hogy

ez megvan, a jövőbeni használatra – adott esetben – ez alkalmas lehet, ezt nagyon fontosnak tartják, nem tudják mi van azzal a területtel, az egy szennyezett terület, de alapvetően a város belsejében lévő, 100 hektáros, valószínűleg értékes fejlesztési terület. Fontos mindenképp egy vasúti, de egy közúti megközelítés is. Ezt szerette volna jelezni. Kérdezi, hogy a Nagykőrösi út bármilyen felújítása része-e a projektnek? Egy észrevétele lenne - előre is elnézést kér, mint nem szakember - konkrétan a pestszentimrei városrészben lévő megállók száma az, amit sokall. Azt gondolja és azt látta - külföldi példát is tud hozni, ahol személyesen is használta napi szinten -, hogy egy ilyen elővárosi vasútnak a legnagyobb értéke az, hogy gyorsan be lehet jutni vele a városba. Neki itt ezekkel a kis körökkel és gyalogos elérhetőséget feltételező vasúti megálló sűrűsége neki nagyon soknak tűnik. Szívesebben látná azt a részt, ahol - kétségtelen, hogy jó a biciklivel való megközelítés, meg a gyalogos -, de a P+R és a buszos megközelítés jobban kiépítve lenne. Nagyobb esélyt lát arra ott, ahol egy központi rész van, ahol buszos ráhordás van, mert ott nagyobb tömegeket elér.

Bátori Gábor: Cséry-telep esetében azt tudják biztosítani, hogy az iparvágány kiágazása az beépítésre kerül, tehát megmarad mind a kettő, nyilván vasúti területen. A Nagykőrösi útról elmondja, hogy a BKK egy felújítási tervet csináltatott, alapvetően a Nagykőrösi út felújítása az fővárosi hatáskör, de azokon a helyen, ahol csatlakoznak hozzá, azokat a területeket természetesen meg fogják csinálni, de alapvetően az útnak a felújítása, az fővárosi hatáskör. A pestszentimrei sűrű megállókkal kapcsolatban elmondja, hogy alapvetően a rendszer az úgy néz ki, hogy Gyáltól befele kvázi személyvonati forgalom, aminek az a feladata, hogy minél sűrűbb megállóhelyeken szedje össze azokat az utasokat, akik fenntartható közlekedési móddal meg tudják azt közelíteni, ezért vannak ezek az 5-600 méteres körök. Ezért van az, hogy vasúti megállóhelyre gyalogosan, kerékpárral jöjjen az utasok nagy része, természetesen biztosítanak P+R kapacitást is - nem túl nagyot - nyilván a buszhálózatot is hozzá fogják passzintani ehhez a megállóhelyi kiosztáshoz, de maga az utas az egyvalamit nagyon utál, átszállni. Tehát, ha egy utas választhat aközött, hogy busszal bejön és átszáll vonatra vagy sűrűbb a megállóhely kiosztás és gyalogol vagy kibiciklizik, akkor az utas a másodikat választja, tehát átszállni nagyon nem szeretnek a közösségi közlekedési utasok. Tehát ezt a lefedettséget azért szeretnék, hogy utasokat szerezzenek.

Horn Gergely: két darab megálló van a kerületben, az egyik lenne ez a Paula utca, ami a legutolsó megálló, tehát a felszállókat nem is érinti, ez szerintünk egy javasolt, jó helyszín, ő javasolná megvalósítani. A másik a Bivalyréti megálló, ami a munka végén került az anyagba - egyébként ezt a kispesztiek is támogatták, hogy legyen -, ha a XVIII. kerületnek az a véleménye, hogy ne legyen, akkor nyilván jelzik a főnökeiknek - BFK vezérigazgatói szinten - hogy nem javasolják. Ebben is nyitott a pozíció, tulajdonképpen a Paula utcára is ezt tudja mondani, olyan helyen, ahol az adott település nem akarja, hogy megálljon a vonat, ott nem akarják kényszeríteni őket, hogy létesítsenek megállási helyet.

Banga Zoltán: biztos a Bivalyréti megállóra nem is gondolt volna, ezt ki is venné, szerinte ez egyértelműen támogatott dolog. Megadja a szót a XIX. kerületi Önkormányzat képviselőjének, Ferenczi Istvánnak.

Ferenczi István: bemutatkozás után elmondja, hogy náluk bizottsági szinten már történt szavazás, ő nem a tagja annak a bizottságnak, nem szavazott, de a Testület elé fog kerülni a kérdés a jövő héten és ott fognak róla szavazni. Pár dolgot elmondana, hogy mit miért támogattak vagy miért nem, milyen kérdéseik voltak és milyen megjegyzéseik voltak ezekhez. Egyrészt ők a Brooklyn-nak becézett változatot támogatták, a lábakon álló magasvezetést, több okból is. Az egyik az, hogy a töltésen vezetethez képest kisebb a kisajátítási, szanalási igény,

másfelől az elvágó hatást csökkenti, tehát adott esetben a Dél-pest, Szentlőrinc és Észak-Kispestre átjárhatóságot biztosít. A Brooklyn elnevezés is utal erre a szlömösödéésre, ezzel nem is vitatkozik, nyilván erre megoldást kell találni, hogy ne úgy nézzen ki. Ez az egyik. A másik, hogy a BKK-val a BFK-nak van-e valamilyen kapcsolata, egyeztettek-e, hogy a buszos tömegközlekedési ráhordásra legalább valamilyen halvány elképzelésük legyen? Ez nagyon érdekelné. Szóba került a túl sok megálló, Kispesten a túl kevés megálló volt a problémájuk, náluk csak járulékos hasznai vannak ennek a projektnek például, hogy kevésbé zajos, kevésbé büdös, és egyébként, hogy kevesebb autó robog át a kerületen, de felszállni erre a vonatra ott nem nagyon lehet. Az Üllői útnál lesz egy megállója, ahol keresztezi a kerületet, az is jellemzően azokat fogja érinteni, akik befelé mennek az 50-es villamossal vagy valamilyen busszal és ott átszállnak, hogy gyorsabban jussanak a KÖKI-re vagy a Nyugati-ba, de Kispestről nem fognak kifelé elindulni az emberek, hogy aztán befele menjenek a vonattal. Már kérdezte, de nem tudja azzal elkészültek-e vagy a testületi ülésükre meglesz, de kérdezi, hogy valamilyen modellszámítás alapján van-e képük már arról, hogy hány autós ülhet át kötöttpályára a fejlesztésnek köszönhetően? Tehát, hogy relatíve mennyit fog javulni az arány, illetve ez abszolút értelemben mit jelent, várnak-e csökkenést? Mert folyamatosan költöznek ki az emberek az agglomerációba. Ha már itt „fúrják” a Pestszentlőrinci, Pestszentimrei megállókat, akkor felmerülhet-e mégis, hogy legyen a Temesvár utcánál egy megálló? Mert pénz lenne rá. Milyen utasbecslések vannak a Bivalyréti megállóra, a Pestszentimrei 1,2,3-as megállóra, szemben a Temesvár utcával?

Banga Zoltán: megadja a szót Tóth Kálmán képviselő úrnak.

Tóth Kálmán: a Bizottság még nem döntött, nem biztos, hogy van abban egyetértés, hogy sok a megálló, szerinte nem sok. Az elővárosi vasút addig elővárosi, amíg meg nem érkezik a városba, utána - mint ahogy erről már szó volt régen -, a sebessége is lecsökken 80 km/óráról 60 km/óra. A másik felvetése - mivel most új információk vannak -, hogy ezt az ezer fős parkolót, ezt nem lenne szerencsésebb Gyálon megépíteni? Ott több a szabad terület és akkor már odáig el sem menne az M5-ösnek a forgalma, amit bonyolultan a Méta utcán rá kellene vezetni és Gyál polgármestere is azt szeretné, hogy ott is mélyvasút legyen, pedig ennek ott igazi relevanciája nincs, mert nem vág bele annyira a lakóházak közé, de kéri vizsgálják meg, hogy lehet-e Gyálon egy ezer fős P+R parkolót építeni, mert ennek több jelentősége lenne. Gyál összeszedi a M0-s forgalmát, összeszedi az M5-ösön beérkezőket is és ott egy nagyobb P+R parkoló jobban el tudná látni a feladatát, mint amit a Bivalyréthez terveznek, ami nem azt jelenti, hogy ott nem kell megálló, csak ott kellene a megfogni a forgalmat, ott szerencsésebb lenne.

Banga Zoltán: megadja a szót Bátori Gábor úrnak.

Bátori Gábor: Ferenczi úrnak mondja válaszul, hogy a forgalom-modellezés már elkészült, de tudnak mondani gépkocsira átülő utasszámokat is.

Horn Gergely: a konkrét megálló utasszáma a kérdés.

Bátori Gábor: igen, amikor ott voltak a XIX. kerületben, akkor azzal érvelt, hogy a számok azt mutatják, hogy például a Temesvár utcának az utasforgalom vonzóképesége - tekintettel arra, hogy ott van a temető, tehát nincs akkora lakóterületi lefedettség -, tehát ott egy tízszeres szorzó van Pestszentimréhez képest. Ilyenkor az merül fel, hogy azért az 1/10-ed utasért megéri-e megállítani a vonatot másfél percre? Itt ezek komoly költséghaszon-elemzési problémát okoznak, hogyha olyan helyen állnak meg, ahol az utasforgalom nem hozza azokat

az adatokat, tehát, a Temesvár utcánál. Nagyon örül és köszöni a XIX. kerületnek, hogy ezt elfogadták, remélik, hogy a Képviselő-testület is el fogja a jövő héten fogadni. A sebességre vonatkozóan elmondja, hogy a Bozsik-stadiontól már 60 km/órás sebességgel közlekedik a vonat. Egész egyszerűen a vasútvonal vezetése és a beépítettség nem teszi lehetővé a nagyobb sebességet. Pestszentimre mellett viszont 80 km/órával közlekedne, mert ott egy kvázi egyenes szakasz van. Gyál-nál is szeretnének P+R parkolókat létesíteni, alapvető cél, hogy mindenhol legyen P+R, de ahogy haladnak befele már egyre kevésbé ez a cél. Az a cél, hogy az utazási lánc legelején fogják meg az utasokat, de Gyálon, Ócsán is és ahogy mennek kifelé mindenhol szeretnének P+R parkolókat létesíteni.

Horn Gergely: Gyálon az a baj, hogy az egész településnek az összes megállója lakott környezetben van, ezt a Bivalyrétet azért szedték elő a tarsolyukból, mert itt van egy olyan beépítetlen terület, ahol lehetne egy ilyen nagykapacitású parkolót építeni. Gyálon ennek nem nagyon látják a helyét, hogy hova lehetne ott tenni, hogy az jó helyen legyen, megnézték.

Tóth Kálmán: a kerület csak nyerne vele, ha a Méta utcai felüljáró megújulna.

Bátori Gábor: azt kell látni, hogy funkciójában más egy Bivalyrét és más egy Erdőskert a Paula utcánál.

Kovács Zsolt: tehát egy Bivalyrét egy ekkora kapacitású P+R létesítése mellett nyeri el egyáltalán a létjogosultságát, mert a harántirányú buszforgalom nem olyan jelentős, amiért egy megállóért érdemes lenne oda tenni.

Tóth Kálmán: azt nem mondta az előbb, hogy ő azért kardoskodik, mert naponta jár arra dolgozni, ott jön haza. Ott a Nagybani Piac, a Nagybani Piacra megérkeznek reggel azok, akik az árut hozzák, sokszor nem lehet lefordulni már az M5-ösről és nem lehet átmenni az M5-ösön, mert a Nagybani Piac nem oldotta meg az oda érkező áruszállítók fogadását. Sokszor végig állnak az autók, sokszor Erzsébet felé kell egy másik megoldással bejönnie a kerületbe, mert az M5-ösről, ha Budapest felé jön, sok esetben nem lehet lefordulni, amikor van a szezon.

Bátori Gábor: ilyenkor mindig az a kérdés, hogy ezt, egy ilyen problémát egy vasútfejlesztéshez kapcsolódóan kell-e megoldani?

Tóth Kálmán: nem, csak véleménye szerint tesznek ide még egy problémát, mert a parkolót nem fogják tudni megtölteni kocsikkal és csinálnak még egy közlekedési problémát, de mindegy, majd eldöntik.

Horn Gergely: abszolút értik ezeket a problémákat, ha kaphatnának világosabb útmutatást, hogy mit tegyenek, akkor ezen a helyszínen ezt megoldhatnák.

Banga Zoltán: megadja a szót Petrovai alpolgármester úrnak.

Petrovai László: mindenekeelőtt nagyon szépen köszönik a munkájukat, tudják, hogy nagyon sok munka van benne és nagyon sok változat készült, most már elég régóta gondolkodnak rajta, hogy mi legyen és köszönik, hogy eljutottak idáig. Azt kevésbé köszönik, hogy gyakorlatilag az előkészített határozat-tervezeti javaslatok alig-alig köszönnek vissza, mert gyakorlatilag annyi változás történt ebben az anyagban, hogy ezeket nem tudják felhasználni, de majd meglátják, hogy mi az, ami ebből menthető. Sorban menne a kérdéseivel és megállapításai is lennének vagy véleménye, ami tükrözi nagyjából a Bizottság véleményét is. Főépítész asszony

is mondta, meg mindannyian azt látják, hogy milyen jó lenne, ha Kispesten is tudna terepszint alatt haladni a vasút, de látja, hogy ezt nagyjából el tudják fogadni, hogy a második opció, a magasvasúti megoldás a kispesti térségben vállalható, azt gondolja. Ami számára meglepő volt, hogy a most bemutatott és javasolt anyagban, azt mondják, hogy a Derkovits utcánál szintben tartanák a vasutat. Tehát, ez azt jelenti, hogy a számítások azt hozzák, hogy a Derkovits utca ezzel az aluljárós megoldással is gazdaságosabb, mint már ott felvinni a vasutat?

Kovács Zsolt: így van.

Petrovai László: jó, akkor ezt megértette. Nem lesz annyira udvarias, mint a többiek, ő építész és szokott látványterveket készíteni, neki azt szokták mondani, hogyha nem tud jó látványterveket csinálni, akkor ne csináljon. Most a lábakon álló vasúti megoldásra szeretne utalni, amikor itt meglátták Banga úrral ezt a nagyon zárt, gyakorlatilag egy ilyen áttört épület mintázó, lábakra állított megoldást, akkor összenéztek, hogy „Te Úristen!”, miközben a magasvasutat önmagában azt el tudják képzelni. Tehát, azt szeretné kérni, hogy a magasvasútnak a konkrét szerkezeti megoldásában valami XXI. századi megoldásban gondolkodjanak, ha oda jut a tervezés, valami könnyedebb, jobban áttört szerkezetben. Tehát, ez a gyakorlatilag „egy épületet építünk a vasút alá, csak nem építjük be, hanem ilyen lábaskötéseket csinálunk”, ez a szlömösödés. Tóth Kálmán is mondta, ők is így látják, hogy azt ott nem lehet tisztán tartani, ez volt a másik észrevétele. Kérdezi, hogy azt jól értette-e, hogy az Ady Endre útnál visszatérnének térszintre a vasúttal?

Kovács Zsolt: nem, az is maradna még fent, az Ady Endre út után kezdene lemenni. Tehát a javasolt változatban még az Ady Endre útnál is maradna fent a vasút.

Horn Gergely: megjegyzi, hogy ebben eltértek az eredetileg kiküldött anyagtól, mégpedig azért, mert meredekebb rámpát javasoltak volna, a MÁV viszont azt mondta, hogy erről hallani sem akar, maradna a 12,5 ezrelékek lejtő, úgy viszont nem tudnak leérni az Üllői úttól odáig.

Petrovai László: a kispesti térség lezárható úgy, hogy a Derkovits utcánál még szintben van, közúti aluljáróval átvezetik a buszt, az Üllői út felett már teljes ürszelvényű magasvasút és az Ady út felett is teljes ürszelvényű magasvasút és utána megy vissza térszintre. Érti, akkor erről lesz egy határozati javaslatuk majd.

Tóth Kálmán: ezek szerint a 42-es villamos kvázi tervezett vonalánál nem szükséges egy süllyesztés, hanem szintben megy?

Kovács Zsolt: teljesen szintben megy.

Tóth Kálmán: akkor az a lakossági szöveget jobban érinti, mert az egy sokkal rosszabb megoldás lett volna, ha lemegy a villamos. Kérdi, hogy a magasság az szabványos, hogy a tűzoltó autók és a magas járgányok át tudjanak alatta menni?

Kovács Zsolt: igen, a villamos az, ami meghatározza ennek a magasságát, tehát a villamosnak az átengedése az első.

Petrovai László: akkor, ha tovább megy, akkor számára a Bivalyrét, a Méta utca... amikor ezt kérték, hogy emeljék be a projektbe, akkor ők itt átszállásra gondoltak. Az, hogy a tervezők számításai azt hozzák, hogy itt egy nagykapacitású P+R parkolóval tud igazán gazdaságos lenni, ebben nincsenek egy hullámhosszon. Könnyen elképzelhető az is, hogyha már csak a

kerületiek is odamennek abba a parkolóba - tehát nem Gyálról, meg akárhonnán beérkezők -, hanem a kerületiek nagy része megáll abban a parkolóban, meg a buszon közlekedők és átszállnak a vasútra, már az bőven gazdaságossá teszi, meg használhatóvá. Tehát, továbbra is tartja azt a véleményét, hogy a Bivalyrét megállónak ott kell lennie ebben a projektben, jó helyen van az ott, akkor is, ha nem a gyáli, ócsai, meg az M5-ösről érkezőket hozza be, akik egyébként tényleg elég nehezen tudnak odakavarodni, ebben Tóth Kálmán képviselő úrnak teljesen igaza van. A Szálfa utcai csomópont javasolt megoldásával neki nincs baja, szerinte az teljesen vállalható megoldás, ha a tervezők ezt műszakilag is megvalósíthatónak látják, akkor szerinte hosszútávon is jó és a Cséry-telep majdani feltárása szempontjából is egy előnyös megoldásnak látja.

Bátori Gábor: ott azt kell látni, hogy három műtárgy lesz egymás mellett, mert a Nagykőrösi út, a vasút...

Petrovai László: tehát két közút, plusz a vasút megy át egy másik közút felett.

Bátori Gábor: ez az ára annak, hogy funkcióilag szétválasztják a Kettős-kőrös utcát, meg ezt a külön szintet.

Tóth Kálmán: az Ipacsfa utca rákötődik?

Petrovai László: igen, az ott volt benne a koncepcióban, az rendben van. Tehát, azért kértük, mert ha ezt nem csináljuk meg, akkor bement volna minden a Nemes utcához, tehát ott jött volna egy olyan forgalmi terhelés, amit nem tudtak volna kezelni vagy pedig felmegy egy olyan utcára, a Lőrinci útra, ahol megint csak nem jó a keresztmetszete. Tehát, azért kell itt megengedni, mert valahol le kell vezetni a forgalmat, nem egy öncélú kérés, hogy legyen egy itt is.

Bátori Gábor: azért látni kell, hogy ez a körforgalom-kialakítás, illetve az átvezetés ez valamelyest azért Pestszentimrén át fogja rendezni a forgalmakat.

Petrovai László: biztos, de a nagyrésze fogja használni az elkerülő utat és legalább az nem fog történni, hogy még nagyobb lesz a forgalom a városközpontba. Most jön a „feketeleves”, legalábbis részéről. Érti a gazdaságosságot, de leírták az anyagban, hogy a projekt egyik fő célja a vasút település elválasztó hatásának a megszüntetése, meg azt is leírták, meg most is elmondták, hogy ez a legrégebbi, 100 éve nem nyúltak ehhez a vasútvonalhoz. Ha jól számolja a magyar mentalitást, újabb 100 évre építenek. Elképzelni nem tudja, hogy egy 80 km/órás átlagsebességű – ez is most itt elhangzott - vasút, kétvágányon szelje át továbbra is a települést, akkor, amikor ekkora pénzt beleölnék ebbe a projektbe. Tehát, továbbra is kéri a bizottság tagjait, hogyha itt valamiről döntenek, a bemutatott változatok egyikét se fogadják el most. Ő csak terepszint alatt tudja a vasutat támogatni és megmondja őszintén a két változat közül, az a nagy patkóalakú az ráadásul nem tetszik neki. Véleménye szerint csinálnak egy hatalmas közlekedési valamit, beviszik ennek a nagy csomópontnak a forgalmát a mögöttes kertes övezetekbe csak azért, hogy át tudjanak menni a vasút alatt, a másik megoldásnál meg leviszik a Nagykőrösi utat. Egy gyűjtőutat le kell vinni azért, hogy be lehessen jutni alá, miközben az alatt az út alatt közművek vannak. Abban a pillanatban, hogy azt az utat elkezdik süllyeszteni, abban a pillanatban az alatta lévő közműveket is süllyeszteni kell, a járdát meg kell támasztani, meg kell vizsgálni, hogy az épületek alapozására milyen hatással van. Azt mondták 6-7 milliárd forintba kerül, miközben a vasutat levinni 30 milliárd forintba kerülne és neki, műszaki szemmel erős kétségei vannak, hogy tényleg igaz-e az, hogy a vasútnak a lesüllyesztése és

minden mást otthagya, egy felüljárót képezve a vasút felett, ez ennyivel megdrágítaná a projektet ahhoz képest, hogy a fél városrészt átrendezik úgy, hogy élıhetőség szempontjából nem javítanak semmit. A Paula utcai megállóval egyetért, a többiről nincs igazán véleménye, de a Pestszentimre városközpont szempontjából szerinte a bemutatott változók egyike sem támogatható, de ez az ő személyes véleménye.

Bátori Gábor: reagálni szeretne arra, hogy a vasutat vagy az utat viszik le, ott a különbség az, hogy egy vasutat le tudnak vinni 12,5 ezrelékkal, egy utat meg 6 százalékkal. Tehát, teljesen más hossz adódik a mőtárgyakra vonatkozólag. A különbség egyrészt itt van, másrészt ott van, hogyha jól emlékszik a geotechnikai vizsgálatok alapján itt magának a mélyvezetésű mőtárgynak olyan vastag leterhelő lemezt kell építeni, ami abszolút megdrágítja a projektet. Tehát, az árakban az látszódik, hogy abba a mőtárgyba nagyon sok betont kell belerakni.

Petrovai László: de amikor az utat viszik le, az is felúszhat.

Bátori Gábor: igen, de nem mindegy, hogy egy 12,5 ezrelékkal levitt vasútvonalon egy négyszer-öttször akkora mőtárgy, plusz a megálló vagy a Nagykörösi utat leviszik 6 %-kal, ez hosszban háromszoros-négyszeres minimum különbség.

Horn Gergely: úgy kell elképzelni, hogy a vasútsüllyesztés az kb. 1700 méter.

Bátori Gábor: tehát ahhoz, hogy Pestszentimre állomáson már lent legyen a mínusz egyben a vasút, ahhoz el kell indulni az Eke utca előtt.

Tóth Kálmán: erre voltak tervek, láttuk.

Bátori Gábor: tehát egyértelmű beruházói álláspontjuk az az, hogy - persze figyelemmel lehetnek a XVIII. kerület meg Gyál észrevételeire -, de akkor azt is be kell vallaniuk, hogy a fióknak csinálják a terveket, mert nem tudják megvalósítani.

Petrovai László: rendben, de azért kérték a bizottsági ülést, meg hogy azért beszéljenek róla ennyit, mert nem akarnak olyat tervezni, ami társadalmi ellenállásba ütközik, de ez abba fog.

Banga Zoltán: ugye ez részben műszaki kérdés, ami a tervezők oldaláról szintisztán ezt jelenti, az ő oldalukon meg egy többvezes városrésznak az elszakítását és kisajátításokat jelent. Nyilván ennek látják vagy láthatják a hozadékát hosszútávon, amit felvázoltak, másrésztől viszont azt látják, hogy ez a vasút ez továbbra is elvágna ezt a településrészt. Kérdezi előterjesztőt, hogy az előterjesztésben van-e olyan határozati javaslat, ami a lesüllyesztett változatot preferálja?

Tóth Kálmán: a konzultatív bizottságon két változat volt a mélyvezetésre, egy teljesen fedett és egy nyitott változat. Már az sem volt igazán jó megoldást, mert jelen pillanatban több átjáró van ezen a vasúton, több helyen szintben át lehet rajta menni. Tehát, a két településrész elválasztó hatása kevésbé érvényesül, mint most. Most lesz egy kétsávos, zajvédővel ellátott olyan fal, amin gyakorlatilag csak két helyen lehet átmenni. Egyik az Erdőkert megállónál, az aluljárón, meg a Nemes utcánál és az összes többi megszűnik. Tehát még rosszabb lesz a kerületben élők életminősége és a városrész elválasztó hatása, mint úgy. Meg kell értsék, hogy a kerületben élők embereknek egy része nem fog vonattal menni, segít az agglomerációnak, segít sok mindenkinek, de akik nem használják, hanem ott élnek és eddig át kellett menniük A-ból B-be, azoknak még rosszabb lesz a helyzetük.

Kovács Zsolt: úgy gondolja, hogy ha szintben maradnak akkor nemcsak ezen a két helyen lehet átmenni, tehát a gyalogos/kerékpáros átjárókat meg lehet rajta hagyni.

Tóth Kálmán: hát gyalogos/kerékpáros átjáró, de jelenleg a Lidl-nél van egy fénysorompóval ellátott közúti átjáró, jelenleg a Paula utca magasságában van egy fénysorompóval ellátott közúti átjáró és a Nemes utcánál is.

Bátori Gábor: de jelenleg szintbeni átjárók vannak, négy darab. Ehelyett, az ő javaslatukban van két külön szintű átjáró.

Kovács Zsolt: a Paula utcát nem javasolják megszüntetésre, annak vizsgálják a műszaki kialakíthatóságát úgy, hogy az meg tudjon maradni gépjárműforgalomra is.

Tóth Kálmán: igen, az volt a konzultatív anyagban, hogy személygépkocsik részére részlegesen, egy úrszelvényre, ami....

Petrovai László: most az van, hogy szintbeni...

Kovács Zsolt: egyébként, ha a Nemes utcánál külön szintben keresztezzük, a Paulára akkor is visszaér a vasút, tehát továbbra is ezt javasoljuk, tehát ha a vasutat lesüllyesztjük, akkor még sokkal kevesebb helyen lehet rajta átmenni, hiszen amíg nem ér le teljes mélységben, addig nem lehet keresztezni felülről.

Tóth Kálmán: a náluk lévő anyagban úgy volt, hogy az Erdőskert megállónál van egy kiépített megoldás, ami a lakosság részére megmarad, a Nemes utcai megmarad a mai állapotában és az összes többi, tehát az nem helytálló, hogy akkor még rosszabb lesz, nem lesz még rosszabb.

Kovács Zsolt: elhangzott, hogy az Eke utcát érintette volna.

Petrovai László: ha mélyvezetésű, akkor a korábbi változat - amit megküldtek részükre -, az úgy nézett ki, hogy a Paula utcánál már felér és az Eke utcát viszont érinti, tehát az Eke utca nem tud megmaradni, elveszett volna, cserébe viszont külön szintűeket kapnának és a Paula meg megmarad. Ez így tiszta.

Bátori Gábor: de azért a két külön szintű kialakítás, azért az jelentős közúti kapacitást okoz a jelenlegi szintbenihez képest.

Horn Gergely: azt kell látni, hogy a többi átjáró is olyan félig-meddig megtűrt állapotban van ezzel az egyvágánnyal, az a probléma, hogy a Nagykőrösi út túl közel megy a vasúthoz és nem lehet belátható teret biztosítani, a balra kanyarodó jármű nem látja, hogy jön a vonat.

Bátori Gábor: a Paula utcánál most is ki van téve a tábla, hogy 7,5 méter hosszan lehet megállni.

Horn Gergely: igen, mert nincs meg a hossz, ha piros a sorompó, akkor nem tud beállni a jármű.

Bátori Gábor: ha most próbálnának egy olyan kialakítást hatóságilag engedélyezni, amilyen a Paula utcánál és az Eke utcánál van, nem kapnának rá engedélyt.

Horn Gergely: igen, ez a bajuk ezzel, nem pedig az, hogy itt valami szabályozási dolog lenne a fejükben, hogy szeretnék korlátozni az emberek mozgását. Meg fogják nézni, hogy mit lehet ebből kihozni, nyilván el kell menni a hatósághoz egyeztetni, hogy mik azok a mozgásterek, amit elképzelhetőnek tartanak ezeken a helyszíneken és ami működhet, azt megtartják.

Bátori Gábor: a hatósággal meg a Budapest Közúttal kell egyeztetniük.

Horn Gergely: gyalogos/kerékpáros átjárót meg tudnak többet is létesíteni, hogyha igény van rá, gyakorlatilag minden keresztutcánál, ésszerű keretek között.

Hantos Gyula: közutastervezésben érdekelt, de ilyen szempontból nem a vasút mellett érvel, de egyet kell érzékelni, hogy vannak az országban olyan projektek, amiknek megvalósulására vannak ideális időpillanatok és ezek nagyon gyorsan el tudnak múlni. Felvezettek itt egy olyan projektet, ami egy 100 éve nem érintett vasútvonalat próbál korszerűsíteni bizonyos keretek között és nagyon úgy néz ki, hogy ez most pont egy ideális időpillanat, amit, ha most nem használnak ki, akkor nem biztos, hogy még egyszer eljön. Várpalotán a 8-as számú főút volt egy ugyanilyen beruházás, ami, ha akkor nem valósul meg, akkor soha többet nem épült volna meg, ezért akkor a város nagyon sok kompromisszumot kötött és most kezdi el élvezni a hasznát, kb. 5-8-10 éve. Rájöttek, hogy az a fejlesztés, amit az elején nagyon nem szerettek volna és nagyon sok kompromisszumot kötöttek miatta, nagyon jelentős városi fejlődést hozott.

Bátori Gábor: a következő júniusi ciklusban gyakorlatilag itt projektek fognak egymással versenyezni. Itt állami, de az önkormányzati szférában is az látható, hogy mindig a projektek, azok túl vannak tervezve számszakilag az elérhető forrásokhoz képest és ilyenkor nagyon sokat számít, hogy egy projekt megvalósítható módon elő van készítve. Tehát, ezért szeretné azt kérni, hogy valamilyen szinten az ilyen szempontokat figyelembevéve kerüljön sor döntéshozatalra, amellett, hogy amit alpolgármester úr és a bizottsági tagok elmondanak azt abszolút értik, akceptálják, csak beruházóként ennek a veszélyeire fel kell hívniuk a figyelmet, mert nekik az a feladatuk, hogy egy megvalósítható projektet gyártsanak, mert sok olyan projektet gyártottak már, ami a fiókba ment.

Horn Gergely: ez az egyik, a másik meg, hogy Pestszentimre központ esetében nem biztos abban, hogy ezzel rosszat csinálnak, hiszen az az épületállomány, ami ma ott van, annyira nem értékes. Létre tudnak hozni egy kerületrészt központot helyette az aluljáró körül, ami jobban működhet, mintha létrehoznak a Nagykőrösi úton két kilométer hosszan egy vasúti rámpát, ami az egész kerületrészt kettévágja. A vasútsüllyesztés a Nemes utcánál pont létrehoz egy jó átjárást, de tőle balra-jobbra egy kilométerre egy falat hoz létre, ami szerinte vizuálisan se kedvező. Tehát, alapvetően nem gondolják azt, hogy - tényleg félretéve a pénzt, de az is fontos, ahogy elmondta a kollégája, sőt döntő szempont a forrásigény -, de jobb lenne ez a megoldás.

Banga Zoltán: kérdi, hogy a bizottság tagjainak van-e még észrevétele, ha nincs, akkor szeretné, ha le tudnák zárni ezt a részt, hiszen az érvek döntő részét megismerték és ahogy előre is jelezte, nemcsak a bizottságok fognak ebben dönteni, ők véleményt alkotnak és majd a Képviselő-testület fogja a végső döntést meghozni. Ferenczi úrnak adja meg a szót.

Ferenczi István: köszöni, röviden el szeretné mondani és nem lesz a BFK szószólója, ezt azért bocsátja előre, mert összecseng pár dolog, amit mondani fog. Azt szeretné hangsúlyozni, hogy versengő projektek vannak, ez egy kötöttpályás projekt, némi kényelmetlenséget okozhat az autósoknak, de a zöld alpolgármester urat, meg a zöld bizottsági elnök urat szeretné zöld képviselőként kérni, hogy mérlegeljék azt, hogy milyen konfliktusokat szeretnének felvállalni,

mert itt elhangzott az, hogy a lakosság részéről ellenállás lehet. Ezt a lakosságot ő is ismeri, Kispesten, ha tehetnék minden fát kivágnának és mindent lebetonoznának és a harmadik-negyedik autójukat is elhelyeznék közterületen, ingyen parkolva. Itt arról beszélünk, hogy az agglomerációból kötött pályán jussanak be gépkocsi helyett és igen, ha át szeretnének az elvágott kerületszűkítések egyikéből a másikába jutni, akkor ezt gyalogosan, meg kerékpárossal könnyen megtehetik, autóval meg kényelmetlenségekbe fognak ütközni. Nahát! Évtizedek óta arról beszélünk, hogy át kellene ültetni az embereket más közlekedési módra. Igen, ez kényelmetlenségekkel fog járni.

Horn Gergely: a kényelmetlenségekről beszélve, azért építik ezeket a külön szinteket, hogy csökkentse ezeket a kényelmetlenségeket, nem azért, hogy növeljék. Ezeket lemodellezték, ha otthagyják szintben ezeket az átjárókat, akkor ezzel a vonatszámmal, amit terveznek, úgy tűnik, hogy nagyon működik ez, azért tervezték a külön szinteket. Vissza lehet térni arra is, hogy maradjon a szintbeni átjáró, de ezt szakmailag nem nagyon tudják javasolni a számok alapján.

Petrovai László: Ferenczi Istvánnak reagálva elmondja, hogy nem arról beszélgetnek itt Pestszentimre városközpontban, hogy az autósok kényelmesen vagy kényelmetlenül tudnak-e majd átmenni, hanem arról, hogy az egész városközpontot hogyan érinti egy ilyen beruházás. Pontosan az autók kedvéért meg kell csinálni ezeket az aluljárókat és ezért a fél városközpont szanálására meg átépítésre kerül, csak azért, mert a vasút gazdaságossági szempontok miatt szintben marad és vágja el továbbra is a települést. 10 percenként megy egyik-másik irányba és nem tud kialakulni egy tisztességes városközpont. Erről beszéltünk, semmi köze nincs az autósokhoz ebből a szempontból.

Banga Zoltán: ha több kérdés nincs, akkor lezárná a kérdés, vita szakaszt, köszöni, hogy részletekbe menően válaszoltak lehet, hogy van olyan, amiről most nem is fognak tudni dönteni, lehet, hogy ez arra jó, hogy ne zárjanak le további diskurzust és együtt gondolkodást. Zárszóként elmondja, hogy neki úgy tűnik, hogy alapvetően egyetértés van abban, hogy erre a vasúti fejlesztésre szükség van, ebben a kerület partner. A Kispesttel határos rész kialakításával sincs problémájuk, a pestszentimrei részen gyakorlatilag a Nemes utcai csomópont a legneuralgikusabb, itt ütköznek a kerületi és építészeti vélemények, másrészt értik, hogy a fejlesztési források tekintetében van egy szorítás, durván 20 milliárd különbség van a változatok között. Lehet, hogy ebben a kérdésben, annak részleteit már jobban látva, majd a Képviselő-testületet segítik a döntésben. Erre egyébként van idő, egy szűk hónapuk van rá. Az előterjesztésben határozat szerepel, alpolgármester úr javaslatára egyeztetnének Batori úrral, hogy melyiken kell egy kicsit csiszolni, hogy megfeleljen mindenkinek és megkapja a bizottság támogatását, ezért pár perc szünetet rendel el az egyeztetésre.

(Szünet után)

Banga Zoltán: mielőtt alpolgármester úrnak átadná a szót, elmondja, hogy nagy örömmel látnák fizikai valóságában is a tervet, ezért kérdezi, hogy esetleg arra a következőkben lenne-e lehetőség, hogy megnézzék, hogy konkrétan a helyszínen, elsősorban itt a Nemes utcai kereszteződésben a javasolt műszaki megoldás az mit jelentene? Milyen háztömböt, elterelést, gödröt vagy kiemelkedést stb., mert picit jobban tudnák érzékelni, mint adott esetben csak egy ilyen projekt rajzon, nyilván ahogy mondta, az is még egy picit fejlesztésre fog kerülni.

Bátori Gábor: elfogadjuk alpolgármester úr kritikáját, hogy a látványtervek azok valóban nem voltak olyan minőségűek és nagyon szuper, szép látványterveket fognak csinálni, ami egyértelműen be fogja mutatni a területi érintettségeket.

Banga Zoltán: jó, köszöni szépen, és akkor konkrétan most a bizottsági tagokhoz szól és kéri a figyelmüket, mert az eredeti előterjesztéshez képest változtak a határozati javaslatok. Megkéri alpolgármester urat, hogy olvassa be az új határozati javaslatokat.

Petrovai László: a 2/A határozati javaslatot törlik, nem kell róla döntést hozni, visszavonják. A 2/B lesz a 2-es, ez úgy szól: „*Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal „Kispesti térség” megnevezésű helyszínének korszerűsítése kapcsán a Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) 3/2 változata szerinti... (ez az, ami teljes úrszelvényt biztosít a vasút alatt, tehát lábakon álló hídszerkezettel megy a vasút, és teljes úrszelvényben)...magasvezetésű vasúti pálya kialakítását támogatja. A magasvasút szerkezeti kialakítása tekintetében további egyeztetést tart szükségesnek. Határidő: 2022. február 9. Felelős: polgármester*”

Banga Zoltán: megköszöni. Javasolja, hogy szavazzanak külön határozatonként, ha a Bizottság tagjai egyetértenek vele, miután értelmezték és alpolgármester úr felolvasta a határozati javaslatot. Kéri, hogy aki támogatja a javaslatot, az kézfeltartással jelezze.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

3/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal „Kispesti térség” megnevezésű helyszínének korszerűsítése kapcsán a Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) 3/2 változata szerinti *magasvezetésű vasúti pálya kialakítását támogatja.* A magasvasút szerkezeti kialakítása tekintetében további egyeztetést tart szükségesnek.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: az első határozati javaslaton nem változtattak, ott véleménye szerint elfogadható az eredeti határozati javaslat, amely egy átfogó javaslat, melyet szintén felolvas: „*Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmányban foglaltakkal kapcsolatos véleményét a MÁV 142-es vasútvonal fejlesztésének továbbtervezéséhez az alábbi szempontok szerint adja meg:*

- *„magasvasút” kialakítása minden esetben hídszerkezeten vezetett vágánypárral valósulhat meg.*
- *nem támogatja töltésen vezetett vasúti pálya megjelenését a Budapest XVIII. kerületi szakaszon.*
- *a hídszerkezeten vezetett vasúti pálya esetében a kerékszaj mérséklésére alkalmas zajvédelmi szerelvény felszerelése mindenképpen szükséges, de ennél nagyobb méretű, szerelvény magasságú zajvédő fal megjelenését városképi szempontok miatt nem*

támogatja.

- „mélyvezetésű” vasúti pálya, általános esetben szilárd, járható földemmel fedett vágánypárral valósulhat meg. Ettől eltérő műszaki kialakításról a bizottság külön határozatban dönt. Határidő: 2022. február 9. Felelős: polgármester”

Elmondja, hogy ezek fogalommagyarázatok. Kéri a határozati javaslat támogatását.

Banga Zoltán: köszöni szépen. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslat elfogadásáról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

4/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntésselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmányban foglaltakkal kapcsolatos véleményét a MÁV 142-es vasútvonal fejlesztésének továbbtervezéséhez az alábbi szempontok szerint adja meg:

- „magasvasút” kialakítása minden esetben hídszerkezeten vezetett vágánypárral valósulhat meg.
- nem támogatja töltésen vezetett vasúti pálya megjelenését a Budapest XVIII. kerületi szakaszon.
- a hídszerkezeten vezetett vasúti pálya esetében a kerékcsoj mérséklésére alkalmas zajvédelmi szerelvény felszerelése mindenképpen szükséges, de ennél nagyobb méretű, szerelvény magasságú zajvédő fal megjelenését városképi szempontok miatt nem támogatja.
- „mélyvezetésű” vasúti pálya, általános esetben szilárd, járható földemmel fedett vágánypárral valósulhat meg. Ettől eltérő műszaki kialakításról a bizottság külön határozatban dönt.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 3., 4. határozati javaslatot visszavonják. Az 5. határozati javaslat változatlan formában szavazásra bocsátandó és így szól: „Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal fejlesztése során támogatja és szükségesnek tartja a Méta utcai új megálló megépítését. Határidő: 2022. február 9. Felelős: polgármester”

Banga Zoltán: köszöni szépen. Ha jól érti, akkor ez a Bivalyrét.

Petrovai László: ez a Bivalyrétnek nevezett megálló.

Banga Zoltán: köszöni. Kérdezi a Bizottság tagjait, hogy ki az, aki támogatja a határozati javaslatot.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

5/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal fejlesztése során *támogatja és szükségesnek tartja a Méta utcai új megálló megépítését.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 6. határozati javaslat vonatkozik a pezsztentimrei térségre. Ezt jelentősen átírták, ezért felolvassa az egyezményes formáját:

„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a MÁV 142-es vasútvonal „Pestszentimrei térség” megnevezésű helyszínének továbbtervezése tekintetében úgy dönt, hogy:

- *Pestszentimre városközpontban (Nemes utca) külön szintű kereszteződés kialakítását támogatja, annak tényleges műszaki kialakításáról azonban további egyeztetést tart szükségesnek.*
- *a Szálfa utcai külön szintű keresztezés a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány által javasolt kialakítását támogatja azzal a feltétellel, hogy a Szálfa utca, Kettős-Kőrös utca, Vasút utca közúti forgalma számára is biztosítani szükséges az új aluljáró elérését.” (Megjegyzi, hogy ez közben a tervekben meg is jelenik.) „A Cséry-telepen vezetendő elkerülő út északi végét a tervezett Ipacsfa-utcai átkötés keleti végén kialakítandó körforgalomba csatlakoztatva lehet megoldani – ismét csak tekintettel arra is, hogy a Nagy-Burma vágány felszámolható. Az elkerülő út lakóterületek felőli oldalán zajvédő fal elhelyezésének szükségességét vizsgálni kell.” (Ez egy kis változás az eredetihez képest.)*
- *„támogatja az ún. „Kisállomás” déli irányba történő javasolt elmozdítását.” (A 4. pont változatlan formában marad.)*
- *„az Eke utcai szintbeni közúti keresztezés megtartását csak akkor támogatja, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítésre kerül. Amennyiben erre nincs lehetőség, akkor abban az esetben támogatja az Eke utcai közúti átvezetés megszüntetését az akadálymentes gyalogos és kerékpáros keresztezés feltételeinek megteremtésével, amennyiben a Szálfa utca, a Kettős-Kőrös utca és Vasút utca közúti forgalma számára is biztosításra kerül az új aluljáró elérése.” (Erről szólt a 2. pont.)*
- *„a Paula utcai szintbeni közúti keresztezés megtartását kizárólag akkor támogatja, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítésre kerül.” (Ami mögötte volt, azt törlik.) Szükséges az akadálymentes gyalogos és kerékpáros, vasutat keresztező irányú közlekedés feltételeinek biztosítása.” (A következő pontot, ami az eredeti határozati javaslatban volt, azt teljes egészében törölték.)*
- *„kéri a Cséry-telep iparvágányi kapcsolatainak megtartását, mind a nyugati, Bivalyrét melletti vágányív, mind a keleti, az egykori delta-vágányhoz csatlakozó, ma ütközőbakban végződő leágazás megtartását.*
- *a pezsztentimrei szakaszon kiemelten fontos a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása további egyeztetést igényel.*

Határidő: 2022. február 9. Felelős: polgármester”

Ez lenne így egyben a 6. sz. határozati javaslat. Erről szeretne szavazást kérni.

Banga Zoltán: kérdezi a Bizottság tagjait, hogy tudták-e követni a változtatásokat? Ha igen, akkor, szavazásra bocsátja a javaslatot. Kérdezi, hogy ki az, aki támogatja a határozati javaslatot?

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

7/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a MÁV 142-es vasútvonal „Pestszentimrei térség” megnevezésű helyszínének továbbtervezése tekintetében úgy dönt, hogy:

- Pestszentimre városközpontban (Nemes utca) külön szintű kereszteződés kialakítását támogatja, annak tényleges műszaki kialakításáról azonban további egyeztetést tart szükségesnek.
- a Szálfa utcai külön szintű keresztezés a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány által javasolt kialakítását támogatja azzal a feltétellel, hogy a Szálfa utca, Kettős-Körös utca, Vasút utca közötti forgalma számára is biztosítani szükséges az új aluljáró elérését. A Cséry-telepen vezetendő elkerülő út északi végét a tervezett Ipacsfa-utcai átkötés keleti végén kialakítandó körforgalomba csatlakoztatva lehet megoldani – ismét csak tekintettel arra is, hogy a Nagy-Burma vágány felszámolható. Az elkerülő út lakóterületek felőli oldalán zajvédő fal elhelyezésének szükségességét vizsgálni kell.
- támogatja az ún. „Kisállomás” déli irányba történő javasolt elmozdítását.
- az Eke utcai szintbeni közúti keresztezés megtartását csak akkor támogatja, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítésre kerül. Amennyiben erre nincs lehetőség, akkor abban az esetben támogatja az Eke utcai közúti átvezetés megszüntetését az akadálymentes gyalogos és kerékpáros keresztezés feltételeinek megteremtésével, amennyiben a Szálfa utca, a Kettős-Körös utca és Vasút utca közötti forgalma számára is biztosításra kerül az új aluljáró elérése.
- a Paula utcai szintbeni közúti keresztezés megtartását kizárólag akkor támogatja, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítésre kerül. Szükséges az akadálymentes gyalogos és kerékpáros vasutat keresztező irányú közlekedés feltételeinek biztosítása.
- kéri a Cséry-telep iparvágányi kapcsolatainak megtartását, mind a nyugati, Bivalyrét melletti vágányív, mind a keleti, az egykori delta-vágányhoz csatlakozó, ma ütközőbakban végződő leágazás megtartását.
- a pezsztimrei szakaszon kiemelten fontos *a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása további egyeztetést igényel.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Banga Zoltán: köszöni, a napirendi pont tárgyalását lezárja. A megjelent vendégeknek megköszöni a részvételt. Látszik, hogy sok munka van benne, de még több van előttük. Köszöni a türelmüket, lesznek még kérdéseik, látszólag akadékoskodni fognak, de a közös jó érdekében.

(A vendégek megköszönik a meghívást, távoznak az ülésteremből.)

(Bejönnek a második napirendhez érkezett vendégek.)

2.) Döntés Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítása című projekt Döntéselőkészítő Dokumentáció (DeD) véleményezésével kapcsolatosan TFFB-03

(Előterjesztő: Szaniszló Sándor polgármester)

Banga Zoltán: tisztelettel köszönti a megjelent vendégeket. Megköszöni a türelmüket, javasolja, hogy hasonló legyen a menetrend, mint az 1. napirendi pontnál. Kéri Jankovits Vera főépítész asszonyt, hogy pár szóval ismertesse, hogy tulajdonképpen miről is van szó, milyen kritikus pontokat látnak, csak érintőlegesen, hiszen magát az anyagot előzetesen kiküldték.

Jankovits Vera: véleménye szerint azután könnyebb lenne bekapcsolódni, miután megtörtént ez a rövid bemutató.

Banga Zoltán: érti, akkor viszont arra szeretné kérni Bodó Imre urat, hogy számukra, laikusok számára is a legkritikusabb pontokat legyen szíves még egyszer bemutatni.

Bodó Imre: tisztelettel köszönti elnök urat, alpolgármester urat, a Bizottság tagjait. Bodó Imrének hívják, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Projektiroda fejlesztője. A projektirodája kapta azt a feladatot, hogy a Liszt Ferenc Repülőtér elérhetőségének a közúti javítása tárgyú projektet véghez vigye. Ezt közösen a Budapesti Fejlesztési Központtal, mint szakmai társukkal végzik ezt a projektet, kb. 2 évvel ezelőtt kezdődött el a tevékenységünk ebben a projektben. Talán pont két évvel ezelőtt jöttek el és akkor egy tanulmányterv keretében több változatot mutattak be, amit megvizsgáltak. A változatok közül akkor is megkérdezték az Önkormányzat véleményét, és gyakorlatilag az érintett kerületi önkormányzatok összesített véleménye alapján kialakult változat mentén folytatódott a tervezés, ami egy évvel ezelőtt kezdődött el egy döntéselőkészítő dokumentáció készítésével, amely utoljára januárban lett bemutatva. Akkor megkérné tervező kollégáját, hogy pár szóban frissítsék fel a három héttel ezelőtti bemutatót, hogy az, aki akkor nem láthatta, egy kicsit képet kaphasson a projekt műszaki állapotáról. Még annyit el szeretne mondani, hogy most Ferihegyi gyorsforgalmi útnak hívják, és nem véletlenül az elérhetőség javításában változott a dolog, hiszen itt nem az a cél, hogy egy városi autópályát alakítsanak ki, hanem egy városi környezetbe illeszkedő, a térséget fejlesztő bevezető út kerüljön kialakításra, ami csökkenti a közlekedőknek és akár a közösségi közlekedést is használóknak a zavarérzékenységet. Továbbá szeretnék fejleszteni azokat a haránt irányú közlekedési lehetőségeket, amelyek a kerületszettek közötti kapcsolatot is javítanák. És természetesen hozzá tartozik egy fajta környezetvédelmi munkarész fejlesztése is, hiszen az igen kardinális kérdése ennek a közúti fejlesztésnek. Röviden ennyit szeretne és akkor megkérné Kurucz Tibor kollégáját, hogy pár szóban ismertesse ennek a szakasznak a terveit.

Kurucz Tibor: köszönt mindenkit, elmondja, hogy ő Kurucz Tibor, a Speciálterv Kft projektvezetője. Ugye több cég dolgozik ezen az ügyön, a kerületet érintő szakasz a ő tervezésük alá tartozik, ezt ismertetné, majd félúton átadná a szót a következő szakasz tervezőjének, Farkas Bencének.

(A kivetítőn bemutatják terveiket.)

Banga Zoltán: köszöni szépen az előadást, sokat fejlődött az elmúlt másfél évben ez a koncepció, ő még emlékszik mikor ez még olyan embrionális állapotban volt. Kérdés, vita szakasz következik, de előtte megadja a szót alpolgármester úrnak.

Petrovai László: köszönti a tervezőket, régi kollégáját Hartung Melindát és Somody László alpolgármestert is. Szeretné megköszönni a munkát, mert szinte mindenben visszatükrözi a kerület régóta hajtogatott elvárásait, itt nagyon sok minden jó irányba haladt. Végig is menne a bemutatón: A Lakatos úti felüljáróval a létező legjobb megoldást tudják választani, kicsit eltolódik a Felsőcsatári csomópont, de pont ezzel az egész Felsőcsatári út környékének a lakhatóságát tudják segíteni azáltal, hogy a Felsőcsatári útról lekerül egy jelentős forgalom és gyakorlatilag egy elkerülő útra terelődik. Az, hogy sikerül megoldani egy felüljárós, minden irányú körforgalmas kapcsolatot, ez feltétlenül üdvözlendő és gyakorlatilag és van egy Kőbánya irányú kapcsolatunk is, ami megvalósul. Azt is köszönik, hogy sikerült megvalósítani azt, hogy a Lakatos utcára való rácsatlakozást, az abba az irányba valósul meg, amit ők üdvöztetőnek tartanak, hogy a gazdasági területeket szolgálja elsősorban, nem bántja a korábban nagy pénzért kialakított Brenner-parki környezetet, nem viszi rá a forgalmat azonnal a lakótelepre, tehát ez tényleg egy ideális megoldásnak tűnik. Egyrészt ott, ahol a Gyorsforgalmi megérkezik a kerületbe, ott az a lehajtó sokat fog hozzátenni, másrészt a körforgalmi csomópont és a minden irányú kapcsolat azt hiszi, hogy sokat fog segíteni és ha mindkettő megvalósul, akkor tényleg elfogadhatónak tűnik számára, hogy a Felsőcsatári útnál csak a jobbra kisíves kanyarodás van. Korábban kritikaként jelent meg és nem látja a módosulását ezekben a tervekben, ezért szeretné jelezni, hogy a kerékpáros és gyalogosfelüljáróknál a rámpás megoldást hosszútávon szerinte nem üzemeltethető megoldásnak tartják. Ahol akadálymentesek kellene legyenek, ott iszonyú sok helyet elfoglal a rámpás megoldással való feljutás akár kerekesszékekkel, akár biciklivel, akár gyalogosan, ezeknél szeretnék kérni ezeknél - általánosságban is - liftek betervezését. Sokkal kisebb helyen elfér és egy korszerűbb megoldás. Amikor ez az egész projekt elkezdődött – még a korábbi időszakban - akkor is azt mondták, hogy a zöldfelületeket szükséges növelni, jelenleg ez egy hatalmas szürke sáv, keresztül a városszöveten. Tudják, hogy ára van annak, hogy hasonlókat telepítenek a Gyömrői út két oldalára, de azzal, hogy a kerékpáros infrastruktúrát is végig tudják vezetni, plusz még fasorokat is tudnak telepíteni, plusz a közösségi közlekedésnek önálló forgalmi sávot tudnak biztosítani, azt gondolja, ez hatalmas nyereség. Talán meg tudja tartani a városi út jellegét és nem válik városi autósztrádává ez az út, ezzel a megoldással. Ezt is köszönik szépen. Ha jól érti a tervezői javaslat is az, hogy nagyjából a sportpályáig északi irányban sajátítanak ki, utána déli irányban, magyarán érintetlenül hagyná a lakóépületeket, de ami számukra sokkal fontosabb ennél, hogy az ebben a sávban található intézményeket is. Abban a sávban gyakorlatilag a teljes intézményi ellátottsága Erzsébet-Béla telepnek, orvosi rendelő, patika, posta, idősellátó központ. Ha emellett a javaslat mellett teszik le a voksukat, akkor ennek a kis nyomvonal-törésnek az árán megvalósítható, hogy ezek megmaradjanak. Egyrészt számítások fogják megállapítani, hogy milyen zajvédelemre van szükség. Nagyon szépen köszönik, hogy megvizsgálták az aluljáró kérdését, elég meggyőző, javasolja, hogy bár benne volt a határozati javaslatok között, de olyan súlyos árat fizetnének ezért a kapcsolatért, ami talán nem érne meg. Érintené a Balázs-tó környékét, a lakosságot, olyan új forgalmi gócpont alakulna ki, ami a kertés övezetben élő lakosság számára káros lenne és szerinte inkább elfogadják, hogy a megszokott útvonalon mennek a belvárosba. A gyalogos és kerékpáros felüljárókról beszélve elmondja, hogy mindenhol áll a kérdés, hogy felvonókkal biztosítsák az akadálymentességet, mert hatalmas helyigénnyel és állandó fenntartási költséget igényel a rámpás megoldás. Megértették a Kőhid csomópont különböző irányait, jól érti, hogy azért kell továbbmenni szintben is egyenes irányban, mert a buszokat át akarják vezetni? Igen, ehhez feltétlenül kell a két sávot tovább vinni? Mi van, ha azt mondják, hogy aki egyenesen akar menni az alapvetően

a felüljárón közlekedik és csak a busz marad lent terepszinten, meg azok, akik elfordulnak. Neki úgy tűnt, hogy mindkét irányban 2x2 sávot tartottak lent terepszinten is, ennek az indokoltságát kéri megmagyarázni, mert nem érti.

Kassai Dániel: a Kőhíd az megerősítésre kerül ebben a projektben? Mert már szabad szemmel nézve sem jó állapotú.

Fazekas Bence: ez nyilván egy részletesebb vizsgálat fogja megmondani, ill. azt, hogy pontosan akkor hány sávot fognak rajta átvezetni, úgyhogy ez a későbbiekben tud kiderülni.

Bodó Imre: a projekttel érintett összes műtárgy állapotát felméri és rögzítésre kerül és vagy felújításra vagy ha alkalmatlan a felújításra, akkor új műtárgyak építését tervezik.

Petrovai László: tehát adott esetben lecserélik a Kőhidat?

Forgács Dávid: a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai irányítóként vesz részt ebben a munkában. A Kőhídra vonatkozóan elmondja, hogy a Kőhíd maga nem a tervezési területnek a része, szándékai szerint nem érintik a Kőhidat és nem akarják ebbe a felújításba bevonni. Azért sem, mert a vasúfejlesztés miatt ez egy olyan projekt kiterjedés, amibe úgy gondolják, hogy a vasútnak kell eldöntenie, hogy mit akar, merre megy tovább és mit kezd a Kőhíddal, egyvágányosít vagy kétvágányosít. Lehetőség szerint ők nem nyúlnának a Kőhídhhoz. Ismerik a területnek azt az álláspontját, hogy a járdák átstrukturálásával esetleg közúti sávot is lehessen létrehozni. Ilyen szintű áttervezést még bele tudnak rakni a projektbe, de teljes Kőhíd felújítást nem. Jelenleg itt tartanak.

Petrovai László: hogy pontosan értse kérdezi, ha az megoldható, hogy a járdák átstrukturálásával - amit javasoltak -, bele tud férni még egy forgalmi sáv, a jelenlegi masszív hídszerkezetbe és azt a híd el is bírja, akkor problémamentes ez a csomóponti kialakítás vagy onnantól válna problémássá, ha nem bírná azt a terhelést, amit a harmadik sáv okozna?

Forgács Dávid: ők most azt szeretnék elérni, hogy ezeket a függesztett járdákat se kelljen rárakni, a közúti sávokat úgy alakítanak ki, akár az egyenest és a balos sávot egy sávba összevonva, hogy lehetőség szerint a Kőhídhhoz ne kelljen hozzányúlni, mert nem tudják ezt a magasabb fejlesztési kiterjedést ebben a projektben kezelni.

Petrovai László: a vasútfejlesztési kiterjedésen mit értünk, hát az alatt egy kétvágányú villamosított fővonal van és arról mi nem hallottunk semmit, hogy ott bármilyen további...

Forgács Dávid: bocsánat, amennyiben a kétvágányosítás fejlesztendő, akkor a kétvágányosítás miatt, a híd felülvizsgálata szükségessé válik és abban a projektben felújításra vagy elbontásra kerülhet a Kőhíd.

Petrovai László: kezdetektől fogva azt javasolták, hogy az egykori KKK csomópont helyén alakuljon ki az új csomópont. Ez a változat elnyerte el az ő tetszésüket is, azt gondolja, hogy ennek csak előnye van. Megnyitja a fejlesztési terület feltárása előtt a lehetőséget, egyúttal a Ferihegy nevű városrésztől leveszi a forgalmat, de ami a legfontosabb - nem csak a vasutat érinti -, hogy a Ferihegy I. vasútállomás áldatlan állapotát felszámolhassák és a vasúti közúti kapcsolat, ill. a vasúthoz közeli parkolás lehetőségét egy új vasúti megállóban, a Szemeretelepnél kialakítandó vasúti megállóban lehessen megvalósítani. Ez a fejlesztés, ez szerinte a legnagyobb előrelépés ebben a projektben. Nem akarja csökkenteni a többinek az

érdemeit, de ha ez megvalósul, akkor ezzel olyan járulékos hasznokhoz jut a kerület, amely üdvözlendő. Köszöni, hogy végül elfogadták a javaslatukat és emellett született döntés. Ha tovább lépnek, *(a vetítőn közben láthatóak az egyes projekt-elemek)* akkor arról a T1 terminál és Budapest közigazgatási határa közötti útszakasz kialakításáról neki nincsen kialakult véleménye, majd a Bizottság többi tagja elmondja a véleményét. Az Üllői úti csomópont a másik olyan javaslat, amelyben meghallgatásra került az a kérésük, hogy azokat a kialakult forgalmi irányokat, amelyeket ma a lakosság használ, azt továbbra is biztosítsák. Ez a javaslat meg nemhogy biztosítja azt...gondol itt arra, hogy aki a Gyömrői úton jön kifelé az vissza tudjon fordulni Ganz-kertváros/telep felé, mert ez egy létező lakossági igény, mint ahogy az is létező lakossági igény, hogy sokan eleve nem indulnak el a város felé az Üllői úton, hanem kijönnek, megfordulnak és mennek a Gyömrői úton a belváros irányába elsősorban Ganz-kertváros/telep széléről. Ez a megoldás nemhogy megoldja, de rettentő elegánsan oldja meg, ez egy igazi, bravúros forgalomtechnikai meg mérnöki munka és köszönik szépen, ha ezt sikerül beemelni a projektbe, akkor ez megint csak egy hatalmas előrelépés lesz azzal együtt, hogy reményeik szerint többletforgalmat az Üllői útra nem fog behozni, mert a fő forgalmi irányok, azok változatlanok. Ugyanakkor az Üllői út megközelítése, illetve az Üllői út rácsatlakozása a 4-es útra, az is sokkal kényelmesebbé és biztonságosabbá válik úgy, hogy közben a Vecsés-Gyál irány is minden szempontból megtartásra kerül. Járulékos haszon lesz egyébként, hogyha ez így megvalósul, hogy a kettős körforgalom, ami rettenetesen túlterhelte a Logisztikai Központ megnyitásával, annak egy része tehermentesül, hiszen lesz egy olyan forgalmi hányad, ami már nem akar odáig elmenni, mert itt már be tud állni abba az irányba, ahova menni szeretne. Úgyhogy ehhez gratulálnak!

Kassai Dániel: és a kamionok?

Petrovai László: hosszútávon a teherforgalmi kapcsolat nem jut el idáig.

Tóth Kálmán: nincs kamion, az Üllői úton nem mehet kamion, mert korlátozott.

Petrovai László: a Vecsés nyugati oldalán, ami a gazdasági területek mellett elmenő út, az lesz hosszútávon, ahova betódul a déli ág (Lincoln út), és ide már nem kell bejönnie a kamionoknak, mert itt van a Logisztikai Központon keresztül vezető út, a lámpás csomópontnak a jelenlegi zsákutcája, amely hosszútávon biztosítja a forgalmi kapcsolatot, ide nem nagyon kell bejöjjön már teherforgalom. De nyilván egy szabványos közúti csomópontban ezek mindegyike átjárható, ezek nem korlátozott utak geometriájukat tekintendően.

Banga Zoltán: köszöni szépen az észrevételeket, megadja a szót Bodó Istvánnak.

Bodó Imre: szeretne reagálni alpolgármester úr által elmondottakra. Az egyiket pontosítanák, az Erzsébet-Bélatelepnél - lehet, hogy nem látszott a vetítőn rendesen -, a déli oldalon is meg kell vizsgálni, hogy nem-e érintett kisajátítással, mert ha zajvédelem szükséges, akkor annak a helyét biztosítani kell. Tehát ott akár mindkét oldalon történhetnek kisajátítások. A gyalogos/kerékpáros felüljáróknál, hogy rámpa vagy lift legyen kérdésre elmondja, hogy előzetesen, az engedélyezi tervek során ez kidolgozásra kerülhet. A másik kérdés, ami eldöntendő - mint beruházóknak és tervezőknek -, hogy a beruházás végén ezeknek a létesítményeknek az üzemeltetését az adott Önkormányzat tudja elvállalni. Tehát a lifteknek az üzemeltetését, karbantartását, fenntartását, hiszen az más költség, mint a rámpának az üzemeltetése, síkosságmentesítése és egyebek és az, ha nem működik, akkor egyáltalán megszűnik minden. Ezt a kérdést szeretnék, ha mérlegelésre kerülne. Ők ezt a szempontot is vizsgálják, hogy utána, azokat a létesítményeket adott üzemeltetők, kezelők részére át is tudják adni.

Kassai Dániel: a Reptéri Rendőrségnél jól értette, hogy egy aluljáró lesz kialakítva?

Bodó Imre: gyalogos/kerékpáros aluljáró.

Kassai Dániel: csak ott nem nagyon van forgalom, akik a munkahelyükre mennek, azok mind autóval közlekednek.

Fazekas Bence: van itt egy buszmegálló pár, tehát valamennyi gyalogosforgalom jelentkezik, és kerékpárút lesz végig a Ferihegyi gyorsforgalmi út mellett a déli oldalon, tehát megadja a lehetőséget arra, hogy kerékpárral is megközelíthető legyen az RRI porta.

Bodó Imre: a másik, hogy ők tartanak rendszeres egyeztetéseket a Budapest Airport-tal, RRI-vel, a portákkal kapcsolatosan egy igényként jelentkezett egy fajta gyalogos/kerékpáros közlekedő létesítmény megtervezése.

Jankovits Vera: az a meglátása, hogy nem tudják, hogy mi fog történni, közlekedési szempontból nagyon dicséretes előre lépések történtek, de a kisajátítás minimalizálására való törekvést érzi ebben a bemutatott tervben, azáltal, hogy egy szakaszon a Felsőcsatári útig az északi oldalon, aztán kicsit átmennek a déli irányba. Ennek vannak előnyei is, hogy a meglévő intézmények, épületeik meg tudnak maradni, de mégis foglalkozik-e majd ez a terv azzal, hogy a hátrahagyott kisajátítási területek városépítészeti szempontból milyen megoldásokat tudnak hozni? Ez kulcskérdés, hogy az a térfal, ahol kisajátítanak, hogy fog tudni kialakulni, ill. megmarad egy régi, ma már lakófunkciónak nem nagyon használható épületsoruk. Ezzel is nagyon fontos lenne szerinte foglalkozni, mert nemcsak a közlekedésért vannak itt, hanem hogy az Erzsébet-Bélateleprek a városépítészeti térfala is meg tudjon részben újulni, tehát ezt ő nagyon fontosnak tartja, hogy ezzel is foglalkozzon a terv. A BFVT erre más javaslatokat tett, ott sokkal nagyobb mértékű kisajátítások voltak betervezve, de egy igazi, városépítészeti térfal megújulást is hozott.

Bodó Imre: igen, ezt megkapták, ami tavalyelőtt készült, gyakorlatilag akkor, amikor ez a tanulmány záródott, azt követően készítette ezt a tanulmányt a BFVT.

Forgács Dávid: valóban ők is érzik, hogy ez egy kardinális kérdése a projektnek és onnan indultak ki, hogy volt egy északi kisajátítás, ami elsősorban a lakóingatlanok felé küldi ezt az útszakaszt és volt egy déli kisajátítás is, ami elsősorban az ipari területek felé ment. Elsősorban abban egyetértés van - talán ebben a körben is -, hogy szélesíteniük kell, tehát valamilyen irányba el kell mozdulni. Érezték az Önkormányzattal való egyeztetés során, hogy ez egy nagyon érzékeny téma és ezért próbáltak alternatívákat is belevonni és például az a vegyes javaslat, hogy északról indulnak és délre átcsapnak, ez már egy olyan javaslat, ami részükről egy kiforrott változatnak tekinthető. Korántsem mondják azt, hogy nincsen más vagy nem lehetne más, ezért is hozták ide az Önkormányzat elé, hogy mik az Önkormányzat elképzelései, hiszen nekik csak benyomásuk van erről, amit ők jónak tartanak. Ez egy javaslat és látták, hogy a legutolsó változatuk is egy továbbfejlesztett változat volt és a déli oldali kisajátításnál is igyekeztek a meglévő épületek kontúrját is figyelembe venni, például a Teológiai Főiskolánál, hogy a parkolót lehet szanálni, de az épülethez már nem nyúlnának. Itt az Önkormányzattól várnák igazán az állásfoglalást, hogy amit letettek az asztalra az nekik elfogadható-e, alpolgármester úrral, a fővárosi főépítész úrral is egyeztettek. A fővárosi főépítész meg a XVIII. kerülettől várná, hogy mi az elképzelésük, amihez még tudnak alkalmazkodni. Ezek a tervek gyakorlatilag azt mutatják, hogy tudják az útvonalat úgy irányítani, hogy kis

kompromisszummal, de olyan élhető területeket hagynak maguk mögött, amivel talán azok a térségi fejlesztések megvalósíthatóak. Eddig olyan igény érkezett a kerület részéről, hogy például ezeket a zajvédő dombokat felejtjük el. Nem is jó, térelvágó hatása van, árnyékos hatása, fenntarthatatlan és a fejlődést gátolja. Ezt teljesen figyelembe is tudták venni és nem is javasolják már a zajvédő dombot, de hogyha a kerület akar például olyan kisebb változtatást, amit bele tudnak a tervbe dolgozni, akkor pont itt van az ideje annak, hogy ezt jelezzék, hiszen a polgármester úrnak pont múlt héten írt Vitézi Dávid egy levelet, hogy február 17-ig várnák a kerületi álláspontot és a végleges állásfoglalást, hogy mi az, ami jó irány, mi az, ami nem jó irány, hol tudnak ezen változtatni. Volt kérdés a gyógyszertár és az egyéb építményekről, úgy gondolja, hogy a Lakatos úti felüljáró az részben ezt is képes orvosolni. Tehát azzal, hogy a kerületrészek eddig elvágó hatásán valamit enyhítenek, nagyobb elérési övezetet biztosíthatnak bizonyos intézményekhez. Ettől függetlenül lesz egy csomó olyan terület, ahol kisajátított terület van, annak a fejlesztésére, tervezőként, beruházóként javaslatot tehetnek, de itt elsősorban a kerület szava fog dönteni, ill. a fővárosnak a szava dönt majd. Ők javaslatokat tettek ide, mernek is rámutatni egyre, a vegyesre, mert szerintük ez a legjobb, de a kerületiek látják, hogy mi a legjobb.

Jankovits Vera: a február 17-e, az egy nagyon szűkös időpont részükre.

Forgács Dávid: bíznak benne, hogy ez elégséges lesz, ugye január 13-án alpolgármester úrnak bemutatták ezt az anyagot, úgy tudja, hogy talán 2-3 óta már a másik változat is náluk van, ha szűkös az időpont akkor jelezzenek vissza nekik. Ők úgy számoltak, az ütemezett tervezés megvalósítása miatt, hogy február végével a tervezőjüket egy egyértelmű engedélyezési tervre szóló diszpozícióval ellátják. A határidő megtartására azért lenne erre szükség, mert a kerület egy álláspontot képvisel, de ott van még a többi kerület, a X., XIX. kerület, a Fővárosi Önkormányzat, nekik ezt még össze kell gyűrni és egy végső, teljesen komplex megoldást kell a tervező felé diszponálni. Ez az Erzsébet-Bélatelep csak egy szempont ebben. Nagyon örül, hogy a Vajk utcai aluljáróról sikerült meggyőzni a kerületet, ők nem javasolták ezt, de azért, mert a Lakatos utcának olyan előnyei vannak, ami úgy gondolja képes ezt orvosolni. A gyalogosfelüljárókról elmondja, hogy értik azt a városépítészeti igényt, hogy ne legyenek rámpák és ők is látják, hogy iszonyat hosszú rámpákra lenne szükség, de nekik azonban új felüljáró esetén kötelességük a jogszabályoknak való megfelelés is, egyedi esetekben lehet eltérni tőle és felmentést kérelmezni. Ezt nyilván az építési hatósággal az engedélyezési fázisban nekik egyeztetni kell, meg addig is, értik az igényt, a lépcső az mindenképpen kell, a liftekkel nagyon rosszak a tapasztalatok. Főleg azokon a helyeken, ahol kisebb forgalom van, vagy szlömösödére alkalmas a terület, hajléktalanok költöznek bele, tönkre teszik a liftet, nem használható és itt ráadásul a térségben idősek otthona is van az egyik buszmegállópárnál, nehezen tudják elképzelni, hogy ne legyen - ő is amellet van, hogy ne legyen rámpa -, de vizsgálják még, hogy mit lehet ebből a legjobban kihozni.

Jankovits Vera: ha már a gyalogoshídról meg a rámpáról van szó, nem derül ki ebből a tanulmánytervből, hogy az fedett-e vagy nyitott?

Forgács Dávid: régen beszéltek arról, hogy ezeket érdemes befedni, de most nem gondolkodnának ebben, de hogyha ilyen igény van a kerület részéről, hogy fedjék be ezeket, lehet egy ilyen álláspontot megfogalmazni, de azt gondolja, hogy maga a híd öntisztulása, a látványa, a minél kisebb városképi megjelenése miatt ill. a tisztán tarthatósága miatt, mert még a műanyagfelületek is karcolódnak, főleg egy ilyen kavicsfelverődős út mentén. Ő ezt átgondolásra javasolná, de várják a kerület véleményét ezzel kapcsolatban is, hogy szükséges-e olyan hídfedést csinálni, amikor a lépcsők felett nincs lefedés vagy oda is gondolnak

lefedést. Ha a buszmegálló nem fedett, akkor itt van-e indoka? Meglátják, hogy a kerület mit szeretnének, nem zárkoznak el a javaslattól.

Tóth Kálmán: Somody László kerületi képviselő is jelen van, lehet, hogy nem ért vele egyet, de a konzultatív megbeszélésen egy másik terv is volt előttük. Továbbra is az a kérdése, hogyha meghagyják az útpálya elhúzással - az észak-déli kisajátításról beszél -, hogyha a jelenlegi északi területet próbálják büntetlenül hagyni és délre elhúzva, az ipari területek kisajátításában gondolkodnak, akkor ott valójában elég sok funkcióját veszített lakóépület marad, amik lakásnak értéktelenek. Akárhogy szépitik, hogy ez nem egy autósztráda lesz, de az európai 4-es út lesz rávezetve, ha az előbb-utóbb elkészül, tehát itt nem fog csökkenni a forgalom, csak nőni fog. Egy forgalomnövekedés esetén, mivel szűk a hely, még elhúzással is a kvázi lakóépületek és az útpálya között, ott valóban aggályos egy olyan zajvédőfal építése, ami esztétikus, ha tömör falat raknak akkor elveszi a fényt - van példa arra, hogy az M5-ös bevezető szakaszán Kispesten üvegfalakat tettek -, nem tartja szerencsésnek, ha meghagyják a lakóépületeket, mert az további folyamatos problémákat fog okozni az Önkormányzatnak, mert mindig vita lesz az ott élő emberekkel. Ha azon a területen is kisajátítanak és eltávolítják a lakóépületet az útpályától és egy zöldfelület jön létre, szerinte az egy elegánsabb megoldás lenne még akkor is, ha valóban intézményeket kell elmozdítani, mert itt rögzítenek egy pillanatnyi érdeksérelemért egy rossz állapotot, ez a véleménye. A Kőhíd esetében érti, hogy miért nincs benne, nagyon köszönik - alpolgármester úr is elmondta -, hogy 2014. óta eljutottak egy, a kerület számára nagyon kedvező megoldáshoz, ahol látják a sínnek a vonalát, ami hozzájárul ahhoz, hogy ő annak az oldalnak a kisajátítása mellett döntene, ott úgyis ki lesz sajátítva egy nagy szelet. Ott a vasúti pálya elhúzása meg fog történni, nem része a projektnek, de ott bele fog szakítani a lakossági szövetbe egy nagyon nagyot ez a sín. Még a hídra visszatérve, az a megoldás, amit alpolgármester úr vázolt, hogy esetleg függesztett járdaszelvények elhelyezhetőek lennének a hídon, az nekik azért segítene, mert ha valóban meg tudnának 4 sávot a hídon építeni, akkor az a kerület harántirányú forgalmát, ami megint csak visszaköszön, mert ez az egyetlen út, ami átvezet a kerületen, melynek egyik része a Méta utca, keresztül vág az egész kerületen és itt hagyja el a kerületet, nagyon nagy forgalmat bonyolít le és érti, hogy most ez nem része a projektnek, de ha bele tudnák varázsolni, akkor az nagyon sokat segítene kerületszinten. Ahogy kifele mennek, az Üllői úti csomópont kialakítása, az nagyon szerencsés dolog, de véleménye szerint mindkettő támogatható.

Banga Zoltán: Somody László alpolgármester úrnak adja meg a szót.

Somody László: köszönt mindenkit, Tóth Kálmán úr jól érezte, ő teljesen más állásponton van. Erzsébet-Bélatelep képviselője. Kérdezi, hogy a Felsőcsatári úttól egészen a Kőhídig pontosan melyik rész lenne kisajátítva? *(Megmutatják neki a vetítőt.)* Akkor a Teológiai Főiskola, az pont a Vajk utcánál van, ha egészen pontosan behatárolják, akkor a Posta, a Gyógyszertár és az Orvosi Rendelő esne ennek áldozatul?

Kurucz Tibor: nem, elmagyarázza a helyzetet. Ha szélesíteniük kell észak elé és ott vannak az épületek, akkor az egész telket meg kell venni, az nem lehet, hogy az épület feléig mennek el, mert csak 5 méterre van szükségük, azért mondták, hogy egy teleksor. Meg kell venni az egész telket sajnos, az épületet le kell bontani, nyilván maradna hely zöldterületnek is, nem kell az egésznek közlekedési területnek lennie, de ki kell sajátítani azt az adott egész telket.

Jankovits Vera: ez azt jelenti, hogy itt az északi oldalon ez a térfal megint nem fog megújulni.

Kurucz Tibor: ha szabad neki tervezőként véleményt nyilvánítani, akkor elmondja, hogy amikor egy évvel ezelőtt elindultak ennek a területnek az egyeztetésével, akkor azt mondták, hogy ezt a házsort, ami ott van 1930. óta és ugyanúgy fog kinézni 50 év múlva is, ezt nem kellene meghagyni. Most az egyik egyeztetés alapján megpróbálták az egyik változatban kihozni, hogy ennek valamennyi hosszát meg tudják menteni, de őszintén, neki ez nem tetszik.

Somody László: megértette, bocsánat elnézte a térképet. Viszont hadd vitatkozzon ezzel, az északi oldalnál - ahol kisajátítanak a telkeket - lényegében csak beljebb tolják azt a sávot, amiről most beszélnek. Tehát ha azt elbontják, akkor a mögötte lévő telkek lépnek elő első sávként. Akkor egy idő után nem ugyanaz lesz a probléma?

Kurucz Tibor: nem, mert most az egész telket kisajátítják, de a terület nem az útra kell, hanem az csak egy kényszer, hogy a szükséges 5 méter meglegyen. Itt nyílik lehetőség zöldterületre, zajvédőfal elhelyezésére, ezek a lehetőségek megnyílnak. Nagy probléma az épületek bevédése, de így megnyílik egy kis terület, ahol parkot lehet csinálni megfelelő zajvédelemmel, be lehet ültetni növényel, nem árnyékolja be a mellette lévő épületet. Tehát azért kell elvenni a telket, mert egy része az út része lesz és normális szélességű járdát és kerékpársávot tudnak kialakítani, de még mindig marad hely fásításra, parkosításra, zajvédelemre.

Bodó Imre: arra a kérdésre, hogy nem konzerválják-e a problémát, az a válasza, hogy a következő házsor a párhuzamos utcára van rátolva, tehát azoknak a hátsó kertje fog az út felé nézni.

Petrovai László: tájékoztatja őket, hogy február végéig nem lesz testületi ülés, csak március 3-án, de arra az ülésre mindenképpen be kell mennie az anyagnak. Azt gondolja, hogy ebben a kérdésben most biztos nem fognak állást foglalni, a többiben tudnak olyan instrukciókat adni, hogy el tudjanak indulni a tervezéssel. A csomópontok tekintetében jók lesznek a határozati javaslatok, a bővítések tekintetében meg kéri a türelmüket a Képviselő-testületi döntésig.

Forgács Dávid: köszöni, tudomásul veszik, ehhez képest próbálnak felgyorsulni, hogy tudjanak diszponálni a tervező felé. Annyit elmond még a kisajátítással kapcsolatban, hogy ez valóban egy vegyes kisajátítás, az eddigi, az Önkormányzattal folytatott egyeztetések alapján számukra az derült ki, hogy inkább a déli oldal kisajátítása az, amit preferálnak és ezért készült ez a változat. Az első szakasznál nem látnak reális alternatívát arra, hogy délre menjenek, mert ott úgy érzik, hogy az iparterületnek olyan értéke van önmagában, ami kitolja ezt északra. Ahol a váltási pont megvan, az egy mélységében elemzett, onnantól lehet áttérni a déli oldalra, úgy gondolták ezzel felelnek meg az önkormányzati igényeknek. Ha van másik kisajátítási nyomvonal és főépítész asszony illet az asztalra, akkor természetesen megvizsgálják.

Petrovai László: a korábbi változatokon az szerepel, amelyeket készítettek, azokat újra át fogják vizsgálni, azt javasolja a Bizottságnak, hogy ebben a kérdésben ne foglaljon állást.

Jankovits Vera: egy kérdése még lenne, hogy a Lakatos úti felüljárónál megoldott a magasfeszültségű vezeték elhelyezése?

Kurucz Tibor: igen, tudják, hogy ott át kell helyezni egy-két oszlopot, de azt majd a részletes tervezésnél találják ki, hogy hova.

Bodó Imre: az engedélyezési tervben gyakorlatilag lesz egy közút kiváltási koncepcióterv, tanulmány és a kiviteli tervek a konkrét közműkiváltási terveket is kell, hogy tartalmazzák.

Banga Zoltán: köszöni szépen, ha nincs több kérdés, akkor lezárja a vita szakaszt és szünetet rendel el az egyeztetésre.

(Szünet után)

Banga Zoltán: a szünet után megállapítja, hogy a bizottság tagjai mind jelen vannak. Folytatná az ülést, megadja a szót alpolgármester úrnak néhány kérdés tisztázására.

Petrovai László: kérték a BFK, hogy foglaljon állást az Önkormányzat abban a tekintetben, hogy mi történik az Újhegyi felüljáró kialakításánál. Ott mindenféle műszaki korlátok vannak és hogyan lehet megoldani, de ez nem tartozik a kerülethez, de kérték, hogy foglaljanak benne állást, ezért kéri ismertetni a terveket.

Hartung Melinda: vannak rá változatok, ezt mindjárt meg is mutatják.

Tüske Tamás: összefoglalva gyakorlatilag az Újhegyi úti műtárgyat a BFK és a NIF javaslata szerint is fel kellene számolni és helyette, egy teljesen új 2x2 sávós, alsópályás ívhídát képzeltek el, ami azt jelenti, hogy a 142-es és a KÖKI-ről kijövő 100-as vasútvonal vágányait, azokat úgy hidalnák át, hogy figyelembe veszik már a 142-es vonal fejlesztését és a KÖKI fejlesztéseket is, úgy lenne az egy darab támasza a hídnak. *(Bemutatja a vetítőt is a tervet.)*

Bodó Imre: annyiban egészíti ki a kollégáját, hogy ez nem azt jelenti, hogy az új híd helyén, hanem attól egy kicsit távolabb, egy kis nyomvonal korrekcióval készülne el az új híd és aztán kerülne majd elbontásra a régi.

Petrovai László: az Újhegyi felüljáró alatt azt értik, amivel megérkezik a kerületbe a gyorsforgalmi út?

Hartung Melinda: az a Hangár utcai és előbb van az Újhegyi híd. Ahogy jön Kispestről először átmegy az Újhegyin és utána a Hangár utcain, amit bemutattak.

Petrovai László: de a vasutat melyik szeli át?

Hartung Melinda: a vasutat az Újhegyi felüljáró szeli át. Mindkettőnek az a lényege, hogy 2x2 sávósak lennének, ami a közösségi közlekedésnek biztosítanak útvonalat, hiszen buszsávok is lennének mindkét irányban.

Fazekas Dávid: megmutatja a vetítőt is a 2-es változatot, a meglévő híd mellett van egy 2 db 2x1 sávós külön pályás híd, figyelembevéve a vasútfejlesztést, ezen majd az engedélyezési terv során tovább dolgoznak, több változatban.

Petrovai László: a Szemere telepnél kérdezi, hogy a déli körforgalomhoz való csatlakozást megnézik, akkor az három aluljárót feltételez, átmegy háromszor a vasút alatt csak azért, hogy azok fel tudjanak csatlakozni a felújított útra, mi a magyarázat arra, hogy három külön ág kell ehhez? Miért nem az aluljáróból elágazni jobbra-balra ez a két sáv, mint ahogy annak idején, régen, az Erzsébet-hídi aluljárónál, ami már megszűnt?

Fazekas Bence: elmondja, hogy a kötöttségeik a vasútvonal, ami egy egészséges keresztezési szöget megkíván, tehát azt nem tudják bármilyen lapos szögben - legalábbis üzemeltetési szempontból - nem megfelelően, de gazdaságilag is egy lapos keresztezési szög annál nagyobb műtárgyat eredményez. A másik kötöttség, hogy ehhez az úthoz úgy kell az ágakat csatlakoztatni, hogy a szabványkövetelményeket biztosítsák, tehát rálátást, megfelelő csomóponti ág távolságot, illetve van egy minimális ívsugár is, ami még vizsgálható, hogy milyen feltételek mellett lehet csökkenteni. *(Megmutatja a vetítón, hogy mire gondol.)* Ahogy rácsatlakoznak akkor az determinálja a két sávot, ami egyből kétsávós belépést eredményez, viszont a turbó körforgalmaknál olyan specialitás van, hogy akik északra szeretnének tovább menni, azoknak biztosítani kell a megfordulást a körből. A megfordulást úgy tudják biztosítani, hogy a belső sávra fonódniuk kell, hogy a belső sávba tudjanak menni és visszafordulni. Ez az indoka, vagy az egész kört ráfordítják és 2x2 sávba érkeznek, de akkor meg kell adni a fonódási szakaszt, hogy ezek a mozgások le tudjanak zajlani és egy szabványtól eltérő kört kell csinálniuk, amiben meg lehet fordulni, és az északi területeket meg lehet közelíteni. Vagy az a megoldás van, amikor teljesen függetlenítik az ágakat, persze azt még lehet vizsgálni, hogy mi a minimális érték és hogy lehet minél tisztább műtárgyhelyzetet teremteni, viszont akkor is vissza kell húzni, hogy külön ágként tudjon csatlakozni. A kiválásnál megoldható.

Petrovai László: rendben, de ezt még vizsgálniuk kell, köszöni szépen.

Banga Zoltán: köszöni szépen. 12 db határozat javaslat van előttük, ennek egy része törlésre került, az előterjesztő visszavonta, egy része pedig módosításra került. Azt kérné alpolgármester úrtól, hogy ezeken egyenként menjenek végig és majd külön-külön szavaznak róla.

Petrovai László: az eredeti határozati javaslatok közül az 1. változatlan formában fennáll. *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselőtestületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Hangár utcai csomópont kialakítására és a Hangár utcai felüljáró szélesítésére készült változatok közül a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatát, azaz a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 1. változatát támogatja.”* (Emlékeztetőül elmondja, hogy ez az, amikor alul egy körforgalom van a híd alatt, és a Gyorsforgalmi útról keleti irányban van lehajtó ebbe a körforgalomba.)

Banga Zoltán: megköszöni. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

7/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselőtestületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a Hangár utcai csomópont kialakítására és Hangár utcai felüljáró szélesítésére készült változatok közül a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatát, azaz a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 1. változatát támogatja.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a második határozati javaslat egy kicsit módosul. A határozati javaslat így hangzik: *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága az Erzsébet-Bélatelep menti útszakasz bővítéséhez szükséges útszélesítés tekintetében a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatát, azaz a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 3. változatát támogatja.”* A következő mondat törlésre kerül, magyarán nem kéri most a bizottsági tagoktól, hogy állást foglaljanak abban a kérdésben, hogy milyen irányban szélesedne az út, mert ebben egyelőre nem tudnak konszenzusra jutni és a Képviselő-testületi ülésre hagynák ezt a kérdést. A 3-as változat emlékeztetőül az volt: járda, kerékpárút külön, 2-2 fasor, zöldsáv és 2x3 sáv, amiből a szélső a buszsáv.

Banga Zoltán: most erről fognak szavazni. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

8/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag az Erzsébet-Bélatelep menti útszakasz bővítéséhez szükséges útszélesítés tekintetében *a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatát, azaz a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 3. változatát támogatja*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 3. határozati javaslat módosul. *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatával összhangban támogatja a „minden irányú” kapcsolatot biztosító Lakatos úti új felüljáró megépítését és ezzel egy, a Ferihegyi Repülőtérre vezető út két oldalán elhelyezkedő településrészek közötti haránt irányú kapcsolat megvalósulását. A felüljáró Lakatos úti lehajtója a Lakatos utat az iparterület mostani zsákutcájának meghosszabbításával éri el.”* Ezzel kiegészül ez a határozati javaslat, megjegyzi, hogy ez volt a bemutatott változat.

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

9/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag *a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatával összhangban támogatja a „minden irányú” kapcsolatot biztosító Lakatos úti új felüljáró megépítését és ezzel egy, a Ferihegyi Repülőtérre vezető út két oldalán elhelyezkedő településrészek közötti haránt irányú kapcsolat megvalósulását. A felüljáró Lakatos úti lehajtója a Lakatos utat az iparterület*

mostani zsákutcájának meghosszabbításával éri el.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 4. határozati javaslat. „*Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Felsőcsatári úti csomópontra készült változatok közül a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatával összhangban, a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 1. változatát támogatja azzal a megkötéssel, hogy a tervezés során vizsgálják meg a gyalogos/kerékpáros felüljárók akadálymentes felvonók beépítésével történő kialakítását a döntésselőkészítő dokumentációban bemutatott rámpás kialakítás helyett.*”

Banga Zoltán: itt a határozati javaslat az, hogy nem kizárólag a felvonó támogatása, hanem annak a megvizsgálása. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

10/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a Felsőcsatári úti csomópontra készült változatok közül a Budapesti Fejlesztési Központ szakmai javaslatával összhangban, a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 1. változatát támogatja azzal a megkötéssel, hogy a tervezés során vizsgálják meg a gyalogos/kerékpáros felüljárók akadálymentes felvonók beépítésével történő kialakítását a döntésselőkészítő dokumentációban bemutatott rámpás kialakítás helyett.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: az 5. határozati javaslatot most visszavonja, mert nem kerültek bemutatásra a gyalogos felüljárók konkrét szerkezeti megoldásai és annyira talán nem is érdemi most a döntés. Azt szeretné kérni, hogy a Képviselő-testületi ülésre egészítsék ki ezzel a dokumentációt, hogy lássák. Ez a határozati javaslat arról szólt volna, hogy vannak a gyalogos/kerékpáros felüljárók, és ennek vannak különböző épületszerkezeti és strukturális megoldásai, ez jellemzően esztétikai kérdés alapvetően, megvan az a lehetőségük, hogy ebben állást foglaljanak, de mivel nem volt itt előttük az anyag, ezért ezt a határozati javaslatot visszavonja. A 6. határozati javaslat változatlan formában marad meg, amit most felolvas. „*Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Csévész úti csomópontra kialakítása tekintetében a BFK szakmai javaslatával összhangban a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció V/0/2 változatát támogatja (ez volt a bemutatott változat), a plusz egy balra fordító sáv biztosításával a hidnál. A Bizottság a vasút felett átvezető híd szélesítésének igényét javasolja úgy vizsgálni, hogy a jelenlegi hídszerkezeten a kétoldali járda felszámolásával +1 forgalmi sáv (balra felálló) legyen nyerhető, a gyalogos és kerékpáros forgalom pedig a meglévő hídszerkezet két oldalára konzolosan felhelyezett könnyűszerkezetes új pályatesteken legyen átvezethető.*”

Kassai Dániel: ezt most megszavazzák, de akkor visszatérhetnek még erre február 17-ig, ameddig a határidő van? Mert itt volt egy érdekelletét, ő is azt mondta, hogy ez fontos, Tóth Kálmán is, viszont itt az hangzott el, hogy ez nincs benne a fejlesztési tervben, de ők viszont nagyon szeretnék, hiszen a Ráday Gedeon utca folyamatosan bedugul, szűk és legalább ebben a csomópontban - vagy ha már elérnek idáig a gépjárművek - legyen egy kiszélesítés, amit csak a járdák megszüntetésével tudnak elérni és új gyalogos átvezető híddal. Érti, hogy ez pénzbe kerül, de véleménye szerint ezt kevésbé tartja fontosnak, mint a rendőrséghez vezető aluljárót, amit maximum 5 ember fog használni.

Banga Zoltán: javasolja, hogy ne nyissák meg újra a vitát, ez nem udvariatlanság. Felkéri, hogy legyenek szívesek a kiviteli tervek során ezt a fajta útpálya szélesítést - ilyen módon, ha ez megoldható - vizsgálják. Azt gondolja, hogy ezt továbbra is fenntartják, ebben támogatja képviselő urat, hogy ezt szeretnék, és majd eldöntik, hogy ez mennyire lehetséges a konkrét tervezés során.

Fazekas Dávid: teljesen igaza van, de őket köti a szerződés, a szerződés műszaki tartalma. Nyilvánvalóan, ha a tervezővel sikerül megbeszélni, hogy ezt hogyan lehet kivitelezni, akkor megcsinálják.

Banga Zoltán: köszöni szépen, ez megnyugtató. Tehát akkor ennyiben módosult a határozati javaslat, hogy V/0/2-es változat, semmi másban nem. Kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

11/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a Csévész úti csomóponti kialakítása tekintetében *a BFK szakmai javaslatával összhangban a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció V/0/2 változatát támogatja, a plusz egy balra fordító sáv biztosításával a hídnál. A Bizottság a vasút felett átvezető híd szélesítésének igényét javasolja úgy vizsgálni, hogy a jelenlegi hídszerkezeten a kétoldali járda felszámolásával +1 forgalmi sáv (balra felálló) legyen nyerhető, a gyalogos és kerékpáros forgalom pedig a meglévő hídszerkezet két oldalára konzolosan felhelyezett könnyűszerkezetes új pályatesteken legyen átvezethető.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 7. határozati javaslatban is csak a bemutatott javaslat beazonosítása módosul, ami itt bemutatásra került, a határozat így szól: „*Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a Szemeretelepi külön szintű csomópontra készült változatok közül – helyét tekintve a BFK szakmai javaslatával összhangban – a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció V/0/3/A változatát támogatja azzal, hogy a csomópontok geometriája és kialakítása további egyeztetést igényel azok túlzott helyigénye miatt.*” Ez az, amiről most beszéltek a Szemere telepi csomópontnál.

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

12/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a Szemeretelepi külön szintű csomópontra készült változatok közül – helyét tekintve a BFK szakmai javaslatával összhangban – a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült *Döntéselőkészítő Dokumentáció V/0/3/A* változatát támogatja azzal, hogy a csomópontok geometriája és kialakítása további egyeztetést igényel azok túlzott helyigénye miatt.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 8. határozati javaslatot pontosították. A határozati javaslatba nem tudták leírni előre, hogy mi lesz a Bizottság várható álláspontja, nem tudták beazonosítani a változatokat sem, most itt sikerült. Felolvassa a pontos határozati javaslatot. *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a T1 Terminál és Budapest közigazgatási határ közötti szakasz keresztmetszeti kialakítására bemutatott változatok közül a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntéselőkészítő Dokumentáció T1 Terminál esetében a Döntéselőkészítő Dokumentáció V/0/1, a D és RRI porták esetében a V/0/2 változatait támogatja.”*

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

13/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a T1 Terminál és Budapest közigazgatási határ közötti szakasz keresztmetszeti kialakítására bemutatott változatok közül a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült *Döntéselőkészítő Dokumentáció T1 Terminál esetében a Döntéselőkészítő Dokumentáció V/0/1, a D és RRI porták esetében a V/0/2* változatait támogatja.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 9. határozati javaslat: *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága az Úllői út – 100a vasútvonal – gyorsforgalmi út külön szintű csomópont kialakítására bemutatott változatok közül a BFK szakmai javaslatában is szereplő, a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntéselőkészítő Dokumentáció V/0/6* változatát támogatja.” Ez volt a bemutatott változat.

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

14/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag az *Üllői út – 100a vasútvonal – gyorsforgalmi út külön szintű csomópont kialakítására bemutatott változatok közül a BFK szakmai javaslatában is szereplő, a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció V/0/6 változatát támogatja.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 10. határozati javaslat miatt kellett visszatérniük a kérdésre. Ez így szól: *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága az Újhegyi úti felüljáró kialakítása tekintetében – a BFK szakmai javaslatával összhangban – a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 2/c változatát támogatja, azaz az útpálya két hídon, hidanként kétsávosra szélesítését a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében.”*

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

15/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag az *Újhegyi úti felüljáró kialakítása tekintetében – a BFK szakmai javaslatával összhangban – a Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. tervezésében készült Döntésselőkészítő Dokumentáció 2/c változatát támogatja, azaz az útpálya két hídon, hidanként kétsávosra szélesítését a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 11. határozati javaslat egy kicsit módosul. *„Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága a lakóterületek közlekedési zajtól való védelmének kapcsán nem támogatja a zajvédő domb, vagy a beépítésre szánt területeket a megújuló úttól mereven lehatároló zajvédelmi megoldások alkalmazását.”* (A mondat többi részét kihúzták.) *„Ezzel együtt szükséges a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása az út szélesítésének ismeretében további egyeztetést igényel.”* Azért módosították így ezt a határozati javaslatot, mert egyelőre nem tudnak abban döntést hozni, hogy merre szélesedjen az út, akkor pedig nem is hivatkozhatnak erre.

Banga Zoltán: kéri a Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a módosított határozati javaslatról.

(jelen van 7 fő bizottsági tag)

16/2022. (II.09.) sz. TFFB-határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselőtestületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 7 igen szavazattal egyhangúlag a lakóterületek közlekedési zajtól való védelmének kapcsán *nem támogatja a zajvédő domb, vagy a beépítésre szánt területeket a megújuló úttól mereven lehatároló zajvédelmi megoldások alkalmazását. Ezzel együtt szükséges a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása az út szélesítésének ismeretében további egyeztetést igényel.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Petrovai László: a 12. határozati javaslat vonatkozott a Vajk utcánál ennek az aluljárónak a létesítésére, a Somody alpolgármester úrral egyeztetve visszavonják ezt a határozati javaslatot.

Banga Zoltán: köszöni szépen, akkor az összes határozati javaslatról döntöttek, a 2. napirendi pont tárgyalását lezárja. Megköszöni a vendégeknek az eddigi munkát és a türelmüket. Természetesen továbbra is várják őket bármikor, hogy egyeztessenek, és bízik abban, hogy ebből a projektből minél hamarabb történik valami a megvalósulás felé.

Bodó Imre: ők is köszönik szépen, minden bizonnyal találkozhatnak még a további tervezési feladatoknál.

Petrovai László: ő is szeretné megköszönni minden közreműködőnek, a tervezőnek, a BFK-nak, a beruházónak, illetve a Bizottság tagjainak, hogy rááldozták az idejüket, energiájukat és vették a fáradságot, hogy alaposan belemélyedjenek ezekbe a problémákba. Köszöni szépen.


(A vendégek távoznak.)

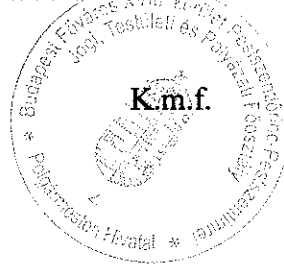
Banga Zoltán: ismerteti a következő napirendi pontot.

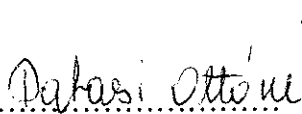
3.) Egyebek

Banga Zoltán: mivel a napirendi pontban senki nem kíván szólni, a napirendi pont tárgyalását lezárja, a rendkívüli ülést bezárja. Mindenkinek megköszöni a részvételt.

(A Bizottság a napirendi pontban határozatot nem hozott.)


Banga Zoltán
bizottsági elnök




Dalasi Ottó
bizottsági tag

Jegyzőkönyvvezető: Pongóné Márton Márta
