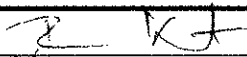




ELŐTERJESZTÉS

a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság *
2022. év február hónap 9. napján tartandó rendkívüli ülésére

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


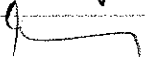
Összeállító:

Név	Tisztség	Aláírás
Pórfia Katalin	főosztályvezető (FFF)	
Jankovits Vera	főépítész (FFF)	
Baksa-Valánszki Sára	főépítész asszisztens (FFF)	


Egyeztetve (Polgármesteri Hivatal):

Név	Tisztség	Aláírás


Az előterjesztés összhangban van a jogszabályokkal:

Név	Tisztség	Aláírás
Ilosfalviné dr. Kudron Krisztina	osztályvezető-helyettes (JTP)	
dr. Kőrödi-Juhász Zsolt	főosztályvezető (JTP)	



Pénzügyi, gazdasági szempontból ellenőrizte:

Név	Tisztség	Aláírás
Buzás Lászlóné	főosztályvezető (GFO)	

Jegyzői törvényességi ellenőrzés:

Név	Tisztség	Aláírás
dr. Ronyecz Róbert	jegyző	

Tájékoztatva:

Név	Tisztség	Aláírás
Kassai Dániel	tanácsnok	
Petrovai László	alpolgármester	

Előterjesztő:

Név	Tisztség	Aláírás
Szaniszló Sándor	polgármester	

Tárgyalja:

Javasolt meghívott: Somodi László, Batori Gábor BFK; Tüske Tamás NIF Zrt.; Speciálterv Kft.

A határozati javaslat elfogadásához minősített többség szükséges/ nem szükséges*.
Az előterjesztés zárt kezelését kérjük/ nem kérjük*.

<u>nyilvános ülés / zárt ülés*</u>		
Mötv.46. § (2) bekezdés a)	46. § (2) bekezdés b)	46. § (2) bekezdés c)
<u>egyszerű többség / minősített többség*</u>		
Kt. SZMSZ 49. § (1-16.)	egyéb jogszabály:.....	
hatáskör jogalapja		
Kt. SZMSZ 88. § (2) bekezdés a) és b) pont	egyéb jogszabály:.....	
* megfelelő rész aláhúzendó		

Tisztelt Bizottság!

A Kormány az egyes kiemelt projekteknek az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretében előkészítési célú projektként történő nevesítéséről, valamint az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat alapján, a Budapest Fejlesztési Központ (a továbbiakban: BFK) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel (a továbbiakban: NIF) együttműködésben megkezdte a Budapest–Lajosmizse közötti, 142-es számú vasútvonal teljes körű felújításához szükséges tervek elkészítését. A döntés értelmében a 142-es vonal villamosításra kerül, akadálymentesek lesznek az állomások és a megállóok, illetve mindenhol megújul a vasúti pálya.

A projektek stratégiai megalapozottságát az 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozattal elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia biztosítja.

Az utóbbi évtizedekben a 142-es vasútvonal melletti települések lakosságának létszáma ugrásszerűen megnőtt, ugyanakkor a lajosmizsei vasútvonal eddig kimaradt a vasútfejlesztésekből, az elővárosi vasútvonalak közül ez az egyetlen, ami a mai napig nincs villamosítva. A vasútállomás minden szempontból elavult, rossz műszaki és esztétikai állapotú, a mai kor igényeit nem elégíti ki, így szükség van a fejlesztésre, mely a vasúton utazók ugrásszerű növekedését hozhatja, ezzel csökkentve az M5-ös autópálya és a dél-pesti térség közútjainak leterheltségét, Budapest levegőszennyezettségét.

A NIF megbízásából, a BFK szakmai irányításával a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) készült, melynek célja, hogy a tervezéshez elengedhetetlenül szükséges, továbbtervezési irányokat meghatározó döntések meghozhatóak legyenek. A DMT a jelen előterjesztés 1. számú mellékletét képezi.

A DMT a 142-es vasútvonal korszerűsítése kapcsán a városi főutak keresztezését a városi szövetet átszelő helyszíneken – így az anyagban “Kispesti térségnek”, illetve “Pestszentrimrei térségnek” nevezett helyszíneken – többféle alternatívát mutat be, melyek közül elsődlegesen a terepszint alatt vezetett nyomvonalat javasolt támogatni a műszaki megvalósíthatóság és a költséghatékonyság szempontjaitól tartásával.

Mélyvezetés esetén kizárólag a fedett, tehát kéregvasút-jellegű kialakítást tartjuk elfogadhatónak a vasút településrészeket elvágó hatásának csökkentése érdekében.

Az egyes térségi kialakítások és közúti keresztezések tekintetében a döntéshozatalnál az alábbi

prioritásokat javasolt szem előtt tartani:

„Kispesti térség”

A Derkovits utcai és az Üllői úti keresztezés tekintetében nem javasoljuk támogatni a vasút terepszinten tartását. Az ehhez kapcsolódó közúti átalakítások és kisajátítások igénye aránytalanul magas és kedvezőtlen városszerkezeti változásokat eredményezne.

1. A „Kispesti térségben” Kőbánya-Kispesttől az Ady Endre út/Puskás Ferenc utcai keresztezésig a legoptimálisabbnak a vágányzár terepszint alatti fedett vezetését tartjuk, amely felett a Derkovits utca, az Üllői út és az Ady Endre út/Puskás Ferenc utca is terepszinten haladna át. Amennyiben az iparvágányi kapcsolatok megtartása döntő szemponttá válik, úgy elfogadható, hogy az Ady Endre út/Puskás Ferenc utca keresztezésében már a vasúti vágányok vannak terepszinten és az utca azokat terepszint alatt keresztezi.
2. Ugyanebben a térségben elfogadható megoldásnak tartjuk még a vágányok magasvasútként történő vezetését is. Magasvasúti kialakítás esetén kizárólag a pillérekben álló, azaz vasúti felüljáró jellegű kialakítást tudjuk támogatni. A töltésen haladó vasút csak fokozná a vasút településrészeket elválasztó hatását, ezért ilyen megoldást Önkormányzatunk nem tud támogatni.

A „Kispesti térség” tekintetében kétféle határozati javaslat került megfogalmazásra, melyek közül a TFFB szempontjából támogatható határozati javaslatot kerülhet elfogadásra.

A Temesvár utcai keresztezés kerületünk szempontjából nem bír különösebb jelentőséggel, ott a szintben keresztezés megtartását is el tudjuk fogadni. Tekintettel arra, hogy a Kispest vasútállomást felváltó megálló északabbra tolódik, így Liptáktelep déli részének vasúti elérési lehetőségei tovább romlanak, támogatjuk ugyanakkor Kispest azon igényét, hogy esetleg ott is jöjjön létre egy vasúti megálló, de csak abban az esetben, ha ez nem okozza a Méta utcai megálló törlését.

„Pestszentimre térség”

A Méta utcai új megálló kialakítását fontosnak tartjuk, projektben tartását mindenképpen javasoljuk.

Pestszentimre Városcsúcs

Az érintett terület közepén helyezkedik el Pestszentimre Városcsúcs (Nemes utcai keresztezés). Ezen a helyszínen a szintben haladó vasútvonal közúti keresztezésére nem tudtak a tervezők értékelhető megoldást kidolgozni, mely véleményünk szerint a helyigény miatt optimálisan nem megoldható. A magasvasúti kialakítás viszont városképi szempontból ebben a térségben ugyancsak nem támogatott opció. Ebből adódóan Pestszentimre Városcsúcsban a vasutat csak terepszint alatt fedetten, kéregvasútként vezetve tudjuk támogatni. A vasút feletti fedett területen létrehozható lenne Pestszentimre tényleges városközpontja.

Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút környezete

1. A Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút (a továbbiakban: KKK) térségében kialakítandó keresztezés esetben elfogadhatónak tartjuk a bemutatott megoldást, miszerint a vasút itt már szintben halad. Azonban ez azzal járna, hogy Pestszentimre Városcsúcs felől érkező pálya Pestszentimre nyugati részén továbbra is keresztülvágná a település nagy részét, így megfontolásra javasoljuk, hogy a vasút Pestszentimre Városcsúcsból nyugatra maradjon mélyfekvésben, és csak a Szálfa/KKK keresztezést követően kezdjen el emelkedni a Cséry-telepre bekötő iparvágányi kapcsolatig. Ebben az esetben a Nagykőrösi út - KKK már kialakított lámpás csomópontját egy ággal bővítve a vasút felett hídon átvezetve meg lehetne oldani Pestszentimre nyugati térségi forgalmának szintbeni átvezetését a Nagykőrösi útra, és ugyanígy megtartható lenne az Eke utcai közúti átjáró is. A vasút felett a térségben több helyen is lehetne további gyalogos/kerékpáros átvezetéseket létesíteni bővítve ezzel az északi és déli városrész közötti kapcsolatokat. Az átjárók között a mélyfekvésben vezetett vasút felett zajvédelmi és balesetmegelőzési szempontból egyaránt szükségesnek tartanánk a pályatest felett fedés kialakítását, melyet azonban nem feltétlenül szükséges teherviselő födémként kialakítani.

2. Amennyiben az a döntés születne, hogy a Szálfa utcánál már szintben halad a vasút, és a közút alatta, aluljáróban keresztezi azt, úgy a bemutatott terveken is ábrázolt, a Nagy-Burma nyomvonala mellett vezetendő "elkerülő út" Lőrinci út - Ipacsfa utca - Kettős-Körös utca csomópontjáig való kiépítését feltétlenül szükségesnek ítéljük. Ebben az esetben ugyanakkor megoldást kell találni a Szálfa utca - Vasút utca keresztezéséből is a közúti aluljáró elérésére legalább személygépkocsik számára.

Paula utcai megálló

A Nagykörösi út Gyál határában keresztezi a vasutat, véleményünk szerint ezt a keresztezést csak a vasút terepszint alatti átvezetésével lehet kielégítően megoldani. Feltételezve, hogy a vágányzat Pestszentimre Városközpontban is terepszint alatt halad indokolatlan, és az előírt meredekségi maximum miatt vélhetően geometriailag is megvalósíthatatlan lenne a Paula utca térségére felemelni azt az új megálló miatt.

1. Fentiek miatt javasoljuk a vasutat ezen a szakaszon mélyfekvésben tartani hasonló szerkezeti kialakítással, mint ahogy azt a városközponttól nyugati irányban fekvő térség esetében javasoltuk.

2. Amennyiben a vasúti pályát Pestszentimre Városközponttól keletre mégis vissza kellene emelni terepszintre, úgy a Paula utca térségében a meglévő közúti átjárót javasolt korlátozottan, csak személygépkocsik, kétkerekű járművek és gyalogosok számára, a vasút és a Nagykörösi út alatt aluljáróként kialakítani rákövetve azt Nagykörösi úttól délre, azzal párhuzamosan, de annál mélyebben haladó szervízútra rávezetni.

Zajvédelem és műtárgyak

- Lakott területek között felszínen vezetett vasúti pályatest esetén kétoldali zajvédőfal létesítését tartjuk szükségesnek.
- Lakott területek közötti magasvasúti vezetés esetén csak a lábakra állított, felüljárószerű kialakítást támogatjuk, ahol a kerékc zaj elleni zajvédelmet szükséges elhelyezni a felüljáróra. A teljes körű zajvédelmet biztosító magas zajvédőfalat felüljárók esetében városképi szempontból nem tartjuk elfogadhatónak.
- Lakott területek között mélyvezetésben vezetett vasút esetén a teherbíró földemmel fedett szakaszokon (kéregvasút) kívüli részeken a pályatest feletti zaj- és balesetvédelmi tető elhelyezését tartjuk fontosnak.

Iparvágányi kapcsolatok

- A Cséry-telep térségében meglévő iparvágányi kapcsolat - bár ma használaton kívüli - várhatóan a jövőben ismét értelmet nyerhet, amennyiben a térségben új gazdasági szereplők megtelepülését tudjuk ösztönözni, ezért annak megtartását feltétlenül fontosnak tartjuk.

A további tervezési munkák mielőbbi elindítása, a végleges tervezési program összeállítása érdekében, a DMT-ben foglaltak tekintetében szükséges a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának véleménye.

A fentiek alapján és a mellékelt anyag megismerését követően kérem a Tisztelt Bizottságtól az előterjesztés megtárgyalását és az alábbi határozati javaslatok elfogadását.

Határozati javaslatok:

1) 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 híd szerkezeten vezetett vágánypárral valósulhat

meg.

- *nem támogatja töltésen vezetett vasúti pálya megjelenését a Budapest XVIII. kerületi szakaszon.*
- *a hídszerkezeten vezetett vasúti pálya esetében a kerékcsovják 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 födémmel fedett vágánypárral valósulhat meg. Ettől eltérő műszaki kialakításról a bizottság külön határozatban dönt.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

2/A. 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 nem támogatja a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) 1. változata szerint a vasúti pálya Derkovits Gyula és Üllői úti keresztezésben terepszinten tartását, ehhez igazodóan közúti aluljárók kialakítását, *helyette a DMT 2. változata szerint, a mélyvezetésű vasúti pálya kialakítását támogatja olyan módon, hogy már a Derkovits Gyula utca is terepszinten halad át a vasút felett, azzal, hogy az Ady Endre úti kereszteződésnél a vasúti pálya visszatérhet terepszintre, a közút aluljáróval történő keresztezésével.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

2/B. 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 nem támogatja a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) 1. változata szerint a vasúti pálya Derkovits Gyula és Üllői úti keresztezésben terepszinten tartását, ehhez igazodóan közúti aluljárók kialakítását, *helyette a DMT 3. változata szerint, a magasvezetésű vasúti pálya kialakítását támogatja azzal, hogy az Ady Endre úti kereszteződésnél a vasúti pálya visszatérhet terepszintre, a közút aluljáróval történő keresztezésével.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

3) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága úgy dönt, hogy a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány változata szerinti műszaki megoldást abban az esetben is támogatja, ha a MÁV 142-es vasútvonal „Kispesti térség” megnevezésű helyszínének korszerűsítése kapcsán az Ady Endre úti kereszteződésnél a vasúti pálya már visszatér a terepszintre, és azt a közút gépjármű-, villamos- és gyalogosközlekedést egyaránt lehetővé tevő aluljáróval keresztezi.

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

4) 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 *Temesvári utcai keresztezés tekintetében az oda tervezendő megálló megépítését akkor támogatja, ha azzal együtt a Paula utcai és Méta utcai megállók is megvalósulnak.*

Határidő: 2022. február 09.

Felelős: polgármester

5) 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 09.

Felelős: polgármester

6) 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) kizárólag a terepszint alatt vezetett vasúti pálya kialakítását fogadja el, azaz az itt kialakítandó vasúti megálló kéregvasúti megállóként valósulhat meg.
- 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 elhelyezése szükséges.
- támogatja az ún. „Kisállomás” keleti 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, emellett kéri megvizsgálni, hogy a vasúti pálya és a Nagykörösi út alatt létesíthető-e egy korlátozott forgalmú közúti aluljáró személygépkocsik, gyalogosok és kerékpárosok számára. Amennyiben erre nincs lehetőség, és a közúti keresztezés megszüntetésre kerül, szükséges az akadálymentes gyalogos és kerékpáros vasutat keresztező irányú közlekedés feltételeinek biztosítása.
- kéri megvizsgálni a vasúti pálya egész pestszentimrei szakaszon mélyvezetésben történő vezetésének lehetőségét és feltételeit, melynek megvalósíthatósága esetén nem feltétel a teljes vasúti szakasz lefedése, elegendő a keresztirányú külön szintű átvezetések közötti szakaszokon a baleset- és zajvédelmi könnyűszerkezetes fedés elhelyezése.
- 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 pestszentimrei szakaszon kiemelten fontos *a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása további egyeztetést igényel.*

Határidő: 2022. február 9.

Felelős: polgármester

Budapest, 2022. FEBRUÁR 08.



Melléklet:

1. számú melléklet MÁV 142-es vasútvonal fejlesztésének Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmánya